اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۴ تیر ۱۴۰۱
• ۲۵ ذی‌القعده ۱۴۴۳
• ۲۵ ژوئن ۲۰۲۲

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۴۰۳ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۰۸۵ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

www.smtnews.ir - http://Telegram.me/smtnews



درخشش فولاد هرمزگان در جشنواره ملی بهره‌وری

در جشـنواره ملی بهره‌وری پروژه «کاهش مصرف قراضه در شـارژ فلزی کوره‌های قوسـی» فولاد هرمزگان به عنوان یکی از سـه پروژه برتر کشـور انتخاب و پروژه ایجاد و راه‌اندازی تبلت صنعتی نیز لایق لوح سپاس گردید و از عطاالله معروفخانی، مدیرعامل این شرکت تقدیر شد. افزایش تولید وکاهش مصارف در شـرکت فولاد هرمزگان یکی از اهداف استراتژیک این شرکت در حوزه بهره‌برداری عنوان شد. ۶

سرمقاله

فرسودگی نیمه‌پنهان ویرانگی ۲

گفت‌وگو

حمل و نقل روزآمد یک توان لجستیکی ۱۲

یادداشت‌های امروز

تاکجا چنین شتابان؟ ۴

افت کیفیت ساختمان‌سازی ۸

ضرورت‌های بازسازی صنایع ۱۱

مخازن پسماند و مشکلات آن ۱۵

پرونده

بررسی صمت از وضعیت زیرساخت‌های کشور

فرسوده شده‌ایم



فرسودگی «جان» می‌گیرد ۳
حمل‌ونقل ریلی، آبستن فاجعه ۴
ناوگان فرسوده؛ ضعف صنعت لجستیک ۶
کسبه با نوسازی بازارها موافقت کنند ۸
جای خالی طرح جامع ناوگان هوایی ۹
نوسازی، الزام توسعه صنعتی ۱۱
چهره شهر با «بیمه کیفیت ساختمان» جوان می‌شود ۱۴
فرسودگی مخازن ذخیره‌سازی پسماندهای شهری ۱۵
یک فرسودگی ساختاری ساده اما مرگبار ۱۶

طرح: صمت

شرکت گسترش سهام و صنایع معدنی طلای زرشوران
ZARSHOURAN

«آگهی فراخوان مناقصه عمومی
یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی»
خرید و تحویل ۲،۰۰۰ (دو هزار) عدد پارچه فیلترپرس دوخته شده
(آماده نصب بر روی قالب)

شناسه آگهی: ۱۳۳۹۵۹۶ م الف / ۱۲۴۹
شرح در صفحه ۳

با ما
سبک زندگی اقتصادی را
گسترش دهید
www.Gostaresh.news

سازمان‌های موفق
در زمان صحیح در مکان صحیح اقدام صحیح را
انجام می‌دهند
قابل توجه
فعالان، تلاشگران و اثرگذاران عرصه صنعت و معدن
موسسه فرهنگی و مطبوعاتی
صمت
صنعت معدن تجارت
به‌مناسبت دهم تیرماه ۱۴۰۱
(روز صنعت و معدن)
ویژه‌نامه منتشر می‌کند
برای حضور موثر، درج خبر، مصاحبه، رپرتاژ، آگهی و ...
در اسرع وقت با سازمان آگهی‌های صمت تماس حاصل فرمایید
۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸ ۸۸۷۲۲۷۳۲-۳

شرکت مهندسی و توسعه نفت
شرکت ملی نفت ایران

نوبت دوم
آگهی فراخوان عمومی ارزیابی کیفی پیمانکاران
(مناقصه عمومی شماره: ط م م/۱۴۰۱/۰۱)

شرکت مهندسي و توسعه نفت (طرح ملي ميترينگ) در نظردارد از طريق فراخوان عمومي، اجراي پروژه زير را به يك‌شركت پيمانكاري ذيصلاح واگذار نمايد. تمام مراحل برگزاري مناقصه، از طريق سامانه تدارکات الکترونيکي دولت (ستاد)، به نشاني اينترنتي www.setadiran.ir، انجام خواهدشد.
شماره فراخوان درسامانه ۲۰۰۱۰۹۳۳۱۴۰۰۰۰۱۰ و تاريخ انتشار فراخوان در سامانه ۱۴۰۱/۰۴/۰۱ , ۱۴۰۱/۰۴/۰۴ مي‌باشد.
۱ـ شرح مختصر پروژه
تجهيز نقـاط مبادلاتي صنعت نفت به سيسـتم‌هاي اندازه‌گيري خودکار به صورت EPC.
۲ـ محل و مدت اجراي پروژه
محل اجراي پروژه، در ۱۲ نقطه در اسـتان‌هاي خوزسـتان، بوشهر، هرمزگان، کهگيلويه و بويراحمد، ايلام و فارس و مدت اجراي آن ۴۲ ماه مي باشد.
۳ـ شرايط پيمانکاران متقاضي
ـ دارا بـودن گواهينامـه صلاحيت پيمانکاري معتبر نوع ۱ طرح و سـاخت رشـته نفت و گاز (زير رشـته خطوط انتقال/ذخيره نفـت و گاز و يا زير رشـته تأسيسات فرآيندي نفت، گاز و پتروشـيمي) از سازمان برنامه و بودجه کشور.
ـ دارا بـودن گواهينامـه تأييـد صلاحيت ايمني پيمانکاري معتبـر از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعي.
ـ دارا بودن صورت هاي مالي حسابرسي شده.
ـ دارا بودن ظرفيت آماده به کار.
متقاضيان مي توانند حداکثر تا ۳ روز از تاريخ انتشـار فراخوان در سـامانه، جهت دريافت اسناد استعلام ارزيابي کيفي به سامانه تدارکات الکترونيکي دولت (سـتاد) به نشـاني اينترنتي www.setadiran.ir، مراجعه و پس از تکميل، اسـناد مذکور را ظرف مدت دو هفتـه از تاريخ پايان مهلت دريافت اسناد استعلام ارزيابي کيفي به همان نشاني ارائه نمايند.
متقاضيـان در صورت داشـتن هرگونه سـوال مـي توانند با شـماره تلفن ۸۸۹۳۷۸۸۰ (۰۲۱) تماس حاصل نمايند. بديهي است ارائه تقاضا صرفاً به منظـور ارزيابي کيفي متقاضيان بـوده و هيچگونه حقي را براي آنان جهت دعوت به ارائه پيشنهاد ايجاد نخواهد نمود.

شناسه آگهی: ۱۳۳۹۲۲۰ روابط عمومی شرکت مهندسی و توسعه نفت

آگهی مناقصه ۱/۱۲۰۰ق

شرکت توسعه آهن و فولاد گل گهر در نظر دارد " اجرای پایپینگ لاین ازت و اکسیژن از TOP کارخانه اکسیژن به درون کارخانجات احیاء اهن اسفنجی شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر " را از طریق برگزاری مناقصه عمومی- کشوری به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید.

متقاضیان می توانند جهت دریافت اسناد مناقصه از طریق:
- سایت اینترنتی شرکت به آدرس WWW.GISDCO.COM، بخش مزایده ها و مناقصه ها
- تحویل مدارک : تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان سی و یکم غربی، پلاک ۲۲، معاونت بازرگانی، تحویل گیرنده آقای قاسمی اقدام نمایند.

- مناقصه حاضر به صورت **دو مرحله ای** می باشد. بنابراین نحوه ارسال پاکات مناقصه به ترتیب ذیل می باشد:
مناقصه گران در ابتدا می بایست پاکت "الف" و "ب" را شامل ضمانت نامه و پیشنهاد فنی خود را در زمان و محل مقرر تحویل نمایند. پیشنهاد فنی ارائه شده توسط واحد مهندسی بررسی شده و پس از تایید، نحوه ارایه پیشنهاد مالی پاکت "ج" اطلاع رسانی خواهد گردید.
- جهت کسب اطلاعات و مشخصات فنی بیشتر با جناب آقای مهندس عظیمی نژاد و تماس ۰۹۱۳۰۴۰۵۹۰۴ هماهنگی فرمایید.

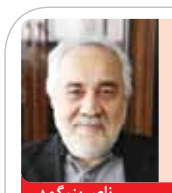
- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره های ۴ - ۰۲۱۸۸۱۹۷۶۷۰ داخلی ۲۱۲ و ۰۹۱۳۳۹۱۹۱۱۰ بنام آقای قاسمی در روزهای شنبه الی چهار شنبه در ساعات اداری تماس حاصل فرمایید.

آخرین مهلت ارسال مدارک : ۱۴۰۱/۰۴/۱۶

شرکت توسعه آهن و فولاد گل گهر
GOLGOHAR IRON & STEEL DEVELOPMENT CO.
معاونت بازرگانی

سر مقاله

فرسودگی نیمه پنهان ویرانگی



ناصر بزرگمهر
nbozorgmehr@yahoo.com
به نام او که هر چه بخواهد همان می‌شود

فرسودگی در نیمه پنهان خود ویرانگی را به‌دنبال دارد.

مهم نیست، موضوع چه باشد؛ از یک ساختمان ساده تا یک اتومبیل پیچیده، از یک وزارتخانه دولتی تا یک کارخانه معظم، از یک دولت به‌ظاهر مقتدر تا یک خانواده کوچک، از یک رفتار اجتماعی تا یک فلسفه علمی، از یک تخم‌مرغ‌دزدی تا غارت چند میلیاردی بیت‌المال، از سقوط اخلاق تا تخلف‌های روزمره موتورسیکلت‌ها، از بی‌توجهی به آموزش کودکان دبستانی تا دکتردکتر گفتن به بیسوادان دانشگاهی. هر موضوع و هر چیزی می‌تواند فرسوده باشد و به‌دنبال خود ویرانه‌ای بر جای بگذارد.

اگر به وضعیت ساختمانی که در آن زندگی می‌کنید نیندیشید و برای نظافت روزانه و تعمیرات ماهانه و سالانه آن کاری اساسی انجام ندهید، مرتفع‌ترین و مستحکم‌ترین بناها هم با گذشت زمان، ترک می‌خورد، رنگ و روی آن از بین می‌رود، زنگ می‌زند و فرو می‌ریزد.

اتومبیلی که هر روز سوار آن می‌شوید، علاوه بر بنزین روزانه، نیاز به سرویس چندماهه، تعویض روغن و بازدید سالانه دارد. با پیمایش هر چند هزار کیلومتر باید بعضی از قطعات تعویض شود، وگرنه یک روز یا نیمه شبی، شما را در یک جاده خلوت جا می‌گذارد و دیگر توان حرکت نخواهد داشت.

این اتومبیل توانمند امروز، بعد از گذشت چند دهه، جایش در پارکینگ اتومبیل‌های از رده خارج خواهد بود.

این وزارتخانه‌های مهم و بزرگی که یک روز راه‌اندازی شده و طول و عرض ندیدنی دارند و گاهی آقایان وزرا در طول ۴ سال خدمت خود نمی‌توانند همه طبقات و اتاق‌ها را حتی یک بار بازدید کنند، اگر در بروکراسی اداری بیفتند، مجبور به نابودی خواهند بود.

کارخانه‌های بزرگ که روزگاری یخچال کلوناتور و تلویزیون شاب‌لورنس و کولر آزمایش و صندلی ارج و آدامس خروس نشان و کبریت تبریز و اتومبیل فلان و تراکتور بهمان و ده‌ها محصول دیگر با نام‌های گوناگون تولید می‌کردند، امروز نه نامی دارند و نه نشانی از اغلب آنها باقی مانده است. بروزرسانی و استفاده از فناوری‌های جدید مانع ویران شدن است.

این دبستانی‌های امروزی را باید بر سر نشاند و بهترین معلمان را برای آنها گماشت تا فرداها نخواهند با تقلب و نمره از این استاد و آن مدرس، به دکتر مهندس‌های تقلبی تبدیل شوند که مهندس آنها، متروپل می‌سازد و دکترش تا زیرمیزی نگیرد به اتاق عمل نمی‌رود.

فرسودگی از آجر و سیمان و آهن شروع می‌شود و تا ریشه هر انسان می‌تواند ادامه یابد.

دولت‌های بسیار در تاریخ آمده و رفته‌اند، خانواده‌های بسیار در خانه‌های کوچک و بزرگ زندگی کرده‌اند، تاریخ مملو از نام‌هایی است که در همان دوران زیست خود دچار فرسودگی و بعد ویرانگی شده‌اند.

نام‌های بسیاری در این وزارتخانه‌های ناکارآمد، آمده و قبل از آنکه بتوانند کاری بکنند، رفته‌اند.

وزارتخانه صنایع سنگین با وزارتخانه صنایع کوچک یا سبک با وزارت معادن و فلزات و وزارت بازرگانی ادغام و از آنها وزارت صنعت، معدن و تجارت زاییده شد. هر کدام از آن وزارتخانه‌ها با فرسودگی یا سیاست‌های دولت‌ها، از ادامه حیات بازماندند و از چرخه نام و فرمانروایی خارج شدند.

سقوط اخلاق را در موضوعات سخت و پیچیده اجتماعی دنبال نکنیم. همین تخلف‌های کوچک روزمره، این موتورسیکلت‌های به‌ظاهر ساده، پایه‌ریز تخلفات بزرگ‌تر هستند. بی‌توجهی به هشدار ورود ممنوع، خلاف در پارک کردن، تصرف پیاده‌روها، تخم‌مرغ‌دزدی‌ها به شتردزدی‌ها و حمله به صندوق امانات و قصه‌های ۱۲۳میلیاردی و ۳هزار میلیاردی و ۱۰ هزارمیلیاردی و امثالهم کشیده می‌شود و سلطان‌های زر و سکه و نفت و پتروشیمی و فولاد و معدن و خودرو و مسکن و سیگار و گندم و برنج و چای و روغن و ماکارونی و موز و مرکبات و پارچه و و و به‌وجود می‌آید.

این باغ بزرگ زندگی، رسیدگی دائمی می‌خواهد تا فرسوده و ویرانه نشود.

درختی که کاشته می‌شود، رسیدگی و هرس و آبیاری و کود و مواظبت می‌خواهد، وگرنه قبل از آنکه میوه دهد و شاخ و برگ‌های آن سایه‌افکن شوند، خشک می‌شود.

تولید بدون مواظبت به ثمر نمی‌نشیند. هیچ کارخانه و فعالیت اقتصادی بدون دلسوزی و مراقبت دائمی و سرویس و روغن‌کاری به نتیجه نخواهد رسید.

سازمان‌های دولتی مثل مالیات و تامین اجتماعی و حتی شهرداری‌ها، تنها سازمان‌های دریافت‌کننده پول از جیب تولیدکننده و کارخانه‌دار نیستند.

آنها باید با برنامه‌ریزی دقیق و تغییر در اساسنامه‌های خود حامی تولیدکنندگان، کارخانه‌های بزرگ و کوچک و صادرکنندگان و حتی واردکنندگان در مقاطع آغازین کار باشند.

باید در ابتدا حامی باشند تا این درخت‌های کاشته‌شده به بار بنشینند و بعد همگان از منافع آن بهره‌مند شوند.

نگاه تک‌بعدی و فقط مالیات گرفتن در سیستم دولتی باید تغییر کند و قوه قضاییه به‌عنوان عامل حمایتی وارد موضوع شود.

مجلس باید به اصلاح قوانین و اساسنامه سازمان‌های فقط گیرنده همت گمارد.

فرسودگی در همه ابعاد زندگی اجتماعی ما دیده می‌شود.

ما فقط به ظاهر چند ساختمان بسنده کرده‌ایم.

فرسودگی در دل قوانین، در دل سازمان‌ها، در نگاه صنعت، معدن، تجارت، بانک‌ها، اقتصاد و حتی علوم دانشگاهی کاملا مشهود است.

فرسودگی بخشی از روان جامعه را تهدید جدی می‌کند.

گاهی فرسودگی جسم‌ها و پیری زودهنگام جامعه را از نظر فیزیکی می‌بینیم، اما از روح و روان همان جامعه بی‌خبر مانده یا نادیدن، خود را به غفلت زده‌ایم.

برای اتومبیل‌های فرسوده، برای مسکن فرسوده، برای تکنولوژی فرسوده، با کمی پول می‌توان چاره‌ای اندیشید، اما بی‌شک برای آینده مبهم یک ملت و یک جامعه رو به پیری، با کمی پول و در کوتاه‌مدت نمی‌توان راه چاره‌ای یافت.

باید همت جمعی کنیم و دولت، از اندیشه اندیشمندان خودی و غیرخودی و نخودی استفاده کند.

بررسی صمت از وضعیت زیرساخت‌های کشور

فرسوده شده‌ایم

در سال‌های اخیر اتفاقات ریز و درشت بسیاری در کشور ما به‌وقوع پیوسته که هر کدام متن اجتماع را تحت تاثیر قرار داده و روحیه مطالبه‌گری جامعه را تا چند روز برانگیخته بود. از جمله این حوادث می‌توان به آتش‌سوزی و ریزش ساختمان تجاری پلاسکو، واژگونی اتوبوس خبرنگاران که در سال گذشته همین روزها به وقوع پیوست، سقوط هواپیماهای آموزشی و چندین مورد فرود اضطراری هواپیماهای مسافربری و تازه‌ترین آن ریزش ساختمان نوساز متروپل در آبادان که به‌حدی از قاعده ساخت‌وساز خارج شده بود که فرسودگی آن از بسیاری از ساختمان‌های قدیمی کشور بیشتر بود، اشاره کرد؛ اما واکنش‌ها به این حوادث ازسوی مسئولان از حد اظهارنظرهای هیجانی عبور نکرد و اقدام چندانی برای رفع عوامل وقوع این اتفاقات صورت نگرفت.

یک بار از انتشار فهرست ساختمان‌های ناایمن که در آن اسامی ساختمان‌های بسیار مهمی چون مراکز درمانی به‌چشم می‌خورد سخن گفته شد و بار دیگر از تاثیرگذار نبودن این‌گونه اقدامات؛ یک بار مقصر وقوع این حوادث شایسته برخوردی قاطع خوانده شد و بار دیگر ضرورت از بین بردن فرصت تخلف الزامی قلمداد شد، این در حالی است که دلیل وقوع چنین حوادثی ازسوی کارشناسان بیشتر فرسودگی و گذشت عمر مفید این زیرساخت‌ها و ضروری‌ترین اقدام در این زمینه فراهم‌سازی فرصت نوسازی و بهسازی عنوان شده است. طبیعی است زیرساخت‌های یک کشور شامل ناوگان ترابری، بناهایی چون مدارس و ساختمان‌های آموزشی، جاده‌ها، پل‌ها، شبکه آب و فاضلاب و تجهیزاتی که در تولید یا ارائه خدمات کارآیی دارند در گذر زمان در معرض استهلاک و فرسودگی قرار گیرند؛ از این‌رو نیازمند بروزرسانی، بهسازی و نوسازی خواهند بود و شکی نیست که هرگونه بی‌توجهی به کم و کیف آنها در نهایت به ضرر جامعه تمام می‌شود و پیامدهای اقتصادی و غیراقتصادی آن به مانعی جدی در مسیر توسعه و رفاه بدل خواهد شد.

در کشور ما به‌واسطه اعمال تحریم‌ها و شرایط خاص اقتصادی سال‌های اخیر، فرسودگی زیرساخت‌ها در ابعاد مختلف خود را نشان داده و موجبات نگرانی بسیاری را فراهم کرده است، زیرا این ضعف‌های زیرساختی و فرسودگی‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری به‌طور مستقیم با جان و حیات جامعه انسانی ارتباط دارد؛ اینجاست که واژه فرسودگی فراتر از معنای لغوی آن ناایمنی، ترس و بی‌کیفیتی معنا می‌شود.

جایی که به‌واسطه تحریم‌ها و مشکلات اقتصادی امکان بروزرسانی وسایل حمل‌ونقل عمومی وجود ندارد یا تجهیزات معدنی و صنعتی را نمی‌توان بهسازی یا نوسازی کرد، فرسودگی زنگ خطر جدی است که به صدا در آمده و واقعیت بسیار نگران‌کننده‌ای است که در سال‌های اخیر بیش از پیش جان گرفته و جان‌های بیشتری هم می‌گیرد.

صمت در راستای عمل به وظیفه رسانه‌ای خود در این پرونده به بررسی موضوع فرسودگی زیرساخت‌های کشور در تمام ابعاد ترابری و ساختمانی از زوایا و دیدگاه‌های گوناگونی صنعتی، معدنی و تجاری پرداخته است. در این پرونده با صمت همراه باشید.

حمل‌ونقل عمومی در تهران توسعه‌یافته نیست

پیامد گسترش شهرنشینی سریع در ایران، پیدایش شهرهای بزرگ با بافت نابسامان است که به‌علت مدیریت نادرست ساختار فضایی مبتنی بر دسترسی مطلوب، مسئله ترافیک و ناپایداری الگوهای حمل‌ونقل، منجر به شکل‌گیری جریانات فضایی نامطلوب و تحمیل هزینه‌های عمومی شده است. در این راستا با پیشرفت و صنعتی شدن جوامع و افزایش شدید تقاضای سفر و رشد مالکیت خودرو، لزوم توجه به فراهم آوردن شرایط مناسب برای پاسخگویی به این افزایش تقاضا احساس می‌شود.

به گزارش صمت به‌نقل از گزارشی که در شماره ۳۸ فصلنامه علمی برنامه‌ریزی منطقه‌ای توسط محسن کلانتری و دستیاران آمده است، الگوهای حرکتی مردم در شهر یکنواخت نیست و پیچیدگی این الگوها از عواملی چون تراکم جمعیت، کاربری زمین و دسترسی به وسایل نقلیه تبعیت می‌کند.

علاوه‌بر این، افزایش تقاضا برای مالکیت خودروهای شخصی، مسائل و مشکلات متعددی مانند افزایش بی‌رویه مصرف انرژی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، تاخیر و تراکم ترافیک، مسائل روحی و روانی ناشی از ترافیک و بحران انرژی و کاهش منابع انرژی‌های تجدیدناپذیر را به‌دنبال داشته است. به‌منظور کاهش این اثرات مخرب از دهه ۱۹۷۰ میلادی در امریکا ایده توسعه حمل‌ونقل‌محور مورد توجه سیاست‌گذاران و پژوهشگران عرصه برنامه‌ریزی و طراحی شهری قرار گرفته است.

پروژه‌های توسعه حمل‌ونقل‌محور باید استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را در عرصه‌هایی با کاربری مختلط مسکونی، تجاری و اداری در نزدیک یک گره یا ایستگاه حمل‌ونقل تشویق کنند، اما در واقع یک توسعه حمل‌ونقل‌محور موفق، محدوده‌ای فراتر از یک ایستگاه حمل‌ونقل در یک واحد همسایگی را درگیر کارکردهای نوین توسعه می‌کند.

مراکز شهری با کاربری‌های مسکونی، تجاری و خدمات حجم زیادی از خودروها را در خود جای می‌دهد که افزایش در میزان وسایل نقلیه باعث برخی از پیامدها همچون تراکم، آلودگی صدا و هوا می‌شود؛ از این رو، سیاست‌گذاران همیشه به‌دنبال راهی برای کاهش وابستگی به خودرو در نواحی شهری بوده‌اند.

در واقع می‌توان گفت توسعه مبتنی‌بر حمل‌ونقل همگانی راهکار مناسبی برای حل مشکلات ترافیکی و تحقق حمل‌ونقل پایدار شهری به‌شمار می‌آید. این نوع توسعه، مناطق شهری سالم، پویا و سرزنده با تنوعی از کاربری‌ها را ایجاد می‌کند و باعث بهبود کیفیت محیط و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود. به‌طور کلی توسعه حمل‌ونقل‌محور، در قالب جنبش‌های رشد هوشمند و نوشهرگرایی، با تاکید بر حمل‌ونقل همگانی، درصدد آن است تا جوامعی سالم و با پویایی اقتصادی را ایجاد کند.

در تهران با بیش از ۸ میلیون ساکن که با احتساب سفرهای دروازه‌ای جمعیت شناور آن به بیش از ۸.۵ میلیون نفر می‌رسد و براساس بعضی گزارش‌ها تا ۱۲ میلیون نفر در روز نیز افزایش می‌یابد، نرخ سفر به حد ۱.۵ سفر سواره به‌ازای هر نفر رسیده، به‌طوری که نزدیک به ۱۵ میلیون سفر سواره در طول روز در شبکه معابر شهر تهران جریان دارد. این آمارها نشان از گستردگی مسائل و مشکلات کلانشهر تهران در بخش حمل‌ونقل دارد که نیازمند ابزار و راهکارهای کارآمد برای کاهش مشکلات و بهبود وضعیت آن است.

تنها راه برون‌رفت از این تنگنا، اتخاذ تدابیری برای دستیابی به حمل‌ونقل پایدار در تهران است.

این در حالی است که بیشترین مشکلات ترافیکی تهران، در مرکز شهر، با عنوان محدوده طرح ترافیک کلانشهر تهران وجود دارد.

باید توجه داشت توسعه فضایی مبتنی‌بر حمل‌ونقل عمومی، یکی از مهم‌ترین اولویت‌های مدیریت فضا به‌ویژه در کلانشهرها است، زیرا عامل کارآمدی کلانشهرها به‌عنوان موتور اقتصاد جهانی، شبکه حمل‌ونقل است.

در مقابل ناکارآمدی سیستم حمل‌ونقل شهری عوارض جدی محیطی مانند آلودگی هوا و پیامدهای منفی اجتماعی و اقتصادی را به‌دنبال خواهد داشت و باعث ناکارآمدی عملکرد شهر می‌شود.

▣ سهم چشمگیر اتوبوس از حمل‌ونقل عمومی

در تهران براساس نیازها و مشکلات کالبدی و حمل‌ونقل، برخی ظرفیت‌های مهم در زمینه حمل‌ونقل درون‌شهری ایجاد شده تا مشکلات جابه‌جایی شهروندان کاهش یابد.

در این راستا بررسی ظرفیت‌های حمل‌ونقل شهری تهران و انطباق آن با استاندارد توسعه حمل‌ونقل‌محور حاکی از آن است که در این شهر، بیشتر ظرفیت‌های لازم برای توسعه حمل‌ونقل‌محور شهری فراهم شده است.

با این حال، مسئله اصلی وجود مشکلات کالبدی-فضایی متعدد و نارسایی‌های حمل‌ونقل در پاسخگویی به حجم جمعیت و فعالیت در محدوده است.

در این زمینه، بررسی ظرفیت‌های حمل‌ونقل محدوده طرح ترافیک نشان می‌دهد این محدوده دارای بیش از ۳۵ کیلومتر شبکه معابر با عرض بیش از ۲۵ متر، ۱۷ کیلومتر خط اتوبوس تندرو، بیش از ۳۸ کیلومتر خط متر و بیش از ۱۰۷ کیلومتر خط اتوبوس است.

درباره ریشه‌یابی مسئله ترافیک در محدوده طرح ترافیک تهران، بررسی نقشه ترافیک شهر و مطالعات میدانی نشان می‌دهد نقاط داغ و پرترافیک روزانه شهر تهران دقیقا منطبق بر نقاطی است که ظرفیت‌های حمل‌ونقل شهری تهران به اوج خود می‌رسد و نقاط پرترافیک شهر دقیق منطبق بر خطوط اتوبوس تندرو و مترو است.

این امر گویاست علت اصلی مشکلات حمل‌ونقل شهری نارسایی‌های کالبدی-فضایی است که منجر به رشد روزافزون وابستگی سایر مناطق شهر به بخش مرکزی و افزایش جابه‌جایی‌ها روزانه شده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد ۱۸ درصد محدوده در منطقه نقاط داغ ترافیکی قرار دارد که سبب می‌شود هر خودرو در این محدوده به‌طور متوسط ۷ تا ۴۳ دقیقه از زمان خود را در ترافیک بگذراند، حال آنکه در این محدوده خط اتوبوس تندرو تجریش-راه‌آهن و خط مترو با همین مسیر هم قرار دارد. آمارها حاکی است در این محدوده تعداد جمعیت ساکن ۱۲۹ نفر در مترمربع است، در حالی که ۴۹ درصد فضای محدوده در تصرف کاربری‌های فعالیتی است و این کاربری‌ها بیشتر در واحدهای چندطبقه مستقر است.

به این ترتیب، براساس ظرفیت‌های حمل‌ونقل و انطباق ظرفیت‌های موجود با نقاط داغ ترافیکی، باید گفت یکی از مهم‌ترین مشکلات محدوده طرح تراکیک تهران، بی‌توجهی به توزیع متعادل کاربری‌ها در بخش‌های مختلف محدوده است و ساکنان محدوده و مراجع خارج از آن، برای دریافت هر خدماتی باید به بخش‌های مختلف محدوده طرف ترافیک مراجعه کنند.

▣ شکست تهران در توسعه حمل‌ونقل همگانی

امروزه یکی از مهم‌ترین شیوه‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و توسعه شهری، تاکید بر گسترش سیستم حمل‌ونقل همگانی و هدایت سفرهای روزانه به‌سمت استفاده از ظرفیت‌های این سیستم است.

این شیوه برنامه‌ریزی توسعه فضایی، جوامع فشرده و پیاده‌محور را در اطراف سیستم ایستگاه‌های حمل‌ونقلی ایجاد و امکان یک زندگی باکیفیت افزون و بدون وابستگی به خودرو را فراهم می‌کند.

تجربیات شهرهای موفق در بکارگیری سیستم حمل‌ونقل مبتنی‌بر اصول توسعه شهر حمل‌ونقل‌محور، حاکی از آن است که در ژاپن بر دوچرخه‌سواری، اتوبوس همگانی و قطار شهری و در برزیل بر استفاده از خطوط اتوبوس‌های تندرو در مرکز شهر تاکید می‌شود. در آمستردام هلند، مرکز شهر فاقد ایستگاه اتوبوس یا مترو است و جابه‌جایی با دوچرخه و تاکسی‌های ویژه و محدود صورت می‌گیرد.

سخن پایانی

تحلیل انطباق ظرفیت‌های حمل‌ونقل و الگوی کاربری اراضی با اصول توسعه حمل‌ونقل‌محور نیز نشان می‌دهد تهران از نظر رعایت معیارهای پیاده‌محوری، دسترس‌پذیری، دوچرخه‌سواری و توزیع فضای کاربری، متناسب با ظرفیت جمعیت‌پذیری موفق نبوده است.

یادداشت

حرکت دیرهنگام اما آینده‌دار



حمیدرضا یعقوبی آوینی- کارشناس حوزه لجستیک: یکی از ظرفیت‌های اقتصادی و سیاسی کشور، ارائه خدمات ترانزیت ریلی به بارهای جهانی است. جغرافیای ایران و موقعیت ژئوپلتیکی آن در منطقه و قرار گرفتن در شاهراه کریدورهای بین‌المللی و بین‌قاره‌ای، ظرفیت بالقوه‌ای برای افزایش درآمدهای ملی و ارزی ایجاد می‌کند و موجب افزایش قدرت دیپلماسی و حرکت به سمت بی‌اثر شدن تحریم‌ها خواهد شد.

ایجاد و فعال شدن کریدور جدید ترانزیتی ریلی بین‌المللی و راهبردی قزاقستان-ایران-ترکیه، مسیر جدیدی را در توزیع و انتقال کالا از شرق آسیا به قلب اروپا هدف قرار داده است.

باتوجه به اقدامات صورت‌گرفته از جمله افزایش تبادلات واگن از مرز سرخس و اینچه‌برون در ترانزیت کالاهای عبوری از مسیر ریلی در سال گذشته، ثبت یک رکورد جدید و تاریخی در حوزه ترانزیت ریلی کشور در حدود ۲ میلیون تن به‌عنوان بیشترین آمار صد سال اخیر صورت گرفته است. علاوه بر این باتوجه به زیرساخت‌ها و تجهیزات عملیاتی موجود در کشور و در دسترس بودن بازار ترانزیت ۵ میلیون تن کالا از مسیر ریلی هدف‌گذاری شده است.

در همین راستا نخستین قطار کانتینری براساس تفاهمی که حدود ۳ هفته قبل بین مدیران عامل راه‌آهن دو کشور ایران و قزاقستان منعقد شده بود، در روزهای اخیر در مسیر قزاقستان-ترکمنستان-ایران حرکت کرده و در حال حمل کالاهای کشور قزاقستان به ترکیه است.

ایران می‌تواند برای مبادلات تجاری هر یک از کشورها با کشور همسایه و نیز کشورهایی که در مسیر کریدورهای عبوری قرار دارند، صرفه اقتصادی بهتر یا گزینه اجتناب‌ناپذیر داشته باشد. چین، هند، عراق، ترکیه، قطر، امارات و پاکستان از جمله این کشورها هستند.

عبور کالاهای آسیای شرقی به‌ویژه چین از شرق به غرب دنیا از ۳ مسیر ریلی صورت می‌گیرد؛ مسیر روسیه، مسیر دریای خزر و همچنین مسیر تمام ریلی ایران. مسیر ریلی روسیه اکنون به‌دلیل شرایط جنگ با اوکراین دچار چالش شده و مسیر دریای خزر هم یک حمل ترکیبی است که از بندر اکتائو و ترکمن‌باشی با کشتی‌های رو-رو به سمت بندر باکو می‌رود و تعداد کشتی‌های رو-رو هم در دریای خزر محدود است.

در ایران، مسیر ریلی اینچه‌برون به خط آهن گرمسار متصل می‌شود و می‌تواند از تهران به سمت بندر شهید رجایی در بندرعباس برای حمل دریایی یا به مرز رازی و به سمت ترکیه برود. مسیر ریلی سرخس می‌تواند به‌طور مستقیم به سمت بافق-بندرعباس برود و با اتصال راه‌آهن زاهدان به بندر چابهار آن کریدور ریلی هم در کشور ایجاد شود.

بهره‌وری پایین، محدودیت‌های قوانین داخلی و خارجی، کامل نبودن پروژه‌های ریلی و... از دلایل ظرفیت پایین ترانزیت ریلی در کشور است که با شناسایی ظرفیت‌های ترانزیت ریلی و تخصیص کافی بودجه، رفع قوانین زائد و بررسی موانع پیش روی توسعه صنعت ریلی کشور، می‌تواند در کنار ارائه تعرفه‌های ترجیحی ایران را به یک مسیر جایگزین امن و با مزیت رقابتی تبدیل کند.

گسترش صنعت
شنبه
۴ تیر ۱۴۰۱
۲۵ ذی‌القعده ۱۴۴۳
۲۵ ژوئن ۲۰۲۲
شماره ۲۰۸۵
پیاپی ۳۴۰۳
www.sanatnewspaper.com



حمل‌ونقل ریلی آبستن فاجعه



حمل و نقل روز آمد یک توان لجستیکی



چهره شهر با «بیمه کیفیت ساختمان» جوان می‌شود

فرسودگی «جان» می‌گیرد



فاطمه امیراحمدی: بشر با دست خود تیشه به ریشه محیط‌زیست زده و ممکن است در آینده‌ای نزدیک یا دور، زمین به سیاره‌ای بدون‌سکونت و حیات تبدیل شود؛ سرنوشتی که به‌گفته دانشمندان برای سیاره ونوس رخ داد. دانشمندان معتقدند سیاره ونوس روزگاری بسیار شبیه به زمین بوده و اقیانوس‌هایی مملو از آب داشته که بر اثر یک فاجعه طبیعی ناپدید شده‌اند. گرم شدن هوای ونوس در زمان‌های دور سبب شد از دنیایی بسیار شبیه به زمین به سیاره‌ای غیرقابل سکونت تبدیل شود.

هوای زمین در حال گرم شدن است. بخشی از این گرما مربوط به خودروها و آلایندگی آنهاست. کشورهای جهان سوم در این میان با چالش‌های بسیاری روبه‌رو هستند. به‌عنوان مثال، ایران سال‌هاست با پدیده هوای آلوده و خودروهای فرسوده دست‌به‌گریبان است. مثلا در ۳ ماه گذشته، تهران فقط تعداد محدودی هوای پاک را تجربه کرد. با آمدن ریزگردها، هوای خطرناک هم رقم خورد و شاخص‌های آلودگی هوا در برخی نقاط کشور به ۵۰۰ رسید.

آلودگی هوا منجر به تشدید بیمارهای ریوی و قلبی و در نتیجه افزایش آمار مراجعان به اورژانس‌ها شده است.

▣ زخم کاری فرسوده‌ها

تجربه نشان می‌دهد برخی از مدیران زمانی که مسئولیتی را برعهده می‌گیرند نسبت به کارهای انجام‌نشده در گذشته انتقاد می‌کنند اما در ادامه هم موردنقد مدیر بعدی قرار می‌گیرند. به این ترتیب، چالش‌ها از مدیری به مدیر دیگر به ارث می‌رسند، بدون اینکه چالشی واقعا رفع شود؛ بنابراین در کشور معضل و بحران آلودگی هوا از مدیری به مدیر بعدی دست‌به‌دست می‌چرخد و هر سال پرونده آن قطورتر از گذشته می‌شود و در این میان، دریغ از اجرای یک راهکار اساسی.

▣ اکسیژن سوزی

آمار ۲۰۲ هزار و ۵۰۰ خودرو فرسوده در سال ۹۶ و بیش از ۱۰ میلیون موتورسیکلت فرسوده در سال ۹۸، این روزها خیلی بیشتر شده است. پرسش تکراری چند سال اخیر می‌گوید برنامه نوسازی خودروهای فرسوده بالاخره به کجا رسید؟

محمود مشهدی‌شریف، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده به صمت گفت: سال گذشته تا حدود نیمه بهمن فقط ۳۳ هزار خودرو اسقاط شد. با توجه به حجم خودروهای فرسوده در حال تردد، این ارقام نمی‌تواند در برابر قانون هوای پاک پاسخگو باشند. در حال‌حاضر حدود ۲ میلیون و ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار خودرو فرسوده در کشور وجود دارد که در خوشبینانه‌ترین حالت، اگر سالانه ۴۰ هزار خودرو اسقاط شود (البته برآورد این است که نمی‌شود.) ۶۰ سال زمان نیاز است تا خودروهای فرسوده از سطح کشور جمع‌آوری شوند؛ این در حالی است که ظرفیت اسقاط سالانه ۷۰۰ هزار خودرو بوده اما به‌دلیل گرانی خودرو کسی اشتیاق به نوسازی وسیله نقلیه خود ندارد. همچنین خودروهای فرسوده بنزینی نسبت به خودروهای نو حدود ۲ برابر مصرف سوخت دارند. به‌طور میانگین هر خودرو در پیمایش ۱۰۰ کیلومتر ۴.۲ لیتر بنزین مصرف می‌کند و این رقم برای فرسوده‌ها ۸.۴ لیتر است. همین آمار در کامیون‌های فرسوده گازوئیل‌سوز در پیمایش ۱۰۰ کیلومتر ۶۵ تا ۸۰ لیتر است، در حالی که این رقم در کامیون‌های نو بدون‌بار در هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۸ لیتر و بابار حدود ۲۸ لیتر است. به‌طور میانگین، مصرف گازوئیل در کامیون‌ها ۲۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش می‌شود. تفاوت ۲۳ تا ۸۰ لیتر چقدر است؟ از سوی دیگر، براساس آمار پلیس راهنمایی و رانندگی حدود ۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور تردد دارد. به‌طور میانگین، میزان سوخت این وسیله نقلیه ۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش است. این عدد برای موتورسیکلت‌های فرسوده به ۵ لیتر در هر پیمایش می‌رسد.

▣ نوسازی پلکانی

احمد کریمی، دبیر انجمن کامیونداران درباره واردات کامیون‌های دست‌دوم برای نوسازی ناوگان فرسوده حمل‌ونقل به صمت گفت: براساس طرح مجلس برای واردات این کامیون‌ها این الزام زیر ۳ سال ساخت به ۵ سال ساخت تغییر کرده و به این ترتیب، واردکنندگان کامیون‌های کارکرده اجازه دارند خودروهایی با عمر ۵ سال ساخت هم وارد کنند. اما نکته مهم این است که سال‌ها موضوع نوسازی مطرح است اما به اجرای کامل نرسیده؛ بنابراین دولت نباید سنگ بزرگ بردارد. دولت‌های قبل این‌گونه عمل کرده و عنوان کردند تمام خودروهای بالای ۲۵ سال، فرسوده هستند. به این ترتیب، حجم انبوهی خودرو را شامل شد که دولت‌ها نتوانستند برنامه درستی برای نوسازی آنها داشته باشند. پیشنهاد می‌شود دولت سیزدهم برای نوسازی به شکل پلکانی عمل کند. به‌عنوان مثال، نخست خودروهای بالای ۵۰ سال ساخت را در دستور کار قرار دهد که تعداد آنها کمتر است. در ادامه برای تشویق افراد به نوسازی، زمان اعلام کند و در کنار آن تسهیلات و تخفیفات مناسب لحاظ شود. این تسهیلات ویژه ضروری است، زیرا به‌دلیل مشکلاتی مانند کرونا که در چند سال اخیر گریبانگیر حمل‌ونقل شد، دارندگان خودروهای فرسوده نتوانستند پس‌اندازی داشته باشند تا از این طرح استفاده کنند. از سوی دیگر، تعداد ناوگان حمل‌ونقل فرسوده کشور بسیار زیاد است که دیوان عدالت اداری هم به‌نوعی سن فرسودگی را حذف و اعلام کرده، خودرو در صورتی که آزمون‌های معاینه فنی را بگذراند، اجازه فعالیت دارد اما همه می‌دانیم که بخشی از ناوگان فعلی در حال آسیب‌زدن به سلامت جامعه و اقتصاد به لحاظ آلایندگی و مصرف سوخت است.

▣ تردد میلیون‌ها موتورسیکلت آلاینده

در یکی از گفت‌وگوهایی که صمت با کارشناس فعال در حوزه معاینه فنی در سال ۹۷ داشت، عنوان شده بود از حدود ۲۵۰ تا ۲۶۰ هزار خودرویی که مشمول معاینه فنی نمی‌شدند اما برای دریافت معاینه فنی برتر به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده بودند، حدود ۱۳۰ هزار خودرو معاینه فنی برتر را دریافت کرده‌اند؛ اینکه بیش از ۴۰ درصد خودروهای نو مراجعه‌کننده رد شدند، جای بسی تامل دارد. با وجود اینکه سهم موتورسیکلت‌ها در آلودگی‌های موجود بالاست اما صاحبان موتورسیکلت الزامی برای داشتن برگ معاینه فنی ندارند. براساس قانون هوای پاک ضرورت دارد همان‌گونه که استانداردهای هشتادوپنج‌گانه برای ماشین‌ها الزامی شده شرکت‌های موتورسیکلت‌ساز نیز ملزم به رعایت استانداردها شوند؛ این در حالی است که الزام استاندارد یورو ۵ برای موتورسیکلت‌ها تعلیق و به ۱۴۰۳ محول شد. الزام نبودن معاینه فنی موتورسیکلت‌ها چقدر به اجرای قانون هوای پاک آسیب زده و هزینه‌های سربار را افزایش داده است؟

محمدجواد شریفی یکی از کارشناسان حوزه معاینه فنی درباره وضعیت استانداردی موتورسیکلت‌های تولید داخل عنوان کرد: در حال حاضر، تست معاینه فنی موتورسیکلت در کشور انجام نمی‌شود. به‌طور قطع، اگر این امر الزامی شود، بخش زیادی از موتورسیکلت‌ها از آزمون فنی رد خواهند شد. همچنین در شرکت‌های خودروساز کنترل کیفیت از سوی سازندگان الزامی است اما در واحدهای تولیدی موتورسیکلت این امر با جدیت دنبال نمی‌شود. شرکت‌های تولیدکننده، آزمونی ساده با دستگاه‌هایی ابتدایی انجام می‌دهند که نمی‌تواند خیلی قابل اعتماد باشد. در حالی که نیاز است هر وسیله نقلیه هر ۶ ماه یک‌بار به مراکز معاینه فنی مراجعه کند. توجیه ندارد یک وسیله نقلیه تولید شود اما پس از ۴ سال الزام شود به مراکز معاینه فنی مراجعه کند. چگونه خودروسازان هنگام خرید به مشتریان اعلام می‌کنند پس از هزار کیلومتر تردد، لازم است خودرو دوباره از سوی کارشناسان فنی این شرکت‌ها مورد آزمون قرار گیرد اما در قانون الزام معاینه فنی این الزام ۴ سال پس از ساخت لحاظ شده است.

همان‌گونه که پزشکان توصیه می‌کند هر فرد هر ۶ ماه چکاپ داشته باشد این امر برای وسایل نقلیه در حال تردد هم ضروری است. براساس آمار اعلام شده حدود ۱۲ میلیون موتورسیکلت در کشور تردد دارند که عدد بزرگی است. در قانون هوای پاک آمده موتورسیکلت‌ها باید هر سال برای تست فنی به مراکز معاینه فنی مراجعه کنند اما این قانون هرگز اجرا نشده است. از سوی دیگر، چون پذیرش‌ها آنلاین نیست، آماری از تعداد مراجعات موتورسیکلت به مراکز معاینه فنی کشور در دست نیست و همین امر حاکی از جدی نبودن موضوع برای نهاده‌های ذی‌ربط است.

برای الزام معاینه فنی موتورسیکلت‌ها باید مراکز آن همچون خودرو به سامانه سیمفا متصل باشد. امروز برای گزارش از تعداد مراجعات موتورسیکلت به مراکز معاینه فنی باید به تک‌به‌تک مراکز تماس گرفته و به این شکل آمار احصا شود. برای اجرای قانون هوای پاک و حرکت شرکت‌های موتورسیکلت به سوی رعایت الزامات فنی در موتورسیکلت، ضرورت دارد معاینه فنی آنها الزامی شود.

در این‌باره متولیان از سازمان حفاظت محیط‌زیست گرفته تا پلیس باید با جدیت اقدامات لازم را انجام دهند تا تکلیف این حجم موتورسیکلت کاربراتوری در حال تردد روشن شود. در قانون هوای پاک به صراحت ضروری بودن معاینه فنی برای خودروها اعم از ماشین و موتورسیکلت آمده که مجری آن وزارت کشور است. زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مهیاست و نیروی انسانی موردنیاز وجود دارد اما متاسفانه جدیتی در انجام کار دیده نمی‌شود. تعداد موتورسیکلت‌ها در مقابل خودروها و میزان آلودگی ناشی از آنها، آمار نگران‌کننده‌ای است.

عیسی کلانتری، رئیس سابق سازمان حفاظت محیط‌زیست در مصاحبه‌ای که با صمت داشت به آمار وسایل نقلیه فرسوده کشور اشاره کرده و در این‌باره گفته بود «۸۷ درصد مینی‌بوس‌ها، ۸۱ درصد موتورسیکلت‌ها، ۷۳ درصد اتوبوس‌های درون‌شهری، ۶۰ درصد کامیون‌ها، ۵۸ درصد تاکسی‌ها، ۴۴ درصد اتوبوس‌های برون‌شهری، ۲۷ درصد وانت‌ها و ۴ درصد سواری‌های کشور اسقاطی بوده که ۸۰ درصد خود این سواری‌ها هم غیراستاندارد هستند. با این حجم از وسایل نقلیه اسقاطی طبیعی است هوای سالم نداشته باشیم. شما در هیچ جای جهان، چنین آماری را نمی‌بینید. این آمار نشان از یک فاجعه برای هوای پاک کشور دارد. این ناوگان فرسوده اگر بهترین بنزین‌های جهان را هم مصرف کند، باز هم آلایندگی بالایی دارد.»

در بخشی دیگر از سخنان کلانتری آمده، حدود ۱۲ میلیون موتورسیکلت در کشور تردد دارند که از این تعداد، ۹ میلیون و ۵۰۰ هزار موتورسیکلت فرسوده هستند. گویا پس از این آمار، گزارش جدیدی از حجم وسایل نقلیه فرسوده به‌ویژه موتورسیکلت منتشر نشده؛ بنابراین همچنان حجم زیادی موتورسیکلت کاربراتوری بالای ۷ سال ساخت، در حال بلعیدن اکسیژن هوا هستند.

شریفی در ادامه سخنان خود گفت: در شرایط فعلی باید سازمان حفاظت محیط‌زیست اعلام کند شاخص آلایندگی هوا بسیار بالا بوده و با تایید سازمان ملی استاندارد که موارد موردنیاز استاندارد تدوین شده، موضوع در اجرا پیگیری شود. همان‌گونه که در سال‌های ۸۷ برگه معاینه فنی برای صاحبان خودرو الزامی شد همین سیاست باید برای موتورسیکلت نیز انجام شود؛ اما برنامه‌ای که پلیس در برخورد با خودروهای بدون معاینه فنی دارد، برای موتورسیکلت اجرایی نکرده است. همان‌گونه که اگر صاحبان موتورسیکلت مدارک لازم را نداشته باشند، پلیس موتورسیکلت آنها را توقیف می‌کند، باید موتورسیکلت‌های بدون معاینه فنی را نیز متوقف کند. تردد موتورسیکلت‌های دچار مشکل فنی، هم برای راکب و هم عابر پیاده، خطرآفرین است.

سخن پایانی

در حال حاضر، میلیون‌ها خودرو فرسوده اعم از ماشین‌های سبک و سنگین و موتورسیکلت در سطح شهرهای کشور تردد دارند، برنامه دولت سیزدهم برای کاهش این حجم از وسایل نقلیه آلاینده چیست؟

« آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی»
خرید و تحویل ۲،۰۰۰ (دو هزار) عدد پارچه فیلترپرس دوخته شده (آماده نصب بر روی قالب)

شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران در نظر دارد با عنایت به قانون برگزاری مناقصات مصوب ۱۳۸۳ و آیین‌نامه اجرایی بند "ج" ماده (۱۲) قانون برگزاری مناقصات، برگزاری فرآیند ارجاع کار و انتخاب تأمین کننده/ تولیدکننده ذیصلاح جهت "خرید و تحویل ۲،۰۰۰ (دو هزار) عدد پارچه فیلترپرس دوخته شده (آماده نصب بر روی قالب)" را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی انجام دهد لذا از کلیه شرکت‌های ذیصلاح که مایل به شرکت در مناقصه فوق می‌باشند دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقصه با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir به شماره فراخوان ۲۰۰۱۰۹۲۴۱۰۰۰۰۰۱۳ و واریز مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ (دو میلیون ریال) به شماره حساب ۴۰۰۱۰۵۴۲۰۴۰۵۰۷۱۸ به شناسه واریز ۳۲۳۰۵۴۲۷۴۲۹۵۷۳۰۴۰۰۰۱۴۰۰۵۲۶۶۰۳۰ در وجه شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران نزد بانک مرکزی شعبه مرکزی اقدام نمایند. خاطر نشان می‌نماید این فراخوان هیچگونه تعهدی برای کارفرما جهت دعوت به مناقصه شرکت‌های دریافت کننده اسناد مناقصه ایجاد ننموده و تنها شرکت‌هایی که دارای شرایط مندرج در اسناد بوده و حایز حداقل امتیاز لازم (ارزیابی کیفی) شوند با تشخیص کارفرما به مرحله بعدی مناقصه راه خواهند یافت.

۱ـ نام و نشانی دستگاه مناقصه گزار: شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران به نشانی: تهران، میدان ولیعصر (عج)، خیابان شهیدان سازش، پلاک ۵ و ۷
۲ـ محل اجرای پروژه: استان آذربایجان غربی، شهرستان تکاب، کیلومتر ۳۸ جاده تخت سلیمان، روستای زرشوران، شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران.
۳ـ موضوع مناقصه: خرید و تحویل ۲،۰۰۰ (دو هزار) عدد پارچه فیلترپرس دوخته شده (آماده نصب بر روی قالب) طبق شرح مندرج در اسناد مناقصه.
۴ـ نوع مناقصه: یک مرحله ای عمومی همراه با ارزیابی کیفی
۵ـ مدت اعتبار پیشنهادها: از اولین روز مهلت تحویل پیشنهادها به مدت سه ماه (قابل تمدید برای یک دوره سه ماه دیگر) معتبر باشد.
۶ـ مدت اجرای پروژه: شش ماه کامل شمسی
۷ـ گواهی نامه صلاحیت: متقاضی می‌بایست؛
ـ دارای توانایی مالی لازم و کافی و توانایی ارایه ضمانتنامه بانکی شرکت در فرآیند ارجاع کار و حسن انجام تعهدات (در صورت برنده شدن) باشد.
ـ کلیه الزامات مراجع ذیصلاح در اجرای فعالیت های مرتبط با موضوع مناقصه را رعایت نمایند.
ـ دارای تخصص و تجربه کاری مفید و مرتبط با موضوع مناقصه باشد.
ـ توانمندی در تامین به موقع کالای موضوع مناقصه
ـ عدم داشتن سابقه منجر به فسخ قرارداد یا عدم توانایی در اجرای تعهدات مرتبط با موضوع مناقصه
ـ دارای شخصیت حقوقی باشد.
۸ـ تامین مالی: از منابع داخلی شرکت
۹ـ مبلغ ضمانت نامه و نوع تضمین: نوع تضمین بر اساس آیین نامه تضمین معاملات دولتی موضوع تصویب نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت/ ۵۰۶۵۹ ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیأت محترم وزیران به مبلغ ۳،۳۵۷،۴۶۷،۲۰۰ (سه میلیارد و سیصد و پنجاه و هفت میلیون و چهارصد و شصت و هفت هزار و دویست) ریال به عنوان تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار خواهد بود و تضمین ارائه شده می‌بایست برای مدت سه ماه از تاریخ آخرین مهلت قبول پیشنهادات معتبر و قابل تمدید باشد.
۱۰ـ زمان دریافت اسناد: از اشخاصی که تمایل به شرکت در مناقصه مزبور را دارند دعوت به عمل می آید جهت دریافت اسناد مربوطه از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir از تاریخ درج آگهی حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۰۷ مراجعه نمایند.
۱۱ـ زمان و محل تحویل اسناد: متقاضیان مکلفند پیشنهادهای خود را حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۱ در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir بارگذاری نمایند.
۱۲ـ زمان گشایش پاکت ارزیابی کیفی: ساعت ۱۱ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۲ به نشانی مندرج در بند یک از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت

ZAR SHOURAN
شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران

شناسه آگهی: ۱۳۳۹۵۹۶ | م الف / ۱۲۴۹ | شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران



یادداشت

تا کجا چنین شتابان؟



امیرحسن کاکایی
عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت

یـک تهرانـی تقریبا هـر روز با چنیـن صحنه‌ای روبه‌رو می‌شـود: بزرگراه‌هایی که در سـاعات مختلف شـبانه‌روز قفل است یا با ترافیک سنگین و کند روبه‌رو است. اما کافی است وارد خیابان‌ها شویم؛ ترافیک سنگین‌تر، رفتارهای رانندگی خارج از ادب و نزاکت و بعضا پارک‌های دوبله بیشتر می‌شود. البته وسط شهر تهران، صحنه جالب‌تر می‌شود. چنـد روز پیش مجبور شـدم از خیابان انقـلاب و چند خیابان فرعی منتهی به آن بگذرم که یک اتوبوس خراب را در مسیر خط ویژه دیدم. خودروهایی را دیدم که به مسیر خط ویژه، نمی‌دانم با چه مجوزی، وارد می‌شـدند و از ما سبقت می‌گرفتند. در برخی خیابان‌ها هم شهرداری برای اینکه مردم پارک نکنند، جدول‌هایی را تا وسـط خیابان‌ها آورده و دردسـر مردم را بیشـتر کرده اسـت. البته مردم هم کار خودشان را می‌کنند و کوچک‌ترین سوراخی که پیدا کنند، پارک می‌کنند، حتی زیـر تابلوی حمـل با جرثقیل و روی پل خانه مـردم و... حالا بگذریم از متروهایی که در سـاعات عادی روز، بسـیار شـلوغ هستند و امروزه رفت‌وآمد در آنها، فرهنگ خاص خود را پیدا کرده است.

اما این موضوع تا کجا پیش می‌رود؟ اصولا چرا این‌گونه شده است؟ واقعیت این است که امروز مردم صاحب خودروهای شخصی شده‌اند و از آن سو حمل‌ونقل عمومی روزبه‌روز مستهلک‌تر می‌شود. نتیجه چه می‌شود؟ هر روز بر تعداد خودروهای شخصی در شهر افزوده می‌شود. ترافیک سـنگین‌تر می‌شـود و ناوگان حمل‌ونقل عمومی با این اوضاع ناکارآمدتر می‌شـود، چون ناوگان ناکارآمدتر می‌شـود، مردم هر روز بیش‌ازپیش به استفاده از خودرو شخصی روی می‌آورند. نتیجه اینکه این چرخ باطل با شـتاب فراوان دنبال و ترافیک هر روز بدتر از دیروز می‌شود. کارآیی پایین می‌آید و در نهایت هزینه‌ها بالا می‌رود و اقتصاد بیش‌ازپیش ضربه می‌خورد.

چرخـه جالب دیگری در کنار ایـن چرخه اصلی وجود دارد که این سقوط به ته دره ناکارآمدی را سرعت بیشتری می‌بخشد. تعداد خودرو شخصی بیشتر به‌معنی نیاز به‌جای پارک بیشتر است. از آنجاکه امکان ندارد سرعت رشد فضاهای پارکینگی بالاتر از نرخ تولید و ورود خودرو شـخصی به ناوگان باشـد، به سرعت این خودروها جای بیشتری را در شهر اشغال و موانع بیشتری در حمل‌ونقل ایجاد می‌کنند. افزایش این موانع، به‌معنی کندی بیشتر ترافیک خواهد بود و ادامه چرخه قبلی.

اما در کنار این دو چرخ افزاینده، سرعت استهلاک کارآیی اقتصادی در شهر، یک چرخه دیگر هم به‌وجود آمده که آن را چرخه استهلاک اخلاق می‌نامم. وقتی مترو و اتوبوس کم اسـت و تعداد مسـافر زیاد، خودبه‌خـود احتـرام و ادب فرامـوش می‌شـود. وقتـی ترافیک زیاد می‌شـود، نه‌تنها موتورسـواران، خلاف‌جهت خیابان حرکت، بارهای نامتعـارف جابجا و برای مردم مزاحمت ایجاد می‌کنند، بلکه به‌تدریج روی رانندگان خودروها از جمله وانت‌ها باز می‌شـود و قانون در مسیر خلاف زیر پاگذاشـته می‌شـود. مردم وقتی جای پـارک گیر نیاورند، حاضر می‌شـوند زیر تابلوی توقف ممنوع پـارک کنند. وقتی چند بار تابلوهـای رانندگی به این مهمی را نادیده گرفتند، به‌تدریج کل قانون را نادیده خواهند گرفت. وقتی همین‌جای پارک غیرقانونی هم کمیاب شد، آماده می‌شوند برای فتح آن با دیگران رقابت کنند. وقتی رقابت از حد گذشـت، حاضر می‌شوند برای آن جایگاه، بجنگند و درگیر شوند؛ حالا یک نفر در حد یک چشم غره و نفر دیگر با یک ناسزا و در نهایت حتی به چاقو و چاقوکشـی خواهد رسـید. ایـن چرخه افول اخلاق و زیر پاگذاشـتن قانون به‌همین‌جا ختم نخواهد شد. جامعه‌ای که دائما قوانیـن رانندگی را زیر پابگذارند و اخلاق را نادیده بگیرند، به‌تدریج از منظـر اخلاقـی افول خواهد کرد. اعصاب‌ها خراب‌تر خواهد شـد و در نهایت به درگیری‌های بزرگ‌تر خواهد انجامید.

این‌ها تنها گوشـه‌ای از نتایج بی‌توجهی مسـئولان در ۲ تا ۳ دهه گذشته به حمل‌ونقل عمومی و برعکس تمرکز روی بازار خودرو سواری است. مسائل دیگری مانند آلودگی محیط‌زیست و مصرف سوخت و... را می‌گذاریم برای نوشـتارهای دیگر. مسـئولان هر قـدر آمار و دائم بـرای آینده وعده‌وعید بدهنـد، امروز همه می‌دانیم که نه مترو داخل شهر و حومه شهر اوضاع خوبی دارد، نه حمل‌ونقل ریلی بین‌شهری و کشوری. کیست که نداند بعد از این همه سال هنوز خیلی از مسیرهای راه‌آهن ما تکمیل نشده و آنها هم که تکمیل شده‌اند، زیر ظرفیت کار می‌کنند. سرعت قطارهای ما در حالی زیر ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت است که سـرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعتی در کشورهای پیشرفته، موضوعی بدیهی اسـت و البته سـرعت‌های بالا ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت اجرایی و در حال توسـعه در تمام شـبکه اسـت. تصور کنید قطاری با سرعت بالای ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت داشته باشیم که بین تهران و مشهد در رفت‌وآمد باشـد. تصور کنید بین تهـران و چابهار چنین خطی وجود داشـت. چه اتفاقی می‌افتاد؟ واقعا اگر هم‌اکنون مسـیرهای جاده‌ای، ریلی و هوایی ما درسـت بود، آیا باز هم اسـتان سیستان‌وبلوچسـتان چنین چهره‌ای داشت؟ مگر چابهار چه چیزی کمتر از بندر گوادر دارد؟ قشم چه چیزی کمتر از دوبی دارد؟ چرا سال‌هاست پل کوتاه بین خاک مادری و قشم، با وجود سرمایه‌گذار ساخته نمی‌شود؟

همانطورکه بارها عرض کرده‌ام، مشـکل کشور سیاست‌گذاری‌های غلط در زمینه صنعت خودرو و حمل‌ونقل است. اولویت‌ها سال‌هاست جابجا شـده اسـت. اولویت اصلی کشـور، ابتدا توسعه زیرساخت‌های کلان و عمومی حمل‌ونقل بار و مسـافر بین‌شـهری و داخل شـهری آن هم با اولویت سیسـتم‌های ریلی اسـت. بعد از آن، توسـعه ناوگان اتوبوس‌رانـی و کامیون و تریلی اولویت بعدی خواهد بود. نهایتا بعد از آن هم باید رفت دنبال سیسـتم‌های تاکسـی و ون که تعداد بیشتری مسـافر را جابجـا می‌کنند و همچنین کامیونت‌ها که بار بیشـتری را نسـبت به وانت‌ها جابجا می‌کنند. بعد از همه این اولویت‌ها می‌رسـیم به خودرو سواری، وانت و موتورسیکلت. اما مسئولان ما درست برعکس عمل می‌کنند و نتیجه‌اش این شـده که می‌بینید: موتورسیکلت شده اسـت ابـزار جابجایی بار و مسـافر. البته این‌ها تنهـا نمونه‌ای از نتایج سیاست‌گذاری‌های غلط بود. کاشکی مسئولان کمی به خود بیایند و در این مسیر بیست سی‌ساله نگاهی بیندازند و تا قبل از اینکه در باتلاق ناکارآمدی و بی‌اخلاقی کامل فرو برویم در سیاست‌های خود بازنگری کنند.

در گفت‌وگو با کارشناسان ناوگان حمل‌ونقل مسافری و باری مطرح شد

حمل‌ونقل ریلی، آبستن فاجعه

مقصر کیست؛ تحریم یا کمبود نقدینگی؟

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

حوادث ریلی کشـور در حال افزایش اسـت. بخش زیادی از تجهیزات نیاز به اورهال شـدن دارند و بخشـی از مشکلات به این مسئله برمی‌گردد که در سـال‌های قبل هزینه کافی برای نگهداری آنها انجام نشـده است. تحریم هم روزآمدی فناوری را در قطارهـا بـه کما بـرده؛ در نتیجه امـروز حمل‌ونقل ریلی کشور آبستن اتفاقات ناخوشایندی شده که ممکن است آینده فاجعه‌باری را برای آنها رقم بزند.

سـاخت و تولید داخل از موضوعاتی است که مدیران دولتی دنبـال می‌کنند اما در ادامه مشـخص نشـده فاصلـه تولید و نیـاز داخل بـا وجود ممنوعیـت و محدودیـت واردات چگونه باید پر شـود. امروز برای تامین واگن‌هـای موردنیاز قطارهای درون‌شهری و برون‌شـهری از داخل مشکل تیراژ وجود دارد. همچنین اورهال کردن تجهیزات دغدغه‌ای دیگر در این بخش بـوده که صمت آنها را با برخی کارشناسـان حـوزه حمل‌ونقل ریلی پیگیری کرده است.



عکس: آیدا فریدی

یکی از موضوعـات مهم در حوزه زیرسـاخت‌ها، نگهداری و تعمیـرات این مجموعه‌هاسـت. در واقع به موازات سـاخت، نگهـداری از زیرسـاخت‌ها و تجهیزات هـم از اهمیت زیادی برخوردار است

چالش کجاست؟



در چند سال اخیر، خارج شدن قطارهای درون‌شهری و برون‌شهری، مسافری و باری از ریـل یکی از دغدغه‌ها ناوگان حمل‌ونقل شده اسـت. تحریم‌های دهه ۹۰ (۱۳۹۱ تا ۱۳۹۴ و ۱۳۹۷ تا کنون) سبب‌شده واردات با محدودیت‌های بسـیاری همراه باشد؛ از این‌رو اورهال کردن سیستم‌های نرم‌افزاری و سـخت‌افزاری قطارهای درون‌شـهری و برون‌شـهری یک دهه انجام نشـده است. فرسـودگی وسـایل حمل‌ونقل ریلی، بارها از سـوی کارشناسـان مربوطـه گوشـزد شـده اسـت. سـیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیـس کمیسـیون حمل‌ونقـل و عمران ششـمین دوره شورای اسلامی شهر تهران درباره چرایی عدم‌اورهال شـدن قطارهای درون‌شـهری (متـرو) اینکه مشـکلات به کمبود نقدینگی برمی‌گردد یا پای تحریم‌ها در میان است به صمت گفت: مشکل تحریم نیست. بخشی از ناکارآمدی‌ها در چند سال گذشـته، مربوط به مدیریت شهری بوده و البتـه مدیریت جدید بایـد تمام توان خود را بـه‌کار گیرد تا عقب‌ماندگی گذشـته را به‌نوعی جبران کند.

وی افزود: معتقدم مشکل تامین قطعات از جنـس تحریـم نبوده و ایـن قطعات در داخل قابلیت سـاخت دارند و حتی اگر در برخی اقلام، نیاز به واردات باشد اما واردات انجام نمی‌شـود، مسـئله تحریـم نبوده و تامیـن منابع مالی و جدیت در اجرای امور مسئله اصلی است.

او ادامه داد: چالش‌های فعلی ریشـه در اتفاق‌های گذشته دارد که بخش عمده آن، مدیریتی بوده و بخشی هم مربوط به نحوه تامین منابع مالی موردنیاز است که خرید و تعمیرات را متوقف می‌کند.

▣ ضرورت اورهال تجهیزات

رئیس کمیسـیون حمل‌ونقـل و عمران شورای اسـلامی شـهر تهران در پاسخ به این پرسـش که در حال‌حاضر چه‌تعداد از واگن‌ها نیاز به نوسـازی و به‌سازی دارند و چند واگن به شبکه حمل‌ونقل کشور اضافه شـود، گفت: اگر تقسـیم‌بندی از مسـائل مربوط به قطارهای درون‌شـهری داشـته باشـیم، عمده‌ترین مسـئله اورهال کردن واگن‌ها و تعمیر اساسـی آنهاسـت. برخی واگن‌هـا با پیمایش ۷۵۰ هـزار کیلومتر و برخـی با یـک میلیون کیلومتـر پیمایش نیاز به اورهال شدن دارند که مغفول مانده است. با توجه به سال‌ها تردد این واگن‌ها در مترو، تعمیرات ضروری اسـت اما مسئله از رده خارج شدن واگن‌ها در مترو موضوعیت نداشـته و بایـد از تمام واگن‌ها اسـتفاده شـود. تشکری‌هاشـمی گفت: موضوع دوم این اسـت که بتوانیم راندمان و بهره‌وری را در این شـبکه افزایش دهیم. بخشی از این موضوع به تکمیل تاسیساتی که در اختیار داریـم و همین‌طـور در بحث نگهداشـت واگن‌ها و تجهیزات ثابـت برمی‌گردد. آنهـا هم نیـاز به انجـام تعمیـرات دارند.

▣ افزایـش بهره‌وری بـا راه‌اندازی پارکینگ‌ها

رئیس کمیسـیون حمل‌ونقـل و عمران ششـمین دوره شورای اسلامی شهر تهران تصریح کرد: از سـوی دیگر، هنگامی‌که در خـط ۶ یـا ۷ هنوز پارکینگ یـا تعمیرگاه راه‌اندازی‌نشده، قطارهایی که در این خطوط فعالیت دارند برای اینکه تعمیراتشان انجام شود به سایر خط‌ها مانند خط یک، ۲ یا ۴ منتقل و تعمیر شوند.

وی ادامه داد: ایـن رفت‌وآمدهای اضافه، کاهـش بهـره‌وری را به‌دنبال داشـته، در حالی‌که اگر پایانه‌ها یا پارکینگ‌ها شـبانه راه‌انـدازی شـوند، چـه در سـرویس‌های روزانـه و چه در عملیاتـی که در طول روز انجام می‌شود، می‌تواند بهره‌وری را در این خطوط افزایش دهد.

او تاکید کرد: داشتن پارکینگ در پایانه‌ها می‌توانـد عملیات خطوط فعلی را تسـریع کنـد و نوسـازی و بروزرسـانی تجهیزاتی همچون سـیگنالینگ، ریل‌هـا، تجهیزات مراکـز فرمان و... که در مسـیر مترو وجود دارد سـبب خواهد شد سـرعت تجاری در این بخش افزایش یابد. همچنین با افزایش راندمان در این خطوط عملا رضایت بیشتر مسافران تامین خواهد شد.

این کارشـناس حـوزه حمل‌ونقل افزود: تاکید دارم که می‌توانیم بسیاری از نیازها را در داخل تامین کنیم. نگهداری و تعمیرات موضوعاتی بسیار مهم در این سامانه‌ها بوده که به موازات سـاخت، نگهداری آنها هم از اهمیت زیادی برخوردار است.

تشکری‌هاشـمی گفـت: هنگامـی کـه تمام نگاه‌ها به توسـعه باشـد و در موضوع نگهداشـت و تعمیرات پیش‌بینی‌های لازم انجام نشود، عملا سرمایه‌ای که امروز ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار میلیـارد تومان ارزش دارد، از بین خواهد رفت. هر کیلومتر ساخت مسیر ریلی مترو به‌اضافه تجهیـزات، بین ۱.۲ تا ۱.۵ هزار میلیارد تومان هزینه دارد و مسیر ۳۰۰ کیلومتـری مترو بیـن ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه به‌شمار می‌رود. حالا اگر قرار باشـد نگهـداری و تعمیرات انجام نشـود عملا ما این سـرمایه بزرگ را در معرض آسیب قرار داده‌ایم. این موضوع ضرورت نگهداری این شـبکه را دوچندان می‌کند. ساخت به‌تنهایی نمی‌تواند اقدامی مفید باشـد و نگهداشت این سرمایه‌ها هم مسـئله مهمی اسـت. اگر مدیـران پس از ساخت مسـئولیت نگهداشـت را به‌خوبی انجـام دهند، اهمیت آن کمتر از سـاخت نخواهد بود.

گلوگاه مشکلات راه‌آهن



در ادامه محمد ملازاده، کارشـناس حوزه حمل‌ونقل ریلی درباره وضعیت فرسـودگی قطارهای برون‌شـهری بـه صمت گفت: یکی از گلوگاه‌های اصلی امروز صنعت راه‌آهن کشـور مسئله لکوموتیو است، زیرا به‌دلیل وجود تحریم‌ها با شرکت‌هایی که صاحب تکنولوژی روز جهان هستند مانند زیمنس نمی‌توانیم همکاری داشته باشیم و از سـوی دیگـر، یک نوع خودتحریمـی هم در داخل وجود دارد که با تاکید بر سـاخت داخل اجازه واردات را حداقل از کانال‌هایی مانند روسیه و چین که باز هستند، نمی‌دهند.

وی افـزود: در حال‌حاضـر فقط یک مجموعه اسـت که در حال تولید لکوموتیو داخلی اسـت که براسـاس گزارش‌های اعلامی، تیراژ آن هم بسـیار محدود اسـت. این شـمارگان پاسـخگوی نیاز این حجم بار در کشور نخواهد بود. این در حالی است که در قانون تکلیف‌شده ۳۰ درصد بار کل کشـور باید از طریق حمل‌ونقل ریلی انجام شود اما کشنده که محرک اصلی این کار است در داخل وجود ندارد.

▣ راهکار چیست؟

این کارشـناس حوزه حمل‌ونقل ریلی درباره پیشنهاد بـرای برون‌رفـت از وضعیت فعلـی در حمل‌ونقل ریلی برون‌شـهری عنوان کـرد: به‌طور قطع، راهـکار واردات صرف نیست. ما می‌توانیم مسکن‌وار از کشورهایی مانند روسـیه یا چین واگن وارد کنیم که مشکلات فعلی حل شـود اما راهکار اساسی برای حل ریشه‌ای، این است که با همکاری با کشورهای صاحب تکنولوژی‌ها، دانش فنی خود را روزآمد کنیم.

او گفـت: اگر در شـرایط تحریم، امـکان همکاری با شـرکتی مانند زیمنس وجود ندارد که پیامد بدی برای ما دارد، دسـت‌کم با کشـورهایی مانند چین که برخی شـرکت‌های آن حاضر بـه همکاری با ایران هسـتند و پیشنهاد دارند کار را با مونتاژ در کشور آغاز کنند، انتقال تکنولوژی انجام شود.

این کارشـناس حوزه حمل‌ونقل ریلـی اظهار کرد: با وجود اهمیت موضوع خیلی به آن پرداخته نمی‌شـود و همین امر فرسـودگی لکوموتیو در راه‌آهن کشور را رقم زده است.

▣ کیفیت و محدودیت‌های همکاری

خودروهای چینی پیشینه خوبی در بازار ایران ندارند وکیفیـت نامطلـوب آنها مردم را نسـبت به محصولات چینی بدبین کرده است. محصولات این کشور به لحاظ کیفی یک مشـکل را تبدیل به چنـد معضل در جامعه ایران کرده اسـت. ملازاده در پاسخ به این پرسش که آیا محصولات ریلی چینی به لحاظ کیفیت پاسخگو نیازهای داخل هسـتند، گفـت: در صنعت خـودرو، محصولات چینـی باز هم بالاتر از بهتریـن خودروهای تولید داخل اسـت. در نتیجه بـا وضعیت کمبـود لکوموتیو فعلا در جایگاهی نیستیم که بخواهیم با شرکت‌های سطح یک بین‌المللی همکاری داشته باشیم باید با شرکت‌هایی در رده‌های دوم و سوم وارد همکاری شویم.

▣ کارهای نیمه‌تمام

ملازاده در پاسـخ به پرسشی دیگر مبنی بر نیاز داخل عنوان کرد: در یکی از گزارش‌ها اعلام‌شـده نیاز کشـور حـدود ۳ هزار لکوموتیو نیاز بوده که هزار لکوموتیو نیاز به تعویض فوری دارند.

گفتنی اسـت طبـق پیگیری‌ها در موضـوع مدیریت کنترل واردات ناوگان ریلی، مشـخص شد با هماهنگی وزارت صنعـت، معدن و تجارت از ابتدای سـال ۱۳۹۸ تا کنون هیچ‌گونه نـاوگان ریلی از خارج کشـور وارد نشـده و در ایـن مـدت ۳۱۰۴ دسـتگاه ناوگان ریلی (لکوموتیو، واگن باری و مسـافری در داخل کشور تولید یا بازسـازی شده‌اند که نسـبت به ایام مشابه ۹۸ درصد افزایش داشـته است.) در ۵ سال گذشته (۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰) ۳۸ دسـتگاه لکوموتیو (یعنی به‌طور میانگین حدود ۸ دسـتگاه لکوموتیو در سـال) توسط دو شرکت سـاخته شـده و این در حالی اسـت که براساس اسناد بالادسـتی موجود (بندهای ۲۴ و ۲۵ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسـعه و نیز بند ب ماده ۵۷ قانون برنامه ششـم) تقویت حمل‌ونقل ریلی و رسـیدن به سهم ۳۰ درصدی حمل بار و ۲۰ درصدی جابه‌جایی مسافر برای شـرکت راه‌آهن جمهوری اسـلامی ایران هدف‌گذاری شـده اسـت. به عقیده کارشناسـان بـرای تحقق این هدف، با احتسـاب ناوگان موجود، پیش‌بینی می‌شـود هزار لکوموتیو موردنیاز باشـد که بخشـی از این نیاز با بهره‌گیـری از حداکثـر توان تولید داخـل و باقی آن به ناچار از طریق واردات می‌توان تامین کرد.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل در ادامه سخنان خود عنـوان کرد: در حال‌حاضر به‌جـای ۳۰ درصد حمل بار در کشـور از طریق حمل‌ونقل ریلی کـه تکلیف قانونی است، حدود ۱۰ درصد در حال انجام است؛ بنابراین اگر این عدد براساس تکلیف قانون افزایش پیدا کند، به‌طور قطع، تعداد بیشـتری لکوموتیو (تقریبا ۳ برابر نیاز فعلی اعلام شده) نیاز است.

مـلازاده در پایان سـخنان خود تاکید کرد: براسـاس گزارش‌هـای حوزه حمل‌ونقـل و... تحریم تاثیرات منفی داشـته؛ بنابراین ساختاری که در این صنعت حاکم است قدیمـی باقیمانده و این صنعت نیاز به روزآمدی دارد. در این راستا ضرورت دارد با صنایع بزرگ همکاری شود البته تاکید می‌شـود منظور واردات صرف نیسـت، بلکه هدف انتقال تکنولوژی اسـت. به‌طور مشخص در بخش فناوری ناموفـق عمل کرده‌ایم. به‌عنوان مثال، اگر پیشـینه قطار سریع‌السیر (۲۵۰ کیلومتر بر ساعت) تهران- قم-اصفهان مطالعه شود قراردادی است که با چین بسته‌شده که قرار بوده ۵۷ میلیارد یوآن فاینانس برای ساخت خط و ناوگان وارد کنند اما هنوز این قرارداد به جای نرسـیده اسـت. اختلاف در واگذاری این همکاری به یکی از شـرکت‌های داخلی بوده که کار را نیمه‌تمام گذاشـته اسـت. این در حالی اسـت در حال‌حاضر کف سـرعت‌ها در کشورهای جهان ۲۵۰ کیلومتر بر سـاعت بوده و حتی بسـیاری از کشـورها این سـرعت را به‌عنوان قطار سریع‌السیر قبول ندارنـد. حداقـل اگر این قـرارداد عملیاتی می‌شـد گام نخست ورود تکنولوژی قطارهای مسافری سریع‌السیر به کشـور برداشته می‌شد. در ادامه هم می‌توانستیم امیدوار باشیم تا گام‌های بعدی برداشته شود.

سخن پایانی

بنابر این گزارش، ناوگان حمل‌ونقل ریلی در بخش مسافر و بار فرسوده بوده و نیاز به نوسازی و به‌سازی دارد اما عدم‌مدیریت درسـت در یک دهه گذشـته سبب‌شـده چالش‌های امروز تبدیل به حوادثی قابل پیش‌بینی در این حوزه شود.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی: اگر در برخی از اقلام، نیاز به واردات است و واردات انجام نمی‌شود، مسئله تحریم نبوده و تامین منابع مالی و جدیت در اجرای امور مسئله اصلی است

محمد ملازاده: خودتحریمی با تاکید بر ساخت داخل اجازه واردات را نمی‌دهد

پایان راه ناپیداست

مشکل فرسودگی ماشین‌آلات معدنی پای ثابت بیشتر گفت‌وگوهایی است که با فعالان حوزه معدن انجام می‌شود.
فرقی نمی‌کند موضوع درباره معادن کوچک‌مقیاس باشد یا حقوق دولتی، درباره میزان تولید باشد یا حجم صادرات و دیگر موضوعات مطرح در حوزه معدن، به هر شکل بحث فرسودگی ماشین‌آلات به میان می‌آید و سر درددل فعالان این حوزه باز می‌شود.

می‌گویند ممانعت از ورود ماشین‌آلات معدنی جدید به کشور، بخش معدن را با چالش بزرگ فرسودگی مواجه کرده و هزینه‌های تعمیر و نگهداری و مصرف سوخت ماشین‌آلات موجود را بالا برده است.
مسئله‌ای که هنوز لاینحل مانده این است که آیا مسدود کردن راه ورود ماشین‌آلات راه‌حل مناسبی برای حمایت از ماشین‌سازان داخلی است یا خیر.


عکس: آیدا فریدی

خطر کمبود مواد اولیه معدنی در کشور



سجاد غرقی درباره مهم‌ترین چالش حوزه معدن، یعنی فرسودگی ناوگان به ماین‌نیوز گفت: یکی از چالش‌های اصلی بخش معدن کشور مسئله کمبود و فرسوده بودن تجهیزات و ماشین‌آلات سنگین معدنی و لزوم اولویت‌بخشی به تامین آنها است. در این زمینه از سال گذشته نشست‌ها و جلسات متعددی بین مسئولان، شرکت‌های تولید و تامین‌کننده تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی و فعالان حوزه معدن و صنایع معدنی برگزار شده، اما تا امروز نه‌تنها مشکل مذکور حل نشده، بلکه پیچیده‌تر هم شده است. وی گفت: طبق برآوردهای انجام‌شده، فقط «معادن کوچک‌مقیاس» در سال گذشته نیاز به تامین بیش از ۱۱ هزار دستگاه جدید داشتند، این در حالی است که برای رسیدن به هدف‌گذاری افق ۱۴۰۴ جهت تولید مواد معدنی، نیاز به بیش از ۲۵ هزار دستگاه معدنی داریم تا از زمین‌گیر شدن این صنعت جلوگیری کنیم. ارزیابی‌ها نشان می‌دهند برای تامین تجهیزات و ماشین‌آلات موردنیاز به سرمایه‌ای بالغ بر ۱.۵ میلیارد دلار نیاز وجود دارد که در صورت تامین تا افق ۱۴۰۴ ارزش افزوده ۵ میلیارد دلاری را در حوزه تولیدات معدنی و ۲۲ میلیارد دلاری را در زنجیره فولاد رقم خواهد زد.
غرقی شیوه فعلی حمایت از ماشین‌سازان داخلی را مضر دانست و گفت: ارزیابی‌ها نشان می‌دهند حمایت‌های جزیره‌ای همواره بیشترین ضربه را به بخش معدن وارد کرده و در این راستا محدودیت‌های وارداتی که برای حمایت از تنها تولیدکننده ماشین‌آلات معدنی و راهسازی که پس از خصوصی‌سازی به مشکل خورده بود، باعث شد نیاز معادن تامین نشود، این در حالی است که طبق صورت‌های مالی، این شرکت در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ به ترتیب تنها ۳۰ و ۲۹ دستگاه تولید کرده که از این تعداد فقط یک دستگاه لودر و بیل مکانیکی تولید شده که قابلیت استفاده در بخش معدن را داشته و بقیه دستگاه‌ها مختص بخش‌های کشاورزی و راهسازی بوده‌اند. این مسئله نشان‌دهنده فاصله بسیار زیاد تولید داخل با نیاز زنجیره معدن است. در شرایط کنونی بیش از ۱۸ هزار دستگاه در معادن کشور بالای ۲۰ سال عمر دارند که به‌شدت نیازمند تامین قطعات و نوسازی هستند. همه این آمار و ارقام بیانگر این واقعیت هستند که اگر در اسرع وقت راهکار عملیاتی اندیشیده نشود، آمار معادن تعطیل کشور در ۲ سال آینده به بیش از ۸ هزار معدن خواهد رسید و بخش اعظمی از صنایع معدنی و صنایع وابسته به این بخش به طور کامل زمین‌گیر خواهند شد.

معدنکاری زمین‌گیر شده است

غرقی در ادامه با اشاره به اینکه در تمام دنیا شرکت‌های تولیدکننده ماشین‌آلات معدنی محدود هستند، گفت: استفاده‌کنندگان از ماشین‌آلات معدنی عمدتا از برندهای مطرح جهان استفاده می‌کنند. اینکه تصور شود باید همه چیز در داخل ساخته شود، تصور درستی نیست، چراکه هم‌اکنون ظرفیت تولید داخل کمتر از یک بیست‌هزارم نیاز بازار است، اما قوانین حاکم، واردات بخش قابل توجهی از ماشین‌آلات را ممنوع کرده است؛ تنها به این دلیل که از ساخت داخل حمایت کند. پیشنهاد می‌شود واردات ماشین‌آلات برای معدنکاران و پیمانکاران بدون تشریفات خاصی آزاد شود، چراکه در شرایط کنونی عملا صنعت معدنکاری کشور در حال زمین‌گیر شدن و افت تولید است و به‌تبع آن زنجیره‌های بعدی که مصرف‌کنندگان مواد معدنی هستند هم دچار مشکل خواهند شد. شرکت‌های تولیدکننده نباید اقدام به ساخت همه تجهیزات کنند، بلکه باید تمرکزشان بر زنجیره ارزش ماشین‌آلات از ساخت قطعات و سرویس و خدمات باشد که این مسئله بسیار می‌تواند اقتصادی و موثر باشد (به‌ویژه برای تجهیز و تامین قطعات بیش از ۱۸ هزار دستگاه ماشین‌آلات معدنی مستهلک در معادن کشور)، اما تاکید بر این است که کل دستگاه‌های سنگینی که فناوری بالایی دارند و وابسته به زنجیره‌های فنی قبل هستند در داخل تولید شوند. همین موضوع موجب بروز شرایط فعلی می‌شود؛ واردات ماشین‌آلات محدود شده و تولید داخل هم رخ نمی‌دهد.

پیشنهاد عملی خانه معدن



محمدرضا بهرامن، رئیس خانه معدن ایران هم با اشاره به اینکه باید برای واردات ماشین‌آلات سنگین راهسازی و معدنی نگاه تصمیم‌سازان را عوض کنیم، گفت: پیشنهاد خانه معدن این است که در یک دوره زمانی از امکانات و ظرفیت هپکو بدون ایجاد تغییری در نیروی انسانی و دارایی‌ها بهره بگیریم و این شرکت را درگیر تولید در بخش معدن کشور کنیم.
وی به گسترش‌نیوز گفت: هپکو باید با بهترین برندهای دنیا درگیر شود و با تامین ماشین‌آلات موردنیاز بخش معدن کشور را خود عهده‌دار ساخت بخش‌هایی شود. حتی در شرایط تحریم هم می‌توان این کار را به‌راحتی انجام داد.

شراکت با بهترین برندها

رئیس خانه معدن ایران گفت: به‌اعتبار برنامه‌های بلندمدت نباید مصرف‌کننده را درگیر مشکلات موجود کنیم و با این هدف که در بلندمدت دستگاهی تولید کنیم امروز مصرف‌کننده را در داخل کشور تحت تاثیر قرار دهیم. نمونه بارز این موضوع دامپتراک ۱۰۰ تنی است که ما می‌توانیم تولید کنیم و نیازی نیست واردات این ماشین انجام شود؛ روش ما باید مدیریت‌شده و بر اساس بازار باشد و همین بازار را در تولید شریک کنیم. وی تاکید کرد: اگر ماشین‌آلات بخش تولید را با برندهای ضعیف تولید کنیم، قاعدتا هزینه تمام‌شده همه واحدهای تولیدی بالا خواهد رفت و در نتیجه از بازار رقابتی حذف خواهیم شد. ما باید هپکو را شریک جریان تولید بهترین برندها کنیم و توانمندی‌مان را در کوتاه‌مدت و بلندمدت تعریف کنیم و برمبنای آن سیاست‌ها را به‌خوبی مشخص کنیم. بهرامن با اشاره به اینکه هپکو زیرساخت‌های آماده زیادی دارد و به‌اصطلاح یک مجموعه آهنگری مهندسی‌شده خوب دارد، عنوان کرد: هپکو از لحاظ نیروی انسانی بسیار آسیب خورده و طی این مدت دو تنش بزرگ در این شرکت ایجاد شده و تنش آخر تعطیلی مطلق یک تا دوساله بود که به بخش مهندسی این شرکت آسیب‌های زیادی وارد کرد.

حمایت‌های پرآسیب

وی همچنین تاکید کرد: اگر هپکو بخواهد در چارچوب مقررات دولتی اداره شود قطعا آسیب خواهد دید، اما اگر در چارچوب مدیریت بخش خصوصی اداره شود، می‌تواند موفقیت‌هایی داشته باشد. بخش خصوصی می‌تواند با هر برندی لابی‌گری کند اما بخش دولتی باید در چارچوب قواعد و مقررات خاصی رفتار کند.
بهرامن در پایان خاطرنشان کرد: باتوجه به اینکه هپکو یکی از سرمایه‌های ملی کشور است، بدون‌شک باید این شرکت را مدیریت و دوباره راه‌اندازی کنیم؛ البته در مرحله بعد باید نوع مدیریت این شرکت موردتوجه باشد.

سخن پایانی

مشکل معدنکاران در واردات ماشین‌آلات بارها و بارها از زبان افراد گوناگون و به‌انحای مختلف بازگو شده و به‌نظر می‌رسد پیش از اینکه این فرسودگی و کهنگی صنعت معدن را زمین‌گیر کند، باید راهکاری برای حل آن پیدا کرد.
راه‌حل را می‌توان در میان پیشنهادات متعدد و متنوع فعالان حوزه معدن یافت یا ترکیبی از آن را به کار برد تا در نهایت گرهی از این کلاف پیچیده باز شود.

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای
شماره: ۵۲۴۴۴۸۲۹
نوبت اول
شرکت فولاد خوزستان
سهامی عام

مناقصه‌گزار: شرکت فولاد خوزستان
شرح مناقصه: برگزاری مناقصه جهت تعمیر اساسی جرثقیل ۱-۱۶۵-۵
نوع مناقصه: عمومی یک‌مرحله‌ای
مدت زمان: ۲ماه
مهلت اعلام آمادگی: تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۱۱ (با ارسال ایمیل به نشانی زیر)
داوطلبان شرکت در مناقصه با مراجعه به وبسایت pim.ksc.ir ضمن ثبت‌نام و درج کلیه اطلاعات عمومی و تکمیلی خود، مستندات و مدارک لازم خود را پیوست نمایند.
دریافت اسناد مناقصه (پس از تائید کمیته ارزیابی تامین‌کنندگان) از تاریخ ۱۴۰۱/۰۴/۱۴ به مدت دو روز در قبال واریز مبلغ ۵۰۰،۰۰۰ ریال (غیر قابل استرداد) به‌صورت آنلاین از طریق آدرس pim.ksc.ir (پس از ورود به سیستم با نام کاربری و رمز عبور / منوی مناقصات / عملیات / خرید اسناد تخصصی)
دریافت الکترونیک فایل اسناد تخصصی مناقصه از طریق آدرس pim.ksc.ir (پس از ورود به سیستم با نام کاربری و رمز عبور / منوی مناقصات / عملیات / اسناد تخصصی)
تاریخ تحویل پیشنهادات: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۰
تاریخ گشایش پاکات پیشنهاد قیمت / فنی: روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۱
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۳۷۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال
نوع تضمین: ۱) ضمانتنامه معتبر بانکی ۲) چک تضمینی و یا واریز مبلغ در وجه شرکت فولاد خوزستان ۳) انجام بلوکه مالی از مطالبات شرکت‌کننده نزد فولاد خوزستان
نشانی شرکت: اهواز – کیلومتر ۱۰ جاده اهواز بندر امام، شرکت فولاد خوزستان
مدیریت: خرید خدمات و قراردادها
ایمیل: KO.NARIMANI@KSC.IR
تلفن: ۰۶۱-۳۲۱۳-۶۴۳۵
روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۴/۰۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۴/۰۷

تجدید آگهی فراخوان جهت پیش ارزیابی
نوبت دوم
شرکت آب و فاضلاب استان هرمزگان
به منظور تامین منابع مالی، احداث، تملک و بهره‌برداری از تاسیسات نمک‌زدایی تامین آب شرب با ظرفیت ۱۰۵۰۰ مترمکعب در شبانه‌روز و دفع پساب در قالب قرارداد B.O.O آب‌شیرین‌کن مجتمع پارسیان در شهرستان پارسیان
شرکت آب و فاضلاب استان هرمزگان به عنوان دستگاه مناقصه‌گزار در نظر دارد مناقصه مشروحه ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد ارزیابی کیفی مناقصه تا ارائه مدارک و مستندات مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.
الف – شرح مختصری از پروژه: طرح احداث تاسیسات نمک‌زدایی تامین آب شرب با ظرفیت ۱۰۵۰۰ متر مکعب در شبانه‌روز در قالب قراردادی B.O.O آب‌شیرین‌کن مجتمع پارسیان واقع در شهرستان پارسیان استان هرمزگان
- **محل احداث آب‌شیرین‌کن:** استان هرمزگان - منطقه پارسیان
- **برآورد اولیه سرمایه‌گذاری:** ۱،۳۶۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال
- **دوره احداث:** ۱۵ ماه
- **دوره بهره‌برداری تجاری:** ۱۵ سال
- **سرمایه‌پذیر و دستگاه مناقصه‌گزار:** شرکت آب و فاضلاب هرمزگان
- **مناقصه‌گر:** سرمایه‌گذار حقوقی و یا حقیقی
- **ظرفیت تولید:** ۱۰۵۰۰ متر مکعب در شبانه‌روز.

نکته: مجموع طول دوره احداث و بهره‌برداری ثابت بوده و بنابراین در صورت تاخیر در دوره احداث، از طول دوره بهره‌برداری کاسته خواهد شد.
ب – شرایط سرمایه‌گذار: دارای رتبه صلاحیت ۳ بهره‌برداری در رسته تمکزدایی، امکان تامین سرمایه مورد نیاز و داشتن سابقه مدیریتی، اجرایی و بهره‌برداری پروژه‌های مشابه
تبصره: متقاضیان شرکت در مناقصه مجاز به داشتن حداکثر ۳ پروژه / قرارداد در دست احداث تاسیسات نمک‌زدایی می‌باشند.
مبلغ خرید اسناد: مبلغ ۵،۰۰۰،۰۰۰ ریال به شماره حساب سپهر ۰۱۰۲۹۳۴۹۹۰۰۰۳ بانک صادرات شعبه گلشهر جهت فروش اسناد ارزیابی کیفی؛
مهلت زمانی دریافت اسناد ارزیابی کیفی از سایت: از ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۰۲ لغایت ۱۴۰۱/۰۴/۰۹ تا ساعت ۱۴
مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: ساعت ۱۳ مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۲
زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۰ مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۵
امتیاز کیفی لازم: احراز حداقل امتیاز لازم (۷۰) می‌باشد.
پیشنهاددهندگان موظف می‌باشند اسناد ارزیابی کیفی را از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir دریافت و با توجه به مندرجات اسناد مربوطه مدارک لازم شامل پاکت ارزیابی کیفی و مدارک و مستندات خواسته شده را تهیه و به صورت فایل‌های pdf در سامانه فوق درج نمایند.
- سایر جزئیات و شرایط در اسناد ارزیابی کیفی مناقصه درج شده است.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مربوطه آدرس: بندرعباس - بلوار ناصر - جنب بیمارستان شریعتی - شرکت آب و فاضلاب استان هرمزگان (امور قراردادها)
تلفن ۳۳۳۵۰۵۸۲-۸۶-۸۷ سایت اینترنتی شرکت آب و فاضلاب استان هرمزگان به نشانی: WWW.Abfa Hormozgan.com
اطلاعات سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس تهران: ۲۷۳۱۳۱۳۱ دفتر ثبت‌نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸.
روابط عمومی و آموزش همگانی شرکت آب و فاضلاب استان هرمزگان

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی نوشهر
نوبت دوم
شناسه ۱۳۲۰۸۹۵
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران
نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی نوشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد.
املاک متقاضیان واقع در قریه امیرود پلاک ۲۶ اصلی بخش ۲ قشلاقی
۸۴۸ فرعی آقا/خانم سیده زهرا فاضلی فرزند سیدالشرف و سیده سودابه فاضلی دریاسری فرزند سیدالشرف حصه هر کدام مشاعا و بالسویه به میزان ۳دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۳۰۸،۷۰ مترمربع خریداری بدون واسطه / با واسطه از زهرا عسگرخیابانی.
لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی / کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی‌که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.
صفر رضوانی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک نوشهر
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۳/۲۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۴/۰۴

«آگهی فراخوان» (نوبت دوم)
شناسایی پیمانکاران حفاری مغزه‌گیری در استان آذربایجان غربی
شرکت اکتشاف معادن و صنایع غدیر در نظر دارد نسبت به انتخاب پیمانکار جهت انجام عملیات حفاری اکتشافی به روش مغزه‌گیری به متراژ ۶۰۰۰ متر به همراه جاده‌سازی و سکوسازی در محدوده اکتشافی تحت تملک خود در استان آذربایجان‌غربی (شمال غرب شهرستان خوی) از طریق برگزاری مناقصه عمومی اقدام نماید. لذا با هدف شناسایی پیمانکاران حفاری واجد شرایط که توان انجام عملیات حفاری مغزه‌گیری تا حداکثر عمق ۵۰۰ متر با دستگاه حفاری تمام هیدرولیک (بکارگیری حداقل ۲ دستگاه حفاری مغزه‌گیری) را دارا می باشند، دعوت می‌گردد تا نامه اعلام آمادگی به همراه رزومه تخصصی مشتمل بر مشخصات فنی دستگاه‌های حفاری خود را حداکثر ظرف مدت یک هفته پس از انتشار آگهی به نشانی info@gmei.ir ارسال نمایند. شایان ذکر است شرکت در این فراخوان صرفاً جهت شناسایی پیمانکار می‌باشد و هیچگونه تعهدی جهت عقد قرارداد برای این شرکت ایجاد نخواهد کرد.

ارتباطات با استمرار زنده می‌ماند
فرهیختگان و مدیران همچنان فرهنگ روزنامه‌خوانی را در کنار رصد سایت‌ها و پایگاه‌های خبری حفظ کرده‌اند

موسسه فرهنگی مطبوعاتی صمت معدن تجارت
گسترش پایگاه خبری
فعالان عرصه معدن، روزنامه روزگار معدن
تریبون تخصصی شماست
سازمان آگهی‌ها ۳-۸۸۷۲۷۷۳۲ - ۰۹۰۲۶۷۹۱۴۸۸
www.smtnews.ir www.gostaresh.news

خبر

گل‌گهر عضو دائم انجمن بین‌المللی تامین اجتماعی شد

مدیر سلامت، ایمنی و محیط‌زیست شرکت گل‌گهر از عضویت دائم این شرکت در انجمن بین‌المللی تامین اجتماعی خبر داد. به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت گل‌گهر، حمزه اله‌بخش، یکی از استراتژی‌های تحقق چشم‌انداز موردنظر سازمان مذکور (چشم‌انداز صفر: ZERO VISION) شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر را برقراری ارتباط و عضویت در مجامع بین‌المللی به‌منظور کسب تجارب و رهنمودهای جهانی در حوزه ایمنی و سلامت خواند. وی با بیان اینکه تلاش‌های انجام‌شده در این‌باره و پیوستن به انجمن ISSA MINING نتیجه داده است، گفت: انجمن بین‌المللی تامین‌اجتماعی ISSA در سال ۱۹۲۷ تحت‌نظارت سازمان بین‌المللی کار از سازمان‌های تابعه سازمان ملل تاسیس شد و بالغ بر ۳۲۰ سازمان برجسته از ۱۶۰ کشور جهان در آن عضویت دارند و مقر آن در ژنو سوئیس است.

اله‌بخش افزود: ISSA یک سازمان بین‌المللی پیشرو در جهان برای موسسات تامین‌اجتماعی، دپارتمان‌ها و سازمان‌های حاکمیتی است که از طریق رهنمودهای حرفه‌ای، دانش تخصصی، خدمات و پشتیبانی، تعالی را در مدیریت تامین‌اجتماعی ارتقا می‌بخشد تا اعضای خود را قادر سازد، سیستم‌ها و سیاست‌های پویای تامین‌اجتماعی را توسعه دهند. مدیر سلامت، ایمنی و محیط‌زیست گل‌گهر درباره ISSA گفت: ۶ تریلیون دلار توسط اعضای این سازمان در حوزه ایمنی، سلامت و رفاه سرمایه‌گذاری شده و ۳ میلیارد نفر توسط اعضای آن تحت‌پوشش قرار گرفته‌اند و بیش از ۶۰۰ شیوه‌نامه در پایگاه داده انجمن موجود است.

وی افزود: نهاد مرتبط با این سازمان در ایران وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی است و این انجمن، کمپینی را در جهان با نام VISION ZERO (چشم‌انداز صفر) راه‌اندازی کرده که شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر چشم‌انداز حوزه OH&S خود را بر این اساس تعریف کرده است.

وی با بیان اینکه از دبیر کل این انجمن برای حضور در دومین همایش ملی ایمنی در معادن و صنایع معدنی که در آینده نزدیک به‌میزبانی گل‌گهر برگزار می‌شود، دعوت شده است، گفت: این دعوت به‌منظور آشنایی با فعالیت‌ها و خدمات این انجمن در ۳ حوزه ایمنی، سلامت و رفاه و تشریح چگونگی دستیابی به چشم‌انداز صفر گرفته است.

ناوگان فرسوده؛ ضعف صنعت لجستیک

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir


کیومرث فتح‌اله کرمانشاهی


سیدرضا شهرستانی

بار اصلی حمل‌ونقل باری در کشور توسط جاده‌ها انجام می‌شود. با این وجود در طول سال‌های گذشته کامیون‌های استاندارد و به‌روز به کشور وارد نشده‌اند و زیرساخت‌های جاده‌ای نیز مطابق استانداردهای روز دنیا توسعه نیافته‌اند. درواقع حمل‌ونقل جاده‌ای کشور فرسوده است و همین موضوع لطماتی را به فعالان صنعتی تحمیل می‌کند. بخشی از فرسودگی ناوگان حمل باری کشور در سایه شعار حمایت از تولید داخلی ایجاد شده؛ تولیدی که بیشتر مونتاژ خودروهای چینی است؛ خودروهایی که از کیفیت بالایی هم برخوردار نیستند و در نتیجه به مرور زمان، چالش‌های جدی را برای تمام طرف‌های درگیر با حمل‌ونقل، تولید و حتی مردم ایجاد می‌کنند.

حمل عقب‌مانده، مانع توسعه

کیومرث فتح‌اله کرمانشاهی، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: صنعت حمل‌ونقل از اهمیت ویژه‌ای در مسیر توسعه صنعتی برخوردار است. در همین حال میان توسعه و تولید در صنایع مختلف و همچنین ارتقای عملکردی در صنعت لجستیک ارتباط مستقیمی وجود دارد. حمل‌ونقل در حوزه‌های مختلف مسافری، باربری و تجاری کارکرد دارد. زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشور ما فرسوده و عقب‌مانده هستند. به‌عنوان مثال از کامیون‌های فرسوده در بخش حمل زمینی استفاده می‌شود. البته بخشی از این چالش و کمبود را باید ناشی از تحریم و محدودیت در روند واردات دانست. این دست محدودیت‌ها ایمنی جاده‌ها را نیز تحت‌تاثیر قرار می‌دهد؛ تا جایی که در آینده‌ای نزدیک و با افزایش ظرفیت تولید در صنایع مختلف و ارتقای سطح جابه‌جایی بار به چالشی جدی برای کشور بدل خواهد شد.

وی افزود: البته محدودیت‌های یادشده در سایر ابعاد حمل‌ونقل نیز به‌چشم می‌خورد، به‌عنوان مثال حمل دریایی در ایران از روند توسعه جهانی آن عقب مانده است. در حال حاضر از کشتی‌هایی با ظرفیت و تناژ بسیار بالا برای جابه‌جایی محصول استفاده می‌شود. کشتی‌های پیشرفته امروزی در سطح جهانی از توان جابه‌جایی محصولات با تناژ بسیار بالایی برخوردار هستند، اما هنوز امکان پهلوگیری این کشتی‌ها در ایران وجود ندارد. جابه‌جایی قابل‌توجه محصول با استفاده از کشتی‌های بزرگ و با ظرفیت بالا، هزینه‌های حمل بار را کاهش می‌دهد؛ اما در حال حاضر صنعتگران و تجار ایرانی باتوجه به محدودیت‌هایی که در این بخش وجود دارد، به‌ناچار هزینه‌های مضاعفی را متحمل می‌شوند.


عکس: صمت

حمل‌ونقل ریلی نیز به‌عنوان یکی از ابزارهای اصلی جابه‌جایی کالا در دنیا محسوب می‌شود. با این وجود این صنعت در ایران همچنان توسعه‌نیافته است. این در حالی است که انتظار می‌رفت حمل ریلی بیش از اینها در کشور موردتوجه قرار گیرد و برای توسعه آن تلاش شود، اما در حال حاضر باتوجه به تمام محدودیت‌های یادشده شاهد افزایش قابل‌توجه بهای جابه‌جایی در بخش‌های مختلف هستیم. همین موضوع نیز فشار مضاعفی را به تولید، صنعت، خدمات تجارت و حتی مردم تحمیل می‌کند.

از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که باید راهکاری برای رفع چالش فرسودگی و عقب‌ماندگی صنعت حمل‌ونقل در کشور پیدا کرد. بدون تردید بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و همچنین استفاده از تجهیزات به‌روز و جدید در این صنعت ضروری به‌نظر می‌رسد.

شرکت‌های فعال در بخش حمل‌ونقل و بخش خصوصی توان بهبود و ارتقای صنعت حمل‌ونقل را دارند؛ اما باید فضای مناسبی برای آنها فراهم شود. در همین حال نهادهای مسئول همچون وزارت راه‌وشهرسازی، سازمان بنادروکشتیرانی، راه‌آهن جمهوری اسلامی و سایر نهادهای مرتبط با حمل‌ونقل از این توسعه حمایت کنند. دولت نیز به‌عنوان سیاست‌گذار شرایط را به‌گونه‌ای مهیا کند که بخش خصوصی بتواند به‌عنوان متصدی حوزه حمل‌ونقل ظاهر شود.ذکر این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که توجه به ظرفیت‌های حمل‌ونقل در کشور، زمینه توسعه صنعتی و اقتصادی را فراهم می‌کند. در همین حال به بهبود روابط تجاری ایران با سایر کشورها نیز منتهی می‌شود،همچنان باید اذعان کرد که بهبود روابط تجاری در حوزه‌های مختلف واردات و صادرات، نیازمند ارتقای ناوگان حمل‌ونقل در کشور است.

حمل بار، از توسعه جا ماند

سیدرضا شهرستانی، عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: تولید فولاد به‌عنوان صنعتی مادر و استراتژیک در کشور ما موردتوجه قرار گرفت، با این وجود، اشتباهات اساسی در روند پایه‌گذاری و توسعه این صنعت اجرایی شد که در حال حاضر شاهد پیامدهای آن و همچنین اثرگذاری منفی این موضوع بر عملکرد حمل‌ونقل جاده‌ای کشور هستیم. وی گفت: محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد عموما حجیم هستند و وزن بالایی دارند، در نتیجه حمل‌ونقل آنها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در بسیاری از کشورها، اولویت انتقال محصولات زنجیره فولاد به کانال‌های آبی یا خطوط حمل‌ونقل ریلی اختصاص دارد، اما این موازنه در کشور ما کاملا برعکس است و باتوجه به توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های ریل و راه‌آهن، حمل جاده‌ای بار اصلی انتقال محصولات صنعتی را بر دوش دارد. این موضوع، چالش‌های متعددی را ایجاد کرده است؛ از جمله آنکه هزینه قابل‌توجهی به بحث انتقال بار محصولات تحمیل می‌شود. به‌دنبال ارتقای جابه‌جایی بار از محورهای جاده‌ای شاهد افزایش قابل‌توجه بار ترافیکی در جاده‌های کشور خواهیم بود؛ این موضوع استهلاک جاده‌ها را تشدید می‌کند و هزینه تعمیر و نگهداری افزایش می‌یابد. خطرات جاده‌ای و تصادفات تشدید و سلامت انسان‌ها و مسافران جاده‌ای تهدید می‌شود. در همین حال باتوجه به افزایش قابل‌توجه مصرف سوخت، از یک‌سو منابع کشور هدر می‌رود، هزینه قابل‌توجهی صرف تامین سوخت برای نقل‌وانتقال جاده‌ای می‌شود و از سوی دیگر، آلودگی هوا نیز تشدید خواهد شد. از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور استنتاج کرد که وارد آوردن چنین فشاری به حمل جاده‌ای اشتباه است و باید در روند توسعه زیرساخت‌های کشور تجدیدنظر اساسی شود. عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد گفت: باتوجه به اهداف توسعه‌ای صنعت فولاد و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در این سال، انتظار می‌رفت خطوط حمل‌ونقل ریلی در کشور تقویت شود. از ۲۵۰۰۰ کیلومتر خط ریلی موردنیاز، تنها ۱۲۰۰۰ کیلومتر آن در طول سال‌های گذشته، احداث شده است. در همین حال، سرعت انتقال بار توسط خطوط حمل ریلی در ایران به‌مراتب پایین است. در کشورهای پیشرفته، حمل بار توسط ریل با سرعت ۷۰ کیلومتر بر ساعت انجام می‌شود؛ در حالی که این عدد در ایران به ۲۴ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. همین سرعت پایین موجب می‌شود، ظرفیت حمل بار از این طریق کاهش یابد و بر هزینه‌های آن افزوده می‌شود.

سخن پایانی

فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل پیامدهای متعددی را به‌دنبال دارد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به افزایش تصادفات جاده‌ای در کشور اشاره کرد. همزمان توسعه نامتوازن صنعت لجستیک و همگام نبودن آن با توسعه صنعتی و ایجاد ظرفیت‌های تولید در بخش‌های مختلف، بر عملکرد بخش حمل‌ونقل کشور تاثیر منفی دارد.

ترابری فولاد مبارکه، الگویی برای دیگر شرکت‌ها

در کارگروه آنالیز حوادث جاده‌ای فولاد مبارکه ترابری فولاد مبارکه؛ الگویی برای دیگر شرکت‌ها مطرح شد.

به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت فولاد مبارکه، نشست کارگروه آنالیز حوادث اخیر جاده‌ای و انتقال تجربیات فولاد مبارکه در زمینه ترابری با حضور مدیر خدمات عمومی و امور رفاهی فولاد مبارکه، مسئول ترابری فولاد مبارکه، مدیر پروژه ترابری شرکت توکاسبز، جانشین رئیس پلیس‌راه استان اصفهان و جمعی از کارشناسان فنی پلیس‌راه این استان به‌میزبانی فولاد مبارکه برگزار شد.

صادق فرخی، مدیر خدمات‌عمومی و امور رفاهی فولاد مبارکه در این نشست به افزایش همکاری‌ها برای ارتقای سطح حمل‌ونقل استان اصفهان به‌ویژه حمل‌ونقل کارکنان در صنعت تاکید کرد و گفت: بررسی حوادث اخیر جاده‌ای و انتقال تجربیات فولاد مبارکه در این زمینه از اهمیت زیادی برخوردار است.

وی افزود: آنالیز حوادث جاده‌ای اخیر به کاهش این حوادث کمک می‌کند، چرا که با روشن شدن عوامل این حوادث، به‌دنبال اقدامات اصلاحی همچون ترمیم راه‌ها و جاده‌ها، اصلاح مکانیسم‌ها و موارد مربوط به نیروی انسانی دخیل در این موضوع از جمله رانندگان خواهیم بود.

هوشمندسازی مکانیسم‌های حمل‌ونقل

علی قربانی، مسئول ترابری شرکت فولاد مبارکه نیز در این نشست با تاکید بر پیشگیری از حوادث جاده‌ای از طریق آنالیز آنها و شناسایی و بررسی نقاط حادثه‌خیز اظهار کرد: در این راستا، دوره‌های آموزشی مستمر با حضور کارشناسان زبده پلیس‌راهور کشور در حال برگزاری است تا رانندگان و دیگر کارکنان مربوط به حوزه ترابری، با آگاهی از جدیدترین نکات و اتفاقات در این حوزه، در کاهش میزان حوادث جاده‌ای اثرگذار باشند.

وی اذعان داشت: نصب دوربین کنترل سرعت در مسیر حرکت سرویس کارکنان فولاد مبارکه در جاده‌های منتهی به این شرکت از جمله اقدامات ضروری است که باید در اسرع وقت انجام شود، چرا که منجر به نظارت بیشتر پلیس‌راهور بر رفتار رانندگان می‌شود و می‌تواند در جلوگیری از بروز حوادث نقش موثری داشته باشد.

مسئول ترابری فولاد مبارکه با بیان اینکه فولاد مبارکه بزرگ‌ترین ناوگان حمل‌ونقل صنعتی کشور را دارد، ادامه داد: فولاد مبارکه در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای تجربیات ارزشمندی دارد و این در حالی است که باوجود سرویس‌دهی‌های متعدد در زمینه جابه‌جایی کارکنان، هیچ حادثه‌ای به‌وجود نیامده است. انتقال تجربیات فولاد مبارکه در حوزه مکانیسم‌ها، سرمایه‌های انسانی و راه‌های مواصلاتی به‌طورقطع منجر به کاهش حوادث جاده‌ای در استان و کشور خواهد شد.

وی با درخواست از پلیس‌راهور برای استقرار تیم‌های گشت‌زنی در جاده‌های منتهی به شرکت فولاد مبارکه یادآور شد: این امر منجر به افزایش دقت رانندگان در رانندگی می‌شود. علاوه بر آن، سرنشینان می‌توانند به‌عنوان همیار پلیس گزارش‌های خود را در مورد تخلفات رانندگان به سامانه‌های ارتباطی پلیس ارسال کنند.

قربانی بیان کرد: یکی از اقدامات دیگری که برنامه‌ریزی شده، هوشمندسازی مکانیسم‌های حمل‌ونقل برای رسیدن به بیشترین میزان ایمنی در ناوگان ترابری فولاد مبارکه است. این سامانه که قرار است با همکاری شرکت ایریسا راه‌اندازی شود، می‌تواند هم راننده، هم مکانیسم و هم مسافران را به‌صورت برخط و در لحظه زیر نظر داشته باشد تا امنیت آنها به بهترین شکل تامین شود.

ضرورت ایمن‌سازی جاده‌ها برای کاهش حوادث

بهروز محمودی، مدیر پروژه ترابری سنگین شرکت توکاسبز نیز در این نشست اظهار کرد: برگزاری و تداوم چنین جلساتی برای بررسی آخرین تحولات حوزه ترابری همچون حوادث جاده‌ای و... به‌صورت ماهانه با پلیس‌راه استان اصفهان ضروری به‌نظر می‌رسد تا در نتیجه آن، اقدامات لازم برای ایمن‌سازی جاده‌ها و دیگر اقدامات اصلاحی برای جلوگیری از بروز حوادث را شاهد باشیم.

وی تاکید کرد: پیشنهاد می‌شود چنین جلساتی با حضور مدیران ترابری صنایع دیگر نیز برگزار شود تا فولاد مبارکه بتواند انبوهی از تجربیات خود را که در سال‌های گذشته در حوزه ترابری به‌دست آورده، در اختیار صنایع دیگر بگذارد.

امروز فولاد مبارکه در این حوزه پیشرفت‌های زیادی داشته و باوجود مدیریت حجم زیادی از سرویس‌های رفت و برگشتی حمل‌ونقل جاده‌ای، توانسته سال ۱۴۰۰ را بدون حادثه بگذراند.

سرهنگ عبدالرضا میرزایی، جانشین رئیس پلیس‌راه استان اصفهان درباره برگزاری این نشست گفت: تشکیل این کارگروه و همکاری دوجانبه پلیس راه و ترابری شرکت فولاد مبارکه به کاهش حوادث در سطح استان کمک می‌کند و امیدواریم با بررسی دقیق حوادث جاده‌ای و انجام موارد اصلاحی بتوانیم فولاد مبارکه را به‌عنوان الگویی برای دیگر شرکت‌ها مطرح کنیم. وی افزود: فولاد مبارکه در بسیاری از زمینه‌ها همواره پیشتاز بوده و در این زمینه نیز می‌تواند به‌خاطر تجارب و سوابق درخشانی که در زمینه حمل‌ونقل جاده‌ای دارد، پیشتاز باشد و این تجارب را به پلیس‌راهور انتقال دهد تا بتوانیم از بروز حوادث تلخ جاده‌ای در استان اصفهان جلوگیری کنیم.

نظم در حوزه حمل‌ونقل

سرهنگ محمد حق‌پرست، رئیس عملیات ترافیک پلیس‌راه استان اصفهان ضمن قدردانی از نظم و برنامه‌ریزی شرکت فولاد مبارکه در حوزه ترابری عنوان کرد: شرکت فولاد مبارکه به‌نحوی امور ترابری خود را تنظیم کرده که جابه‌جایی‌ها به‌صورت کاملا منظم و بدون حادثه انجام شده و این اقدامات قابل‌تقدیر است.

وی افزود: برنامه‌ریزی‌های زیادی را برای برگزاری نشست‌های مشترک بین فولاد مبارکه و مجموعه پلیس‌راه استان اصفهان انجام دادیم و امیدواریم به‌زودی این نشست‌ها را در سطح کشور برگزار کنیم.

کاهش تصادفات جاده‌ای

سرهنگ علی یزدان‌بخش، رئیس پاسگاه پلیس‌راه اصفهان - شیراز گفت: همکاری میان پلیس‌راه استان اصفهان و شرکت فولادمبارکه به سرویس‌دهی و حمل‌ونقل ایمن منجر می‌شود و با انتقال تجربیات گران‌سنگ این شرکت در حوزه حمل‌ونقل به مجموعه شرکت‌های صنعتی و پلیس راه کشور می‌توان شاهد کاهش تصادفات جاده‌ای بود.

وی در پایان خاطرنشان کرد: فولاد مبارکه الزامات زیادی برای مکانیسم‌ها، رانندگان و حتی مسیرهای مواصلاتی اتخاذ کرده و به‌طورداِئم در حال پایش آنها است.

با انتقال تجربیات موفق این شرکت در حوزه حمل‌ونقل و ترابری، می‌توانیم شاهد کاهش آمار حوادث و تصادفات جاده‌ای در استان اصفهان، به‌ویژه تصادفات مربوط به سرویس‌های انتقال کارکنان شرکت‌ها بزرگ صنعتی باشیم.

درخشش فولاد هرمزگان در جشنواره ملی بهره‌وری



در جشنواره ملی بهره‌وری پروژه «کاهش مصرف قراضه در شارژ فلزی کوره‌های قوسی» فولاد هرمزگان به عنوان یکی از سه پروژه برتر کشور انتخاب و پروژه ایجاد و راه‌اندازی تبلت صنعتی نیز لایق لوح سپاس گردید و از عطاالله معروفخانی مدیرعامل این شرکت تقدیر شد.

دکتر معروفخانی در حاشیه مراسم افزایش تولید وکاهش مصارف در شرکت فولاد هرمزگان را یکی از اهدف استراتژی این شرکت در حوزه بهره‌برداری عنوان کرد و اظهار داشت: اهمیت پروژه کاهش مصرف قراضه در شارژ فلزی کوره‌ها در راستای کاهش هزینه‌ها، پاسخگویی به نیاز بازار و افزایش سودآوری است. وی افزایش تولید ۱۶هزار تنی و افزایش ۱۵۰۰ میلیارد ریالی در سودآوری را از دستاوردهای اجرای این پروژه برشمرد.

معروفخانی اظهار داشت: با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای پیش‌رو در واحد فولادسازی و افزایش ظرفیت تولید، اجرای این پروژه کمک شایانی به اهداف توسعه‌ای خواهد کرد.

وی در ادامه صحبت‌های خود به حمایت از پروژه‌های تحقیقاتی و دانش بنیان‌ها اشاره کرد و گفت: در راستای فرمایشات رهبر معظم انقلاب مبنی بر تکیه بر توان داخل از هر پروژه تحقیقاتی که به افزایش بهره‌وری و راندمان تولید در شرکت منجر گردد حمایت خواهیم کرد.

معروفخانی حمایت فولاد هرمزگان را صرفا در بازه کارکنان ندانست و گفت: فولاد هرمزگان با تعریف پروژه‌های گوناگون و حمایت مستمر مالی، در اختیار دادن فضای مناسب تحقیقاتی و تضمین خرید محصول، از شرکت‌های دانش بنیان و محققین و دانش‌پژوهان حمایت می‌کند.

وی این حمایت را در راستای دستور مقام معظم رهبری مبنی بر تکیه بر توان داخل عنوان کرد.

در ادامه پویان بنی اسد مدیر برنامه‌ریزی کنترل تولید و حمل شرکت فولاد هرمزگان در تشریح پروژه کاهش مصرف قراضه در شارژ فلزی کوره‌های قوسی که موفق به کسب رتبه برتر در همایش بهره‌وری شد، گفت: تحلیل توقفات کوره‌ها در اثر شارژ غیرضروری قراضه منجر به بررسی شارژ فلزی کوره‌های قوسی و تغییر در برنامه‌ریزی مواد در آنها شد، بطوریکه ارزیابی اقتصادی جایگزین کردن قراضه در مواقع غیرضروری با آهن اسفنجی و افزایش تولید ناشی از اجرای این پروژه مورد بررسی قرار گرفت.

وی گفت : کاهش زمان توقف کوره‌ها و افزایش زمان‌های عملیاتی، منجر به افزایش تولید، بهینه‌سازی سکوینس‌ها و کاهش مصارف شد که صرفه اقتصادی خوبی را در پی دارد.

بنی اسد اجرای این پروژه را بواسطه کار تیمی متشکل از واحدهای برنامه‌ریزی کنترل تولید و حمل، فولادسازی، خرید مواد اولیه، حسابداری مدیریت با راهبری معاون بهره‌برداری و حمایت مدیرعامل شرکت دانست و گفت: تهیه برنامه‌های اقتصادی تولید نقش مهمی در افزایش سودآوری، کاهش هزینه‌های تولید، استفاده بهینه از منابع و رضایتمندی مشتریان خواهد داشت.

بنی‌اسد به پروژه ایجاد و راه‌اندازی تبلت صنعتی نیز اشاره کرد آن را اینگونه تشریح کرد: با هدف افزایش رضایتمندی مشتریان و کاهش زمان بارگیری محصول و همچنین کاهش خطاهای انسانی و افزایش ضریب خوش قولی تحویل محصول پروژه بارگیری تختال بوسیله تبلت صنعتی تعریف و اجرایی گردید که سبب انتقال بارگیری تختال از یک نقطه متمرکز به محل چیدمان تختال‌ها شد.

از دستاوردهای این پروژه می‌توان به افزایش چابکی فرایند، کاهش زمان انجام آن، کاهش خطاهای انسانی، کاهش ترافیک، کاهش مصرف سوخت، حذف گلوگاه‌ها و ایجاد جریانی روان، از ورود تا خروج کامیون‌ها از شرکت می‌باشد.

نوبت اول

«آگهی فراخوان»

شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت ارائه پیشنهاد	زمان بازگشایی پاکات
۱	مناقصه	۱۴۰۱۰۰۱۴۳-۱۰۸۷۳۹	خرید شش ردیف رولیک صافکاری	۱۴۰۱/۴/۱۴	۱۴۰۱/۴/۱۵
۲	تمدید مناقصه	۱۴۰۰۰۷۷۳۱-۱۰۸۶۴۹	خرید درب، پنجره و توری آلومینیومی	۱۴۰۱/۴/۶	۱۴۰۱/۴/۸
۳	تمدید مناقصه	۱۴۰۰۱۰۰۵۹-۱۰۷۶۶۹	خرید دو مدل ایزوگام با ضخامت ۴ عرض ۱۰۰۰ میلیمتر و پرایمر مخصوص ایزوگام	۱۴۰۱/۴/۱۰	۱۴۰۱/۴/۱۲

ضمناً لیست استعلام‌های مربوط به خریدهای متوسط (بدون برگزاری مناقصه) در سایت شرکت به آدرس ذیل درج می‌گردد.

سایر موارد:

۱- زمان دریافت اسناد: از تاریخ نشر آگهی نوبت اول تا پایان ساعت اداری مهلت دریافت اسناد (مندرج در جدول)

۲-جهت دریافت اسناد و کسب اطلاعات بیشتر به آدرس www.esfahansteel.ir مراجعه فرمایید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۴/۰۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۱۴۰۱/۰۴/۰۶

روابط عمومی ذوب آهن اصفهان

گسترش
تجارت
همراه اقتصاد ایران
شنبه
۴ تیر ۱۴۰۱
۲۵ ذی‌القعده ۱۴۴۳
۲۵ ژوئن ۲۰۲۲
شماره ۲۰۸۵
پیاپی ۳۴۰۳



کسبه با نوسازی بازارها موافقت کنند



جای خالی طرح جامع ناوگان هوایی



صف دلالان پشت مرز شالیزارهای مازندران



عکس: ایسنا

ضعف صادرات ایران با کمبود تجهیزات

فرسودگی ترانزیتی کار دست ایران داد

بدون تردید، توسعه صادرات، مستلزم تعریف و تامین مؤلفه‌های گوناگونی است که یکی از اساسی‌ترین این موارد معطوف به حمل‌ونقل است. تحقق توسعه اقتصاد نیازمند تامین، فراهم‌سازی و ایجاد بستری مناسب در عرصه‌های گوناگون همچون تشریفات و تسهیل روند صادرات، زیرساخت‌های منسجم فناوری و اطلاعات، بازاریابی هوشمندانه و هدفمند است. همچنین توسعه و ارتقای ضریب تولید (از دو حیث کمی و کیفی)، بیمه، چارچوب‌ها و قوانین گمرکی، مقابله موثر با قاچاق و همچنین مسئله اساسی حمل‌ونقل مناسب از جمله بسترها و مولفه‌هایی هستند که به‌طور مستقیم بر تجارت اثرگذارند. کارشناسان معتقدند فراهم کردن بسترهای مناسب انتقال کالا، چه حمل‌نقل زمینی، چه هوایی و چه آبی، ضمن حفظ کیفیت محصولات صادراتی، بر توسعه تجارت خارجی نیز اثر مستقیم دارد.

نقش بنادر در بهبود وضعیت ترانزیت کالا



وزیر راه و شهرسازی در همایش سالانه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان اینکه بروزرسانی تجهیزات بنادر کشور در دستور کار سال ۱۴۰۱ وزارت راه و شهرسازی است، از برنامه این وزارتخانه برای ساخت دو شهر در سواحل مکران خبر داد. به گزارش ایسنا، رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی گفت: در سال ۱۴۰۱ باید برای به‌روز کردن تجهیزات موردنیاز در حوزه بنادر فعالیت جدی انجام دهیم. ظرفیت تخلیه و بارگیری ۷.۶ میلیون TEU در کشور را داریم، اما به‌سبب فرسوده بودن تجهیزات، در حال حاضر امکان این میزان تخلیه و بارگیری در بنادر کشور وجود ندارد. وی بر نقش بنادر در بهبود وضعیت ترانزیت کالا در کشور تاکید کرد و با اشاره به صادرات حدود ۲۵ میلیون تن سنگ آهن از روسیه به هند، عنوان کرد: اگر بتوانیم نیمی از این میزان صادرات کالای روسیه به هند را هم از طریق ترانزیت و به‌صورت ریلی حمل و مشکلات مربوط به پسکرانه‌های‌مان را حل کنیم، سالانه ۷.۶ میلیارد دلار فقط از این طریق درآمد برای کشور کسب خواهیم کرد؛ از همین رو حل مشکلات مربوط به ترانزیت به‌صورت جدی در دستور کار قرار دارد.

▣ اعتراض به تغییر نرخ تعرفه‌ها

قاسمی با اشاره به اهمیت توجه به توسعه سواحل مکران، افزود: برای توسعه سواحل مکران نیاز به سکونت حداقل ۲ میلیون نفر در این نواحی است که این انتقال جمعیت امکان‌پذیر است. در همین راستا دو شهر را طراحی کرده‌ایم که در حال ساخت آنها هستیم؛ یکی شهر بریس و دومی هم شهر مکران که خوشبختانه کارهای خوبی به لحاظ زیرساختی در این زمینه انجام شده و امیدواریم این اقدامات بتواند برای کشور مایه خیر و تحول باشد. وزیر راه و شهرسازی همچنین درباره برخی دغدغه‌ها و درخواست‌های مطرح‌شده از سوی علی‌اکبر صفایی، معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و نیز تعدادی از مدیران استانی این سازمان مبنی بر تغییر تعرفه‌های بارگیری باتوجه به گذشت زمانی طولانی از ثابت ماندن آنها و جذب نیروی انسانی نکاتی را مطرح کرد. وی درباره درخواست اختصاص مسکن به پرسنل و نیروهای متخصص حوزه بنادر و دریانوردی هم تاکید کرد: این دوره فرصت خوبی است که نیروهای سازمان بنادر و دریانوردی از طریق ثبت‌نام در طرح نهضت ملی مسکن، صاحب خانه ملکی شوند و امیدواریم همکاران‌مان در سازمان بنادر از این فرصت استفاده کنند.

رونق ترانزیت، با مشارکت بخش خصوصی



علی‌اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از برنامه‌ریزی گسترده این سازمان برای توسعه و آموزش تخصصی نیروی انسانی دریانوردی خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما وی با بیان اینکه حمل‌ونقل دریایی در ایران، تحت تاثیر تحریم‌های ظالمانه، دچار عقب‌افتادگی شده، تاکید کرد: با کمک نخبگان دریایی، چرخ فعالیت‌های دریایی و دریانوردی در کشور هرگز دچار لنگی و توقف نشده، اما باید بپذیریم که حمل‌ونقل دریایی ایران، همگام با دنیا پیش نرفته است. معاون وزیر راه و شهرسازی طراحی و تعریف مدل بازرگانی و تجاری برای رونق ترانزیت در کشور را موضوع جدی برای حوزه تجاری و اقتصاد کلان دانست و گفت: این سازمان از هرگونه ارتباط تجاری بین مجموعه بخش خصوصی فعال در تجارت دریایی با بازرگانان حمایت می‌کند. صفایی همچنین از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه کشتی‌های رو-رو برای دریای خزر خبر داد و تاکید کرد: اولویت ما توسعه کشتیرانی با تقویت حمل‌ونقل داخلی است و با خطوط کشتیرانی خارجی در صورتی که ارزش افزوده برای اقتصاد و شریک ایرانی داشته باشند، همکاری می‌کنیم. فعالان دریایی و بندری همواره معتقدند افزایش هزینه‌های تمام‌شده حمل‌ونقل، فرسودگی تجهیزات، افزایش هزینه سوخت شناورها، کمبود شدید کانتینر، کمبود سوخت کم‌سولفور، تامین نشدن تجهیزات، بازنگری قراردادهای سرمایه‌گذاری، معضل ترافیک بندری و مجوزهای دست‌وپاگیر و سختگیرانه از مهم‌ترین مشکلات فعالیت‌های مربوط به حوزه حمل‌ونقل دریایی است.

بحران فرسودگی زیرساخت‌های صادرات



محمدحسین مهدوی، کارشناس حمل‌ونقل با اشاره به لزوم ارتقای کمی و کیفی حمل‌ونقل در بخش‌های گوناگون، اعم از ارائه خدمات به مسافران و جابه‌جایی و انتقال کالاها، محصولات و اقلام موردنیاز و... اظهار کرد: حمل‌ونقل، از شاخص‌های تعیین‌کننده در سنجش ضریب توسعه و شکوفایی اقتصادی و کارآمدی عملکرد دولت‌ها به‌شمار می‌رود و به تبع هر آنچه توفیقات مرتبط با این موضوع، افزایش یابد به همان میزان شاهد بهبود روند کیفیت و کمیت جابه‌جایی مسافران، اقلام، کالاها، محصولات، تولیدات و... خواهیم بود. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، وی افزود: یکی از نارسایی‌ها و چالش‌های پیش روی حوزه حمل‌ونقل به هزینه تمام‌شده بالای این بخش بازمی‌گردد که ریشه این عارضه را باید در فرسودگی تجهیزات و ادوات حمل‌ونقل و سوخت فراتر از معمول بسیاری از خودروهای سبک و سنگین جست‌وجو کرد. مهدوی عنوان کرد: فرسودگی تجهیزات به‌حدی شدید است که باوجود پایین بودن هزینه سوخت در ایران (در مقایسه با بسیاری از کشورهای جهان)، با معضل بالا بودن هزینه تمام‌شده حمل‌ونقل، مواجهیم.

▣ آمارهای ناامیدکننده

این کارشناس حمل‌ونقل گفت: با عنایت به نقش تاثیرگذار صادرات در شکوفایی اقتصادی هرچه بیشتر، انتظار می‌رود با عزمی ملی و جدی و به‌عنوان دستور کاری کلان در سطح کشور در راستای بهبود وضعیت حمل‌ونقل تلاش شود که در فقدان و خلأ این امر (حمل‌ونقل نوین و سازنده) دستیابی به توسعه پایدار میسر نمی‌شود، زیرا اساسا حمل‌ونقل، جزئی جدایی‌ناپذیر از رشد و پویایی اقتصاد محسوب می‌شود و کم‌توجهی یا نادیده انگاشتن این مولفه و عنصر ضروری، قطعا نتایج در خور و شایسته‌ای نخواهد داشت و می‌طلبد در راستای تقویت و پشتیبانی فزاینده‌تر از حمل‌ونقل اقدام شود. این کارشناس حمل‌ونقل عنوان کرد: البته در طول سال‌های گذشته، اقداماتی در این زمینه (توسعه حمل‌ونقل) تعریف و عملیاتی شده، اما به‌اعتقاد بنده همچنان با نقطه مطلوب، فاصله‌ای بسیار داریم. ادعا بودن رسیدن به شرایط مطلوب، با مقایسه‌ای میان ضریب کمی و کیفی حمل‌ونقل در کشورهای دیگر، به‌روشنی قابل احساس خواهد بود.

سخن پایانی

یکی از مهم‌ترین لوازم توسعه تجارت و دستیابی به بازارهای صادراتی، دارا بودن ظرفیت‌های حمل‌ونقل مناسب و گسترده است.

ناوگان حمل‌ونقل غیرفرسوده و متناسب با فناوری‌های روز جهانی، غیر از ایجاد فرصت‌های تجاری، کیفیت محصولات صادراتی ایران را حفظ خواهد کرد. به‌عقیده فعالان تجاری، نبود تجهیزات لجستیکی مناسب حمل‌ونقل، باعث شده صادرات تولیدات ایرانی از جمله کالاهای فسادپذیر، به مرحله‌ای بحرانی برسد، چراکه به‌دلیل این خلأهای تجهیزاتی، محصولات رسیده به مقصد از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند. این مسائل ضرورت شکل‌گیری نگاهی جامع به مسئله فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل صادراتی ایران را بیش از پیش نمایان می‌سازد.

وزارت صنعت، معدن و تجارت
سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران
شرکت شهرک‌های صنعتی تهران

فراخوان مزایده عمومی یک مرحله ای با ارزیابی کیفی فشرده ب ۲۰-۱۴۰۱
واگذاری زمین صنعتی در شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی(شهریار)

شرکت شهرکهای صنعتی تهران به استناد مصوبه هیأت مدیره این شرکت در نظر دارد تعداد ۴۰ قطعه زمین صنعتی در شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی(شهریار) را از طریق مزایده عمومی به دارندگان مجوز فعالیت صنعتی معتبر منضم به نامه واگذاری زمین، مجوز طرح توسعه و یا معرفی نامه پیش نمایش جواز تاسیس/ جواز تاسیس داخل محدوده شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران صادره از سازمان/ ادارات صنعت، معدن و تجارت استان تهران/ معرفی نامه از سازمان جهاد کشاورزی استان تهران با کاربری غذایی دارویی و بهداشتی، فلزی/برق و الکترونیک ،نساجی ، سلولزی کم‌آب بر یا صنایع آب بر یا دارای تولید فاضلاب خاص نظیر کاغذسازی با انواع روشها ، بازیافت کاغذ و ....) و رده یک زیست محیطی کانی غیر فلزی بجز تولید بتن آماده (صنایع کم‌آب بر) که با زون فعالیت و مساحت قطعه مورد درخواست (حداکثر میزان مساحت قطعه انتخابی توسط مزایده گر می بایست ۷۰% کمتر یا بیشتر از مساحت مندرج در نامه واگذاری زمین ، نامه طرح توسعه و یا معرفی نامه پیش نمایش جواز تاسیس/ جواز تاسیس باشد) مطابقت داشته باشد را به‌شرح ذیل و با جزئیات مندرج در اسناد مزایده با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت «ستاد» با شماره مزایده (۲۰۰۱۰۱۰۵۱۰۰۰۰۳۰) به صورت نقد و اقساط طبق ضوابط و مقررات جاری شرکت واگذار نماید . ضمنا رعایت موارد ذیل الزامی می باشد :

۱ـ برگزاری مزایده صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می باشد و کلیه مراحل فرآیند مزایده شامل پرداخت تضمین (سپرده) شرکت در مزایده که می تواند به صورت ارائه ضمانت نامه بانکی معتبر ، واریز نقدی یا واریز الکترونیکی از طریق سامانه ستاد باشد ، ارسال پیشنهاد قیمت ، بازگشایی پاکات ، اعلام به برنده ، واریز وجه مزایده و ..... در بستر سامانه مذکور انجام می پذیرد .

۲ـ علاقمندان به‌شرکت در مزایده می بایست جهت ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (توکن) با شماره های دفتر ثبت نام ۸۸۹۶۹۷۳۷ و مرکز تماس ۱۴۵۶ تماس حاصل نمایند . و یا به آدرس اینترنتی www.setadiran.ir مراجعه نمایند .

۳ـ چنانچه در قطعه مورد نظر مستحدثاتی وجود داشته باشد برنده قطعه مربوطه می بایست قبل از پرداخت بخش نقدی حق بهره برداری، نسبت به تسویه نقدی کل وجه مستحدثات مطابق گزارش تامین دلیل با جلب نظر کارشناس رسمی اقدام نماید . بدیهی است که تسویه نقدی کل مستحدثات شرط لازم جهت عقد قرارداد می باشد.

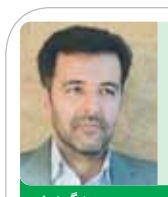
ردیف	نام‌شهرک	شماره قطعه	مساحت قطعه	قیمت کل پایه (ریال)	سپرده شرکت در مزایده (ریال)	نوع فعالیت	ملاحظات
۱	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۹۸	۶۱۳۰/۳۸	۷۴,۴۸۴,۰۶۰,۰۰۰	۳,۷۲۴,۲۰۳,۰۰۰	نساجی	نوبت اول
۲	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۹۲	۲۳۸۴/۰۸	۳۹,۵۴۶,۸۴۲,۵۰۰	۱,۴۷۷,۳۴۲,۱۲۵	نساجی	نوبت اول
۳	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۲	۲۲۸۹/۵	۲۸,۳۷۶,۵۵۰,۰۰۰	۱,۴۱۸,۸۲۷,۵۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۴	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۳	۳۲۶۲/۴۹	۳۹,۹۴۷,۷۳۰,۰۰۰	۱,۹۹۷,۳۸۶,۵۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۵	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۳	۲۱۰۰	۲۶,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۳۰۵,۰۰۰,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۶	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۲	۱۶۶۰/۳۱	۲۰,۷۴۰,۹۲۰,۰۰۰	۱,۰۳۷,۰۴۶,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۷	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۸	۲۲۰۰/۵	۲۷,۶۰۶,۱۵۰,۰۰۰	۱,۳۸۰,۳۰۷,۵۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۸	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۸	۱۶۶۳/۵۶	۲۱,۱۲۷,۴۷۰,۰۰۰	۱,۰۵۶,۳۷۳,۵۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۹	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۵	۳۳۲۴/۳۹	۴۱,۱۷۷,۵۸۰,۰۰۰	۲,۰۵۸,۸۷۹,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۰	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۹	۲۹۸۹/۷	۳۷,۰۴۱,۱۵۰,۰۰۰	۱,۸۵۲,۰۵۷,۵۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۱	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۴	۱۸۰۰	۲۲,۶۵۷,۵۰۰,۰۰۰	۱,۱۳۲,۸۷۵,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۲	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۹	۱۶۶۴/۰۹	۲۰,۷۹۰,۶۳۰,۰۰۰	۱,۰۳۹,۵۳۱,۵۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۳	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۱	۱۸۰۰	۲۲,۶۵۷,۵۰۰,۰۰۰	۱,۱۳۲,۸۷۵,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۴	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۷	۲۱۰۰	۲۵,۸۸۲,۵۰۰,۰۰۰	۱,۲۹۴,۱۲۵,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۵	شهیدسردار سلیمانی(شهریار	۶۰	۱۷۸۰/۲۸	۲۲,۴۲۲,۶۶۰,۰۰۰	۱,۱۲۱,۱۳۳,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۶	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۵	۱۸۰۰	۲۲,۶۵۷,۵۰۰,۰۰۰	۱,۱۳۲,۸۷۵,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۷	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۷	۱۸۴۰	۱۶,۷۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۳۷,۰۰۰,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۸	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۶۶	۱۶۴۳/۲۳	۲۰,۹۳۷,۳۴۰,۰۰۰	۱,۰۴۶,۸۶۲,۰۰۰	کانی غیر فلزی	نوبت اول
۱۹	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۲۳۳	۴۹۶۶۲/۰۸	۵۹۷,۲۸۹,۵۶۰,۰۰۰	۱۷,۹۴۵,۷۹۱,۲۰۰	فلزی/برق و الکترونیک	نوبت اول
۲۰	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۱۴	۵۴۶۰/۴۵	۶۸,۹۲۱,۶۸۵,۰۰۰	۳,۴۴۶,۰۸۴,۲۵۰	غذایی و دارویی و بهداشتی	نوبت اول
۲۱	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۵۳۲	۴۳۷۳	۵۶,۸۹۳,۸۷۰,۰۰۰	۲,۸۴۴,۶۹۳,۵۰۰	غذایی و دارویی و بهداشتی	نوبت اول
۲۲	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۱۳	۵۰۷۹/۶۳	۶۵,۰۵۶,۵۳۰,۰۰۰	۳,۲۵۲,۸۲۶,۵۰۰	سلولزی	نوبت اول
۲۳	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۷۴	۶۰۸۷/۱۴	۷۸,۸۳۳,۴۰۰,۰۰۰	۳,۹۴۱,۶۷۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۲۴	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۱۴	۲۵۹۳/۴۴	۳۲,۹۶۲,۲۹۰,۰۰۰	۱,۶۴۸,۱۱۴,۵۰۰	سلولزی	نوبت اول
۲۵	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۲۸	۳۲۸۲/۱	۴۱,۹۵۸,۹۳۰,۰۰۰	۲,۰۹۷,۹۴۶,۵۰۰	سلولزی	نوبت اول
۲۶	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۳۱	۱۹۶۰	۲۴,۰۴۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۲,۲۵۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۲۷	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۴۸	۳۷۸۰	۴۶,۰۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲,۳۰۱,۷۵۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۲۸	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۲۹	۱۹۰۸/۴۴	۲۴,۶۲۴,۱۹۵,۰۰۰	۱,۲۳۱,۲۰۹,۷۵۰	سلولزی	نوبت اول
۲۹	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۳۲	۱۹۶۰	۲۴,۰۴۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۲,۲۵۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۰	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۳۰	۱۹۶۰	۲۴,۰۴۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۲,۲۵۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۱	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۵۳	۳۷۸۰	۴۶,۰۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲,۳۰۱,۷۵۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۲	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۵۴	۳۷۸۰	۴۶,۰۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲,۳۰۱,۷۵۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۳	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۵۶	۵۱۷۹/۹۶	۶۳,۰۸۴,۵۷۰,۰۰۰	۳,۱۵۴,۲۲۸,۵۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۴	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۶۶	۱۹۶۰	۲۴,۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۲,۵۰۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۵	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۷۸	۳۷۸۰	۴۶,۰۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲,۳۰۱,۷۵۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۶	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۶۷	۱۹۶۰	۲۴,۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۲,۵۰۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۷	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۶۳	۱۸۸۱/۸۷	۲۴,۲۹۳,۶۷۰,۰۰۰	۱,۲۱۴,۶۸۳,۵۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۸	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۷۰	۱۹۶۰	۲۴,۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۲,۵۰۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۳۹	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۷۳	۲۳۰۱/۸۷	۲۸,۵۸۲,۳۲۰,۰۰۰	۱,۴۲۹,۱۱۶,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول
۴۰	شهیدسردار سلیمانی(شهریار)	۳۶۹	۱۹۶۰	۲۴,۰۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۲,۵۰۰,۰۰۰	سلولزی	نوبت اول

آدرس شهرک: جاده ملارد ـ اختر آباد بعد از پادگان شهدای اقتدار شهرک صنعتی شهید سردار سلیمانی (شهریار) ـ تاریخ انتشار آگهی مزایده ۱۴۰۱/۰۴/۰۰ می باشد .
ـ مهلت زمانی دریافت اسناد مزایده ، ساعت ۱۳/۳۰ روز شنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۴/۱۱ ـ مهلت زمانی ارائه پیشنهاد ، ساعت ۱۳/۳۰ روز شنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۵
ـ زمان بازگشایی پاکت ها ، ساعت ۱۱:۰۰ روز یکشنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۶ ـ محل بازگشایی پیشنهادها: شرکت شهرک های صنعتی تهران
ـ اطلاعات تماس دستگاه مزایده گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مزایده و ارائه پاکت (الف): به نشانی: سبروردی شمالی کوچه شهید محبی پلاک ۲
طبقه همکف دبیرخانه شرکت تلفن: ۸۹۳۲۴۲۲۴-۰۲۱ مرکز تماس دفتر ثبت نام: ۸۹۳۲۴۲۲۴

شناسه آگهی : ۱۳۳۹۱۶۶ | م الف / ۱۲۲۴ | شرکت شهرکهای صنعتی تهران

یادداشت

افت کیفیت ساختمان‌سازی با مصالح دست دوم



مجید گودرزی
کارشناس مسکن

یکی از مسائل مهمی که همواره در بحث فرسودگی ساختمان‌ها و سازه‌ها مطرح می‌شود، موضوع کیفیت ساخت سازه‌ها است، چرا که علاوه بر ساختمان‌های قدیمی، امروزه بناهای جدید نیز از استحکام کافی برخوردار نبوده و مشکلات متعددی در این زمینه پدید آمده است. در سال‌های اخیر دیده شده از مصالح ساختمانی مستعمل که یک‌بار در ساخت‌وساز از آنها استفاده شده و در تخریب سازه‌های قدیمی به‌دست آمده‌اند، در ساختن بناهای جدید از آنها دوباره استفاده می‌شود. بکارگیری این مصالح پوسیده و آهن‌های زنگ‌زده که به‌راحتی خرید و فروش می‌شوند، از استحکام و عمر بناها کاسته و در نهایت منجر به افت کیفیت ساخت‌وسازها می‌شوند. این نوع ساختمان‌ها ناایمن بوده و در صورت رخداد ضعیف‌ترین زلزله به‌راحتی فرو می‌ریزند. مهم‌ترین دلیل استفاده از مصالح دست دوم، اولویت سودآوری در فعالیت‌های ساختمانی است. به‌عبارتی دیگر سود ساختمان‌سازی از موارد دیگر برای پیمانکاران و ساختمان‌سازان ارجحیت داشته و هرچه بتوانند هزینه‌های ساخت‌وساز را کم کنند، بیشتر به‌نفع آنهاست، از این‌رو به‌دلیل ارزان‌تر بودن نرخ مصالح مستعمل نسبت به مواد اولیه ساختمانی نو، به‌استفاده از این مصالح پوسیده تمایل دارند. تشخیص استفاده از مصالح مستعمل و پسماند تخریب‌های ساختمانی در ساخت‌وسازهای جدید، پس از اتمام کار کمابیش غیرممکن است، چرا که ظاهر ساختمان‌ها، کیفیت پایه‌ای و اصلی یک سازه را نشان نداده و این موضوع غیرقابل‌رویت است. تنها در صورت رخداد حادثه‌ای و تخریب این ساختمان‌ها، استفاده از مواد اولیه نامناسب مشخص می‌شود. به این ترتیب در برخی از موارد دیده می‌شود که تعدادی از پیمانکاران بی‌اخلاق، در ساخت‌وسازهای خود از نخاله‌های ساختمانی استفاده می‌کنند و کسی هم متوجه خطای آنها نمی‌شود. مصالح دست دوم و حتی نخاله‌های ساختمانی به‌راحتی خرید و فروش می‌شوند و فضای مجازی بستری مناسب برای انجام این معاملات است، بنابراین دسترسی به خریداران و فروشندگان این نوع مصالح به‌سادگی بوده و حتی ردیابی و پیگیری این معاملات نیز امکان‌پذیر است. مهم‌ترین مشکلی که در این عرصه وجود دارد، نبود دستگاه متولی برای ساماندهی بخش مسکن است. نهاد دولتی یا دستگاه نظارتی برای فعالیت‌های حوزه مسکن وجود ندارد تا بر اقدامات و معاملات این عرصه کنترل و مدیریت داشته باشد، از این‌رو هیچ برخوردی با متخلفان بخش مسکن نشده و در سال‌های اخیر شاهد قانون‌شکنی‌های متعدد چه در حوزه ساخت‌وساز و چه ایجاد التهاب در بازار مسکن بوده‌ایم. در ابتدای صحبت‌ها گفته شد که آهن و فولاد قابلیت بازگشت به طبیعت دارند. همچنین این مصالح می‌توانند بازفرآوری شده و همچون مواد اولیه باکیفیت، مجدد در ساخت‌وسازها قرار گیرند، اما نهادی به‌عنوان متولی برای جمع‌آوری آهن و فولاد با ارزش ساختمانی زنگ‌زده و مستعمل و تبدیل مجدد آنها به مواد اولیه نو و با استحکام وجود ندارد. به‌عبارتی موضوعی به این مهمی هم از نگاه دستگاه‌های دولتی و هم شرکت‌های خصوصی مغفول مانده و من به‌شخصه تا به‌حال ندیده‌ام که اقدام مهم و گسترده‌ای در این زمینه انجام گیرد. غیر از بحث استفاده مصالح مستعمل در ساختمان‌سازی‌ها، باید به ابعاد زیست‌محیطی رهاسازی آنها در طبیعت نیز نهایت توجه را داشت. برخی از مصالح ساختمانی مانند آهن و فولاد قابل‌بازیابی هستند، اما برخی دیگر این قابلیت را نداشته و در صورت رهاسازی آنها در طبیعت، موجب تخریب محیط‌زیست خواهند شد. بتن، گچ و مصالح این‌چنینی از جمله مصالح بازگشت‌ناپذیر به طبیعت هستند. یکی از راه‌های مناسب برای کاهش آسیب این نوع پسماندهای ساختمانی، بکارگیری فناوری‌های جدید در این حوزه است. به‌عبارتی دیگر، شرکت‌های دانش‌بنیان باید وارد این موضوع شده و برای حل معضل محیط‌زیستی پسماندهای ساختمانی و بازگشت آنها به طبیعت راهکاری بیابند. باید به این موضوع اشاره کرد که در برخی مصالح ساختمانی مانند آهن یا آجر، شاهد دوریزی زیاد یا رهاسازی آنها در طبیعت نیستیم. تیرآهن‌های فرسوده که از تخریب ساختمان‌ها به‌دست آمده‌اند، آجرهای فرسوده و دیگر مصالح این‌چنینی جمع‌آوری شده و به قیمت‌های نازل به‌فروش می‌رسند. این مواد فرسوده و مستهلک استحکام و کارآیی مصالح نو را ندارند، اما برخی پیمانکاران در ساختمان‌سازی از آنها استفاده می‌کنند.

معضل جدیدی به‌نام نوسازهای فرسوده

کسبه با نوسازی بازارها موافقت کنند

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

نوسازی بافت‌های فرسوده و بافت‌های بلااستفاده از سال ۸۰ و بعد از زلزله مرگبار بم به یکی از دغدغه‌های اصلی مسئولان شهری تبدیل شد. بازسازی بافت‌های فرسوده کلانشهر تهران چندین سال است که در برنامه‌های مدیران شهری قرار گرفته است. به این منظور برنامه‌های تشویقی مالی و تخفیف عوارض نوسازی از سوی مدیران برای تسریع در امر نوسازی و بازسازی بافت‌های فرسوده ارائه شده تا هرچه سریع‌تر ساختمان‌های مستحکم جای ساختمان‌های فرسوده را بگیرند، اما هنوز هم بخش مهمی از کلانشهرها به‌ویژه پایتخت، چه در بخش مسکونی و چه در بخش تجاری درگیر بحرانی به‌نام فرسودگی است. بازار بزرگ تهران، معروف‌ترین پاساژهای تجاری، مناطق بزرگ و پرجمعیت کلانشهر تهران همگی جزو فرسوده‌ترین بافت‌ها هستند. به‌همین دلیل نیز هرچند مدت یک‌بار اخبار اتفاقات ناگواری از بافت فرسوده به‌گوش می‌رسد. صمت در این گزارش درباره وضعیت فرسودگی ساختمان‌های مسکونی و تجاری و راهکار بهبود وضعیت فعلی، با کارشناسان مربوطه به گفت‌وگو پرداخته است.



عکس: آیدا فریدی

برای بهبود وضعیت ایمنی، اقدام به نوسازی تجهیزات ساختمان‌سازی و مهار تورم ساخت‌وساز از درجه اولویت بالایی برخوردار است

۲ هزار ساختمان ناایمن فقط در تهران

سرپرست سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران، در رابطه با ساخت‌وساز روی گسل‌ها، مدیریت ریسک، صدور شناسنامه ساختمان، تشکیل گروه‌های دوام جهادی و تاثیر این موارد بر ایمنی سازه‌ها سخن گفت. به‌گزارش فارس، علی نصیری معتقد است برای حفظ ایمنی جامعه، باید دستگاه‌های اجرایی، سیاست‌گذار و مردم پای کار بیایند. او در این‌باره گفت: مردم وظیفه دارند که از جان خود مراقبت کنند. برخی از مکان‌ها مانند پاساژها، تالارها و... ناایمن هستند. مالکان این مکان‌ها نسبت به جان مردم مسئول هستند و باید به وظایف خود در زمینه ایمن‌سازی عمل کنند، هرچند این اقدامات انجام نگرفته است. می‌توان به‌جای نوسازی و مقاوم‌سازی از راه‌حل بهسازی استفاده کرد. به‌هرحال مقاوم‌سازی گران است و می‌توانیم در زمینه بهسازی در طراحی و نقشه کمک کنیم. بهسازی ۱۰ تا ۱۵ درصد نرخ مقاوم‌سازی هزینه‌بر است. باز هم بهسازی بهتر از انجام ندادن هیچ کاری است. درحال‌حاضر براساس آمارهای موجود، ۲ هزار ساختمان ناایمن و ۲۰۰ ساختمان بحرانی در تهران داریم. البته این آمار را آتش‌نشانی اعلام کرده و آنها هنوز کل شهر را بررسی نکرده‌اند، از این‌رو به‌نظر می‌رسد اعداد و ارقام واقعی بالاتر باشد.

صلاحیت سازندگان، پایه ایمنی ساختمان‌ها



ایرج رهبر، عضو هیات‌مدیره کانون سراسری انبوه‌سازان کشور در گفت‌وگو با صمت به ابعاد مهم ناایمن بودن ساختمان‌ها و فرسودگی سازه‌های قدیمی پرداخت. او معتقد است مسائل مربوط به فرسودگی و ناایمن بودن سازه‌ها علتی ریشه‌ای داشته و باید به آنها توجه کرد. رهبر به‌تشریح این عوامل پرداخت و گفت: بحث ناایمن بودن ساختمان‌های تازه‌ساز به عوامل مهمی گره خورده است، اما بیشتر تنها به‌ظاهر نقایص ساختمان‌سازی توجه می‌کنند. همین موضوع سبب می‌شود تا از علت‌های کلیدی غافل شده و در نهایت چرخه فرسودگی و نقص‌های ساختمان‌سازی ادامه‌دار باشد. بحث فرسودگی سازه‌های قدیمی و نقایص ساختمان‌های تازه‌ساز ۲ بحث جدا بوده که باید به‌تفکیک به هرکدام نگاه کرد.

رهبر ادامه داد: مشکل اصلی و مهم امروز ساختمان‌سازی، نبود کنترل‌ها و نظارت‌های مهم بر روند اعطای مجوزها و صدور پروانه‌های ساخت‌وساز است. زمانی که بحث ساخت‌وساز می‌شود، تنها مسئله مسکن نیست و تمام ساخت‌وسازهای تجاری را نیز در بر می‌گیرد. به‌طورکلی در بخش ساخت‌وساز به‌ویژه در حوزه مسکن، نظارت و مدیریتی جدی برای صدور پروانه‌های ساختمان‌سازی وجود ندارد، از این‌رو افرادی که هیچ تخصصی در این بخش ندارند، به‌راحتی می‌توانند وارد ساختمان‌سازی شوند.

وی خاطرنشان کرد: در مشاغل مختلفی مانند پزشکی، نظام‌پزشکی کنترل‌های دقیقی بر صلاحیت و مدارک رسمی پزشکان داشته و پس از ارزیابی‌های فراوان، برای این افراد پروانه طبابت صادر می‌کنند، اما در نگاه عوام، ساختمان‌سازی کاری ساده بوده و تنها به‌دلیل دارا بودن ملک، وارد ساخت‌وساز می‌شوند.

سازنده باید پاسخگو باشد

این عضو هیات‌مدیره کانون سراسری انبوه‌سازان کشور برقراری ضوابط برای صدور مجوزات ساختمان‌سازی از الزامات قانونی امروزه عنوان کرد و در این‌باره توضیح داد: افراد متفرقه در سال‌های اخیر به‌راحتی اقدام به ساخت‌سازهای گسترده، از جمله واحدهای مسکونی کرده‌اند. این افراد غیرمتخصص، تنها با استخدام کردن یک الی ۲ مهندس‌ناظر، مجوزهای مربوط به انجام فعالیت ساختمانی را دریافت کرده و بدون داشتن اطلاعات و فن مناسب و لازم این کار، شروع به ساخت‌وساز می‌کنند. بدیهی است، در چنین شرایطی ساختمان‌های ساخته‌شده، ایمنی لازم و مناسب را نداشته و برای ساکنان آنها می‌تواند مسئله‌آفرین باشد. رهبر ادامه داد: با افزایش توجهات نسبت به ایمنی‌های ساختمان‌ها، مناسب و ضروری است نهادهای مسئول، ضوابط سخت‌تری را برای اعطای مجوزهای ساخت‌وساز در نظر گرفته و تنها به افراد دارای صلاحیت فنی و مهندسی، اجازه ساختمان‌سازی اعطا کنند. همچنین باید فردی که پروانه ساخت‌وساز به‌نام او ثبت شده، مسئول رخداد هرگونه حوادث باشد. درحال‌حاضر فردی که مجوز ساخت‌وساز را دارد، مسئول هیچ اتفاقی نیست و در عمل مسئولیتی به هیچ فردی واگذار نشده است؛ باید تاکید کرد این موضوع یک خلأ قانونی مهم است.

قانون صدور مجوزها اصلاح شود

رهبر تغییرات قانونی مربوط به فرآیند ساخت‌وساز را راهکار اصلی رفع شدن مشکل ایمنی ساختمان‌های جدید دانست و در این‌باره تاکید کرد: اگر با شیوه‌های کنونی و بدون در نظر داشتن صلاحیت افراد به‌صدور مجوزهای ساختمان‌سازی ادامه دهیم، مشکلات مربوط به ایمنی ساختمان‌ها ادامه‌دار بوده و نمی‌توان حتی به بهبود نسبی رسید. از سویی دیگر، برخی وظیفه نظارت بر ساختمان‌سازی‌ها را برعهده مهندس ناظر سازمان نظام مهندسی عنوان می‌کنند.

وی افزود: باید خاطرنشان کرد این مهندسان به‌طورمداوم در پروژه‌ها مستقر نیست و با نظارت‌های اداوری، گزارش‌ها را تنظیم می‌کند، از این‌رو لازم و ضروی است تا از ابتدای کار، شیوه و روندهای قانونی صدور مجوزات ساخت‌وساز اصلاح شده و توانمندی صاحبان پروژه‌ها، مدنظر اصلی قرار گیرد. تنها در این شرایط ایمنی و کیفیت سازه‌ها بهتر خواهد شد.

آگاهی ساکنان از ضعف ساختمان‌ها

رهبر در ادامه صحبت‌های خود ترمیم و بازسازی را یکی از حلقه‌های مفقوده مدیریت ساختمان‌های قدیمی شخصی و عمومی از جمله بازارها معرفی کرد. او معتقد است انجام بررسی‌های کارشناسی‌شده برای تقویت بناها از مهم‌ترین اقداماتی است که باید متولیان سازه‌ها به آن توجه داشته باشند. این عضو هیات‌مدیره کانون سراسری انبوه‌سازان کشور تصریح کرد: یکی دیگر از مشکلات مربوط به ایمنی ساختمان‌ها، بحث فرسودگی سازه‌های قدیمی است. در حال حاضر در نقاط مختلفی از کشور، ساختمان‌ها و بناهای قدیمی متعددی وجود دارد که بی‌توجهی به آنها سبب شده بخش وسیعی از بازارها و ساختمان‌ها تبدیل به بمب‌های ساعتی شوند. یکی از مهم‌ترین پیشگیری‌های مربوط به تامین ایمنی بناهای فرسوده، شناسایی نقاط ضعف و بررسی‌های کارشناسی است. این عضو هیات‌مدیره کانون سراسری انبوه‌سازان کشور ادامه داد: مسئولان و متولیان ساختمان‌ها و سازه‌های قدیمی باید با بررسی‌های کارشناسی‌شده، نقاط ضعف بناها را شناسایی کرده و درصدد تقویت و رفع مشکلات آنها برآیند. در گام نخست وظیفه شناسایی و اقدام به تقویت بناها، برعهده خود ساکنان یا استفاده‌کنندگان این ساختمان‌ها است. خود ساکنان (چه در ساختمان‌های مسکونی و چه تجاری) بیش از حتی نهادهای دولتی واقف به مشکلات سازه‌ها هستند. در برخی موارد دیده شده ساکنان از مشکلات زیرساختی آگاه بوده اما نمی‌دانند که باید چطور این نقایص را رفع کنند. در چنین شرایطی افراد می‌توانند پس از دست یافتن به توافق، به کارشناسان مربوطه برای ترمیم و بازسازی مراجعه کنند.

ارائه ضمانت‌های قانونی به کاسبان

رهبر در ادامه به وظیفه مسئولان و نهادهای دولتی برای بازسازی و نگهداری بناهای عمومی فرسوده اشاره کرد. او معتقد است تنها بی‌توجهی نهادهای دولتی، مسئول رخداد حوادث ناگوار نبوده و رسیدن به اجماع‌نظر با اهالی و کسبه از چالش‌های جدی است. رهبر در این‌باره توضیح داد: همان‌طور که پیش‌تر عنوان شد، نهادهای دولتی و نظارتی نمی‌توانند تمام ساختمان‌های قدیمی مسکونی و تجاری را بررسی کرده و عملیات بازسازی و ترمیم را برای آنها انجام دهند. بخشی از این وظیفه برعهده ساکنان یا صاحبان خصوصی این بناها است. در برخی موارد دیده شده خود صاحبان پاساژها علاقه دارند تا ترمیم و بازسازی انجام دهند، اما صاحبان مشاغل مستقر در این پاساژها، همکاری لازم را برای نوسازی انجام نمی‌دهند. رهبر خاطرنشان کرد: بیشتر صاحبان مشاغل دغدغه کسب‌وکار خود را داشته یا ترس از دست دادن مغازه‌های خود را دارند. تنش‌های این‌چنینی سبب می‌شود تا پاساژهایی مانند پاساژ آلومینیوم همچنان به‌شکل سابق خود و بدون هیچ‌گونه ترمیم و بازسازی در حال فعالیت باشند. برای مقابله با این مشکل می‌توان قراردادها یا ضمانتنامه‌های محکم و قانونی با کاسبان امضا کرده و در مدت زمانی که بازارها مشغول تعمیرات هستند، کسب‌وکار آنها را به مکانی دیگر منتقل کنند. برنامه‌ریزی و پرداختن به ابعاد چالش‌های مذکور می‌تواند گامی مهم برای ترمیم و نوسازی بافت فرسوده تجاری باشد.

بازار تهران در خطر آتش‌سوزی

این عضو هیات‌مدیره کانون سراسری انبوه‌سازان کشور در پایان وضعیت برخی از بازارهای بافت فرسوده را نامطلوب و حتی مخاطره‌آمیز توصیف کرد و گفت: پاساژها و بازارهای متعددی در مناطق مختلف ایران و حتی در پایتخت وجود دارند که بازسازی و نوسازی آنها در درجه بالایی از اولویت است. به‌عنوان مثال بازار بزرگ تهران با حجم زیادی از کسبه و افرادی که روزانه در آنجا رفت‌وآمد دارند، یکی از بافت‌های بسیار فرسوده و خطرناک شهری است. دیده شده در این بازار کوچه پس کوچه‌های باریک و بسیار قدیمی وجود داشته که به‌علت فرسودگی ریخته اما همچنان به‌عنوان انبار از این فضاها استفاده می‌شود. رهبر ادامه داد: همچنین از دیگر مسائل خطرناک، وجود سیم‌کشی‌های نامنظم و فرسوده‌ای است که هر جرقه در بین آنها می‌تواند بخش وسیعی از بازار را درگیر حریق غیرقابل‌کنترل کند. برای مدیریت مرمت و نوسازی بافت‌های فرسوده قدیمی عمومی مانند بازار تهران، شهرداری‌ها و در رأس آنها وزارت کشور مسئول اصلی هستند.

> ضروری است نهادهای مسئول ضوابط سخت‌تری را برای اعطای مجوزهای ساخت‌وساز در نظر گرفته و تنها به افراد دارای صلاحیت فنی و مهندسی، اجازه ساختمان‌سازی اعطا کنند

فرسودگی تجهیزات ساخت‌وساز



بهروز سرآبندی، مدیرعامل مهندسین مشاور و رئیس مرکز توسعه صنعتی ساختمان در گفت‌وگو با صمت یکی از دلایل کمبود ایمنی در سازه‌ها را نبود تجهیزات ساختمانی مناسب عنوان کرد. او عقیده دارد با بالا رفتن هزینه‌های تولید، به‌ناچار از کیفیت ساختمان‌ها کاسته شده است. سرآبندی در این‌باره توضیح داد: یکی از عواملی که بر بهای تمام‌شده تولید و همچنین کیفیت سازه‌ها اثرگذار است، بحث تجهیزات ساختمانی و تولید است. می‌توان اذعان کرد به‌دلیل وجود تحریم‌ها، طی سال‌های اخیر تجهیزات به‌روز مناسبی برای ساخت‌وسازهای ساختمانی وارد کشور نشده است. همین مسئله از ۲ بعد اساسی بر ساختمان‌سازی‌ها تاثیر منفی گذاشته است. در گام نخست به‌دلیل فرسوده بودن و قدیمی بودن تجهیزات ساختمانی، بناها از کیفیت لازم برخوردار نیستند. وی ادامه داد: این مسئله به‌محدود بودن توانایی و ظرفیت تجهیزات ساخت‌وساز بازمی‌گردد. تحریم‌ها نیز در ادامه سبب شده تا نتوانیم دستگاه‌ها و تجهیزات به‌روز و بهره‌ور جهانی را همراه با فناوری‌های مناسب وارد کنیم. تاثیر بعدی افزایش نرخ تمام‌شده تولید ساختمان است. به‌دلیل بهره‌ور نبودن تجهیزات فرسوده فعلی، هزینه فعالیت‌ها و ساختمان‌سازی‌ها افزایش پیدا کرده است. بنابراین بدیهی است سازندگان به‌دلیل کاهش این هزینه‌ها، در استفاده از مصالح مرغوب کمی تجدیدنظر کنند، بنابراین فرسودگی تجهیزات ساختمان‌سازی در نهایت بر ایمنی بناها و سازه‌ها اثرگذار است.

بالابودن هزینه ساختمان‌سازی

سرآبندی مهم‌ترین راهکار افزایش ایمنی ساختمان‌ها را بهبود روابط بین‌المللی و کنترل تورم حاکم بر جامعه عنوان کرد و گفت: برای بهبود وضعیت ایمنی، اقدام به نوسازی تجهیزات ساختمان‌سازی و مهار تورم ساخت‌وساز از درجه اولویت بالایی برخوردار است. بهتر شدن تنش‌های بین‌المللی و رفع تحریم‌ها منجر به شکل‌گیری امکان واردات تجهیزات و ماشین‌آلات نو و بهره‌ور خواهد شد. از سویی دیگر با تورم شدیدی که در بخش‌های اقتصادی و تولیدی مختلف از جمله صنعت ساختمان شکل گرفته است، سازندگان برای تولید بناهایی با کیفیت به مشکل برخورده‌اند. از این‌رو دومین نکته اساسی که باید در بحث تامین ایمنی سازه‌ها به آن توجه داشت، کاهش و کنترل قیمت‌ها از جمله نرخ مصالح ساختمانی است. وی ادامه داد: در شرایط فعلی به‌دلیل بالا بودن هزینه‌ها، سازندگان و فعالان صنعت ساختمان درگیر چالش‌های جدی بوده و همین موضوع سبب شده تا شاهد افت کیفیت بناها و ساختمان‌ها باشیم. باید تاکید کرد زمانی که از ساختمان‌سازی صحبت می‌شود، لزوم بحث درباره ساخت مسکن یا منزل شخصی نبوده و تمام فعالیت‌های مربوط به صنعت ساختمان‌سازی را شامل می‌شود.

وزارت راه و شهرسازی مسئول است

سرآبندی در پایان نسبت به نوسازی و مقاوم‌سازی ساختمان‌های قدیمی و بافت فرسوده واکنش نشان داد. او عقیده دارد ساختمان‌های قدیمی را می‌توان با بکارگیری فناوری و راه‌حل‌های نوین، بازسازی و ترمیم کرد. سرآبندی در این‌باره توضیح داد: بافت فرسوده و مخاطراتی که به‌همراه دارد، از جمله مسائل روز به‌حساب می‌آید. ساختمان‌های فرسوده را می‌توان با فناوری مناسب مقاوم‌سازی کرد، حتی می‌توان اسکلت‌های فولادی و بتنی را تجهیز و در برابر مخاطراتی از جمله زلزله ایمن کرد، اما باید توجه داشت بکارگیری این نوع فناوری نیز نیازمند صرف کردن هزینه زیاد و همچنین توسعه روابط بین‌المللی است. وی همچنین به وظایف نهادهای دولتی در برابر ایمن‌سازی بافت فرسوده عمومی اشاره کرد و گفت: یکی از مهم‌ترین وظایف وزارت راه و شهرسازی، رسیدگی به بافت فرسوده و ایمن‌سازی ساختمان‌ها است. به‌نظر می‌رسد این وزارتخانه باید به‌جای تشویق برای تخریب ساختمان‌های قدیمی، به نوسازی این بافت اهتمام ورزد.

سخن پایانی

کارشناسان معتقدند به دلایل مختلفی همچون پایین بودن بازده سرمایه‌گذاری و رکود بازار مسکن در ۱۰ سال گذشته، اهداف نوسازی بافت‌های ناکارآمد به‌طورکامل محقق نشده است، در این‌باره معاون وزیر راه و شهرسازی آمار بازسازی این بافت‌ها را در سال گذشته ۴۰ درصد اعلام کرد. باید خاطرنشان شد به‌دلیل گسترده بودن طیف بافت فرسوده به‌ویژه در مناطق مسکونی و بازارهای رسمی، جان بسیاری از مردم در خطر است، چرا که بیشتر برای این بافت‌ها نوسازی مناسب انجام نگرفته و در نتیجه هر نوع اتفاق و حادثه کوچکی در این مناطق می‌تواند تبدیل به فاجعه‌ای عظیم شود.

در بررسی چالش‌های حمل‌ونقل هوایی کشور نمایان شد

جای خالی طرح جامع ناوگان هوایی

گروه گزارش
editor@smtnews.ir

ناوگان حمل‌ونقل هوایی در ایران پیر است. در حالی که براساس استانداردهای بین‌المللی، متوسط عمر هر هواپیما باید ۶ سال باشد، این متوسط در ایران ۲۳ سال است؛ یعنی ۱۷ سال بالاتر از استاندارد جهانی. با این توضیح کوتاه شاید دلیل سوانح هوایی که برخی از آنها منجر به فوت هموطنان‌مان شده قابل درک باشد؛ اینکه تصور کنیم «به هر حال هواپیما نقص فنی داشته و سقوط کرده است» اما وقتی دقیق‌تر به ماجرا نگاه کنیم، این روند قابل‌هضم نیست!

طی سال‌های گذشته تاکنون، هر بار حادثه‌ای در آسمان ایران رخ داد، اگر سهل‌انگاری خلبان محرز نشد، علت حادثه نقص فنی اعلام شد. حالا باید این پرسش را مطرح کرد که چه زمان و در کدام دولت دستی بر سر و روی صنعت حمل‌ونقل هوایی در ایران کشیده خواهد شد؟ آیا فقط تحریم مانع ناتوانی مالی دولت‌ها برای خرید هواپیماهای دست‌اول بوده یا بی‌توجهی مدیران و سیاست‌گذاران این صنعت، دلیل این روند است؟ صمت در این گزارش به بررسی مشکلات ناشی از فرسودگی ناوگان هوایی ایران پرداخته است.



عکس: آیدا فریدی

در حال‌حاضر در ایران ۵۶ فرودگاه وجود دارد که باتوجه به میزان جمعیت، رشد اقتصادی و تعداد پروازهای موردتقاضا به‌نظر می‌رسد این تعداد فرودگاه بیشتر از نیاز کشور است

روی خط آمار

شرکت‌های هواپیمایی با مشکلاتی مانند رکود ناشی از کاهش فعالیت‌های گردشگری و کرونا، کاهش نقدینگی و زمینگیر شدن بخشی از ناوگان مواجه هستند و به‌دلیل کم شدن مسافر از یک‌سو و داشتن هزینه‌های ثابت ماهانه از سوی دیگر، دچار خسارت‌های هنگفتی شده‌اند. از ۳۲۳ هواپیمای تجاری در کشور حدود ۱۴۸ هواپیما عملیاتی بوده و از این تعداد، ۷۰ تا ۷۵ درصد شبکه داخلی را پشتیبانی کرده و بقیه نیز در بخش بین‌الملل فعالیت دارند. از ۱۴۸ هواپیمای ناوگان تجاری کشور شاید کمتر از ۴۰ درصد آنها هواپیماهای کمتر از ۱۰۰ صندلی بوده و بقیه آنها با بیش از ۱۰۰ صندلی ظرفیت هستند.

نگاه بازرگانی و اقتصادی به فرودگاه‌ها

در حال‌حاضر در ایران ۵۶ فرودگاه وجود دارد که باتوجه به میزان جمعیت، رشد اقتصادی و تعداد پروازهای موردتقاضا به‌نظر می‌رسد این تعداد فرودگاه بیشتر از نیاز کشور است. بنابر صحبت مسئولان از ۵۶ فرودگاه کشورمان فقط ۶ فرودگاه مهرآباد، شیراز، اصفهان، تبریز، مشهد و کیش اقتصادی هستند و ۵۰ فرودگاه غیراقتصادی به‌شمار می‌روند. باتوجه به هزینه‌های بالای احداث و نگهداری فرودگاه، شرکت فرودگاه‌های کشور همواره از کمبود اعتبار برای اداره درست فرودگاه‌ها شکایت می‌کند، در این شرایط، چه توجیهی برای احداث فرودگاه‌های جدید و تحمیل هزینه‌های اضافه‌ای بر این شرکت وجود دارد و آیا این امر منجر به پایین رفتن ایمنی هوایی در کشور و بروز حوادث و سوانح جدید نمی‌شود؟

نکته دیگر در این میان این است که هرچند تعداد کل فرودگاه‌های کشور بیش از نیاز داخل است اما باتوجه به گستردگی کشور ایران و ایجاب رشد تحرکات اقتصادی در کشور و در نتیجه نیاز به گسترش و توسعه حمل‌ونقل، به‌نظر می‌رسد تعداد فرودگاه‌های اقتصادی و دارای پروازهای کافی و مناسب در کشور کم است. از سوی کارشناسان و مسئولان راهکارهای متعدد و متفاوتی برای فعال شدن فرودگاه‌های غیراقتصادی کشور ارائه شده است.

- یکی از راهکارهای پیشنهادی برای اقتصادی کردن فرودگاه‌های کشور، خصوصی‌سازی آنهاست. البته این رویه در کشور به سمت خصوصی‌سازی فرودگاهای اقتصادی رفته و این بدان معنی است که همچنان فرودگاه‌های غیراقتصادی به عملکرد ضعیف خود در کشور ادامه خواهند داد.

- راهکار پیشنهادی دیگر، استفاده از هواپیماهای برد کوتاه با ظرفیت کم و تعداد دفعات پروازی زیاد است، چراکه در حمل‌ونقل هوایی به این نتیجه رسیده‌اند که در مسیرهای کوتاه، فرکانس پرواز بر ظرفیت پرواز ارجحیت دارد؛ بنابراین در مسیرهایی که تقاضای مکفی وجود دارد، می‌توان با بکارگیری این هواپیماها و انجام پرواز در چندین نوبت به حمل مسافر پرداخت که در این صورت تعداد متقاضیان پرواز بالاتر هم خواهد رفت.

- راهکار دیگر، خارج شدن وضعیت حمل‌ونقل هوایی از حالت متمرکز و شعاعی به مرکزیت تهران (Hub & Spoke) و فعال شدن فرودگاهایی دیگر است. یکی از ملزومات اجرای این راهکار تشکیل شرکت‌های کم‌هزینه در کشور و استفاده آنها از فرودگاه‌های کم‌ترافیک و غیراقتصادی است.

وجود تعداد معتنابهی فرودگاه غیراقتصادی که همچنان بر تعداد آنها افزوده می‌شود، ضررده‌ی شرکت‌های هواپیمایی، نبود طرحی جامع در این زمینه و... حاکی از آن است که حمل‌ونقل هوایی کشور از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست و توجه ویژه‌ای را نیازمند است. البته راهکارهایی برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل هوایی از سوی مراکز و سازمان‌های درگیر در نظر گرفته شده است. از جمله این راهکارها می‌توان به آزادسازی نرخ بلیت هواپیما، خصوصی‌سازی فرودگاه‌ها و تدوین طرح جامع حمل‌ونقل هوایی اشاره کرد. جای بسی امیدواری است که با لحاظ شدن نظرات کارشناسان، تئوریسین‌ها و انتظارات مردم در این راهکارها، گره از مشکلات این صنعت باز شود.

فرسودگی ناوگان هوایی جدی است



عضو کمیته حمل‌ونقل هوایی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: شرکت‌های ما بیشتر به سمت خرید هواپیماهایی با عمر ۱۵ تا ۲۰ سال رفته‌اند، در حالی که در کشورهای دیگر هواپیماها پس از ۵ سال استفاده، از صنعت هوایی‌شان خارج می‌شود. رحمت‌الله فیروزی‌پور‌بادی درباره فرسودگی ناوگان هوایی اظهار کرد: عوامل متعددی بر این موضوع تاثیر دارد، از یک‌سو تحریم‌ها سبب شد نتوانیم هواپیمای نو خریداری کنیم و از سوی دیگر، با توجه به اینکه صنعت هوایی کشور با ارز اداره می‌شود، شرایط نابسامان نرخ ارز سبب شد در تامین حقوق کارکنان، تامین قطعات موردنیاز هواپیماها با مشکل مواجه شویم.

عضو کمیته حمل‌ونقل هوایی کمیسیون عمران مجلس با اشاره به فرسوده بودن ناوگان هوایی کشور، ادامه داد: شرکت‌های ما بیشتر به سمت خرید هواپیماهایی با عمر ۱۵ تا ۲۰ سال رفته‌اند، در حالی که در کشورهای دیگر هواپیماها پس از ۵ سال استفاده، از صنعت هوایی‌شان خارج می‌شود و این موضوع در ایران برعکس شده و ما به‌دنبال این هستیم که هواپیماهایی را که آنها استفاده نمی‌کنند، بخریم. وی خاطرنشان کرد: روند بازسازی و نوسازی ناوگان هوایی به‌کندی پیش می‌رود و اگر این روند ادامه یابد، ایران به قبرستان هواپیماهای فرسوده تبدیل خواهد شد. فیروزی‌پور‌بادی با اشاره به اینکه تحریم‌ها سبب‌شده در خرید هواپیمای نو دچار مشکل شویم، عنوان کرد: امیدواریم مذاکرات وین به نتیجه مطلوب برسد تا از فشارهای اقتصادی کاسته شده و همچنین روابط عادی تجاری و اقتصادی‌مان با سایر کشورها مجددا از سر گرفته شود تا بتوانیم ناوگان هوایی کشور را نوسازی کنیم.

از ۵۶ فرودگاه کشور فقط ۶ فرودگاه مهرآباد، شیراز، اصفهان، تبریز، مشهد و کیش اقتصادی هستند و ۵۰ فرودگاه دیگر کشور غیر اقتصادی به‌شمار می‌روند

زمینگیری هواپیماهای تجاری کشور



آخرین نوسازی ناوگان در حوزه هوایی به دوره برجام بازمی‌گردد که باعث‌شده ۵۰ درصد ناوگان هوایی کشور زمینگیر شوند. پس از امضای برجام، ایران صدها هواپیمای جدید به ارزش ده‌ها میلیارد دلار از شرکت‌های بوئینگ، ایرباس و ای‌تی‌آر سفارش داد و قرار بود در مجموع ۲۰۰ هواپیما به ناوگان هوایی کشور اضافه شود اما با خروج امریکا از برجام و اجرای دوباره تحریم‌ها، بوئینگ و ایرباس تحویل سفارش‌ها را متوقف کردند و ایران توانست فقط ۳ هواپیمای ایرباس جدید و ۱۳ هواپیمای ای‌تی‌آر تحویل بگیرد.

به هر روی، تا پیش از تحویل این هواپیماها، میانگین سن ناوگان هوایی ایران ۲۷ تا ۲۸ سال بود و با تحویل هواپیماها، این میانگین به حدود ۲۵ سال رسید. این در حالی است که براساس استانداردهای جهانی، هواپیماهای با عمر بالای ۲۰ سال، فرسوده به‌شمار می‌روند و بسیاری از هواپیماهای موجود در ناوگان هوایی کشور، به‌ویژه با توجه به شرایط تحریم، باید هرچه سریع‌تر از خط پرواز خارج شوند. در کنار فرسودگی ناوگان هوایی، تحریم‌ها دسترسی به قطعات و تجهیزات موردنیاز برای احیا و تعمیر هواپیماهای موجود در کشور را نیز از بین برده و تولیدات داخلی توانایی تامین تمامی قطعات موردنیاز ناوگان هوایی کشور را ندارند.

به گفته آرمان بیات، کارشناس صنعت هوانوردی، ۱۴۸ هواپیمای تجاری فعال در کشور تقریبا میانگین سنی بالای ۲۴ تا ۲۵ سال دارند. اگر ۱۶ هواپیمای برجامی شرکت ایران ایر را لحاظ نکنیم، باقی هواپیماهای کشور میانگین سنی ۲۷ تا ۲۸ سال دارند. این موضوع به این معناست که به نقطه فرسودگی (Aging) نزدیک می‌شویم. فرسودگی دوره پایانی عمر عملیاتی هواپیماها به‌شمار می‌رود. این سن بیانگر این است که یک‌سوم پایانی عمر عملیاتی مفید ناوگان فرا رسیده و هزینه‌های نگهداری، مهندسی و تعمیرات بالایی در انتظار شرکت‌هاست، زیرا چک‌های دوره‌ای در این دوره کوتاه‌تر و بیشتر شده و ضریب اقدامات نگهداری هواپیما بالاتر رفته و طبیعتا هزینه تمام‌شده عملیات پرواز را افزایش می‌دهد. بدتر از همه اینکه تا ۸،۷ سال آینده حدود ۷۰ درصد ناوگان فعلی را به‌طور قطع نخواهیم داشت. وی همچنین معتقد است که زمینگیری حدود ۵۰ درصد ناوگان هوایی کشور به چالش شرکت‌های هوایی بازمی‌گردد. پایه حمل‌ونقل هوایی براساس پیش‌بینی بازار، عرضه و تقاضا، برنامه‌ریزی و لجستیک است و این ۳ مورد باید به‌طور درست و مناسب مدیریت شوند. شرکت‌های هواپیمایی این ۳ مورد را رعایت نمی‌کنند و دچار روزمرگی شده‌اند و برنامه‌ریزی ندارند. این کارشناس صنعت هوانوردی یکی از راهکارهای بهسازی ناوگان هوایی را اصلاح مسیر و مقررات‌زدایی قوانین می‌داند تا پس از آن شرکت‌ها و سرمایه‌های جدید توسط بخش خصوصی آورده شود. در دولت جدید باید راه برای ورود شرکت‌های تازه‌نفس با سرمایه‌های جدید باز شود و باید مجوز شرکت‌های هواپیمایی به افراد توانمند و صاحب سرمایه داده شود. به‌طور مثال، اگر به ۱۰ هواپیما نیاز داشته باشیم و شرکت هواپیمایی فعلی نتواند ۱۰ هواپیما خریداری کند، باید دو شرکت هواپیمایی تازه‌نفس بیایند و هر کدام ۵ هواپیما تهیه کنند تا به این وسیله ظرفیت عرضه صندلی را افزایش دهیم. زمانی که عرضه صندلی افزایش یابد (در شرایط فعلی تقاضا نسبتا ثابت بوده) به نقطه تعادلی می‌رسیم و عرضه و تقاضا برابر می‌شود. در این صورت، سهم شرکت‌های هواپیمایی از بازار کاهش پیدا کرده و تنها شرکت‌هایی که اصول مشتری‌مداری، کیفیت و نرخ‌گذاری منصفانه را رعایت کنند، موفق می‌شوند. به اعتقاد وی در همان ابتدا نباید به شرکت‌های جدید تکلیف شود که فقط هواپیمایی با عمر زیر ۵ سال وارد کنند، بلکه به‌تدریج در طول یک برنامه بلندمدت باید شرکت‌ها برای افزایش کیفیت و پایین آوردن هزینه‌های عملیاتی به سمت خرید هواپیماهای جوان‌تر بروند. اگر ادعای بهسازی ناوگان هوایی را داریم؛ یعنی ناوگان را به‌آرامی توسعه و به‌تدریج سن آن را کاهش دهیم. وی درباره راهکار دوم بهسازی ناوگان هوایی گفت: دولت باید بستری ایجاد کند که شرکت‌های لیزینگ هواپیمایی داخلی شکل بگیرد. به‌عنوان مثال، نهادهای حاکمیتی یک شرکت بزرگ تاسیس کنند و این شرکت تعدادی هواپیما خریداری کرده و به صورت اجاره خشک (Lease Dry) به شرکت‌های هواپیمایی و با نرخ بهره مناسب اجاره دهند. در اجاره خشک فقط هواپیما واگذار می‌شود و شرکت‌های هواپیمایی اجاره‌کننده، تامین خلبان، تکنسین و راهبری را به عهده می‌گیرد. قاعده موفقیت ایرلاین‌های بزرگ در جهان در راستای توسعه ناوگان با روش اجاره خشک شکل گرفته است. به‌عنوان مثال، حدود ۷۰ درصد هواپیماهای ناوگان ایرلاین امارات یا ترکیش به همین صورت تامین می‌شود. به گفته وی هواپیما در بیزینس ایرلاین‌ها یک ابزار تولید ثروت بوده و ضرورتا نباید دارایی به‌شمار شود. بیات در ادامه گفت: راه سوم بهسازی ناوگان، جذب فاینانس خارجی است که امنیت سرمایه‌گذاری را می‌طلبد. اطمینان فاینانسور از سرمایه‌گذاری به این نحو است که ارزیابی ریسک انجام می‌شود. با شرایط فعلی، فاینانسور دوره بازگشت سرمایه خود را به جای ۲۰ به ۵ سال کاهش داده و سود دریافتی خود را نیز افزایش می‌دهد. باید کارهایی انجام شود که ریسک سرمایه‌گذار خارجی کاهش یابد و جذب شود؛ از ۳ جهت لازم است در این زمینه اقداماتی انجام شود. در گام ابتدایی اصلاح مقررات و عضویت ایران در کنوانسیون کیپ‌تاون بوده که این مسئله از اهمیت بالایی برخوردار است. مفاد این کنوانسیون درباره خرید وسایل نقلیه بزرگ مانند هواپیما و کشتی است. براساس آن، اگر یک شرکت هواپیمایی ایرانی به روش فاینانس و لیزینگ هواپیما خریداری کرد و به تعهدهای خود عمل نکرد، دولت ایران آن را تضمین و پول فاینانسور را پرداخت می‌کند. ما باید عضو این کنوانسیون شده و مقررات خود را اصلاح کنیم. همچنین سیاست‌های کلان اقتصادی کشور ثبات امنیت اقتصادی را تضمین کرده تا جذابیت سرمایه‌گذاری ایجاد شود. وی افزود: در گام بعدی باید شرکت‌های هواپیمایی ساختار خود را اصلاح کنند. در حال حاضر این شرکت‌ها شفافیت مالی لازم و ساختار مطلوب و اساسا مدل کسب‌وکار موثری ندارند. از همه مهم‌تر به علت مدیریت غلط در سال‌های گذشته زیان انباشته دارند. هیچ بانکی به این شرکت‌ها به علت ریسک بالای سرمایه‌گذاری تسهیلات نمی‌دهد. شرکت‌های هوایی برای نوسازی ناوگان درگیر هزاران مشکل هستند و نمی‌توانند سرمایه جدید جذب کنند و اساسا نسبت درآمد به هزینه آنها متناسب نیست. طبیعتا با این شرایط حتی نمی‌توانند در بورس هم وارد شوند، زیرا شفافیت مالی لازم را ندارند و بانک‌ها نیز به علت بدهکار بودن به آنها تسهیلات نمی‌دهند.

سخن پایانی

بیش از هر چیز، نبود طرحی جامع در حمل‌ونقل کشور به‌ویژه حمل‌ونقل هوایی را گوشزد می‌کنیم. برنامه‌ریزی و رشد بخش‌های گوناگون حمل‌ونقل کشور به صورت مجزا پیش می‌رود و در حمل‌ونقل هوایی یکی از مهم‌ترین عوارض فقدان این طرح، توسعه ناهمگون و بی‌مطالعه فرودگاه‌های کشور است. از دیگر مشکلات، توجه به بحث تعمیرات هواپیما در کشور به صورت گسترده بدون توجه به نوسازی ناوگان هوایی کشور و وضعیت آن در سال‌های آینده است. انتظار می‌رود طرح جامع حمل‌ونقل هوایی، هماهنگی لازم را بین توسعه فرودگاه‌های کشور، نوسازی ناوگان هوایی، توسعه تعمیرات اساسی هواپیما در داخل کشور و ارتقای ایمنی حمل‌ونقل هوایی کشور فراهم آورد.

نظرگاه

ترانزیت کالا و مشکلات آن در ایران



سیدمحمود نعیمی- کارشناس ارشد حقوق تجارت بین‌الملل: با وجود موقعیت مناسب جغرافیایی ایران، قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال-جنوب و سابقه کهن کشورمان در ترانزیت کالا و مسافر در چارچوب جاده ابریشم، هنوز ایران سهم ناچیزی از ترانزیت کالا و مسافر حتی در مقایسه با کشورهای منطقه را در اختیار دارد. مسئله دیگر اینکه ما درباره حمل‌ونقل و ترانزیت ایران اکثرا دچار خودشیفتگی هستیم. زمانی که ما برای حمل کالاهای داخلی خود در جاده‌ها و راه‌آهن دچار مشکلات فراوان هستیم، چرا ادعای ترانزیت با سهم بالا و تقاضای اخذ درصد بالا در تجارت جهانی داریم؟

دلایل بسیار زیادی درگیر مسئله ترانزیت است. از اهم دلایل می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- یکی از مهم‌ترین دلایل نبود مدیریت ثابت است. همان‌طور که می‌دانید تهیه بودجه و اجرای زیرساخت‌ها به‌ویژه در امور راه و جاده، کشتیرانی، فرودگاه و هواپیما و... بسیار زمان‌بر و پرهزینه است. از سویی، زمان وزارت یک وزیر نیز ثابت بوده و اگر هیچ عامل خارجی مانند استیضاح و عدم‌رأی نباشد، دقیقا ۴ سال است. یعنی تا یک وزیر و مدیران زیرمجموعه وی بخواهند یک طرح سنگین و زیربنایی را اجرا کنند، زنگ به صدا درآمده و باید تصمیم‌گیری را به دیگری واگذار کنند. هر دولتی هم که عوض شود، به‌دنبال خود وزرا و معاونین و... همگی عوض می‌شوند. تا به حال خیلی کم پیش آمده که یک مدیر، دنباله‌رو و اجراکننده تصمیمات مدیر قبلی باشد و حتی او را تایید کند. مسئله‌ای که حتی خارجی‌ها به مزاح می‌گویند اگر دفعه بعد که آمدیم و شما را دیدیم، حتما سرمایه‌گذاری می‌کنیم! نتیجتا یک وزیر یا مدیر، عملا خودش را درگیر پروژه‌های سنگین و زمان‌بر نمی‌کند، زیرا اگر تمام محاسبات او دقیق و درست باشد، بازهم افتخار آن پروژه نصیب زمان مدیریت او نخواهد شد!

۲- مسئله مهم دیگر زیرساخت‌هاست. به‌عنوان مثال، در راه‌آهن که می‌تواند نقش بسیار مهمی در ترانزیت داشته باشد، عدم‌اتمام طرح‌های گذشته و نرساندن خط آهن به مرز بسیار تأمل‌برانگیز است. یعنی چندصد کیلومتر راه‌آهن کشیده شده، اما به مرز بعدی یا عملا مقصد موردنظر نرسیده است! عدم اتصال شبکه ریلی به برخی نقاط مرزی مثل بوشهر، بندر چابهار و... بسیار تاسف‌انگیز بوده و این مرزها هم باید مانند سرخس و بندرعباس به شبکه ریلی کشور متصل شوند تا بتوان حرف از ترانزیت و نقش ایران در حمل‌ونقل منطقه زد. ۳- نبود تعامل لازم با کشورهای همجوار سومین عامل است. با این وجود در حالی که زیربناهای حمل‌ونقل لازم برای تکمیل کریدورهای شمالی-جنوبی و شرق-غرب در ایران به سرعت در حال احداث است اما به‌دلیل نبود تعامل لازم با کشورهای همجوار، هنوز از این امکانات به نحو مطلوبی استفاده نشده است.

راهکارهایی برای حل مشکلات حمل‌ونقل



سیدعلی حسینی، عضو کمیسیون لجستیک اتاق بازرگانی: با توجه به اینکه عمده‌ترین جابه‌جایی در کشور ما از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای است، بیشترین مشکلات حمل‌ونقل هم مربوط به این بخش است. مهم‌ترین تصمیم در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای انتقال محور کار از راننده-مالکی به شرکت-مالکی است. مشکل دیگری که حمل‌ونقل کشور ما را نسبت به کشورهای دیگر عقب رانده، نبود یک فرآیند لجستیک یکپارچه در کشور است. در ایران دو برابر نرم جهانی کامیون داریم اما پیمایش کامیون‌های ما با بار در طول سال حدود ۶۰ هزار کیلومتر است در حالی که متوسط جهانی آن ۲ برابر و ۱۲۰ هزار کیلومتر در سال است. در کشورهای توسعه‌یافته این عدد حتی به ۲۳۰ هزار کیلومتر در سال می‌رسد. ما هم در حمل‌ونقل بین‌المللی هم در حمل‌ونقل داخلی به علت فرسودگی ناوگان یا موضوع راننده-مالکی عملکرد بهینه‌ای نداریم. با اینکه ۲ برابر کشورهای دیگر کامیون داریم اما می‌بینید در انتقال بار از بنادر اصلی به مناطق گوناگون کشور مشکل داریم و برای حمل کالای اساسی، سازمان راهداری با پرداخت مشوق کامیون‌ها را ترغیب به انتقال بار می‌کند. این مشکلات نشان می‌دهد حمل‌ونقل ما ضربه‌پذیر شده است. مشکل دیگر بخش حمل‌ونقل که بر کاهش ترانزیت کالا هم تأثیر گذاشته این است که متولیان بخش حمل‌ونقل سازمان‌های گوناگون هستند و متولی واحدی در این بخش نداریم. برای تاسیس یک شرکت لجستیکی باید از چندین سازمان و وزارتخانه مجوز دریافت کنید. یکپارچگی صدور مجوز موجب تسهیل در راه‌اندازی شرکت‌های لجستیکی می‌شود. با این همه، مشکلات مربوط به نوسازی ناوگان فقط مربوط به بخش جاده‌ای نیست. در دنیا نوسازی ناوگان براساس کمک‌های صندوق‌های بین‌المللی، سازمان‌های جهانی و تشکل‌های مربوطه است. نوسازی ناوگان تسهیلات بالایی نیاز دارد که کشورها به‌تنهایی از عهده آنها برنمی‌آیند. پیشنهاد این است که با فعال شدن صندوق نوسازی حمل‌ونقل، از مزایای آن برای پرداخت تسهیلات ریالی استفاده شود. باید تاکید کنیم کل بخش حمل‌ونقل به‌خاطر تحریم‌ها، مشکلات زیادی دارد.

گزارش خبری

مدیر توسعه بازرگانی جهادکشاورزی یزد اعلام کرد

بیش از ۵۵ هزار تن برنج نیاز سالانه یزد



مدیر توسعه بازرگانی سازمان جهادکشاورزی استان یزد با بیان اینکه سالانه بالغ بر ۵۵ هزار تن برنج موردنیاز استان است، اظهار کرد: برای تنظیم بازار برخی کالاهای اساسی و موردنیاز مردم مانند برنج، شکر، گوشت قرمز و سفید، اقلام مذکور به‌طورمرتب و مانند قبل در سطح استان توزیع می‌شود.

به گزارش خبرنگار صمت از یزد، نعمت‌الله جعفری، مدیر توسعه بازرگانی سازمان جهاد کشاورزی استان گفت: متوسط مصرف سرانه برنج برای هر نفر در استان در سال ۴۵ کیلوگرم است که سالانه بالغ بر ۵۵ هزار تن برنج موردنیاز استان است.

همچنین سرانه مصرف شکر سالانه ۲۹کیلوگرم و نیاز سالانه آن بالغ بر ۳۷هزار تن، سرانه مصرف گوشت‌قرمز ۱۰کیلوگرم و نیاز استان بالغ بر ۱۳هزار تن و سرانه مصرف مرغ ۳۰ کیلوگرم و نیاز استان بالغ بر ۴۰هزار تن است.

وی اعلام کرد: استان یزد مرغ و دام سنگین مازاد بر نیاز داشته که به استان‌های همجوار ارسال می‌شود و باتوجه به نیاز استان به دام سبک و تامین آن از استان‌های دام‌خیز کشور در حال حاضر موجودی دام سبک استان قابل‌قبول بوده و تامین آن به‌خوبی در حال انجام است.

جعفری خاطرنشان کرد: تنها برای تنظیم بازار برخی کالاهای اساسی موردنیاز مردم برخی اقلام شامل برنج، شکر، گوشت منجمد قرمز و مرغ به استان اختصاص می‌یابد که در سطح استان و با همکاری مباشران توزیع عمده و خرده و با قیمت‌های مصوب کشوری و تنظیم بازار استان توزیع و در اختیار هم‌استانی‌های عزیز قرار می‌گیرد.

این مقام مسئول یادآور شد: در حال حاضر انواع برنج شرکت بازرگانی دولتی ایران (GTC) شامل برنج تایلندی با نرخ هر کیلو ۱۲۵۰۰تومان، برنج هندی هر کیلو ۱۸۵۰۰تومان، برنج پاکستانی هر کیلو ۲۰۵۰۰تومان و به‌میزان ۱۵۰۰ تن در سطح استان توزیع شده و در دسترس عموم مردم قرار دارد.

وی در پایان اظهار کرد: همچنین بالغ بر ۵۰۰تن شکر تنظیم بازار در بسته‌های ۹۰۰گرمی و با نرخ ۱۹۴۵۰ تومان در حال توزیع است. در راستای تنظیم بازار گوشت و مرغ نیز آمادگی توزیع مرغ منجمد با نرخ ۴۸۰۰۰ تومان و گوشت منجمد با نرخ ۱۱۰۰۰۰ تومان فراهم است.

خبر

پروژه توسعه خوشه صنعتی شوینده و بهداشتی در البرز کلید خورد



مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی البرز گفت: استان البرز ظرفیت‌های فراوانی در زمینه محصولات آرایشی و بهداشتی دارد، به‌همین علت برنامه عملیاتی سال اول خوشه شوینده و بهداشتی در استان البرز به‌تصویب رسید و وارد مرحله عملیاتی شد.

به گزارش صمت از البرز، وی بیان کرد: براساس مطالعات انجام‌شده توسط مشاور ذی‌صلاح، تعداد ۱۱ مورد اولویت خوشه صنعتی شناسایی و امکان توسعه ۲ خوشه صنعتی پس از تایید سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در دستور کار این شرکت قرار گرفته است.

حمیدرضا عقاب‌نشین ضمن اعلام خبر پیاده‌سازی برنامه عملیاتی سال اول خوشه شوینده و بهداشتی استان البرز عنوان کرد: دلایل ایجاد خوشه صنعتی شوینده و بهداشتی در البرز به‌علت سهم بالای تعداد واحدهای تولیدی قابل‌توجه در استان، نقش موثر آنها در اشتغالزایی و تامین نیازهای مشتریان در سطح استان و ملی و همچنین کمک به توانمندی صادراتی واحدهای شوینده و بهداشتی و وجود برندهای ملی و بین‌المللی در این عرصه است.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی البرز اضافه کرد: ایجاد خوشه‌های صنعتی باعث همفکری و همکاری واحدهای تولیدی و کاهش هزینه‌های تولید می‌شود، همچنین شبکه و مرکز خدمات کسب وکار تخصصی به‌وجود می‌آورد و فرآیند توسعه آن صنعت را شتاب می‌دهد.

عقاب‌نشین ادامه داد: ۲ خوشه صنعتی خاتمه‌یافته در استان البرز در زمینه‌های پوشاک و پلاستیک فعالیت دارند که برگزاری یک تور بزرگ صنعتی ویژه ذی‌نفعان خوشه خاتمه‌یافته پوشاک با همکاری اتحادیه پوشاک و با حمایت شرکت شهرک‌های صنعتی البرز از واحدهای شاخص صنعت پوشاک استان همدان طی امسال در برنامه‌های ما قرار دارد.

بنا به‌گفته این مقام مسئول «شرکت شهرک‌های صنعتی استان البرز» از خوشه‌های صنعتی استان در راستای کمک به بازاریابی در کشورهای دیگر باتوجه به ظرفیت آنها، تخصصی کردن فعالیت‌شان با برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی با بهره‌گیری از اساتید مجرب حمایت می‌کند.

گفتنی است، خوشه صنعتی به مجموعه‌ای فعال در یک گرایش از کسب‌وکار گفته می‌شود که در یک منطقه جغرافیایی متمرکز شده و امکان همکاری در تکمیل فعالیت‌های یکدیگر را داشته و از چالش‌ها و فرصت‌های مشترک برخوردار باشند.

صف دلالان پشت مرز شالیزارهای مازندران

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir



کشاورزان برنجکار مازندرانی برخلاف گذشته، طی چند سال اخیر محصول‌شان را یک‌جا یا دومرحله‌ای به‌فروش نمی‌گذارند و بسته به نیازشان طی چند مرحله عرضه می‌کنند

برنج مازندران در آستانه خوشه‌گیری شالی و ورود محصول جدید به بازار در حالی با حساسیت بالا بودن نرخ در جامعه مواجه است که به‌اعتقاد کارشناسان و تولیدکنندگان نرخ موجود در مقایسه تاریخی با نرخ سایر مواد غذایی از جمله برنج خارجی و گوشت‌قرمز نه‌تنها بالا و غیرمنطقی نیست بلکه ارزنده محسوب می‌شود.

به‌گزارش ایرنا، تیر پارسال برنج جدید مازندران بین ۲۹ تا ۳۳هزار تومان کشف نرخ شده بود. این مبلغ براساس هزینه‌های تولید و در نظر گرفتن سود منطقی برای کشاورز کشف و اعمال شد، اما وقوع چند تحول خارج از اراده کشاورزان از جمله حذف اختصاص ارز نیمایی برای واردات برنج خارجی، سبب افزایش نرخ این نوع برنج و بالا بردن نرخ برنج کیفی داخلی در بازار خرده‌فروشی و سپس عمده فروشی‌ها و در نهایت توسط کشاورزان شد، البته افزایش نرخ نهاده‌های کشاورزی در همین بازه زمانی را هم نباید نادیده گرفت، چون سبب تحریک کشاورزان شد تا وارد زنجیره افزایش نرخ شوند و بتوانند از منافع خودشان دفاع کنند.

به‌اعتقاد کارشناسان بازار برنج، افزایش قیمتی که مرداد پارسال برای برنج کیفی داخلی اعمال شد، برای کشاورزان آورده‌ای نداشت، چون آنها دست‌کم ۲۰ تا ۲۵ درصد محصول‌شان را با همان نرخ کشف‌شده ۲۹ تا ۳۳ هزار تومان فروخته بودند، اما با مشاهده اینکه حاشیه سود زیادی نصیب رزازان و دلالان شد، در مرحله بعدی محصول‌شان را با نرخ حدود ۴۵هزار تومان به‌فروش گذاشتند و از این طریق افزایش فواره‌ای نرخ برنج داخلی شکل گرفت و تا ۶ مرحله پیش رفت و در نهایت نرخ هر کیلوگرم برنج درجه یک طارم محلی و هاشمی را در بازار خرده فروشی طی خرداد جاری به‌حدود ۱۳۰هزار تومان رساند.

کشاورزان برنجکار مازندرانی خلاف گذشته، طی چند سال اخیر محصول‌شان را یک‌جا یا دومرحله‌ای به‌فروش نمی‌گذارند و بسته به نیازشان طی چند مرحله عرضه می‌کنند. آنها در گذشته به‌خاطر تاب‌آوری پایین مالی بیشتر محصول‌شان را پس از برداشت بلافاصله می‌فروختند تا بتوانند هزینه‌های زندگی و کشت‌وکارشان را تامین کنند و بخش اندکی را هم برای عرضه در روزهای پایانی سال یا اواخر زمستان باقی می‌گذاشتند.

همین وضعیت سبب شده بود تا در عمل بازار برنج داخلی در دست دلالان قرار گیرد و آنها هرساله دسترنج کشاورزان را با نرخ پایین در فصل برداشت می‌خریدند و از اواخر پاییز تا پایان بهار سال بعد با افزایش تدریجی و مرحله ای، هر کیلو برنج را تا چند برابر نرخ خرید وارد بازار می‌کردند، در واقع در آن سال‌ها نه‌تنها کشاورزان برنجکار، بلکه مصرف‌کنندگان هم قربانی سودجویی دلالان می‌شدند و در نهایت این ۲ گروه زبان انتقاد از دولت باز کرده و دست استمداد برای پایان دادن به این وضعیت دراز می‌کردند؛ وضعیتی که طی دهه ۸۰ تا اواسط دهه ۹۰ ادامه داشت و گویی پایانی برای آن متصور نبود.

دست دلالان از سال ۹۴ با اتخاذ برخی سیاست‌ها از سوی دولت و افزایش آگاهی کشاورزان به یمن فناوری ارتباطاتی و قرار گرفتن فرزندان تحصیلکرده در کنارشان به‌تدریج از بازار برنج کوتاه شد و حتی سال گذشته که نرخ برنج طی چند مرحله تا ۴ برابر افزایش یافت، باز هم دلالان تنها برنده این وضعیت نبودند بلکه کشاورزان نیز با عرضه چندمرحله‌ای محصول‌شان بخشی از سود ناشی از این افزایش نرخ را به‌جیب زدند.

جنگ روانی برای تقابل تولیدکننده و مصرف‌کننده

تجربه سال گذشته بازار برنج داخلی نشان داد که دیگر دلالان حرف آخر را در این بازار نمی‌زنند و اگر خلأ یا تحول غیرمنتظره‌ای رخ دهد، کشاورزان قادر هستند منافع خودشان را مدیریت کنند و اجازه ندهند تمامی حاشیه سود، نصیب دلالان و رزازان شود. به‌اعتقاد کارشناسان اقتصادی، همین تجربه سبب شد تا امسال دلالان در کنار منفعت‌بران از واردات برنج خارجی زودتر از موعد جنگ روانی با هدف ایجاد حاشیه سود بیشتر برای خودشان در بازار این محصول راهبردی را آغاز کنند؛ جنگی که این بار قرار است تولیدکنندگان را مقابل مصرف‌کنندگان قرار دهد.

قرار دادن مصرف‌کننده در برابر تولیدکننده در بازار برنج تاکنون سابقه نداشت. همواره جنگ در این بازار میان دلالان با تولیدکنندگان بود که در نهایت به بازنده شدن تولیدکنندگان می‌انجامید و مصرف‌کنندگان هم طرف کشاورز را به‌عنوان گروه شکست‌خورده مظلوم می‌گرفتند. این‌بار اما در ظاهر تقابل میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در حالی که هنوز برنج جدید وارد بازار نشده، آغاز شده است و نشانه آن هم حساسیت بیش از حدی است که در جامعه نسبت به نرخ احتمالی برنج جدید داخلی شکل گرفته است.

این‌گونه حساسیت نشان دادن نسبت به نرخ احتمالی برنج داخلی بدون توجه به تحولاتی که در بازار تمامی محصولات و موادغذایی حتی در سطح جهانی رخ داده است، به‌نظر مشکوک می‌رسد، چرا که برخلاف حساسیت موجود، نرخ برنج داخلی در مقایسه با سایر محصولات، کالاها و مواد غذایی نه‌تنها بالا نیست، بلکه در بدبینانه‌ترین حالت همتراز است و حتی با یک حساب سرانگشتی و مقایسه تاریخی می‌توان نتیجه گرفت که این نرخ حتی پایین‌تر از روند منطقی است. به‌عنوان مثال می‌توان نرخ برنج داخلی را با انواع خارجی آن یا با نرخ هر کیلوگرم گوشت قرمز مقایسه کرد. برنج داخلی همواره ۳ تا ۳/۵ برابر برنج خارجی نرخ می‌خورد.

در حال حاضر هر کیلوگرم برنج خارجی بین ۳۵ تا ۴۰ هزار تومان است. اگر نرخ برنج داخلی را هر کیلوگرم ۱۲۰هزارتومان در نظر بگیریم، متوجه می‌شویم که نه‌تنها گران نیست بلکه حرکت افزایشی آهسته‌تری از برنج خارجی داشته است.

گوشت بره یکی دیگر از معیارهای مناسب سنجش نرخ برنج داخلی است. اصولا خانواده‌های مازندرانی از این معیار برای سنجش استفاده می‌کنند، چون دارای تاریخچه حرکت همتراز است. نرخ هر کیلوگرم گوشت بره همواره فاصله ۳۰درصدی با برنج کیفی مازندران داشت. براساس اطلاعات شاخص نرخ مصرف‌کننده، نرخ هر کیلوگرم گوشت بره از ۳۶هزار تومان در اسفند سال ۱۳۹۶ اکنون به‌حدود ۲۰۰هزار تومان رسیده است. اگر نرخ هر کیلوگرم برنج درجه یک طارم مازندران را هم‌اکنون ۱۲۰هزار تومان در نظر بگیریم، فاصله این ۲ ماده غذایی ۴۰ درصد می‌شود که نشانگر عقب‌ماندگی ۱۰درصدی برنج از گوشت بره است.

انصاف و انتظار

همان‌گونه که بالاتر گفته شد، قیمتی که در حال حاضر برای هر کیلوگرم برنج درجه یک کیفی داخلی در بازار وجود دارد، متاثر از تصمیم کشاورزان نیست، بلکه این دلالان و خریداران عمده هستند که از آخرین روزهای باقیمانده تا رسیدن محصول جدید به بازار در حال سوءاستفاده هستند. اگر بخواهیم آخرین نرخ برنجی را که کشاورز عرضه کرد، در نظر بگیریم، هر کیلوگرم حدود ۷۰هزارتومان را باید در نظر داشته باشیم، چون آخرین محموله از برنج باقیمانده نزد کشاورز با همین نرخ وارد بازار شد و افزایشی را که از این نرخ به بالا اعمال شده باید حاشیه سود دلالان و خریداران عمده به‌حساب آورد.

کشاورزان مازندران هنگام کشف نرخ محصول در آغاز فصل برداشت به چند نکته توجه می‌کنند تا انصاف را نسبت به مصرف‌کننده رعایت کرده باشند. هزینه‌های تولید یکی از این نکات است. علاوه بر این به آخرین نرخ محصول کشت قبل هم نگاه می‌کند،اما منظورش از آخرین نرخ، نرخ کنونی بازار نیست، بلکه نرخی است که خودش در آخرین مرحله محصولش را فروخته بود. در نتیجه می‌توان انتظار داشت برنجکار مازندرانی امسال در اواخر تیر نرخ حدود ۸۰ هزار تومانی را مبنا کشف نرخ قرار دهد. نکته دیگری که موردتوجه آنها است، اعمال افزایش منطقی برای کم کردن اثر تورم بر کشت و کار و زندگی‌شان است.

اگر این عوامل را مدنظر قرار دهیم، در صورت جلوگیری از مداخله دلالان می‌توان انتظار داشت برنج کیفی مازندران امسال در نهایت حتی به نرخ کنونی بازار هم نرسد و پایین‌تر از این نرخ عرضه شود، اما حساسیت‌هایی که توسط دلالان در جامعه برای ایجاد تقابل میان مصرف‌کننده و تولیدکننده ایجاد شده، نشان می‌دهد که آنها به‌دنبال به‌هم زدن تعادل بازار به‌نفع خودشان هستند و هدف‌شان هم رساندن وضعیت به‌جایی است که کشاورز همانند دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰ مجبور شود محصولش را بدون رعایت مبانی گفته‌شده پایین تر از نرخ منطقی وارد بازار کند تا آنها بتوانند با بزخی کردن برنج درجه یک و خالی کردن دست کشاورز، آن را به‌نرخ دلخواه به‌فروش برسانند.

> در صورت جلوگیری از مداخله دلالان می‌توان انتظار داشت برنج کیفی مازندران امسال در نهایت حتی به نرخ کنونی بازار هم نرسد و پایین‌تر از این نرخ عرضه شود

سرپرست شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد:

حمایت از ۵۰۰ واحد صنعتی یزد برای حضور در نمایشگاه‌های داخلی و خارجی



سرپرست شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد گفت: در سال ۱۴۰۰، ۱۹۴ واحد صنعتی استان در ۳۳ نمایشگاه داخلی ملی و استانی حضور پیدا کردند که از این میان ۱۳۲ واحد صنعتی در قالب بازدید و ۶۲ واحد صنعتی به‌عنوان اخذ غرفه و شرکت کننده در نمایشگاه‌ها موردحمایت قرار گرفته‌اند. به‌گزارش روابط عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد، محمد دهقان، سرپرست شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد بااشاره به اقدامات این شرکت در راستای توسعه بازار داخل و صادرات محصولات تولیدی واحدهای صنعتی کوچک و متوسط استان، اظهار کرد: شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد سالانه در چارچوب وظایف توسعه‌ای خود برنامه‌هایی را در زمینه‌های مختلف برای توسعه بازار و صادرات محصولات واحدهای صنعتی کوچک و متوسط تدوین و اجرا می‌کند. وی تصریح کرد: در سال ۱۴۰۰ در حوزه حمایت از واحدهای صنعتی در زمینه بازدید و شرکت در نمایشگاه‌های خارجی، ۲۸۴ واحد صنعتی استان یزد با حمایت شرکت شهرک‌های صنعتی در نمایشگاه‌های خارجی حضور داشته‌اند که از این تعداد، مدیران و اعضای ۲۷۷ واحد صنعتی در قالب بازدید و ۷ واحد صنعتی در قالب اخذ غرفه و شرکت کننده در نمایشگاه‌های خارجی موردحمایت قرار گرفته‌اند. دهقان ادامه داد: در سال ۱۴۰۰، زمینه حضور در ۱۸ نمایشگاه خارجی و مطرح دنیا در کشورهای چین، ارمنستان، امارات، ترکیه و عراق در حوزه‌های صنعت ساختمان، صنایع‌غذایی، بسته‌بندی، فناوری اطلاعات، پلاستیک، زیورآلات، نساجی و مبلمان با حمایت مالی بیش از ۶۷ درصدی کل مبلغ، به ارزش ریالی ۳۴ میلیارد و ۶۴۰ میلیون ریال فراهم شد. سرپرست شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد خاطرنشان کرد: حضور واحدهای صنعتی استان یزد در نمایشگاه‌های خارجی به ۶۱ مورد عقد قرارداد، ۵۷ مورد تفاهمنامه و ۵۲۰ مورد فعالیت‌های بازاریابی ختم شده است که می‌تواند در توسعه بازار و صادرات محصولات صنایع کوچک و متوسط قابل‌توجه و بااهمیت باشد. وی بااشاره به حمایت‌های شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد برای حضور واحدهای صنعتی در نمایشگاه‌های داخلی بیان کرد: در سال ۱۴۰۰، ۱۹۴ واحد صنعتی استان در ۳۳ نمایشگاه داخلی (ملی و استانی) نیز حضور پیدا کردند که از این میان ۱۳۲ واحد صنعتی در قالب بازدید و ۶۲ واحد صنعتی به‌عنوان اخذ غرفه و شرکت‌کننده در نمایشگاه‌ها موردحمایت قرار گرفته‌اند که مهم‌ترین این نمایشگاه‌ها در حوزه صنایع‌غذایی، متالورژی، برق، صنعت، نساجی، کشاورزی، صنایع‌تبدیلی، فولاد و صنایع‌دستی بوده است.

دهقان با بیان اینکه ارزش ریالی حمایت مالی شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد در این زمینه بیش از ۱۳ میلیارد ریال بوده است، گفت: حضور در این نمایشگاه‌ها برای صنایع یزد، ۱۳۷ مورد عقد قرارداد، ۱۱۹ مورد تفاهمنامه و ۵۸۷ مورد فعالیت‌های بازاریابی فراهم آورده است. وی بااشاره به دیگر اقدامات انجام‌شده برای توسعه صادرات محصولات تولیدی استان یزد اذعان کرد: حمایت از تشکیل کنسرسیوم‌های تخصصی صادرات از جمله کنسرسیوم صادراتی ایجادشده در زمینه سنگ، نساجی و فرآورده‌های کنجدی، حمایت از تشکیل و توسعه برنامه‌های شرکت‌های مدیریت صادرات، برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی به‌منظور فراهم کردن دانش صادرات در پایه‌های مختلف نیز از اقداماتی است که در حوزه توسعه صادرات استان انجام گرفته است.

مدیریت مصرف آب در استان یزد امری ضروری است



سرپرست شرکت آبفا استان یزد با اشاره به فرارسیدن هفته صرفه‌جویی در مصرف آب گفت: مدیریت مصرف آب در استان یزد، تنها مختص به فصل تابستان نیست بلکه در طول سال می‌بایست رعایت گردد.

به گزارش دفتر روابط عمومی و آموزش همگانی شرکت آب و فاضلاب استان یزد، جلال علمدار گفت: نام‌گذاری یکم تا هفتم تیرماه به عنوان هفته صرفه‌جویی در مصرف آب به دلیل فرارسیدن فصل گرم سال می‌باشد و با توجه به استفاده از کولرهای آبی و افزایش میزان مصرف آب در این فصل، مدیریت مصرف از اهمیت بیشتری برخوردار است.

علمدار اظهار داشت: با توجه به کویری بودن استان یزد همچنین کاهش نزولات آسمانی تامین آب در استان را با مشکل مواجه کرده است ودر حال حاضر ۳۳۰ روستای استان با تانکر آبرسانی سیار آبرسانی می‌گردد. لذا مدیریت مصرف آب می‌تواند تاحد زیادی مشکلات تامین آب شرب را برطرف نماید.

وی در ادامه به چندین راهکار ساده صرفه‌جویی در مصرف آب اشاره نمود و افزود: با نصب سایبان بر روی کولر آبی ضمن برخورداری از هوای خنک‌تر، ۱۰ الی ۲۰ درصد در مصرف آب صرفه‌جویی می‌شود و با استفاده از شیرهای اهرمی می‌توانیم تا ۲۵ درصد از میزان مصرف آب بکاهیم.

سرپرست شرکت آبفا در پایان از شهروندان یزدی به دلیل مصرف صحیح آب تشکر نمود و از آنها خواست تا با دقت بیشتر در مصرف آب شرب این شرکت را در راستای تامین آن یاری نمایند.

خطوط تولید فرسوده چالش مستمر صنایع معدنی

نوسازی، الزام توسعه صنعتی

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

در طول دهه‌های اخیر و همزمان با توسعه صنعتی در کشور به‌دلیل تداوم تحریم‌های بین‌المللی شاهد بی‌توجهی به بازسازی و نوسازی صنایع بوده‌ایم. در واقع گویا نوسازی خطوط تولید جزو اولویت‌های سرمایه‌گذاری صنعتی در کشور نیست و همین موضوع نیز به استهلاک و فرسودگی خطوط تولید در کشور منجر شده است. با این وجود، بازسازی و نوسازی بنگاه‌های اقتصادی و توسعه سرمایه‌گذاری برای ورود تجهیزات نوین تاثیری بسزا در تولید کالاها و خدمات باکیفیت و همچنین قابل رقابت از منظر کیفیت و قیمت تمام‌شده با کالاهای مشابه خارجی دارد. بنابراین بازسازی و نوسازی صنایع توسعه سرمایه‌گذاری در این بخش ضروری است. با این وجود باید خاطرنشان کرد که ورود خطوط تولید به‌روز یا فناوری‌های نوین و همچنین نوسازی صنایع به برنامه‌ای فراگیر نیاز دارد. اما نه‌تنها برنامه مدونی برای توسعه و نوسازی خطوط تولید در کشور وجود ندارد، بلکه دولت هر روز مانعی جدید در مسیر فعالیت صنایع و حتی ارتقای خطوط تولید ایجاد می‌کند. کما اینکه در سال جاری و برخلاف ماده ۱۱۹ قانون امور گمرکی، در بودجه سال جاری معافیت پرداخت حقوق ورودی ماشین‌آلات و تجهیزات تولید لغو شده و همین موضوع نیز هزینه واردات و نوسازی تجهیزات و خطوط تولید را تشدید و به تعمیق فرسودگی منجر می‌شود.



عکس: صمت

نوسازی خطوط تولید جزو اولویت‌های سرمایه‌گذاری صنعتی در کشور نیست و همین موضوع به استهلاک و فرسودگی خطوط تولید در کشور منجر شده است

موانع داخلی و خارجی نوسازی



حسن حسینقلی، فعال بخش معدن در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: بخشی از خطوط تولید صنایع گوناگون از جمله در بخش صنایع معدنی به‌روز نیستند. بسیاری از واحدهای تولیدی در سال‌های گذشته احداث شده و اکنون نیاز به بازسازی یا نوسازی دارند. تعدادی از صنایع نیز با واردات خطوط دست دوم تولید، آغاز به کار کرده‌اند. این خطوط تولید پس از چند سال نیاز به بازسازی یا نوسازی دارند. وی افزود: علاوه بر این، تولید برخی محصولات پیشرفته و مطابق با تکنولوژی‌های نوین نیز در کشور ممکن نیست، چراکه تجهیزات و فناوری نوین برای تولید این محصولات در کشور وجود ندارد.

حسینقلی گفت: در واقع باید این حقیقت را پذیرفت که بخشی از خطوط تولید صنعتی در کشور ما فرسوده است اما مسیر بازسازی، نوسازی یا حتی بهبود این خطوط تولید در کشور میسر نیست. این فعال بخش معدن افزود: موانع داخلی و خارجی متعددی در مسیر تولید و فعالیت صنایع قرار دارد. این موانع سد راه تولید هستند و بدین ترتیب سودآوری صنایع را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهند. درنتیجه تولیدکنندگان و فعالان صنعتی امکان یا توان مالی برای رودررویی با این شرایط را نخواهند داشت. یعنی تولیدکنندگان با توجه به چالش‌هایی که در مسیر فعالیت آنها وجود دارد، توان سرمایه‌گذاری برای واردات خطوط تولید جدید یا نوسازی قطعات و تجهیزات خود را ندارند.

▣ افزایش هزینه تمام‌شده

این فعال معدنی افزود: استفاده از خطوط قدیمی تولید و تجهیزات فرسوده به منزله افزایش هزینه تمام‌شده تولید است. یعنی از یک‌سو بهره‌وری در فرآیند تولید کاهش می‌یابد و از سوی دیگر، محصولات تولیدشده در کشور با توجه به قیمت تمام‌شده، امکان رقابت در بازار جهانی را نخواهند داشت.

وی با تاکید بر تداوم تحریم ایران در سطح بین‌المللی گفت: با توجه به محدودیت‌های ناشی از تحریم ایران از سوی جوامع بین‌المللی، تولیدکنندگان ناچارند محصولات خود را با قیمت پایین‌تری در بازار جهانی به فروش برسانند تا مشتریان به خرید این محصولات تمایل داشته باشند؛ بنابراین باید اذعان کرد که بی‌توجهی به خطوط قدیمی تولید و چالش‌های ناشی از آن، فشار مضاعفی را به تولید و تولیدکننده وارد می‌کند. به‌علاوه آنکه در شرایط تحریمی واردات تجهیزات و خطوط تولید دشوار می‌شود.

حسینقلی در ادامه با اشاره به سیاست‌های نادرست دولت افزود: با وجود تمام مشکلاتی که از آنها یادشده، دولتمردان و سیاست‌گذاران نه‌تنها هیچ اهتمامی برای اصلاح شرایط ندارند، بلکه با وضع قوانین و مقررات جدید، هر روز مسیر فعالان صنعتی را دشوارتر از قبل می‌کنند. در نتیجه چنین شرایطی تولیدکنندگان از توان مالی کافی برای اصلاح خطوط تولید یا نوسازی آنها برخوردار نیستند.

وی افزود: استفاده از خطوط تولید فرسوده به رشد مصرف انرژی در کشور منتهی می‌شود. این در حالی است که مصرف انرژی به چالشی فراگیر در کشور بدل شده؛ بنابراین اگر مسیر واردات تجهیزات نوین تسهیل شود، می‌توان گامی مثبت برای کاهش مصرف انرژی هم برداشت.

حسینقلی با اشاره به سیاست‌گذاری‌های غیرکارشناسی دولت گفت: بسیاری از کشورها با هدف حمایت از تولید، قوانین و مقرراتی را مصوب و اجرایی می‌کنند که لغو معافیت حقوق ورودی ماشین‌آلات، یکی از همین مصوبات است. براساس ماده ۱۱۹ قانون امور گمرکی، واردات ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی، صنعتی، معدنی و کشاورزی که نمونه و ظرفیت تولید داخلی آنها وجود ندارد، از پرداخت حقوق ورودی معاف بود. این معافیت در روند احداث خطوط تولید جدید و همچنین برای واحدهایی که به‌دنبال نوسازی یا توسعه خطوط تولید خود بودند، اجرایی می‌شد اما اکنون براساس قانون بودجه ۱۴۰۱، معافیت پرداخت حقوق ورودی ماشین‌آلات و تجهیزات تولید لغو شده است.

این فعال بخش معدن در پایان گفت: افزایش درآمدهای دولت یکی از دلایل اصلی اجرای سیاست یادشده است. این درحالی است که مصوبه یادشده چالش‌های جدی را برای صنعتگران به همراه دارد. در همین حال به تعمیق فرسودگی خطوط تولید و تجهیزات مصرفی صنایع نیز منتهی می‌شود. درواقع باید اقرار کرد که این دست تصمیمات و مصوبات غیرکارشناسی آسیب‌های غیرقابل جبرانی به روند توسعه و بازسازی صنایع کشور تحمیل خواهد کرد.

ورود خطوط تولید به‌روز و فناوری‌های نوین و همچنین نوسازی صنایع به برنامه‌ای فراگیر نیاز دارد، این در حالی است که نه‌تنها برنامه مدونی برای توسعه و نوسازی خطوط تولید در کشور وجود ندارد، بلکه دولت هر روز مانعی جدید در مسیر فعالیت صنایع و حتی ارتقای خطوط تولید ایجاد می‌کند

چالش همیشگی فرسودگی خط تولید



آنوش رحام، دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی ایران در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: نوسازی یا بازسازی ماشین‌آلات فرسوده خط تولید صنایع کشور با هدف کیفیت بخشی محصولات تولیدی، رقابت با بازارهای جهانی، کاهش ضایعات و هدررفت انرژی و بازار مطمئن فروش و کاهش بیکاری با حمایت‌های دولتی و مشارکت واحدها ضروری است.

خطوط تولید در صنایع مختلف معدنی و فلزی و فولادی از منظر کیفیت و انطباق با دانش و استانداردهای روز دنیا متفاوت هستند. برخی واحدهای صنعتی با خطوط تولید قدیمی فعالیت می‌کنند اما در همین حال، برخی صنایع از تجهیزات جدید برای تولید استفاده می‌کنند. با این وجود نمی‌توان منکر فرسودگی عمومی در روند تولید صنایع کشور شد. به بیان دیگر، سیاست سرمایه‌گذاری نوسازی بنگاه‌ها در کشور ما به اندازه کافی توسعه نیافته و با وجود اهمیت این سیاست، نوسازی و بازسازی بنگاه‌های اقتصادی به‌منظور رشد و ارتقای تولیدات داخلی چندان موفق نبوده است.

▣ تحریم، مانع نوسازی

این فعال صنعت فولاد افزود: تولیدکنندگان در سال‌های اخیر با تحریم و محدودیت در تعاملات بین‌المللی روبه‌رو بوده‌اند. در چنین شرایطی، از یک‌سو بخشی از خطوط تولید و تجهیزات مورداستفاده در صنایع کشور فرسوده شده‌اند و از سوی دیگر، بسیاری از شرکت‌های تامین‌کننده تجهیزات خطوط تولید، به‌دلیل تحریم‌ها، دیگر به طرف ایرانی، خدمات ارائه نمی‌دهند.

رحام گفت: تحریم، نبود امکانی برای برقراری ارتباط مستقیم با منابع تامین تجهیزات، بی‌توجهی به کارآیی ماشین‌آلات، کمبود قطعات یدکی، افزایش سرمایه در گردش تعمیرات و تامین قطعات یدکی، تمرکز تولیدکنندگان به دریافت سودهای مقطعی بالا و همچنین سومدیریت‌ها، روند فرسودگی را در عملکرد صنایع گوناگون کشور تقویت کرده است.

دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی گفت: همزمان هزینه واردات خطوط تولید، قطعات و تجهیزات موردنیاز تولید نیز در سال‌های اخیر افزایش یافته است. کما اینکه در حال حاضر و براساس قانون بودجه ۱۴۰۱، معافیت پرداخت حقوق ورودی ماشین‌آلات و تجهیزات تولید لغو شده است. بدون تردید این مصوبه مسیر سخت واردات خطوط تولید را دشوارتر از قبل می‌کند. به بیان دیگر، هزینه واردات را به‌شدت افزایش می‌دهد.

این فعال صنعت فولاد گفت: مصوبه یادشده در شرایطی مانع نوسازی خطوط تولید صنایع می‌شود که سال‌ها تحریم و محدودیت در تعاملات بین‌المللی، ورود این تجهیزات را به خودی خود با چالش‌های جدی روبه‌رو کرده است. درواقع انتظار می‌رفت دولت ضمن تاکید بر ضرورت تامین تجهیزات موردنیاز صنعتگران، قوانینی را با هدف حمایت از صنایع داخلی وضع کند.

رحام در ادامه اظهار کرد: کاهش ارزش پول ملی، سود بالای تسهیلات بانکی و همچنین سایر چالش‌های پیش‌روی صنایع خود مانع نوسازی صنایع می‌شوند.

این فعال صنعت فولاد گفت: این شرایط در حالی بر تولیدکنندگان تحمیل می‌شود که اغلب کشورهای پیشرفته یا توسعه‌یافته با ارائه تسهیلات با بهره پایین، خرید تجهیزات تولید و راه‌اندازی صنایع را تسهیل می‌کنند و همزمان با ارائه معافیت‌های مالیاتی، خدمات ویژه‌ای را با هدف رونق تولید در اختیار صنایع قرار می‌دهند. با این وجود در کشور ما نه‌تنها هیچ‌کدام از مشوق‌های یادشده در اختیار تولیدکنندگان قرار نمی‌گیرد، بلکه هر روز شرایط کار برای صنعتگران دشوارتر از قبل می‌شود. در حال‌حاضر نیز معافیت حقوق ورودی تجهیزات و ماشین‌آلات که یکی از معدود حمایت‌های دولت برای راه‌اندازی کسب‌وکارهای جدید و شروع فعالیت تولیدی بود، حذف شده است.

این فعال صنعت فولاد در پاسخ به سوالی مبنی بر تاثیر استفاده از خطوط تولید بر بهره‌وری گفت: بدون تردید بهره‌مندی از خطوط قدیمی یا فرسوده در روند تولید منجر به افزایش هزینه تمام‌شده و همچنین کاهش بهره‌وری می‌شود؛ بدین‌ترتیب از رقابت‌پذیری صنایع در بازار داخلی و جهانی کاسته می‌شود. در همین حال باید خاطرنشان کرد تجهیزات و فناوری‌های نوین به کاهش و بهره‌وری مصرف انرژی منتهی می‌شود؛ بنابراین بهره‌مندی از تجهیزات نوین و خطوط تولید به‌روز در موقعیت کنونی که کشور با محدودیت جدی انرژی روبه‌رو است، ضروری به‌نظر می‌رسد.

سخن پایانی

سهم گسترده‌ای از ماشین‌آلات خطوط تولید در کشور فرسوده هستند. این فرسودگی به‌دلیل تحریم و چالش‌های اقتصادی صنایع، هر روز بیشتر می‌شود. فرسودگی خطوط تولید چالش‌های بسیاری را برای صنعتگران به‌دنبال دارد.

توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که یکی از مشکلات اساسی پیش‌روی بنگاه‌های داخلی فرسودگی ماشین‌آلات و خطوط تولید است که مانع بهره‌وری و حذف توان رقابت صنعتگران در بازارهای داخلی و خارجی می‌شود.

در همین حال از این فرسودگی می‌توان به‌عنوان یکی از عوامل اصلی هدررفت انرژی در کشور نام برد. با توجه به تمام چالش‌های ناشی از فرسودگی صنایع، بازسازی و نوسازی صنایع ضروری به‌نظر می‌رسد؛ درنتیجه از دولت انتظار می‌رود سیاست‌های خود را با اصلاح و بازسازی صنایع همسو کند.

یادداشت

ضرورت‌های بازسازی صنایع



سعیدبرزگر
کارشناس اقتصاد

حمایت از تولید و تولیدکننده در طول سال‌های گذشته همواره در سخنان مسئولان و سیاست‌گذاران موردتوجه بوده است. با این وجود، حمایت از تولید تنها به شعار محدود می‌شود اما در عمل اقدام ویژه و عملیاتی برای حمایت از صنایع اجرایی نمی‌شود. سیاست‌گذاران نه‌تنها مسیر تولید را تسهیل نمی‌کنند، بلکه هر روز مانعی جدید در مسیر فعالیت صنعتگران ایجاد می‌کنند. در واقع هر روز مقررات جدیدی وضع می‌شود که در نهایت به ضرر صنایع است.

بی‌توجهی به فرسودگی خطوط تولید، تجهیزات و ماشین‌آلات مورداستفاده در روند فعالیت صنایع یکی از چالش‌های بزرگی است که روند فعالیت صنایع گوناگون را در کشور تحت‌تاثیر قرار داده است. با این وجود، مقررات و سیاست‌گذاری‌های دولت مانع بازسازی یا نوسازی خطوط تولید است. این در حالی است که توجه به نوسازی بنگاه‌های اقتصادی از منظر ماشین‌آلات، خطوط تولید و حتی مدیریت و نیروی انسانی ضروری و حتی اجتناب‌ناپذیر است، چراکه فعالیت بنگاه‌های تولیدی با تجهیزات قدیمی یا فرسوده مانع ورود محصولات تولید شده در کشور به بازارهای جهانی است. برای تحقق هدف نوسازی خطوط تولید فرسوده باید مقدماتی از سوی دولت و سیاست‌گذاران فراهم و از جمله آنکه چالش‌های ورود ماشین‌آلات رفع و همزمان مشکلات تامین ارز نیز رفع شود.

موانع متعددی در مسیر نوسازی تجهیزات تولید در کشور وجود دارد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به رانتی بودن وام‌ها و تسهیلات بانکی، ناتوانی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، بالا بودن نرخ تسهیلات، نبود اولویت‌بندی درست برای پرداخت تسهیلات به تولیدکنندگان یا صنایع، کاهش سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه به‌دلیل محدودیت‌های مالی، ناتوانی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و... اشاره کرد. در همین حال در مواردی شاهد ورود ماشین‌آلات و تجهیزات دست‌دوم به کشور هستیم. این درحالی است که اغلب این ماشین‌آلات عمر محدودی دارند و همین موضوع نیز فرآیند بازسازی و نوسازی خطوط تولید را با شکست روبه‌رو می‌کند.

با این وجود، نه‌تنها اقدام عملیاتی برای رفع چالش‌های یادشده اجرایی نمی‌شود، بلکه هر روز سیاستی جدید و ضدتولید مصوب می‌شود. به‌عنوان مثال در سال جاری شاهد لغو معافیت گمرکی ورود ماشین‌آلات، تجهیزات صنعتی و خطوط تولید، بوده‌ایم.

سیاستی که هزینه مضاعفی به عملکرد صنایع تحمیل و همزمان مانع نوسازی یا بازسازی صنایع است. در چنین شرایطی، بسیاری از صنایع قدرت رقابت در بازار جهانی را از دست خواهند داد و حتی بهره‌وری تولید نیز کاهش خواهد یافت.

توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که حقوق ورودی از سوی دولت و با هدف حمایت از تولید داخلی وضع می‌شود اما این حقوق ورودی باید در شرایطی وضع شوند که تولیدکنندگان با چالش‌های جدی برای تامین نیازهای خود روبه‌رو نشوند. در همین حال انتظار می‌رود حقوق ورودی به‌گونه‌ای تعیین شود که قیمت واردات به‌قدری گران نشود که امکان رقابت میان کالای نهایی داخلی و خارجی از میان برود. در واقع حمایت از تولید داخلی نباید به ضرر سایر صنایع کشور تمام شود یا به‌منزله اعطای رانت به گروهی از تولیدکنندگان باشد.

حذف معافیت در تعیین حقوق ورودی، هزینه‌های تولید را به‌شدت افزایش خواهد داد. بدین‌ترتیب از یک‌سو تولیدکنندگان داخلی متضرر می‌شوند و از سوی دیگر، کیفیت نهایی محصولات کاهش خواهد یافت و از رقابت‌پذیری آنها در بازار جهانی کاسته می‌شود؛ بنابراین تحت‌تاثیر شرایط یادشده و سیاست‌گذاری‌های نادرست، منابع کشور از دست خواهد رفت.

از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که بازنگری و تخصص‌گرایی در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی کشور ضروری است. اگر سیاست‌گذاران در روند تغییر حقوق ورودی، به‌درستی عمل کنند، بسیاری از مشکلات کشور برطرف خواهد شد و همزمان گامی اساسی در جهت حمایت از تولید داخلی برداشته می‌شود. در غیر این صورت و در شرایطی که حساسیت‌های تولید نادیده انگاشته شود، عملکرد صنایع به‌شدت آسیب خواهد دید.



آگهی مفقودی

مدرک موقت پایان تحصیلات مقطع کارشناسی رشته علوم تربیتی مدیریت و برنامه‌ریزی آموزشی با معدل ۱۴/۶۶ خانم شهناز سپهوند فرزند پاپی مراد به شماره شناسنامه ۴۸۶۱۳ صادره از خرم‌آباد فارغ‌التحصیل دانشگاه آزاد اسلامی واحد خرم‌آباد مفقود گردیده و از اعتبار ساقط است.

خرم‌آباد

یادداشت

چراغ موشی معادن هنوز روشن است



عباس کاربخش راوری
دبیر اجرایی خانه کارگر کرمان

به‌طورکلی در معادن ما هنوز از امکانات بسیار قدیمی و ماشین‌آلات فرسوده استفاده می‌شود.

به‌عنوان مثال بیشتر قریب به‌اتفاق معادن زغال‌سنگ کرمان ـ که بیشتر از ۱۰ معدن بزرگ و کوچک مثل پابدانا، راور، زرند، هجدک و بابدیزو و... است ـ از ماشین‌آلات بسیار قدیمی استفاده می‌کنند.

به‌یاد دارم سال ۶۱ یا ۶۲ بود که همراه گروهی، از معادن زغال‌سنگ کرمان بازدیدی داشتیم. در یکی از این معادن گفته شد که ماشین‌آلات مورداستفاده متعلق به ۶۰، ۷۰ سال قبل است و روش‌ها این ماشین‌آلات را از آلمان‌ها خریده و استفاده کرده‌اند و ۵۰ سال از آن کار کشیده‌اند و بعد در زمان محمدرضاشاه ـ در حدود سال ۱۳۴۵ به بعد ـ به کشور ایران فروختند.

این ماشین‌آلات که در همان زمان هم فرسوده بودند، هنوز هم با بیش از یک قرن عمر و قدمت مورداستفاده قرار می‌گیرند.

در معدن زغال‌سنگ بابدیزو چاه‌هایی وجود دارد که قطر دهانه آن ۱۵ متر است و چند آسانسور بسیار بزرگ وارد این چاه می‌شود تا زغال‌سنگ استخراج‌شده را حمل کند.

چاه‌ها عمق‌های متفاوتی دارند و از عمق ۱۰۰ تا ۷۰۰ متر در دل زمین پیش رفته‌اند.

هر چاهی در نهایت به تونلی منتهی می‌شود که طول آن ۲، ۳ کیلومتر یا حتی بیشتر است. زغال را از این تونل‌ها استخراج می‌کنند، به‌وسیله ترن به محل چاه می‌آورند، با آسانسورها به سطح زمین منتقل می‌کنند و در نهایت کف این آسانسورها با سیستم خاصی باز می‌شود و زغال را روی زمین تخلیه می‌کند.

شرایط و ساختار این آسانسورها بسیار ترسناک است و علاوه بر این خیلی خیلی قدیمی هستند.

یک بار در اوایل انقلاب بر اثر بی‌احتیاطی اپراتورها، کف آسانسور باز می‌شود و ۴ کارگر به عمق چاه سقوط کردند و بدن‌شان لابه‌لای سیم بکسل‌ها و تجهیزات و ادواتی که وارد چاه می‌شدند، گیر کرده بود.

این ماشین‌آلات که ۵۰ سال قبل خریداری شده‌اند و ۵۰ سال پیش از آن هم کار کرده بودند، هنوز در بسیاری از معادن ما مورداستفاده قرار می‌گیرد.

خاطره دیگری هم در این زمینه دارم. سال‌ها قبل از معادن اسفندقه بافت که در فاصله ۳۰۰ کیلومتری جنوب کرمان واقع شده است، بازدیدی داشتم که شرایط آن هم بسیار اسفناک بود.

در این معادن تونل‌هایی دیدم که با شیب ۲۵درجه به‌صورت پلکانی به‌سمت عمق زمین می‌روند و «گزنگ» نام دارند.

هدف از حفر گزنگ‌ها تهویه تونل‌ها، احداث کارگاه استخراج، ایجاد راه عبور برای افراد و حمل‌ونقل لوازم و مانند آن است.

طول هر یک از گزنگ‌های این معدن ۱۰۰ متر است و در زمان رضاخان ـ یعنی در حدود ۹۰ یا ۱۰۰ سال پیش ـ ساخته شده است و تجهیزات آن هم حداقل ۷۰، ۸۰ سالی عمر دارند، حتی چراغ‌هایی هم که آنجا استفاده می‌شود، بیش از نیم قرن قدمت دارند.

من در همان زمان ـ حدود سال‌های ۶۷ یا ۶۸ ـ در گزارشی برای روزنامه کار و کارگر نوشتم که در معادن اسفندقه بافت هنوز از چراغ موشی استفاده می‌کنند، فتیله این چراغ را روشن می‌کردند و با نور آن در گزنگ‌ها پیش می‌رفتند.

ما در هنگام بازدید از این کارگاه‌ها که سنگ کروم از آن استخراج می‌شد، ۷ گزنگ ترسناک و خطرناک را طی کردیم و با شیبی ۲۵درجه‌ای حدود ۷۰۰ متر به عمق زمین وارد شدیم.

کارگرها در این معدن برای تشخیص وجود کروم در سنگ، آن را برمی‌داشتند و از روی وزنش حدس می‌زدند که دارای ماده معدنی هست یا خیر و سبک‌ترها را جا می‌گذاشتند و سنگین‌ترها را با وسایلی بسیار قدیمی از طریق همین گزنگ‌ها به سطح زمین می‌آوردند، در حالی که پله‌های تونل به‌طورکامل صاف شده و قلوه‌سنگ‌هایی که در سقف قرار داشتند و به‌عنوان دستگیره مورداستفاده قرار می‌گرفتند هم، از بین رفته بودند.

هنوز هم شرایط کار کم‌وبیش به همان صورت است و نشان آن را می‌توان در اعتراض کارگران به شرایط عجیب و غریب کارگاه‌های معدنی شنید.

کارشناسان از آسیب جدی فرسودگی ماشین‌آلات بر پیکر بخش معدن می‌گویند

معدنکاری با دست خالی

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

کارشناسان می‌گویند وقتی به مناطق اکتشافی، چاه‌ها و تونل‌های اکتشافی معادن باستانی برخورد می‌کنیم، از نظم و دقتی که در معدنکاری به‌کار رفته، حیرت‌زده می‌شویم. شگفت‌آورتر اینکه تاکنون، کمتر کانسار فلزی شناخته‌ایم که جای پای گذشتگان‌مان را در آنجا ندیده باشیم.

پژوهشگران تاکید دارند که نیاکان باستانی ما هم برای شدادی (معدنکاری) و استخراج از ابزار استفاده می‌کردند.

ابزار حفاری آنها کلنگ‌هایی سنگی بود که با استفاده از آنها موفق شده بودند، استخراج زیرزمینی را آغاز کنند.

به این ترتیب تاریخ هم گواهی می‌دهد که هرگز معدنکاری با دست خالی انجام نشده است، اما در عصر حاضر گویا قرار است معدنکاری بدون ابزار و با دست خالی انجام شود.

چند سالی است که این حوزه با کمبود، فرسودگی و نبود ماشین‌آلات دست و پنجه نرم می‌کند، اما باتوجه به گلایه‌های معدنکاران نشانی از گره‌گشایی به‌چشم نمی‌خورد.

گویا قرار است در عصر حاضر معدنکاران روش‌های استخراج با دست خالی یا دست بسته را ابداع کنند، در غیر این صورت چرا باتوجه به گلایه‌های معدنکاران توجهی به رفع مشکلات در زمینه ورود ماشین‌آلات سنگین معدنی نمی‌شود تا باری از شانه اقتصاد کشور برداشته شود؟



عکس: آیدا فریدی

به‌دلیل اینکه ماشین‌آلات همیشه در کنار نیروی انسانی است، فرسودگی آنها ایمنی را به‌خطر می‌اندازد و به‌طورقطع ریسک را در کارگاه افزایش می‌دهد

فرسودگی چقدر جدی است؟



محمدتقی رادمان ـ کارشناس معدن: یکی از نقاط بحرانی بخش معدن، صنایع معدنی و تولید مواد اولیه و علاوه بر آن بخش‌های عمرانی و راه‌سازی، مسئله واردات ماشین‌آلات سنگین، تولید و نگهداری از آنها است.

در سال‌های اخیر با وجود۳ عامل تحریم‌های ظالمانه، افزایش نرخ ارز و سقوط ارزش پول ملی و مدیریت و سیاست‌گذاری نادرست در زنجیره تولید، نگهداری، واردات و توزیع ماشین‌آلات سنگین این بخش از زنجیره تولید معادن دچار آسیب جدی و جبران‌ناپذیری شده است که در صورت تداوم، بخش معدن را به‌طورکامل زمینگیر خواهد کرد.

این موضوع جدی است و اثرات بسیار منفی روی معدنکاری داشته است، به‌طوری‌که می‌توان گفت نزدیک ۳۰ درصد از ۶ هزار معدنی که به‌حالت تعطیل و نیمه‌تعطیل درآمده‌اند، به‌علت فرسودگی ماشین‌آلات، کمبود، فقدان یا گران شدن لوازم یدکی ماشین‌آلات بوده است.

▣ افزایش مخاطرات کارگاه

به‌دلیل اینکه ماشین‌آلات همیشه در کنار نیروی انسانی است، فرسودگی آنها مسائل ایمنی کارگاه را به‌خطر می‌اندازد و به‌طورقطع ریسک را در کارگاه افزایش می‌دهد.

به‌عنوان مثال تصور کنید یک دامپ تراک کوچک یا متوسط با ۱۰۰ تن بار، رمپی ۱۲ درصدی را ـ که عموما هم شیب‌های غیرایمن دارند ـ از بالا قیف معدن به‌سمت پایین می‌آید، در این شرایط تنها کار نکردن یک ترمز یا آسیب دیدن محور چرخ‌ها کافی است تا کنترل خود را از دست بدهد و از مسیر منحرف بشود و آسیب جانی به‌بار بیاورد.

پس فرسوده شدن ماشین‌آلات، ارتباط مستقیم با حوادث و مخاطرات کارگاهی دارد.

▣ کاهش کیفیت ماده معدنی

در بخش استخراج بحثی فنی با عنوان Losses and Dilution وجود دارد که به‌طورخلاصه به‌معنی مخلوط شدن ماده معدنی با باطله است. هرچه سن ماشین‌آلات بالا برود و دقت و کیفیت آنها کاهش پیدا کند، توانایی اپراتور در تفکیک ماده معدنی از باطله پایین می‌آید، هرچقدر دستگاه به‌روزتر و سالم‌تر باشد و قدرت عملیاتی بالاتری داشته باشد و بیشتر دراختیار اپراتور یا راننده باشد، به‌طورقطع کیفیت کار استخراج، دپو و بارگیری بالا خواهد رفت و این تاثیر مستقیمی روی مخلوط کردن ماده معدنی (Blending)، بار ورودی کارخانه فرآوری و موضوعاتی از این دست خواهد داشت.

▣ تحول با ماشین‌آلات روزآمد

به‌طورکلی هرچه ماشین جدیدتر و به‌روزتر باشد، استخراج، دپو، بارگیری و حمل ماده معدنی بهتر خواهد شد.

در مرحله اکتشاف هرچه دستگاه‌های حفاری و اکتشاف دقت بیشتری داشته باشند، به‌طورقطع برای رسیدن به عمق بیشتر و به‌دست آوردن اطلاعات بیشتر، شرایط بسیار بهتر خواهد بود.

هرچقدر ماشین فرسوده‌تر باشد، ممکن است در اطلاعاتی که از مغزه‌های حفاری بیرون می‌آید یا در مسیر، زوایا و شیب و آزیموت (Azimuth) حفاری خلل ایجاد کند و اطلاعات غلطی بدهد.

به‌طورمثال برای آزیموت ۱۰ یا ۱۵ درجه برنامه‌ریزی شده است، اما وقتی ماشین عیب داشته باشد یا اطلاعات غلطی بدهد و مسیر نادرستی را برود، ممکن است با آزیموت ۶۰ پایین برود و مسیر یا محل تلاقی ماده معدنی را به شما غلط گزارش دهد یا در رادها و متەها یا در مسیر پایلوت حفاری به‌واسطه فرسودگی مشکلاتی فنی وجود داشته باشد، ممکن است راد یا مته پایین گیر و حتی در عمق کم ایجاد مشکل کند و هزینه‌های حفاری را بالا ببرد و مسائل مختلف فنی ایجاد کند.

در مرحله فرآوری هم همین‌طور، اما چون ماشین‌آلاتی که در استخراج و فرآوری به‌کار می‌رود مشترک است، همان مشکلات را ایجاد می‌کند.

▣ توان و ظرفیت ماشین‌سازهای داخلی

بخش خصوصی برای ساخت ماشین‌آلات اقدام کرده است و هم تعداد کمی از شرکت‌ها توانسته‌اند ماشین‌آلات معدنی مثل بیل مکانیکی و دامپ‌تراک و مانند آن را به‌صورت کامل بسازند اما بخش عمده‌ای از قطعات ماشین‌آلات صنعتی را ساخته‌اند.

دولت در این دوره فشار می‌آورد که برای حمایت از تولید داخلی از شرکت هپکو خرید شود، اما بررسی سوابق چند ساله این شرکت نشان می‌دهد که به‌عنوان مثال در سال ۹۹، حدود ۲۷ یا ۲۸ عدد ماشین ساخته است که تنها یک عدد از آنها بیل کوچک‌مقیاسی است که مشترک بین معدن‌سازی و راه‌سازی است، در حالی که ما درحال‌حاضر ۱۵هزار ماشین برای رسیدن به ظرفیت‌های افق ۱۴۰۳ کم داریم و در سال ۱۴۰۳ این عدد به ۲۵هزارتا افزایش پیدا خواهد کرد.

مجموع این اطلاعات نشان می‌دهد که شرکت هپکو به‌دلیل اینکه ظرفیت و توان رسیدن به ظرفیت اسمی تولید داخل و تولید خودش که ۱۰۶۰ تا ماشین است؛ نمی‌تواند نیاز داخلی را تامین کند، بنابراین بهترین گزینه این است که ما ۳ کار اساسی انجام بدهیم.

مرحله اول واردات ماشین‌آلات را تسهیل کنیم، به‌دلیل اینکه درحال‌حاضر ما ارزش‌افزوده ۵ میلیارد دلاری بخش استخراج معادن را اسیر بخش ۱.۵ میلیارد دلاری واردات ماشین‌آلات کرده‌ایم.

ما الان نیاز داریم ماشین‌آلات سنگین معدنی با این ارزش وارد کشور کنیم که اگر وارد نشود، ارزش‌افزوده ۵ میلیارد دلاری استخراج مواد معدنی حاصل نخواهد شد.

▣ پیشنهاد روی میز

باتوجه به اینکه درحال‌حاضر در داخل کشور این ظرفیت وجود ندارد که یک ماشین سنگین به‌طورکامل تولید شود و زیرساخت‌های لازم نیز وجود ندارد، چاره‌ای نیست جز اینکه بخشی از نیاز داخل از طریق واردات تامین شود. پس اول باید این گلوگاه را آزاد کنیم و واردات را تسهیل کنیم تا کار معادن راه بیفتد.

در مرحله دوم اینکه تمام قطعه‌سازها را دور میزی جمع کنیم و از آنها بخواهیم قطعات ماشین‌آلات فرسوده‌ای که موردنیاز بازار است، شناسایی و تولید کنند.

چون تعداد آنها هم زیاد است ـ شاید بیش از ۵۰۰ قطعه‌ساز ماشین‌آلات معدنی در کشور داریم ـ می‌توان آنها را به دسته‌های مختلف تقسیم‌بندی کرد و ساخت هر قطعه را به‌شکل تخصصی به یکی از آنها واگذار کرد.

این کار را سازمان بزرگی مثل ایمیدرو می‌تواند انجام دهد و بخش حاکمیتی فقط نظارت و مدیریت کند و در نهایت در یک تا ۲ سال آینده که در تولید قطعات یک نوع لودر به استقلال و خودکفایی رسیدیم، بررسی کنیم و ببینیم چطور می‌توان آن را در داخل مشابه‌سازی کرد، چون برای مثال مجموعه‌ای از ۱۰ شرکت قطعه‌ساز، تمام قطعات آن را ساخته‌اند و با تشکیل کنسرسیومی از این شرکت‌ها می‌توان شرکت توانمندی در زمینه تولید ماشین‌آلات سنگین معدنی ایجاد کرد.

کاهش راندمان و افزایش هزینه



مهدی لطفی‌اصل ـ کارشناس معدن: در اقتصاد، معادن بخش اعظم هزینه‌های ثابت و جاری مربوط به تامین، تهیه و نگهداری از ماشین‌آلات معدنی و تجهیزات جانبی آنها است.

به‌طوری که براساس آمار و ارقام بیش از ۷۰ درصد هزینه‌های عملیات معدنکاری مرتبط با ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی است. به‌همین دلیل، تامین ماشین‌آلات معدنی کارآمد باعث افزایش توانایی و راندمان در تولید معادن کشور شده و به‌تبع آن فرسودگی ماشین‌آلات معدنی باعث کاهش راندمان و افزایش هزینه‌های معدنکاری خواهد شد.

▣ افزایش تقاضا در بازار

درحال‌حاضر تهیه ماشین‌آلات یا به‌شکل واردات است یا خرید از تولیدکنندگان داخلی. بخش تولید داخل باوجود سرمایه‌گذاری سنگین انجام‌شده طی سال‌های گذشته تاکنون، نتوانسته است رضایت فعالان معدنی را کسب کند. فعالان معدنی امکان استفاده از تولیدات داخلی در حجم، ظرفیت و نرخ مناسب را ندارند.

از سوی دیگر به‌دلیل موانع متعدد در مسیر واردات این ماشین‌آلات، اضافه تقاضای شدیدی در بازار ایجاد شده و همین امر سبب شده است تا نرخ ماشین‌آلات معدنی در کشور بسیار فراتر از نرخ دستگاه‌های مشابه در کشورهای همسایه باشد، همچنین باتوجه به تاثیرگذاری ماشین‌آلات معدنی در اقتصاد معادن بدیهی است که رقابت‌پذیری کشور در تولید مواد معدنی در مقایسه با کشورهای همسایه دچار آسیب شده است، بنابراین باتوجه به مطالبی که ذکر شد، فرسودگی ناوگان ماشین‌آلات معدنی در کشور بسیار جدی است و اثرات منفی در راندمان فعالیت معدنی دارد و همچنین باتوجه به مستعمل بودن این ماشین‌آلات مشکلات زیست‌محیطی ایجادشده از سوی آنها بسیار جدی و مخرب است.

▣ فناوری‌های نوین و کاهش مخاطرات

بدیهی است که استفاده از ماشین‌آلات معدنی مستعمل سبب ایجاد مخاطرات ایمنی در کارگاه‌های معدنی می‌شود.

راهکار مورداستفاده در سطح جهانی در راستای کاهش این مخاطرات و همچنین افزایش راندمان فعالیت‌های معدنی استفاده از فناوری‌های نوین برای تولید این ماشین‌آلات است.

برای مثال استفاده از تراک‌های خودران در بین شرکت‌های بزرگ معدنی در فاصله سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۱ افزایش قابل‌ملاحظه‌ای داشته است.

همچنین استفاده از ابزار و تجهیزات هوشمند در راستای استخراج معادن در سال ۲۰۱۸ کمتر از ۰.۶ میلیون دستگاه در سطح جهانی بوده و پیش‌بینی می‌شود استفاده از آنها تا سال ۲۰۲۳ به بیش از ۱.۲ دستگاه در سال افزایش پیدا کند.

با این حال به‌طورکامل مشخص و شفاف است که هرچقدر ماشین‌آلات معدنی مورداستفاده در معادن به‌روز باشند. ضمن کاهش مخاطرات ایمنی، زیست‌محیطی و هزینه‌های تولید، کیفیت تولید مواد معدنی نیز به‌شکلی قابل‌توجه افزایش پیدا می‌کند.

از طرفی در صورت نوسازی ناوگان ماشین‌آلات معدنی، سوخت مصرفی واحدهای معدنی نیز به‌شکل قابل‌توجهی کاهش پیدا خواهد کرد.

▣ افزایش نقش معادن در تولید ناخالص داخلی

باتوجه به مطالبی که ذکر شد، استفاده از ماشین‌آلات معدنی کارآمد و بروز در معادن کشور باعث ایجاد تحول و شکوفایی در این بخش خواهد شد، به‌طوری که درحال‌حاضر و شرایط کنونی معادن کشور به بیش از ۱۱۰۰۰ دستگاه ماشین‌آلات معدنی نیاز دارند و پیش‌بینی می‌شود طی چند سال آینده و با افزایش میزان تولید سالانه معادن، این میزان به بیش از ۲۵۰۰۰ دستگاه افزایش پیدا کند.

با این وجود هرگونه افزایش در تولید معادن باعث افزایش نقش معادن در تولید ناخالص داخلی و به‌تبع آن افزایش رشد اقتصادی کشور خواهد شد.

تجربه‌های گذشته در موضوع تولید ماشین‌آلات معدنی نشان داده است که هرگونه ایجاد محدودیت در واردات ماشین‌آلات معدنی تاثیر بهینه‌ای در تولید داخلی آن ندارد.

بنابراین پیشنهادی که می‌شود، ارائه داد این است که تا زمانی که ماشین‌آلات معدنی باکیفیت و به‌اندازه، در کشور تولید نشده است، واردات ماشین‌آلات معدنی برای معادن فعال تسهیل شده و با اعمال ضوابط و مقررات این ماشین‌آلات تنها در همان معادن مورداستفاده قرار گرفته و به موازات آن بستر لازم در راستای اخذ تکنولوژی تولید این ماشین‌آلات توسط شرکت‌های مطرح جهانی ایجاد شود.

سخن پایانی

مشکل ماشین‌آلات معدنی، ترجیع‌بند همه گفت‌وگوها در زمینه معدنکاری شده است، مثل آینه‌های روبه‌رویی که تا بی‌نهایت تصویر را ادامه می‌دهد و کسی نمی‌داند پایان کجا است.

فرسودگی و ناکارآمدی ماشین‌آلات، نقش هم را تکرار و تکثیر می‌کنند و هیچ‌کسی نمی‌داند کی و کجا قرار است این ماجرا به‌سرانجام برسد. درحال‌حاضر تا چشم کار می‌کند تکرار است و تکرار و تکرار....

فرسودگی ناوگان ماشین‌آلات معدنی در کشور بسیار جدی است و اثرات منفی در راندمان فعالیت معدنی دارد

گفت‌وگو

آیا دانش‌بنیان‌ها می‌توانند با کمک حمل‌ونقل هوشمند استهلاک را کم کنند؟

حمل و نقل روز آمد، یک توان لجستیکی

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir



سیستم حمل‌ونقل هوشمند یا Intelligent Transportation Systems به مجموعه‌ای از ابزارها، امکانات و تخصص‌ها از قبیل مفاهیم مهندسی ترافیک، فناوری‌های نرم‌افزاری، سخت‌افزاری و مخابراتی اطلاق می‌شود که به‌صورت هماهنگ و یکپارچه به‌منظور بهبود کارآیی و ایمنی در سیستم حمل‌ونقل به‌کار گرفته می‌شود. در بسیاری از کشورها به‌طورگسترده از سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند استفاده می‌شود. استفاده فقط به کنترل و تراکم ترافیک محدود نمی‌شود بلکه برای ایمنی جاده‌ها و استفاده کارآمد از زیرساخت‌ها نیز کاربرد دارد. یک سامانه حمل‌ونقل هوشمند می‌تواند اطلاعات منظمی را به‌صورت روزانه درباره اتوبوس‌های عمومی، زمان‌بندی، در دسترس بودن صندلی، مکان فعلی اتوبوس، زمان لازم برای رسیدن به یک مقصد خاص، محل بعدی اتوبوس و تراکم مسافران داخل آن به مسافران اطلاع بدهد.

صمت در این شماره به گفت‌وگو با یکی از کارشناسان و فعالان این عرصه درباره اهمیت بهره‌گیری از توان دانش‌بنیان‌ها برای فراگیرتر کردن حمل‌ونقل پیشرفته در راستای کاهش فرسودگی و پیشگیری از آن پرداخته است.

> بزرگ‌ترین مزیتی که هوشمندسازی حمل‌ونقل دارد، کاهش مصرف سوخت، آلودگی‌ها و هزینه‌ها است که در پی آن فرسودگی کمتری ایجاد خواهد شد

رقابت در سرعت است

سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند ITS، سیستم‌هایی متشکل از فناوری‌های نوین الکترونیک، کامپیوتر، IT، الکترو مکانیک و... هستند که در برنامه‌ریزی سیستم‌های حمل‌ونقل زمینی، امروزه نقش بسیار مهمی ایفا می‌کنند، اینگونه بود که عبارت حمل‌ونقل هوشمند زاده شد و به‌تناسب آن زندگی بشر رنگ تحول عجین با فناوری به خود گرفت. در حقیقت رونمایی از خودروهای خودران فوق‌پیشرفته یا مسیریابی‌های هوشمند تنها نمونه‌هایی از فرآیند حمل‌ونقل هوشمند است که بیشتر برای جلب توجه عموم خبررسانی می‌شوند. اما ناگفته نماند که حمل‌ونقل هوشمند عمومی تنها یکی از امکاناتی است که هوش مصنوعی به انسان دنیای امروز داده است و کمتر کسی درباره حمل‌ونقل هوشمند لجستیک می‌داند.

همان امکانی که انسان را سریع‌تر به کالاها می‌رساند و شاید در آینده‌ای نزدیک رقابت زمانی در دسترسی افراد به کالاها را در بازار نهادینه کند.

بهروز دمیرچی، کارشناس فناوری اطلاعات و مدیر لجستیک یک شرکت توزیع بزرگ در گفت‌وگو با صمت معتقد است: بهره‌گیری از حمل‌ونقل هوشمند در عرصه لجستیکی می‌تواند گوی سبقت را از رقبا در بحث ارسال سریع‌تر کالا و خدمات برباید و مانع از فرسودگی زودهنگام محیط و انسان شود.شرح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

◉ ابتدا بگویید حمل‌ونقل هوشمند در بخش لجستیک چه تفاوتی با بخش عمومی این نوع حمل‌ونقل دارد و چه مزایایی می‌تواند برای محیط و انسان داشته باشد؟

ابتدا باید به این نکته اشاره کنم که بازیگر اصلی حمل‌ونقل هوشمند، هوش مصنوعی است و انسان کاربر این فرآیند است و به‌طورکلی حمل‌ونقل هوشمند به ۲ دسته حمل‌ونقل عمومی و لجستیک دسته‌بندی می‌شود. حمل‌ونقل هوشمند عمومی نظیر تاکسی‌های اینترنتی توسعه بیشتری در کشور داشته است. خودروهایی که با سیستم جی‌پی‌اس همراه هستند که اطلاعاتی نظیر مبدأ، حرکت، توقف، تعداد مسافر و موقعیت مسیر را موردبررسی و رصد قرار داده می‌شود. در این نوع حمل‌ونقل مصرف سوخت را هم می‌توان موردسنجش قرار داد، همچنین کاربران که عموما رانندگان هستند با بهره‌گیری از این سیستم می‌فهمند که با چه سرعتی می‌توانند حرکت کنند و چه زمانی ملزم به ترمز با شدت‌های متفاوت هستند.

تمام این موارد توسط نرم‌افزارهای موجود قابل‌برنامه‌ریزی و تدوین است. همان‌گونه که پیش‌تر هم اشاره کردم، حمل‌ونقل هوشمند عمومی در ایران توسعه بیشتری نسبت به حمل‌ونقل لجستیک داشته است.

همچنین باید گفت حمل‌ونقل هوشمند عمومی کمک زیادی به کنترل سرعت خودروها در پیشگیری از تصادفات جاده‌ای می‌کند و وظایف پلیس‌های راهنمایی و رانندگی در زمان‌های اوج عبور و مرور را راحت‌تر کرده است.

با این حال باتوجه به اینکه این نوع حمل‌ونقل در کشور ما توسعه پیدا کرده است، اما همچنان در بسیاری موارد شاهد پیگیری‌های پلیس راهنمایی و رانندگی در کنار جاده‌ها هستیم.

از مزایای این نوع حمل و نقل کنترل افراد برای پیشگیری از جرائم است و کمک زیادی به افزایش امنیت عموم مردم در هنگام استفاده از تاکسی‌های اینترنتی می‌کند. امروزه خودروهای سنگین هم وارد عرصه حمل‌ونقل هوشمند شده‌اند و به‌صورت خودران فعالیت می‌کنند که از هوشمندی بسیار بالایی برخوردارند.

این خودروها توانایی مشخص کردن عابر پیاده یا موانع را دارند و به‌شدت قابل‌اعتماد هستند، اما حمل‌ونقل لجستیک کارآیی متفاوت‌تری نسبت به بخش عمومی دارد. در واقع این نوع حمل‌ونقل به‌صورت هوشمند در شرکت‌های بزرگ پخش کارآیی زیادی دارد، نظیر شرکت‌های پست یا شرکت‌هایی که با توزیع مویرگی سروکار دارند.

به‌طورکلی ۲ بحث اصلی در حمل‌ونقل لجستیک موردتوجه است، ابتدا مسیربندی سفارشات است که بیشتر شرکت‌های پخش در این زمینه فعالیت‌های گسترده‌ای را انجام می‌دهند و بحث بعدی هوشمندسازی ناوگان است که مربوط به شبکه راه‌ها است. هوشمندسازی مسیر سفارشات به‌طورمعمول توسط نرم‌افزارها و الگوریتم‌های از پیش طراحی‌شده انجام می‌شود. در کشورمان شرکت‌هایی هستند که در مقیاسی گسترده به هوشمندسازی وسیع در این عرصه می‌پردازند.

اما حمل‌ونقل هوشمند در بخش لجستیک اطلاعات بیشتری از شرایط موجود را به کاربران می‌دهد و باعث صرف کمتر هزینه، انرژی و سوخت می‌شود. برای مثال اینکه کدام کالا در ابتدا تحویل داده شود تا هزینه زمانی و انرژی کمتری صرف شود یا کدام سفارش در مسیر ترافیک قرار دارد و لازم است که مسیر تغییر کند، زیرمجموعه این نوع هوشمندی در حمل‌ونقل است. پیش‌بینی مسیر، مهم‌ترین امتیازی است که حمل‌ونقل هوشمند در بخش لجستیک به کاربران می‌دهد. شرکت‌های دانش‌بنیان در سال‌های اخیر اقدامات موثری در این زمینه به‌سرانجام رسانده‌اند.

در کل تمامی موارد را با کمک هوش مصنوعی می‌توان به‌ثمر رساند. این فرآیند با کمک الگوریتم دیتابیسی به نام ERP انجام می‌شود که طراحی آن برمبنای تمامی اطلاعاتی است که از یک فرآیند می‌توان دریافت کرد. در حقیقت این نمودار براساس یک دیتابیس یکپارچه تشکیل می‌شود که یک نگرش تمام وجهی از فرآیند و در نهایت یک گزارش جامع ارائه می‌دهد. داشتن اطلاعات همه‌جانبه و دیتابیس قوی مهم‌ترین مولفه در راه‌اندازی حمل‌ونقل هوشمند است.

◉ آیا می‌توان با بهره‌گیری از حمل‌ونقل هوشمند در بخش لجستیک که مقیاس فراگیرتری دارد، از فرسودگی زیرساخت‌ها کاست؟

باتوجه به اینکه پیش‌تر هم اشاره شد، حمل‌ونقل هوشمند بهترین مسیر را با صرف کمترین سوخت و زمان به رانندگان نشان می‌دهد که این امر موجب ذخیره مالی زیادی برای شرکت‌ها می‌شود.

در واقع بزرگ‌ترین مزیتی که هوشمندسازی حمل‌ونقل دارد، کاهش سوخت، آلودگی‌ها و هزینه‌ها است که در پی آن فرسودگی کمتری را به‌همراه دارد.

در یک پروژه آزمایشی در مجموعه خود متوجه شدیم که هوشمندسازی ناوگان در بخش لجستیک نه‌تنها می‌تواند تا ۲۰ درصد مصرف سوخت را کاهش دهد، بلکه تا حد زیادی از فرسودگی می‌کاهد و استهلاک کمتری به‌همراه دارد و همچنین برای محیط‌زیست بسیار کارآ و موثر است.

از دیگر آورده‌های مهمی که هوشمندسازی لجستیکی حمل‌ونقل می‌تواند داشته باشد، کاهش هزینه و زمان ثبت‌شده برای ارسال سفارشات است. باتوجه به اینکه در دنیای رقابتی به‌سر می‌بریم و با انبوه تولیدات مواجهیم، اینکه چگونه کالا به‌دست مصرف‌کننده برسد، اهمیت زیادی دارد، در واقع نحوه رسیدن کالا به‌دست مشتریان پرسشی بود که موسس شرکت آمازون از خود پرسید و در نهایت منجر شد به افتتاح بزرگ‌ترین شرکت توزیع‌کننده کالا.

به‌لحاظ رقابتی حمل‌ونقل هوشمند می‌تواند سهم بسیاری از بازار را به آنهایی که از آن استفاده می‌کنند، بدهد، چرا که می‌تواند با سرعت بالا و در کوتاه‌ترین زمان محصول را به بازار برساند. این امر برگ برنده شرکت‌هایی است که از حمل‌ونقل هوشمند استفاده می‌کنند.

یکی از دلایل رشد شرکت‌های بزرگ مشابه آمازون در داخل کشور ما هم این بود که کاربران می‌توانستند برای دریافت سفارشات خود بازه زمانی تعیین کنند. در واقع خلق سیستم‌های مبتنی بر نرم‌افزار و هوش‌مصنوعی که الگوریتم‌های مشخصی دارند، می‌تواند در توسعه حمل‌ونقل کشور برای جلوگیری از فرسودگی و پیشگیری از آن کمک زیادی کند، بنابراین باید گفت استفاده از هوش مصنوعی مانع مهمی برای فرسودگی و رفع آن در کشور است.

هنوز در بسیاری از موارد در کشورمان به‌صورت سنتی به حمل‌ونقل می‌پردازیم و به‌همان میزان حمل‌ونقل در کشور ما شکل و شمایل سنتی‌گونه‌ای دارد.

در صنعت حمل‌ونقل سنتی، زمان زیادی برای ارسال سفارشات وجود دارد و به‌طورمعمول نیروی انسانی زیادی هم باید در این عرصه به‌فعالیت بپردازند، برای مثال برای دسته‌بندی ۱۰۰۰ سفارش دست‌کم ۲ نیروی انسانی باید ۳ ساعت زمان صرف کنند که در کل ۶ ساعت زمان صرف می‌شود.

حال تصور کنید با این سیستم، ۶ ساعت تبدیل به ۱۵ دقیقه شود و ۵ ساعت و۴۵ دقیقه در زمان صرفه‌جویی می‌شود.

به‌عبارت روشن‌تر صرف زمان طولانی منجر به فرسودگی می‌شود که این فرآیند باعث جلوگیری جدی از آن می‌شود.

◉ تفاوتی که روال کار نیروی انسانی هنگام بهره‌گیری از حمل‌ونقل هوشمند با رویکرد سنتی دارد، در چیست؟ آیا منجر به‌کاهش استفاده از نیروی انسانی می‌شود؟

یکی از مضرات حمل‌ونقل سنتی این بود که نیروی انسانی به‌شدت متضرر می‌شد. بسیاری از فعالان این عرصه توانایی ادامه فعالیت طولانی‌مدت در این زمینه نداشتند و زودتر از یک نیروی انسانی معمول از دایره کار خارج می‌شدند.

در واقع در سیستم حمل‌ونقل سنتی فرسودگی نیروی کار هم به‌شدت مشاهده می‌شود. به‌طورمعمول افراد در این مشاغل در زمان‌های کوتاه‌مدت ترجیح می‌دهند، شغل خود را تغییر دهند.

چنانچه پیش‌تر هم اشاره شد، الگوریتم‌هایی که در حمل‌ونقل هوشمند تعریف می‌شود، این‌گونه است که راحت‌ترین مسیر را در اختیار رانندگان و عاملان پخش قرار می‌دهد تا با صرف هزینه، انرژی و زمان کمتر بتوانند به‌فعالیت بپردازند، همچنین کنترل نیروی انسانی که دیگر از مزایای حمل‌ونقل هوشمند است، چرا که همه فرآیندها در بستر هوشمند اتفاق می‌افتد و افراد در هنگام کار قابل‌کنترل و رصد هستند. به‌همین‌دلیل تخلف جدی انجام نمی‌گیرد و مانع تخلف نیروی انسانی در بعد وسیع می‌شود.

◉ در مقایسه با کشورهای پیشرفته جایگاه کشور ما کجا است؟

آن فرآیندی که از حمل‌ونقل هوشمند در دنیا وجود دارد، با آن رویکردی که در کشورمان شاهدش هستیم، قابل‌مقایسه نیست.

در حال حاضر کشورهای توسعه‌یافته از امکانات بسیار بالاتری بهره می‌برند و خطوط ریلی، هوایی و زمینی حمل‌ونقل کشورهای توسعه‌یافته در پله‌های بالای استفاده از حمل‌ونقل هوشمند هستند، در حالی که کشور ما در ابتدای مسیر قرار دارد. در ۴ الی ۵ سال اخیر شاهد فعالیت‌های موثر دانش‌بنیان‌ها در این زمینه بوده‌ایم، اما در کل راه‌های نرفته زیادی پیش‌روی خود داریم.

ناگفته نماند استفاده از حمل‌ونقل هوشمند حتی برای عابران پیاده هم می‌تواند مفید باشد. برای مثال دوری از مسیرهایی که حیوانات شهری در آنها زیاد است، می‌تواند جزو امکاناتی دانست که این و حمل‌ونقل به عابران پیاده می‌دهد، به‌شرط آنکه تمامی اطلاعات در آن نمودار آورده شده باشد.

به‌عبارت روشن‌تر، منابع اطلاعاتی قوی موجود باشد. از آنجایی که بهره‌گیری از این سیستم حمل‌ونقل منجر به صرفه‌جویی زیاد در بنزین می‌شود، به‌اعتقاد من دولت باید برنامه جدی در این زمینه طراحی کند، چرا که منجر به افزایش ذخایر مالی در کشور می‌شود، همچنین می‌تواند در راستای حفاظت از محیط‌زیست اقدامات ویژه‌ای را با استفاده از شبکه‌سازی به‌سرانجام برساند.

◉ به‌نظر شما مانع اصلی در توسعه بکارگیری سیستم حمل‌ونقل هوشمند کجا است؟

معضل اصلی برای توسعه این مقاومت افراد نسبت به پذیرش آن است که بسیاری فکر می‌کنند با توسعه هوشمندسازی حمل‌ونقل بیکار می‌شوند و مجبور هستند شغل خود را از دست بدهند. در حالی که این تصور اشتباه است.

تا ۲ دهه پیش رقابت بر سر کمیت و کیفیت محصولات بود، اما امروزه اینکه کدام شرکت محصول را زودتر به‌دست مصرف‌کننده می‌رساند، خود یکی از مولفه‌هایی است که می‌تواند بازار را به‌دست بگیرد و همین امر از اتفاق منجر به بکارگیری نیروی انسانی بیشتری شود.



بهروز دمیرچی

سخن پایانی

از آنجایی که در شرکت‌های تجاری پول حرف اول را می‌زند و در شرکت‌های خدماتی زمان؛ سیستم حمل‌ونقل پیشرفته در بخش لجستیک می‌تواند صرفه اقتصادی زیادی به‌همراه داشته باشد که در نهایت به‌نفع محیط‌زیست تمام شود. برخی شرکت‌هایی که اولویت محیط‌زیستی هم دارند، می‌توانند از این سیستم برای کمتر آسیب زدن به محیط‌زیست بهره زیادی بگیرند.

گزارش خبری

لزوم فراهم‌سازی زمینه ساخت تاکسی هوایی بین شهری



دبیر نخستین رویداد ملی طراحی و ساخت خودروی پرنده در دانشگاه صنعتی امیرکبیر گفت: باید موضوع تاکسی و حمل‌ونقل هوایی بین شهرهای نزدیک را با قوت پیگیری کنیم، زیرا در ایران هنوز زیرساخت‌ها برای این کار فراهم نیست.

به گزارش ایرنا، امیر شیخ در مراسم گشایش نخستین رویداد ملی طراحی و ساخت خودروی پرنده افزود: البته تامین این زیرساخت‌ها در سازمان هواپیمایی کشوری در حال پیگیری است. به گفته وی، کمابیش یک سال است که پژوهشگران دانشگاه‌های مختلف ایران روی این پروژه کار می‌کنند و مراکز مختلفی از جمله بنیاد ملی نخبگان، سازمان هواپیمایی کشوری، سازمان صنایع هوایی و معاونت علمی ریاست‌جمهوری در این طرح با دانشگاه صنعتی امیرکبیر مشارکت دارند. شیخ افزود: در تولید خودروی پرنده، در حال حرکت به ۳ محور عمودپروازی، استفاده از پیشران الکتریکی و خودران هستیم. وی با اشاره به دسته‌بندی ابزارها و وسایل حمل‌ونقل هوایی تاکید کرد: نخست تاکسی‌های هوایی مدرن هستند که به‌صورت عمودپرواز مورد استفاده قرار می‌گیرند. دوم خودروهای پرنده است که علاوه بر امکان پرواز، امکان حرکت روی زمین را نیز دارا بوده و بیشتر هواگردهای این دسته برای پرواز نیاز به باند دارند. سوم طرح‌های ترکیبی هستند که هم قابلیت حرکت روی زمین را دارند و هم به‌طور عمده عمود پرواز هستند، در واقع ترکیبی از ۲ دسته اول هستند. دبیر نخستین رویداد ملی طراحی و ساخت خودروی پرنده ادامه داد: وسایل حمل‌ونقل هوایی کاربردهای متنوعی دارند از جمله تاکسی هوایی، باربری و لجستیک، گردشگری، نظامی، آتش‌نشانی و اورژانس هوایی. یکی از مهم‌ترین مولفه‌های وسایل حمل‌ونقل هوایی این است که ویژگی‌های مهم خودرو و هواپیما را به‌صورت توامان دارا بوده و با یک نرخ به‌صرفه‌ای تمامی این امکانات را برای کاربر فراهم می‌کنند. شیخ به چالش‌ها متعدد ساخت و تولید این وسایل حمل‌ونقل هوایی اشاره و تصریح کرد: نخست موضوع پذیرش مردمی از جمله اطمینان از ایمنی، نبود آلودگی صوتی، نرخ مناسب و راحتی کاربری است. دسته دوم چالش‌های امنیتی مربوط به گارد پروازی و وجود مناطق پرواز ممنوع و سوم چالش‌های قانونی هستند که شامل گواهی صلاحیت پروازی، مدیریت ترافیک هوایی، مقررات حمل‌ونقل درون شهری و... می‌شوند. وی افزود: یکی دیگر از چالش‌ها، چالش‌های فنی بوده که الکتریکی‌سازی خودرو، هوش مصنوعی، پرواز عمودی و راحتی پرواز در شرایط مختلف را شامل می‌شود. بدیهی است که در حوزه ایمنی نیز باید ملاحظاتی از جمله ایجاد یک سیستم هشداردهنده و چترنجات مورداستفاده قرار گیرد. شیخ تاکید کرد: ملاحظات اقتصادی و ایجاد تقاضا در بازار نیز به‌قوت خود باقی است. یک سال پیش گروهی از مخترعان اهل اسلواکی نوعی خودروی پرنده ساخته‌اند که مسیر بین فرودگاه بین‌المللی نیترا و براتیسلاوا در این کشور را تنها در مدت ۳۵ دقیقه سپری کرد. این نخستین ماشین پرنده بود که رونمایی شد. وی نیز گفت: هدف این دانشگاه هموار کردن مسیر تبدیل ایده به محصول است که در این راستا به موفقیت‌های بسیار خوبی دست یافته‌ایم، به‌نحوی که اکنون ۳۱۳ شرکت دانش‌بنیان در این دانشگاه مشغول به فعالیت هستند.

▣ ۵۵۰ میلیون تن جابه‌جایی کالا با خودرو پرنده



در ادامه داریوش امانی، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نیز گفت: پروژه شاخص‌های ارزیابی ابنیه و فنی پل‌ها توسط دانشکده مهندسی عمران دانشگاه صنعتی امیرکبیر در حال انجام است. وی در نخستین رویداد ملی طراحی و ساخت خودروی پرنده افزود: در سال گذشته بیش از ۵۵۰ میلیون تن جابه‌جایی کالا و حدود ۱۰۰ میلیون جابه‌جایی مسافر در جاده‌های کشور داشتیم که با تولید خودروی پرنده می‌توانیم بخشی از این جابه‌جایی‌ها را به این خودروها واگذار کنیم. وی اظهار کرد: رویداد طراحی و ساخت خودروی پرنده کمک بسیار زیادی به حمل‌ونقل کشور خواهد کرد، زیرا در آینده این فناوری نقش بسزایی در جابه‌جایی کالا و مسافر خواهد داشت. معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خاطرنشان کرد: ترانزیت کشور در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۹۸ حدود ۳۰ درصد افزایش داشته است. همچنین ترانزیت کشور در ۲ ماهه اول امسال نسبت به ۲ ماهه سال ۱۴۰۰ حدود ۵۰ درصد رشد داشته است. امانی تاکید کرد: باید برای توسعه خودروهای پرنده و دستیابی به این فناوری از ظرفیت و توان شرکت‌های دانش‌بنیان استفاده کنیم که در این زمینه ما یکی از سازمان‌های پیشرو بوده‌ایم. معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ادامه داد: پروژه شاخص‌های ارزیابی ابنیه و فنی پل‌ها توسط دانشکده عمران دانشگاه صنعتی امیرکبیر در حال انجام است.

یادداشت

لزوم پوشش بیمه‌ای در بافت نوساز و فرسوده



عسل اشتری
کارشناس امور بیمه

این روزها متاسفانه خبرها و حوادث ناگوار در زمینه ساختمان‌های نوساز و فرسوده را در کشورمان بسیار می‌شنویم. در ساختمان‌های نوساز برای جبران خسارت‌های احتمالی یا حتی جلوگیری از آن، صنعت بیمه تدابیری اندیشیده که مهم‌ترین آن تعریف رشته بیمه عیوب اساسی و پنهان ساختمان یا بیمه تضمین کیفیت ساختمان است. بیمه عیوب اساسی و پنهان ساختمان را سازندگان همزمان با شروع عملیات ساخت خریداری می‌کنند و در طول دوره ساخت بر کلیه فرآیندها و مراحل ساخت توسط شرکت بیمه نظارت می‌شود و در صورت وقوع حوادث مشمول بیمه در زمان بهره‌برداری، به بهره‌برداران و مالکان خسارت پرداخت می‌شود. کلیه سازندگان ساختمان می‌توانند با خرید این بیمه‌نامه ضمن احترام به حقوق مصرف‌کنندگان نهایی موجبات افزایش رضایتمندی خریدار ساختمان و ارتقای محبوبیت و برندینگ خود را فراهم سازند.

از ساختمان‌های نوساز که بگذریم کشور ما دارای بافت فرسوده بسیاری است که همین امر ریسک‌های زیادی برای جامعه به همراه دارد. به‌طورکلی بافت محیطی پیوندی از بناها، راه‌ها، مجموعه‌ها، فضاها، تاسیسات و تجهیزات شهری یا ترکیبی از آنها است که در این بین بافت‌های فرسوده به انواعی از بافت‌ها گفته می‌شود که از لحاظ ظاهری و زیربنایی دارای فرسودگی هستند.

درباره بافت‌های فرسوده بهسازی و نوسازی بناها را می‌توان امری مهم تلقی کرد. صنعت بیمه در زمینه بهسازی و نوسازی هم تدابیری اندیشیده که می‌تواند به جامعه کمک کند؛ از جمله این تدابیر بیمه مسئولیت کارفرما در قبال کارکنان و اشخاص ثالث است که برای دولت بسیار اهمیت دارد و هر زمان که اتفاقی طی عملیات عمرانی برای کارگران و اشخاص ثالث بیفتد، از این بیمه می‌توان استفاده کرد و همچنین بیمه تمام خطر پیمانکاری که تمام خطرات محتمل برای پروژه درحال ساخت را پوشش می‌دهد. عملیات تخریب و بازسازی ساختمان فرسوده‌ای که دارای یک مالک است، معمولا با مشکلات حقوقی خاصی مواجه نمی‌شود و تنها با احراز شرایط موجود و دریافت مجوز از شهرداری بازسازی امکان‌پذیر است، اما باتوجه به افزایش روزافزون آپارتمان‌نشینی در سال‌های اخیر، معمولا در زمینه بازسازی آپارتمان‌ها و ساختمان‌هایی که مالکان متعددی دارند میان مالکان اختلافاتی پیش می‌آید. در این راستا به هموطنان عزیز که امکان بازسازی را ندارند توصیه می‌کنیم خانه و اثاثیه‌شان را که می‌تواند بخش مهمی از سرمایه و دارایی شما باشد، با بیمه‌نامه‌های آتش‌سوزی منازل مسکونی تحت چتر امنیتی قرار دهند.

موارد تحت پوشش این نوع بیمه‌نامه شامل ساختمان، تاسیسات و اثاثیه موجود در منازل مسکونی به‌همراه مشاعات و مشترکات آنها است. با این بیمه‌نامه می‌توان خانه خود را در مقابل خطرات آتش‌سوزی، صاعقه، انفجار، زلزله، توفان، ترکیدگی لوله آب، سرقت با شکست حرز، ضایعات ناشی از آب باران و ذوب برف، سقوط هواپیما و... بیمه کرد. برقراری بیمه آتش‌سوزی برای خانه‌ها و واحدهای تجاری و اداری کاملا اختیاری است.

این بیمه جزو بیمه اموال به حساب می‌آید. صاحبان واحدهای مسکونی می‌توانند با پرداخت مبلغی ناچیز، تحت عنوان بیمه آتش‌سوزی منازل مسکونی، منزل خود را تحت پوشش یکی از انواع بیمه آتش‌سوزی قرار دهند تا برای آنها امکان جبران خسارت وجود داشته باشد، اما گاهی برخی از افراد به‌دلیل بی‌اطلاعی از انواع بیمه آتش‌سوزی یا سهل‌انگاری، خسارات جبران‌ناپذیری را متحمل می‌شوند که این خسارات بر زندگی روزمره‌شان بی‌تاثیر نیست.

البته در حال حاضر صنعت بیمه همچنان دچار کم‌وکاستی‌های بسیاری در زمینه کیفی‌سازی ساختمان است که امید می‌رود با افزایش فرهنگ بیمه در جامعه صنعت بیمه نیز مشکلات و نیازهای روز جامعه را مطالعه کند و در این مهم پاسخگوی نیازهای هموطنان باشد.

کارشناسان در گفت‌وگو با صمت:

چهره شهر با «بیمه کیفیت ساختمان» جوان می‌شود

مریم غدیرپور
editor@smtnews.ir

هرازگاهی اخبار دلخراشی از حوادث ساختمانی به گوش می‌رسد؛ آوار ساختمان بر سر ساکنان، نشست بنای در حال ساخت و اخباری از این دست. از دست رفتن بسیاری از هموطنان‌مان در حوادث ساختمانی یا ناشی از اشکال فنی در ساخت‌وساز است یا فردسوگی زیاد که باعث تخریب بافت‌ها می‌شود. با افزایش عمر ساختمان، سازه آن دچار فرسودگی می‌شود که این فرسودگی، ممکن است تبعاتی از جمله ریزش کل یا بخشی از آن ساختمان و به‌تبع آن آسیب جانی یا مالی برای افراد ساکن داشته باشد. در زندگی شهرنشینی حاضر، بیشتر مردم در آپارتمان زندگی می‌کنند؛ ساختمان‌هایی در چندین طبقه و واحد با مالکین فراوان و سلایق متفاوت. با اتمام عمر مفید این ساختمان‌ها، نیاز به بازسازی بیش از پیش احساس می‌شود. در موارد اینچنینی بکارگیری حلقه مفقوده «بیمه تضمین کیفیت ساختمان» برای بالا بردن ضریب ایمنی این ساختمان‌ها ضروری است. بیمه کیفیت ساختمان می‌تواند به کیفیت ساخت بنا اعتبار ببخشد یا در صورت بروز حادثه در بافت فرسوده یا ناایمن جبران خسارت کند؛ بنابراین این نوع بیمه همان حلقه مفقوده زنجیره اتصال کیفیت ساخت‌وساز و اطمینان خاطر از امنیت ساختمان است؛ از همین رو کارشناسان در گفت‌وگو با صمت تصویب قانون اجباری شدن بیمه تضمین کیفیت ساختمان‌ها را ضروری دانستند.



عکس: آیدا فریدی

لزوم افزایش متوسط عمر بنا



داوود کامرانی، فعال صنعت ساختمان درباره کیفیت ساختمان‌سازی و سرعت فرسودگی ابنیه در ایران به صمت گفت: متاسفانه فرسودگی، چهره شهرهای کشور را مخدوش کرده و متوسط عمر بنا هم هر روز کمتر می‌شود، زیرا برای پایین آوردن هزینه‌ها از جنبه‌های کیفی ساخت‌وساز کسر می‌شود. وی افزود: در حال حاضر برای بسیاری از ساختمان‌ها هیچ تمهیداتی در قبال زمین‌لرزه، آتش‌سوزی، فرونشست و... در نظر گرفته نشده، در حالی که اهمیت این موضوع از بسیاری از مسائل دیگر بیشتر است. در این زمینه لازم است نهادهایی همچون نظام مهندسی، شهرداری و... وارد عمل شوند تا قوانین سفت و سختی اتخاذ و پیاده شود. وی با تاکید بر اینکه در صنعت ساختمان‌سازی باید ملاحظاتی رعایت شود که متوسط عمر بنا بالا برود، اظهار کرد: حدود ۴۰ درصد ساختمان‌های تهران در برابر زلزله مقاوم نیستند؛ به‌طوری که به‌دلیل استفاده از مصالح نامرغوب، شیوه‌های نادرست ساخت، استفاده از کارگران غیرماهر در ساخت‌وساز، پدیده ساختمان‌های نوساز اما فرسوده رو به افزایش است. این فعال صنعت ساختمان در پاسخ به این پرسش که چه راهکار بیمه‌ای برای کاهش خطرات ناشی نامرغوب‌سازی ساختمان‌ها وجود دارد، توضیح داد: اگر بیمه را به‌عنوان صنعتی امنیت‌بخش و حافظ سرمایه بدانیم، باید برای حفظ سرمایه‌های مادی و انسانی در مقابل خطرات ناشی از ساخت نامرغوب ساختمان از صنعت بیمه استمداد کنیم. گرچه این پوشش بیمه‌ای می‌تواند برای جبران خسارات مادی ناشی از ناایمن بودن ساختمان مفید واقع شود، اما هیچ‌وقت نمی‌تواند از اتلاف سرمایه‌های انسانی پیشگیری کند. بیمه تنها در صورت بروز خسارات مالی، می‌تواند خسارات وارده را جبران کند؛ به‌عبارت بهتر به‌معنای واقعی کلمه «آرامش خاطر» بیمه‌گذار از بعد مالی را فراهم کند.

۳ نوع بیمه ساختمانی

کامرانی با بیان اینکه در حال حاضر برای ساختمان‌های در حال ساخت ۳ نوع بیمه‌نامه قابل اخذ است، افزود: بیمه اشخاص ثالث یا همان بیمه همسایگان، بیمه مسئولیتی که کارفرما در مقابل کارکنان و همچنین اشخاص ثالث دارد و بیمه تمام خطر پیمانکاران. این بیمه‌نامه‌ها تعریف شده، اما متاسفانه به‌دلیل نبود الزام قانونی و فرهنگ‌سازی مناسب، هیچ‌کدام به‌صورت کامل اجرایی نمی‌شوند. این فعال صنعت ساختمان افزود: موضوع بیمه تضمین کیفیت ساختمان (عیوب اساسی و پنهان ساختمان) نیز در برنامه پنجم توسعه در ماده ۱۶۸ آمده که براساس آن صدور پروانه ساخت ساختمان منوط به ارائه این بیمه‌نامه شده اما متاسفانه به‌درستی در صنعت ساخت‌وساز اجرایی نمی‌شود. شاید با اجرای درست بیمه‌نامه تضمین کیفیت ساختمان بتوان جلوی بسیاری از خطرات احتمالی برای ساختمان‌هایی با عمر بالا یا ساختمان‌های در حال ساخت را گرفت.

کاهش نرخ تمام‌شده ساخت

وی با اشاره به اینکه در برخی موارد ساختمان‌سازی، اصل برای سازندگان کاهش نرخ تمام‌شده است، گفت: در صورتی ارزان‌سازی منطقی است که همراه با رعایت استانداردها باشد، زیرا در بسیاری از موارد شاهدیم تنها فاکتوری که در مناقصه‌ها موردبررسی قرار می‌گیرد، نرخ است؛ به‌طوری که دولت هم در ساختمان‌سازی دنبال کمترین نرخ بدون در نظر گرفتن مقررات ملی ساختمان است. این فعال صنعت ساختمان خاطرنشان کرد: با درست اجرایی شدن بیمه تضمین کیفیت ساختمان قطعا سازندگان و مهندسان ناظر نیز با جدیت بیشتری به وظایف خود عمل می‌کنند، چراکه شرکت‌های بیمه باید از همه جنبه‌های ساخت‌وساز اعم از استفاده از مصالح استاندارد و نوع خدمات و اجرای آن اطمینان پیدا کنند تا بتوانند ساختمان را تحت پوشش بیمه قرار دهند.

مناسب‌ترین راه ایمن‌سازی ساختمان بیمه است



محمدحسین غریب، کارشناس صنعت بیمه بر اهمیت ایمن‌سازی، بهسازی، مقاوم‌سازی و نوسازی ساختمان‌ها تاکید و بیان کرد: متاسفانه اهمیت موارد یادشده در کشور ما در سطح پایینی قرار دارد و این وضعیت باعث شده بلایای طبیعی و غیرطبیعی، هر بار ضرر و زیان‌های جانی و مالی زیادی از خود برجای بگذارند. این کارشناس افزود: امروزه با گسترش فعالیت‌های صنعتی، عمرانی و طرح‌های ساختمانی و افزایش احتمال خطرات، نیاز به پوشش بیمه‌ای بیشتر احساس می‌شود. در این راستا بیمه‌های مهندسی از جمله رشته‌های موردتوجه صاحبان صنایع و سرمایه در بازارهای جهانی محسوب می‌شود که باتوجه به کاربردهای گوناگون آن از تنوع زیادی برخوردار است. بیمه‌های مهندسی اصولا خسارت فیزیکی ناگهانی و غیرقابل پیش‌بینی را در طول مدت بیمه جبران می‌کنند.

پایان کار فقط بر اساس بیمه‌نامه

وی با تاکید بر اینکه مناسب‌ترین راه ایمن‌سازی ساختمان بیمه است، گفت: مجریان طرح‌های ساختمانی یا مالکان اولیه ساختمان، پس از تکمیل فرآیند ساخت، برای دریافت گواهی پایان کار ملزم به اخذ بیمه عیوب اساسی و پنهان ساختمان یا تضمین کیفیت ساختمان هستند. این کارشناس بیمه ادامه داد: براساس این بیمه، به مدت ۱۰ سال خسارات و صدمات ناشی از عیوب اساسی و پنهان ساختمان، مانند استفاده از مصالح نامرغوب، طراحی نادرست و... مطابق با آنچه در بیمه‌نامه ذکر شده، توسط شرکت بیمه پرداخت خواهد شد.

وی با اشاره به اینکه تهیه این بیمه‌نامه اجباری است، اظهار کرد: از مزایای برخورداری از بیمه عیوب اساسی و پنهان ساختمان این است که علاوه بر جبران خسارت‌های آتی، باعث می‌شود بر روند ساخت سازه، در تمامی مراحل توسط کارشناس بیمه نظارت شود؛ در نتیجه احتمال ایجاد مشکلات اساسی در آینده بسیار کمتر خواهد شد. سازندگان ساختمان‌ها نیز می‌توانند از همین ویژگی مثبت، برای تبلیغات و فروش بنا استفاده کنند.

بازار بی‌رونق بیمه کیفیت ساختمان

غریب در پاسخ به این پرسش که نقش بیمه‌های مهندسی در افزایش کیفیت ساخت‌وسازها چیست، بیان کرد: انتظار می‌رفت با همه‌گیرتر شدن بیمه کیفیت ساختمان، شرکت‌های بیمه از این نوع بیمه‌نامه استقبال کنند و سهم بیمه‌های مهندسی در صنعت بیمه که اکنون بسیار ناچیز است، افزایش چشمگیری داشته باشد، اما متاسفانه نبود استقبال شرکت‌های بیمه از سویی و افزایش نرخ تمام‌شده برای سازندگان از سوی دیگر سبب شد این بیمه‌نامه با استقبال چندانی مواجه نباشد و متاسفانه باوجود حوادث طبیعی مانند زلزله و خطرات ناشی از آن، قانون‌گذار نیز ضرورت وجود این بیمه‌نامه را از قانون برنامه ششم حذف کرده است.

وی توضیح داد: یکی از شیوه‌های کنترل ساخت‌وسازها، طرح اجباری کردن بیمه تضمین کیفیت در قالب صدور بیمه‌نامه جامع ساختمان است که این راه، نیازمند فرهنگ‌سازی عمومی از یک سو و آموزش لازم به مهندسان و دیگر عوامل حوزه ساخت از سوی دیگر است تا این باور و اعتقاد عمومی به‌وجود آید. این کارشناس بیمه درباره علت پایین بودن ضریب نفوذ بیمه در صنعت ساختمان ایران تشریح کرد: نبود الزامات قانونی و آیین‌نامه مدون برای رعایت آن، تمایل نداشتن سازندگان به بیمه به‌دلیل نبود راهنمایی صحیح شرکت‌های بیمه‌ای و شفاف نبودن قوانین بیمه‌ای، نبود تمایل زیاد در شرکت‌های بیمه برای فروش بیمه‌های مربوط به صنعت ساختمان به‌دلیل حق بیمه پایین نسبت به خسارات وارده و نبود ارزیابی ریسک صحیح و تناسب نداشتن حق بیمه با خسارات احتمالی را می‌توان از جمله دلایل ضریب نفوذ پایین بیمه تضمین کیفیت ساختمان در کشور برشمرد.

وی علت نبود استقبال جامعه مهندسان از بیمه کیفیت ساختمان را چنین بیان کرد: این جامعه معتقدند بیمه‌نامه عیوب اساسی و پنهان ساختمان (بیمه تضمین کیفیت ساختمان) رایج در کشور در قبال صاحب‌کاران پاسخگو نیست و بیمه و فرآیندهای آن را سنگ‌اندازی محسوب می‌کنند.

> اگر بیمه را صنعتی امنیت‌بخش و حافظ سرمایه بدانیم، باید برای حفظ سرمایه‌های مادی و انسانی در مقابل خطرات ناشی از ساخت نامرغوب ساختمان از صنعت بیمه استمداد کنیم

بیمه‌نامه عیوب پنهان ساختمان ابزاری کاربردی



حسین بابایی، دیگر کارشناس بیمه درباره لزوم استفاده از بیمه کیفیت ساختمان در کشور به صمت گفت: بیمه‌نامه عیوب پنهان ساختمان به‌عنوان بیمه‌نامه مهندسی و کاربردی در حوزه ساختمان شناخته می‌شود و از آنجا که این بیمه‌نامه هرگونه خسارت وارده به سازه‌های اصلی و جانبی ساختمان را در چارچوب شرایط بیمه‌نامه که طی اعتبار بیمه‌نامه به بیمه‌گر اعلام می‌شود، تحت پوشش قرار می‌دهد.

علاوه بر آن این بیمه‌نامه، با خرید پوشش اضافی، خسارت وارده به اشخاص ثالث را جبران خواهد کرد؛ بنابراین استفاده از این بیمه می‌تواند به توسعه امنیت سازندگان و سرمایه‌گذاران بخش ساختمان، حفظ و حمایت حقوق مصرف‌کنندگان، ارتقای کیفیت ساختمان‌ها و رعایت اصول فنی و استاندارد ساختمان بسیار کمک کند.

این کارشناس بیمه درباره وجه تمایز بیمه در صنعت ساختمان ایران با صنعت ساختمان اروپا یا کشورهای پیشرفته توضیح داد: امروزه در کشورهای مختلف جهان از جمله کشورهای اروپایی، کارفرما و طرف‌های درگیر در پروژه ساختمانی، از ابتدای کار یک پروژه، از حضور یک شرکت بیمه استقبال می‌کنند.

نقش بیمه در این میان تامین آسودگی خیال برای افراد مسئول در پروژه ساختمانی (طراح، پیمانکار، مهندسین مجری، ناظر و شرکت‌های کنترل کیفیت) و در نهایت تامین آسایش مصرف‌کننده است.

وی با بیان مثالی افزود: در فرانسه قانون، سیستم مسئولیت‌پذیری طرف‌های درگیر در صنعت ساخت‌وساز را به‌منظور تامین و تضمین کیفیت ساختمان به تفکیک تعیین کرده و صنعت ساختمان باوجود وضعیت رکود کنونی، همواره به‌عنوان یکی از ابزارهای تولید ناخالص ملی و ایجاد رشد و توسعه پایدار در این کشور از اهمیت بسزایی برخوردار است.

بابایی یکی از راه‌های کنترل ساخت‌وسازها و افزایش کیفیت آنها را طرح اجباری کردن بیمه‌نامه کیفیت ساختمان عنوان کرد و افزود: در اغلب کشورها، بیمه اختیاری نیست و اجباری تلقی می‌شود و ما نیز باید حداقل در برخی از بیمه‌نامه‌ها به این سمت حرکت کنیم که بیمه‌نامه ساختمان از جمله همین بیمه‌نامه‌های دارای اهمیت است و اخذ آن باید اجباری شود.

این کارشناس با بیان اینکه براساس این بیمه‌نامه، شرکت‌های بیمه مکلف هستند در صورت وقوع خسارت در چارچوب شرایط بیمه‌نامه مذکور طی ۱۰ سال، خسارت‌های وارده را جبران کنند، یادآور شد: برای اجرای این تکلیف، لازم است وزارت مسکن، سازمان نظام‌مهندسی، شهرداری، بیمه مرکزی و... هماهنگی لازم را با هم داشته باشند تا برای کنترل بهتر ساخت‌وسازها، بیمه تضمین کیفیت ساختمان به‌شکل جدی در کشور اجرایی شود. بابایی با بیان اینکه شرکت‌های بیمه سال‌هاست که این بیمه‌نامه را می‌فروشند و در دوره‌ای شهرداری‌ها شرکت‌های ساختمانی را ملزم به خریداری این بیمه‌نامه کرده بودند، اما به‌تدریج این الزامات کمرنگ و همین بی‌توجهی باعث شد شاهد ساخت‌وساز تعدادی ساختمان ناایمن و بی‌کیفیت در سطح کشور باشیم، افزود: به هر حال همه‌گیرتر کردن بیمه کیفیت ساختمان می‌تواند باعث شود کنترل‌هایی که توسط سازمان نظام‌مهندسی و شرکت‌های بیمه‌ای در ساخت‌وسازها صورت می‌گیرد، در ارتقای کیفیت نسبی و همچنین پیشگیری از بروز معضلات ناشی از ساخت‌وسازهای غیراصولی و از طرفی خسارات مرتبط با حوادث طبیعی از جمله زلزله بسیار موثر واقع شود و احتمال بروز حوادثی نظیر پلاسکو، متروپل و... را به حداقل برساند.

سخن پایانی

در ایران که به‌واسطه وجود ساختمان فرسوده و نبود نظارت جدی بر کیفی‌سازی ساختمان‌ها، هر روز چهره شهرها پیرتر و ناایمن‌تر می‌شود، جای نظارتی تاثیرگذار خالی است. بنابر نظر کارشناسان عمر مفید ساختمان در کشور به‌طور متوسط کمتر از ۳۵ سال است و این خود سرعت بالای فرسوده شدن بافت شهری را نشان می‌دهد.

ساخت‌وسازهای بی‌کیفیت در حالی رقم می‌خورد که سازندگان اغلب به رکود بخش ساختمان و نرخ مسکن فکر می‌کنند؛ نه به کیفی‌سازی ساختمان‌ها، اما بنا به اعتقاد کارشناسان باید تجربه جامعه جهانی به‌ویژه کشورهای پیشرفته که نظارت ضمن اجرا و بیمه عیوب پیدا و پنهان ساختمان نقش پررنگی در کاهش چشمگیر خطرات ناشی از کیفیت پایین ساخت دارد، سرلوحه صنعت بیمه و سازندگان و مسئولان کشور قرار گیرد تا عمر مفید ساختمان‌ها افزایش یابد و جلوی حوادث دلخراش گرفته شود.

خوشبختانه در حال حاضر صنعت بیمه با ارائه بیمه‌ای تحت عنوان «بیمه تضمین کیفیت ساختمان» امکان دستیابی به جامعه‌ای ایمن و پویا را با کیفیت‌بخشی به صنعت ساخت‌وساز فراهم آورده است. با برقراری پوشش بیمه تضمین کیفیت ساخت و پوشش‌های بیمه‌ای تبعی از جمله زلزله، سیل و... برای پروژه‌های ساختمانی به‌راحتی می‌توان با اعمال نظارت‌های فنی و رعایت معیارهای بازرسی براساس مقررات ملی ساختمان و ضوابط و مقررات شهرسازی شهرداری‌ها، به هدف اصلی که همانا پیشگیری از بروز آثار مخرب زلزله و حفظ سرمایه‌های انسانی است، رسید.

در گفت‌وگوی کارشناسان مدیریت پسماند با صمت بررسی شد

فرسودگی مخازن ذخیره‌سازی پسماندهای شهری

کامیار فکور
editor@smtnews.ir

فرسودگی مخازن پسماند در سطح شهر منجر به بوی نامطبوع، کاهش سطح بهداشت شهری و نازیبایی چهره خیابان‌ها می‌شود. با وجود اینکه هرساله شهرداری چند هزار مخزن پسماند را نوسازی می‌کند اما بخش وسیعی از مخازن پسماند فرسوده باقی می‌ماند. یکی از مهم‌ترین عوامل فرسودگی مخازن شهری، شیرابه‌ای است که از زباله‌های تر در داخل مخازن پسماند تولید می‌شود. تاثیرگذاری این شیرابه زمانی بیشتر می‌شود که شهروندان، نه در ساعت مقرر یعنی ۹ شب، بلکه در روز، زباله‌های خود را وارد این مخازن می‌کنند. با این همه، برخی کارشناسان از اساس این شکل جمع‌آوری پسماند توسط مخازن را الگویی نادرست می‌دانند و راه‌حل‌های دیگری برای این امر ارائه می‌دهند. به‌گفته کارشناسان با گذشت دو دهه از اجرای این مهم و آسیب‌شناسی‌های انجام‌شده در سطح خرد و کلان، بسیاری از متخصصان و خبرگان حوزه مدیریت پسماند کشور، وجود مخازن در سطح معابر و خیابان‌ها را یکی از اصلی‌ترین مانع مدیریت بهینه پسماندها به‌ویژه در حوزه تفکیک پسماندهای خشک در مبدأ معرفی می‌کنند.



شهروندان در صورت تفکیک پسماندهای خشک خود در منزل و محل کار و ارائه آنها به پیمانکاران مجاز شهرداری‌ها، غرفه‌های بازیافت یا اپلیکیشن‌ها می‌توانند از ورود این پسماندها به درون مخازن ۱۱۰۰ لیتری جلوگیری کنند

شیرابه، عامل فرسودگی مخازن پسماند

شادی مالکی، معاون هماهنگی و ارزیابی امور مناطق سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: شهر تهران ۵۰ هزار مخزن در سطح معابر گوناگون دارد که محل پسماندهای خانگی و شهری است. در چند سال اخیر، این مخازن پسماند شهری به‌طور کامل نوسازی نشده اما هرسال براساس شرایط شهر و همه مسئولیت‌هایی که وجود دارد درصدی از آنها نوسازی می‌شود. کمااینکه در سال ۱۴۰۰ در سطح شهر ۵ هزار مخزن نوسازی شده و امسال نیز قرار است حدود ۷ هزار مخزن نوسازی شود. در سال‌های آینده همین روند در دستور کار شهرداری تهران است.

مالکی گفت: به غیر از بحث نوسازی کامل مخزن، به‌طور مستمر هم مخازن در دست تعمیر و نگهداشت هستند. بیش از ۱۵۰ خودرو مخزن‌شور مکانیزه در شهر تهران وجود دارد که به‌طور مرتب و مستمر نسبت به شست‌وشوی مخازن اقدام می‌کنند. در فصل تابستان، هفته‌ای ۲ تا ۳ بار مخازن پسماند توسط این خودروها شسته می‌شود. همچنین بحث رنگ‌آمیزی داخل مخازن و گندزدایی از آنها به‌طور مرتب در دستور کار شهرداری است.

وی اضافه کرد: با این وجود، عاملی که باعث فرسودگی مخازن پسماند شهری می‌شود، شیرابه‌ای است که در این مخازن ریخته می‌شود. این شیرابه از پسماند «تر»ی که توسط شهروندان وارد این مخازن شده، تولید می‌شود و به همین جهت در غرفه‌های بازیافت و ادارات مدیریت پسماند، مرتب این آموزش‌ها به‌صورت رایگان به شهروندان داده شده و از طریق رسانه‌ها اطلاع‌رسانی می‌شود که شهروندان علاوه بر تفکیک خشک از «تر»ی که انجام می‌دهند، پسماند تر خود را مثل تفاله چای یا دوریز مواد غذایی آبگیری کنند.

مالکی با اشاره به اینکه طول عمر مخازن ۴ تا ۵ سال است، گفت: شیرابه‌ای که از پسماند «تر» در مخزن پسماند تولید شده باعث پوسیدگی کف مخزن می‌شود. ساعت اصلی جمع‌آوری پسماند شب‌هاست و زمانی که شهروندان پسماند تر خود را در طول روز در این مخازن می‌گذارند، شدت تاثیر شیرابه بر تخریب مخازن بیشتر می‌شود. البته در طول روز هم ماشین‌های حمل پسماند مرتب این زباله‌ها را جمع‌آوری می‌کنند اما به‌دلیل اینکه اکثر شهروندان پسماند خود را از ساعت ۹ شب به بعد در مخازن می‌گذارند اصل جمع‌آوری نیز در همان ساعت است. به همین دلیل، از شهروندان خواسته می‌شود، بیرون گذاشت زباله‌ها در این ساعت رعایت شود.



معاون هماهنگی و ارزیابی امور مناطق سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران اظهار کرد: از جمله دورریزهایی که تولید شیرابه می‌کند، ضایعات میوه و سبزی است. در حال حاضر فصل گرم است و پسماند پوست هندوانه و خربزه شیرابه بسیار زیادی تولید می‌کند. در این زمینه، تلاش کردیم آموزش‌هایی را ارائه کنیم تا شهروندان در بحث تولید خشکاله به ما کمک کنند. خشکاله، محصول خشک کردن بقایای میوه و سبزیجات است. افراد حتی می‌توانند خشکاله خود را به غرفه بازیافت بدهند یا با ۱۳۷ تماس بگیرند و وجه نقد بابت آن دریافت کنند. باید در نظر داشت که ریختن این ضایعات میوه منجر به استهلاک زودهنگام مخازن می‌شود.

ساعت اصلی جمع‌آوری پسماندها شب‌هاست و زمانی‌که شهروندان پسماند «تر» خود را در طول روز در مخازن می‌گذارند، شدت تاثیر تخریبی شیرابه بر مخازن بیشتر می‌شود

مخازن بزرگ‌ترین مانع مدیریت بهینه پسماندها

سعید مرادی‌کیا، کارشناس مدیریت پسماندهای شهری در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: در ۲۰ سال گذشته و زمانی که شعار «شهر ما، خانه ما» به‌عنوان نماد شهرداری‌های بسیاری از شهرهای کشور مطرح بود، نارنجی‌پوشانی که در میان مردم به سپور شناخته می‌شدند، نماد پاکیزگی شهر و مدیریت پسماندها بودند. جایگاه این افراد خدوم در حدی بود که سریال و فیلم‌های سینمایی نیز همچون شاعر زباله‌ها با محوریت این افراد ساخته و پخش شد.

وی افزود: اما با گذشت زمان و در اواسط دهه ۱۳۸۰ عناصر جدیدی جای خود را در شهرها بازکرده و کم‌کم نارنجی‌پوش‌ها به دست فراموشی سپرده شدند. شهرداری تهران در طرحی کلان که با عنوان «مکانیزاسیون خدمات شهری» شناخته می‌شد، حدود ۵۰ هزار مخزن پلاستیکی را در نقاط مختلف شهر تهران مستقر کرد تا بدین‌ترتیب شهروندان به‌جای قرار دادن پسماندهای خود در محل‌های خاصی در کوچه یا خیابان و همچنین مراجعه درب‌به‌درب نارنجی‌پوش‌ها برای دریافت پسماندها و همچنین ماهانه، آنها را درون این مخازن قرار دهند.

مرادی‌کیا گفت: در کنار این مخازن، خودروهای جدیدی نیز وارد تهران شد تا فرآیند تخلیه و انتقال این پسماندها کامل‌تر شود. این طرح جدید به‌تدریج از سوی سایر شهرداری‌های کشور پذیرفته و پیاده‌سازی شد. با گذشت زمان و به‌دلایل گوناگون مانند آتش‌سوزی‌ها، به‌تدریج مخازن فلزی یا گالوانیزه جایگزین مخازن پلاستیکی شد. این مخازن پلاستیکی و فلزی که در اغلب موارد مخازن مکانیزه نامیده می‌شود، ۱۱۰۰ لیتر (۱.۱ مترمکعب) حجم داشته و به‌صورت متوسط، توانایی ذخیره‌سازی ۱۲۰ تا ۲۰۰ کیلوگرم پسماند مخلوط‌تر و خشک را دارد.

وی تصریح کرد: هرچند در نگاه نخست اجرای این طرح به‌عنوان موفقیتی بزرگ در عرصه خدمات شهری و محیط‌زیست شهرها معرفی شد اما با گذشت دو دهه از اجرای این مهم و آسیب‌شناسی‌های انجام‌شده در سطح خرد و کلان، بسیاری از متخصصان و خبرگان حوزه مدیریت پسماند کشور، وجود مخازن در سطح معابر و خیابان‌ها را به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین مانع مدیریت بهینه پسماندها به‌ویژه در حوزه تفکیک پسماندهای خشک در مبدأ معرفی می‌کنند.

این مهم تا حدی پیش رفت که شهرهای مهمی همچون شیراز و اصفهان به‌تدریج نسبت به جمع‌آوری و حذف این مخازن از سطح شهر و جمع‌آوری پسماندها از درب منازل مثل گذشته اقدام کردند و بدین‌ترتیب سخت‌افزاری که روزی به‌عنوان راه‌حل نجات شهرداری‌ها از مشکلات مدیریت پسماند و رفت‌وروب شهری شناخته می‌شد، امروزه به پاشنه‌آشیل مدیریت شهری در بسیاری از شهرهای کشور از جمله کلانشهرها بدل شده است.

این کارشناس مدیریت پسماندهای شهری اظهار کرد: در این میان، افزایش تعداد عوامل غیرمجاز جمع‌آوری پسماندهای خشک و واژگونی پیوسته این مخازن و پوسیدگی و فرسودگی ناشی از شیرابه پسماندهای تر و همچنین عدم‌نظافت این مخازن بر شدت این مشکل افزوده و در مواردی نارضایتی شهروندان را به‌دنبال داشته است. با توجه به بررسی‌های به عمل آمده، برخی از مهم‌ترین دلایل فرسودگی و آسیب‌های واردشده به مخازن ذخیره‌سازی پسماندها در سطح شهرها و روستاهای کشور را می‌توان این‌گونه برشمرد؛ نبود درب روی مخازن، کیفیت نامناسب بدنه (استاندارد نبودن مخازن)، آسیب‌های واردشده به مخازن هنگام تخلیه توسط نیروی انسانی و خودروهای جمع‌آوری پسماندها، آفتاب شدید و مداوم (اشعه ماورای بنفش)، آسیب‌های ناشی از برخورد با خودروهای شهری، ریزش شیرابه پسماندها درون مخازن و خوردگی بدنه آنها به‌ویژه در مخازن فلزی، فعالیت عوامل غیرمجاز جمع‌آوری پسماند خشک در سطح شهرها، انداختن سنگ و خاک و نخاله و همچنین شیشه و آینه شکسته به داخل مخازن از سوی شهروندان و عدم‌شست‌وشوی پیوسته و مداوم سطوح داخلی مخازن توسط مواد شوینده مناسب و تخصصی.

مرادی‌کیا افزود: با وجود تمامی موارد نام برده، نبود خودروهای تخصصی جمع‌آوری پسماند و ضربه‌های محکم واردشده به آنها هنگام پایین گذاشتن، تولید مخازن غیراستاندارد و واژگونی مخازن از سوی عوامل غیرمجاز را می‌توان از مهم‌ترین دلایل فرسودگی این مخازن در نظر گرفت؛ مخازنی که در حال حاضر برای خرید هر یک حدود ۲ تا ۳ میلیون تومان هزینه می‌شود.

این کارشناس مدیریت پسماندهای شهری بیان کرد: شهروندان در صورت تفکیک پسماندهای خشک خود در منزل و محل کار و ارائه آنها به پیمانکاران مجاز شهرداری‌ها، غرفه‌های بازیافت یا اپلیکیشن‌ها می‌توانند از ورود این پسماندها به درون مخازن ۱۱۰۰ لیتری جلوگیری کنند. این مهم به‌طور غیرمستقیم با کاهش فعالیت زباله‌گردها و درنتیجه کاهش آسیب‌های واردشده به مخازن همراه است. از سویی به شهروندان توصیه می‌شود برای بیرون گذاشتن پسماندهای تر خود تا حد امکان موضوع ساعت ۲۱ را رعایت کرده و از کیسه‌های پلاستیکی سالم و محکم گره‌زده برای نگه‌داری و بیرون گذاشتن آنها استفاده کنند. همچنین آبگیری پسماندهای «تر» در منزل از سوی شهروندان می‌تواند ریزش شیرابه در مخازن و درنتیجه خوردگی بدنه را تا حدی کاهش داده و بر عمر مفید آنها بیفزاید. به یاد داشته باشیم که این مخازن در کنار محل زندگی تک‌تک ما قرار داشته و در صورتی که به وظایف شهروندی خود به‌درستی عمل نکنیم، این مخازن تنها به منبعی برای انتشار آلودگی و ازدیاد حشرات و جانوران موذی تبدیل‌شده و بلای جان خودمان خواهند شد.



سخن پایانی

در این میان، افزایش تعداد عوامل غیرمجاز جمع‌آوری پسماندهای خشک و واژگونی پیوسته این مخازن و پوسیدگی و فرسودگی ناشی از شیرابه پسماندهای تر و همچنین عدم‌نظافت این مخازن، بر شدت این مشکل افزوده و در مواردی نارضایتی شهروندان را به‌دنبال داشته است.

یادداشت

مخازن پسماند و مشکلات آن



هومن غلامپور ارباستان
کارشناس پسماندهای شهری

به صورت کلی قرار دادن مخازن پسماند در معابر شهری یک‌سری معایب و مزایا دارد. مهم‌ترین مزایای این مخازن پسماند شهری، راحتی مردم در دور ریختن پسماندهایشان است، چراکه در هر زمانی از شبانه‌روز بخواهند می‌توانند پسماندهای خود را در داخل مخازن قرار دهند. اما همین مسئله خود از معایب آن است. پیش از این فرهنگی در میان مردم جا افتاده بود که هر شب ساعت ۹ پسماند خود را دم در خانه خود می‌گذاشتند و این باعث می‌شد در ساعت مشخصی زباله‌ها جمع‌آوری شود. اما قراردادن این مخازن در سطح شهر باعث شده افراد در هر ساعتی از شبانه‌روز پسماند خود را وارد مخازن کنند و این امر علاوه بر اینکه باعث نازیبایی چهره شهر می‌شود، به پدیده زباله‌گردی نیز دامن می‌زند، چراکه دست زباله‌گردها برای گشتن زباله خشک ارزشمند در هر زمانی باز خواهد بود. ضمن اینکه ماندن زباله‌ها در مخازن ایجاد آلودگی می‌کند. شهرداری هر شب ساعت ۹ مخازن پسماند را تخلیه می‌کند.

فرض کنید شخصی زباله خود را ساعت ۹ و ۵ دقیقه داخل مخزن قرار دهد. از ۹ و ۵ دقیقه شب تا فردای آن که دوباره ماشین شهرداری زباله مخزن را تخلیه می‌کند حدود ۲۴ ساعت طول می‌کشد. بخشی از پسماندی که در این زمان در مخزن می‌ماند توسط زباله‌گردها جمع‌آوری می‌شود.

غالب پسماندی که در درون مخزن باقی می‌ماند از نظر ترکیب پسماند آلی است. پسماند آلی فسادپذیر است و با قرار گرفتن در دمای بالا باعث تجمع موش و مگس و ایجاد مشکلات بهداشتی دیگری می‌شود.

گرمای هوا نیز باعث ایجاد بوی نامطبوعی در مخزن می‌شود که ممکن است این بو حتی از خیابان گذشته و افراد ساکن در خانه را هم آزار دهد. همچنین این پسماند باقی‌مانده تولید شیرابه می‌کند. به دلیل اینکه بخش عمده‌ای از مخازن پسماند در خیابان قرار دارد و کنار آن جوی آبی هم روان است، اگر سوراخ کوچکی در مخزن وجود داشته باشد، این شیرابه می‌تواند باعث آلودگی آب آن منطقه شود.

براساس دومین طرح جامع مدیریت پسماند شهر تهران سیاستی باید در شهر انجام شود که به‌منظور عادلانه کردن مدیریت پسماند و اجرای طرح پیت (Payt) است. طرح پیت برگرفته از یک قانون خارجی است که می‌گوید به اندازه‌ای که دور می‌اندازی، باید پول پرداخت کنی.

در شرایط فعلی عوارض پسماندی که از مردم تهران جمع‌آوری می‌شود براساس منطقه و متراژ خانه است، حال چه در آن خانه یک نفر با سبک زندگی پسماند صفر زندگی کند و چه ۱۰ نفر با سبک زندگی مصرفانه زندگی کنند. در هر صورت، همه این افراد عوارض پسماند خود را براساس متراژ خانه‌شان پرداخت می‌کنند و هیچ نظارتی بر این مسئله وجود ندارد.

طرح پیت پاسخی به این مسئله و در واقع عادلانه کردن اخذ عوارض از دوریز و پسماند افراد است. تا زمانی که مخازن ما به این شکل در سطح شهر وجود دارد امکان پیاده‌سازی طرح پیت وجود نخواهد داشت و این مشکلات ادامه‌دار خواهد بود.

از دیگر مسائلی که قراردادن مخازن پسماند در سطح شهر وجود دارد، مربوط به تعمیرات، نگهداری و شست‌وشوی مخزن است، چراکه بر افزایش عمر مخزن تاثیرگذار است. این مخازن در طول زمان خودبه‌خود دچار فرسودگی می‌شود. علاوه بر این، زمانی که ماشین‌های مکانیزه اقدام به تخلیه این مخازن می‌کنند، آلودگی صوتی ایجاد می‌شود.

براساس دومین طرح جامع مدیریت پسماند، اگر هم قرار باشد مخازن پسماند جمع‌آوری نشود، دیگر نباید به شکل کنونی وجود خارجی داشته باشد، بلکه راهکار استفاده از مخازن زیرزمینی است. نمونه‌های موردی مخازن زیرزمینی در شهر تهران دیده می‌شود. این مخازن زمانی که درون زمین قرار می‌گیرند، علاوه بر اینکه دسترسی به آنها برای عوامل غیرمجاز از بین می‌رود، بحث‌های محیطی نیز از جمله بارش باران و قرارگیری در معرض نور خورشید روی آن تاثیری نخواهد داشت و شیوه تخلیه و جمع‌آوری آنها هم به‌خاطر زیرزمینی بودن متفاوت خواهد بود.



شنبه
۴ تیر ۱۴۰۱- ۲۵ ذی‌القعده ۱۴۴۳ - ۲۵ ژوئن ۲۰۲۲- شماره ۲۰۸۵-پیاپی ۳۴۰۳

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»
مدیرمسئول: ناصر بزرگمهر
سردبیر:عاطفه خسروی

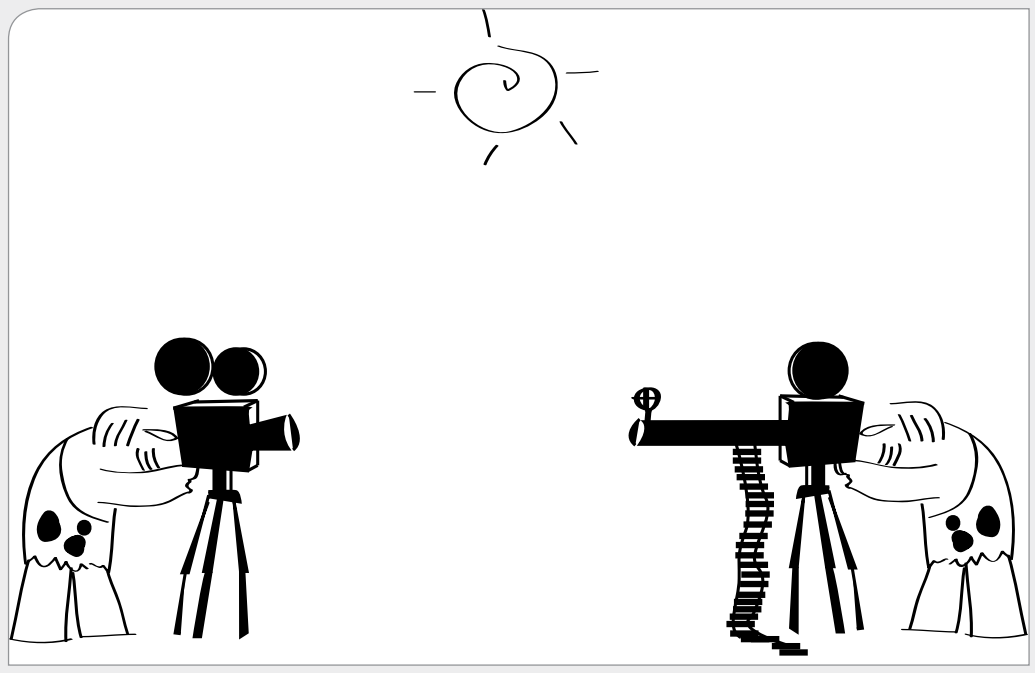
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ -نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی -کوچه آزادگان شماره ۲۶-کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: انتخاب رسانه

info@smtnews.ir
www.smtnews.ir
instagram.com/smtnewspaper
telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com

روزنامه صمت با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

خبر روز

سوت «قطار اکو» به صدا در آمد



نخستین قطار ترانزیتی قزاقستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه ساعت ۱۶ شنبه، ۲۸ خرداد وارد ایستگاه راه‌آهن تهران شد؛ یکشنبه ۲۹ خرداد نیز رئیس‌جمهوری قزاقستان وارد تهران شد و در مراسمی توافقنامه‌های ریلی میان دو کشور از جمله راه‌اندازی کریدور تمام‌ریلی به امضا رسید. رئیس‌جمهوری در مراسم امضای توافقنامه‌های ایران و قزاقستان در بخش‌های مختلف از جمله ترانزیت ریلی با بیان اینکه ترانزیت تمام‌ریلی قزاقستان از مسیر ایران به اروپا برای نخستین بار آغاز شده، اظهار کرد: از اولویت‌های سیاست خارجی دولت، نقش‌آفرینی در گسترش تجارت از سرزمین ایران به‌عنوان مسیری امن، کم‌هزینه و سریع است. ابراهیم رئیسی افزود: استفاده از ظرفیت کریدور شمالی-جنوبی و شرقی-غربی ایران برای توسعه روابط با کشورهای آسیایی و اروپایی و رفع موانع ترانزیت ریلی در سریع‌ترین زمان ممکن از اولویت‌های دولت است.

احیای قطار اکو بعد از ۱۰ سال

از ابتدای زمستان سال گذشته نیز در پی تفاهمی که شرکت راه‌آهن با پاکستان داشت، ۳ رام قطار در کریدور ریلی پاکستان-ایران-ترکیه که پیش از این نیز وجود داشت، اما ۱۰ سال غیرفعال بود، از شبکه ریلی ایران تردد کرد و از آن با عنوان احیای کریدور ITI (اسلام آباد-تهران-استانبول) یاد شد. قطار کانتینربر اکو براساس توافق سه‌جانبه اسلام‌آباد، تهران و آنکارا در سال ۲۰۰۹ (۱۳۸۷) فعالیت خود را رسما آغاز کرد و نخستین قطار در روز ۱۴ اوت همان سال (۲۳ مرداد ۱۳۸۸) از اسلام‌آباد و از مسیر ایران عازم ترکیه شد.

راه‌اندازی کریدور امارات-ایران-ترکیه

کریدور ترکیبی (دریایی-جاده‌ای) امارات-ایران-ترکیه نیز آبان سال گذشته راه‌اندازی شد؛ مسیری که موفقیت‌آمیز بودن آن از نظر هزینه و زمان نسبت به سایر کریدورها در مرحله «تست ران» (نخستین عبور ترانزیتی آزمایشی) به اثبات رسید، چراکه کامیون‌هایی که از این مسیر (حمل کامیون‌ها با کشتی رو-رو به بندر شهید رجایی و سپس عبور از جاده‌های ایران تا مرز بِسرو) به ترکیه رفته بودند، ۱۲ روزه وارد خاک این کشور شدند، اما در مسیر پیشین (خلیج فارس-دریای عمان-کانال سوئز-دریای سیاه) طول مسیر ۲۰ روزه بود. علی ضیایی، کارشناس ترانزیت در گفت‌وگو با مهر درباره کریدور قزاقستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه و قطار کانتینری محموله گوگرد قزاقستان به ترکیه و اروپا از مسیر ریلی ایران اظهار کرد: از سال ۲۰۲۰ به بعد که هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی به‌ویژه چین به اروپا به‌بهانه شیوع کرونا افزایش ۴ تا ۷ برابری یافت، تمایل به حمل‌ونقل ریلی برای صاحبان کالا بیشتر شد. وی افزود: حمل‌ونقل ریلی شرق به غرب به دو شیوه تمام زمینی از چین و پس از عبور از شمال دریای خزر به روسیه و سپس اروپا (کریدور ترانس-سیبریا) و همچنین چین به قزاقستان و سپس حمل دریایی خزر به باکو و با راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص به ترکیه و اروپا (کریدور ترانس-خزر) به دو کانون حمل‌ونقل تبدیل شدند. ضیایی تصریح کرد: شنیده‌ها حاکی است قزاقستانی‌ها در حال مذاکره با امریکا هستند تا بتوانند معافیت تحریمی برای انتقال بخش بزرگ‌تری از بار مازاد خود از مسیر ریلی ایران را اخذ کنند. وی با اشاره به افزایش نرخ جهانی گوگرد و به‌صرفه شدن صادرات آن گفت: بار ترانزیتی اخیر گوگرد قزاقستان از خاک ایران به ترکیه و اروپا سبب شده کریدور شرق به غرب نیز در ایران اهمیت پیدا کند. به‌گفته این کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل باید بر تقویت بیشتر کریدور شرق به غرب در دوره تحریم روسیه پس از جنگ اوکراین و انتقال بارهای روسیه از خاک ایران و همچنین انتقال بار چین به اروپا باتوجه به افزایش چشمگیر نرخ حمل‌ونقل دریایی متمرکز شده و بازاریابی کنیم.

جایگاه بندر آکتائو

وی یکی دیگر از راهکارهای دائمی شدن کریدورهای ترانزیتی جدید از ایران را قوی شدن فورواردرهای بخش خصوصی دانست و افزود: ما در حال حاضر فورواردرهای بین‌المللی و چندملیتی نداریم تا بتوانند با سایر فورواردرهای مطرح دنیا رقابت کنند. دولت باید زیرساخت را فراهم کند تا فورواردرهای ما قوی شوند.

ضیایی تاکید کرد: در بخش زیرساخت‌ها نیز باید به تقویت شبکه ریلی بپردازیم. شبکه ریلی ما با وضعیت موجود در نهایت بتواند یک میلیون تن بار جدید حمل کند؛ حال آنکه برای رشد ترانزیت و رقابت با کشورهای منطقه و همچنین تحقق پیش‌بینی‌ها و برنامه‌ریزی‌های دولت، باید چندده میلیون تن بار ترانزیتی جدید افزوده شود. وی با بیان اینکه عبور بار برنامه‌ای تمام ریلی از کریدور شمال-جنوب از مرز اینچه‌برون تا بندر شهید رجایی دو هفته تا ۲۶ روز به طول می‌انجامد که زمان زیادی است.

معرفی کتاب

رونمایی از کتاب «ادبیات نفتی» دکتر اردشیر صالح‌پور



ادبیات نفتی، عنوان تازه‌ترین اثر ادبی-پژوهشی اردشیر صالح‌پور، پژوهشگر فرهنگ و ادب و هنر ایرانی است که قرار است عصر امروز، ۴ تیر درقالب سلسله برنامه عصر شنبه‌های بخارا در موزه خیمه شب بازی، کافه مانا رونمایی شود. ادبیات نفتی به موضوع حضور و اکتشاف نفت در ایران پرداخته و ویژگی‌های ظهور مدرنیته و صنعتی شدن جنوب ایران را موردارزیابی قرار داده و ابعاد جامعه‌شناختی آن را واکاوی کرده و در تقابل سنت به نقد و مکاشفه کشانده است. نویسنده در این کتاب بر آن است که نقش و تاثیر نفت را براساس دستاوردهای ادبی و هنری ابراز کند و در این راستا آثار بیش از ۴۰ نویسنده را معرفی و تجزیه و تحلیل کرده است. شعر، داستان‌نویسی کوتاه، رمان‌های سیاسی و اجتماعی، رمان‌های اکتشافی، ترجمه، اپرانویسی، ادبیات نوگانی (مدرن)، اپرت‌نویسی نفتی از جمله فصول این کتاب به‌شمار می‌روند. نویسنده در این کتاب در زمینه تاثیر زبان و همزیستی فرنگیان و ظهور و رسوخ واژگان صنعتی و انگلیسی موارد و نمونه‌هایی را آورده است. آنچه مسلم است این همه تغییر و تحول و تاثیر مستقیم و غیرمستقیم ناشی از رشد و پیشرفت تکنولوژی و حضور شهرهای نفتی و نفتزاد است. مبارزات سیاسی و احقاق حقوق کارگران و احزاب سیاسی و روشنفکران و ادبیات مبارزه و مقاومت از بخش‌های واپسین این کتاب پژوهشی-ادبی است که قرار است با حضور دکتر جمشید ملک‌پور، دکتر محمد جعفری قنواتی، دکتر محیط طباطبایی، دکتر اردشیر صالح‌پور (نویسنده) و علی دهباشی در ساعت ۶ عصر ۴ تیر برگزار شود. این جلسه هم به‌شکل حضوری و هم به‌شکل مجازی آماده همراهی علاقه‌مندان و مخاطبان است.

گزارشی از فرسودگی ساختمان‌های شهری

یک فرسودگی ساختاری ساده اما مرگبار

آیدا فریدی: آنچه از نظر ما مرگبار است، به‌زعم عده‌ای یک اتفاق ساده و بدیهی است؛ برای آنها که بلا را همواره نه برای خود، بلکه برای همسایه مقدر می‌دانند یا آنها که معتقدند چنین اتفاق‌هایی در همه کشورها و همه ساختارها مرسوم و بدیهی است. از نظر عده‌ای که نگاه انتقادی به جریان‌های زندگی و زیستی دارند ساده پنداشتن اتفاقات ناخوشایند مانند ریزش ساختمان و تبدیل شدن آن به تلی از آوار و سیمان بر سر مردم تنها یک اتفاق ساده نیست و ساده انگاشتن آن نوعی عادی‌سازی جریانات ناگوار است. عادی‌سازی چیست؟ عادی‌سازی همان اصطلاحی است که در ساحت‌های گوناگون کارکردهای مختلف دارد. مثالش عادی‌سازی فرهنگی که محصولش رایج شدن و تبدیل به روال شدن یک رفتار اجتماعی یا فرهنگی است، در ساحت سیاسی عادی‌سازی روابط سرزمین‌هایی که پیشینه‌ای در تضاد با یکدیگر دارند، اما در بعد اجتماعی می‌شود عبور از کنار حوادث و رویدادهایی که روح جمعی را آزرده است. اجتماعی که شاید بسیاری از اجزای آن از حقوق شهروندی خود بی‌خبر باشند؛ بی‌خبری‌ای که پایه و اساس بسیاری از ساده‌سازی‌ها و عادی‌سازی‌های دیگر می‌شود. چنین زنجیره‌ای حالا تبدیل به یک پلتفرم شده است؛ الگویی که می‌شود تا ناکجاها براساس آن پیش رفت و اشتباهات را زیر فرش پنهان کرد. آنچه برای ساختار، ساده و عادی است برای اجزای ساختار همواره امری ناخوشایند است؛ ناخوشایندی که نارضایتی به‌دنبال خواهد داشت و میوه و ثمره نارضایتی را باید در تاریخ دید و خواند.

















