اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۲۷ آذر ۱۴۰۰
• ۱۳ جمادی‌الاول ۱۴۴۳
• ۱۸ دسامبر ۲۰۲۱

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۹۵۷ • پیاپی ۳۲۷۵ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان

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



در مراسم اختتامیه سمپوزیوم فولاد

مدیرعامل فولاد خوزستان تندیس مرد سال فولادایران را تقدیم مردم خوزستان کرد

همین صفحه

سرمقاله



حمل‌ونقل خون در رگ‌های اقتصاد ۲



چالش‌های حمل‌ونقل به‌راحتی حل‌شدنی نیست ۴

گفت‌وگو



دود حمل‌ونقل آلاینده به چشم همه می‌رود ۱۵

یادداشت‌های امروز



حمل‌ونقل یا خودرو؛ مسئله این است! ۴



رویای حمل‌ونقل پاک ۱۵



رفع موانع توسعه حمل‌ونقل عمومی ۱۴

پرونده

بررسی صمت به مناسبت ۲۶ آذر، روز ملی حمل و نقل

افق حمل‌ونقل روشن نیست



بررسی اولویت‌های حمل‌ونقل دولت سیزدهم ۳
ناایمنی، جاده دوطرفه تصادفات ۴
ضرورت بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ۶
کسی با کرایه مصوب کار نمی‌کند ۷
جاده‌های ارزآور را دریابیم ۸
زنگ خطر کمبود زیرساخت‌های حمل ریلی ۱۱
دولت، سدی در برابر واردات تجهیزات ۱۲
ایمنی خودرو چگونه تضمین می‌شود؟ ۱۳
زیر و بم حمل‌ونقل در ایران ۱۶

طرح: آیدا فریدی

در مراسم اختتامیه سمپوزیوم فولاد

مدیرعامل فولاد خوزستان تندیس مرد سال فولاد ایران را تقدیم مردم خوزستان کرد



در مراسم اختتامیه سمپوزیوم فولاد که از ۲۳ آذرماه در مرکز همایش‌های بین‌المللی جزیره کیش آغاز به کار کرده بود، امین ابراهیمی مدیرعامل فولاد خوزستان از سوی انجمن آهن و فولاد ایران، مرد سال ایران شد و تندیس آن تقدیم مردم خوزستان کرد.

به گزارش خبرنگار روابط عمومی فولاد خوزستان، پروفسور عباس نجفی‌زاده رئیس انجمن فولاد ایران در این مراسم اظهار داشت: به پاس قدردانی و حمایت از افراد شاخص و تاثیرگذار صنعت فولاد، از سه سال گذشته اقدام به معرفی مرد سال فولاد از طریق رای‌گیری فعالان این صنعت کرده‌ایم. یکی از ویژگی‌های این دوره دعوت از شرکت‌های دانش‌بنیان با هدف ارائه طرح‌های نوآورانه بود.

در ادامه مراسم امین ابراهیمی مدیرعامل فولاد خوزستان از سوی انجمن آهن و فولاد ایران و با آرای فعالان زنجیره فولاد، مرد سال فولاد شد.

ابراهیمی ضمن تقدیم تندیس مرد سال فولاد ایران به مردم استان خوزستان، اظهار داشت: صاحبان اصلی این تندیس، مردم شریف خوزستان، نماد مقاومت و ایثار هستند. مردمانی که در هشت سال دفاع مقدس، جانانه از میهن دفاع کردند. قطعا چنین موفقیتی، حاصل حمایت همکارانم در سطوح مختلف، هیات مدیره، مدیران ارشد، میانی و عملیاتی، روسا، سرپرستان و تکنسین‌ها و کارگران عزیزی که در سال‌های مسئولیتم با اخلاص، تعهد، همدلی و همسویی تلاش و تخصص خود را در مسیر تحقق اهداف و برنامه‌های تدوین شده به کار گرفتند، هستند.





صمت گزارش می‌دهد

دومین انبار شکر کشت و صنعت نیشکر حکیم فارابی افتتاح شد

این انبار با مساحت هفت هزار متر مربع و ظرفیت ۲۵ هزار تن، امروز سه‌شنبه (۲۳ آذرماه) با حضور مدیرعامل شرکت توسعه نیشکر و صنایع جانبی افتتاح شد. به گزارش خبرنگار صمت، مدیرعامل شرکت توسعه نیشکر و صنایع جانبی «تنظیم بازار و جلوگیری از تعطیلی کارخانه‌های تولید شکر با افزایش تولید» را علت ساخت انبار جدید عنوان کرد و گفت: به دلیل افزایش تولید شکر سفید و عبور از ظرفیت اسمی، ظرفیت انبارها تکمیل می‌شد و با افزوده شدن انبار جدید نگرانی بابت تعطیلی کارخانه‌های شکر با افزایش تولید و پر شدن انبارها وجود ندارد.

شرکت توسعه نیشکر و صنایع جانبی بیش از ۴۰ درصد شکر مورد نیاز کشور را تامین می‌کند و با افتتاح این انبارها امکان ذخیره و توزیع مناسب این کالای استراتژیک در کشور فراهم می‌شود.

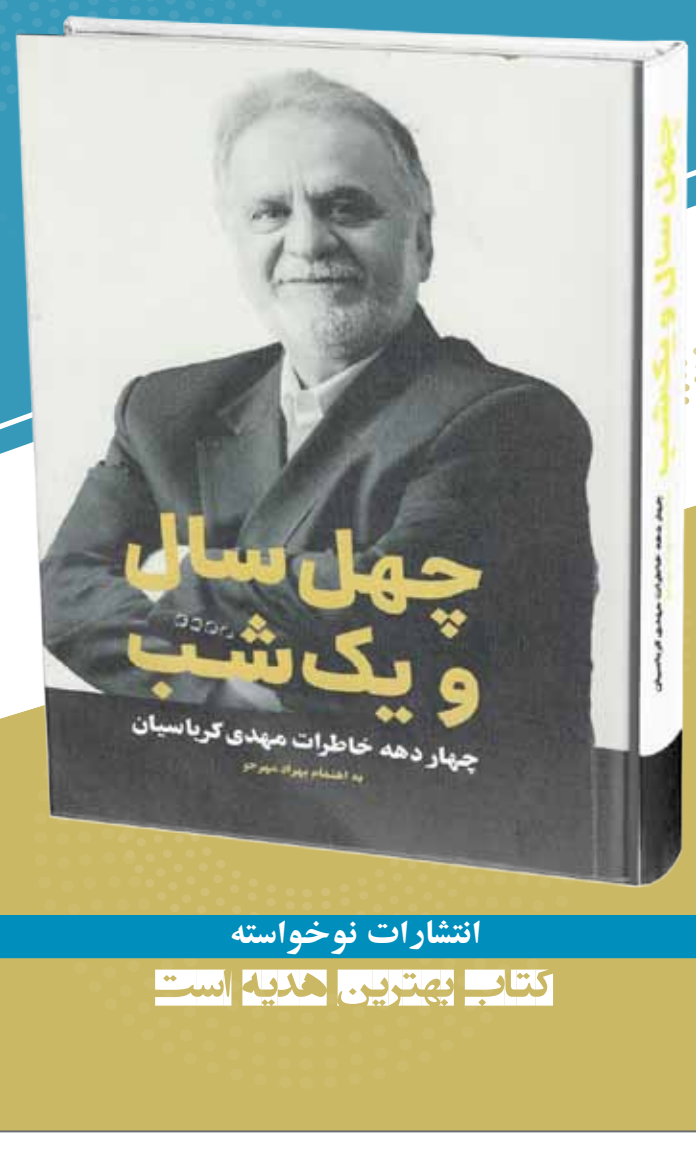
دکتر عبدعلی ناصری در ادامه افزود: انبار جدید فارابی ظرفیت ذخیره‌سازی پنج هزار تن شکر



دارویی و ۲۰ هزار تن شکر سفید را دارد.

وی از مدیرعامل، هیات مدیره و کارکنان کشت و صنعت فارابی تقدیر کرد و گفت: این کشت و صنعت اولین گام را در افزایش ظرفیت انبارهای شکر برداشت و در سایر واحدهای نیشکری نیز همین اقدام انجام می‌شود. در ادامه این مراسم، مدیرعامل کشت و صنعت حکیم فارابی از حمایت‌های بی‌دریغ دکتر ناصری در تامین اعتبارات ساخت انبار شکر قدردانی کرد و گفت: نیشکر فارابی تنها تولید کننده شکر دارویی در خاورمیانه است و نقشی بی‌بدیل برای صنایع دارویی دارد، بنابراین ساخت یک انبار ذخیره شکر دارویی ضروری بود. تورج بهادری با بیان اینکه انبار شکر دارویی مطابق با استانداردهای جهانی و بهداشتی ساخته شده است، افزود: با افتتاح این انبار، شرکت‌های داروساز نگرانی و دغدغه‌ای بابت تامین شکر دارویی مورد نیاز در طول سال ندارند. وی در ادامه بیان داشت: با توجه به ظرفیت بالای نیشکر فارابی در تصفیه شکر و رکوردهای ماندگار در تولید شکر سفید، انبار موجود کفاف این حجم از تولید را نمی‌داد و انبار جدید با هدف افزایش ذخیره شکر و امکان تولید بیشتر ایجاد شد. دومین انبار شکر کشت و صنعت نیشکر حکیم فارابی با اعتباری حدود ۲۳۰ میلیارد ریال و در مدت ۱۵ ماه ساخته شد. کشت و صنعت حکیم فارابی در سال بهره‌برداری گذشته با تولید ۲۰۸ هزار و ۵۰۰ تن شکر سفید و دارویی رکوردی جدید در تولید سالیانه شکر سفید در سطح شرکت‌های نیشکری به ثبت رساند.

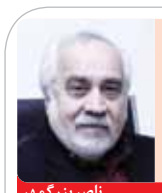
کتاب خوب بخوانیم
توزیع موسسه فرهنگی مطبوعاتی صمت
جهت سفارش خرید با تلفن ۸۸۷۲۴۲۱۱ تماس بگیرید



انتشارات نوخواسته
کتاب بهترین هدیه است

سر مقاله

حمل‌ونقل
خون در رگ‌های اقتصاد



ناصر بزرگمهر
management@smtnews.ir
به نام او که هرچه بخواهد همان می‌شود

جاده می‌خواهیم، بعد وسیله نقلیه عمومی و کامیون و تریلی و اتوبوس و مینی‌بوس و تاکسی می‌خواهیم.

خط ریلی می‌خواهیم، بعد قطار و لکوموتیو و واگن می‌خواهیم.

فضای امن می‌خواهیم، بعد هواپیما و هلی‌کوپتر می‌خواهیم.

دریای آزاد و اقیانوس می‌خواهیم، بعد کشتی و قایق و نفتکش و زیردریایی و لنج می‌خواهیم. وسیله نقلیه عمومی برای مسافرت و تفریح و امور نظامی و باربری می‌خواهیم.

در جهان امروز، حمل‌ونقل از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر جامعه است که علاوه بر تحت تاثیر قراردادن فرآیند توسعه اقتصادی، خود نیز در جریان توسعه دچار تغییر و تحول شده و همچنان می‌شود.

۲۶ آذر، در ایران روز ملی حمل‌ونقل است. این روز در تاریخ تحولات صنعت حمل‌ونقل در کشور، روزی سرنوشت‌ساز بوده و نقشی تعیین‌کننده در انسجام شبکه حمل‌ونقل داشته است. در چنین روزی در سال ۱۳۶۱ در بحبوحه جنگ تحمیلی، حدود یکصد کشتی حامل کالا در بنادر جنوبی کشور، در انتظار تخلیه بار بودند و بروز بحران ناشی از اتمام ذخیره کالاهای اساسی در کشور و تهدید کشتی‌های منتظر ازسوی عراق و نیز شمول بیمه‌های جنگی، نگرانی‌هایی را برای مسئولان فراهم آورده بود. در همین روزها، رهبر کبیر انقلاب در پیامی تاریخی، کامیونداران کشور را به مشارکت در تخلیه هرچه سریع‌تر کشتی‌ها فرا می‌خوانند.

به‌دنبال فرمان تاریخی مبنی بر تخلیه کشتی‌های منتظر در بندرهای جنوبی کشور، ایران، شاهد بسیج عمومی کامیونداران شد و صحنه‌های کم‌نظیری از فداکاری، ایثار و تلاش شبانه‌روزی به ثبت رسید و کامیون‌ها و تریلی‌های زیادی برای تخلیه بار به‌سوی جنوب حرکت کردند و با این فرمان و اعزام کامیون‌ها مشکل تجمع کالاهای وارداتی و نوبت‌های طولانی تخلیه کشتی‌ها در بندرهای ایران حل شد و این روز را در یادها ماندگار ساخت.

۱۵ سال پس از زمان صدور این فرمان به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و در جهت آگاهی اقشار مختلف مردم از نقش و جایگاه والای شبکه گسترده حمل‌ونقل کشوری، شورای فرهنگ عمومی، ۲۶ آذر را به‌عنوان «روز حمل‌ونقل» نام‌گذاری کرد.

حمل‌ونقل در ایجاد تمدن جدید در جهان به‌عنوان فرآیندی از توسعه شناخته شده که بیشترین سهم را در تمدن نوین داشته و یار انسان در پی‌ریزی مدنیت و شهرنشینی و گذر از دوران سخت تاریخی بوده و به سرعت بخشیدن تحولات و پیشرفت اقتصادی جوامع کمک کرده است.

صنعت حمل‌ونقل، صنعت توانمندی است که به‌عنوان یکی از منابع درآمدی مهم در اقتصاد کشورها همیشه مورد توجه بوده و تاثیر بسیار زیادی در حوزه‌های اجتماعی و فرهنگی و پیشرفت صنایع گوناگون داشته و دارد.

تاریخ تمدن‌های بزرگ حکایت از آن دارد که در قرون و اعصار گذشته، برخورداری از شبکه حمل‌ونقل کارآمد یکی از عوامل توفیق تمدن‌ها در عرصه تولید و بازرگانی داخلی و خارجی بوده و تمدن باستانی و پرافتخار ایران نیز، بخشی از موقعیت و اقتدار تاریخی خود را مدیون موقعیت جغرافیایی خاص و نظام توانمند و انعطاف‌پذیر حمل‌ونقل و ارتباطات بوده است.

ایران به‌لحاظ موقعیت ویژه جغرافیایی و دسترسی گسترده به آب‌های آزاد و داشتن ۴ فصل و موقعیت خاص سیاسی در بین کشورهای همسایه و قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم از دیرباز در موضوع حمل‌ونقل از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بوده است.

بررسی جاده‌های ایران در طول صد سال گذشته نشان می‌دهد در پایان حکومت قاجار طول راه‌های ایران حدود ۳۹۰۰ کیلومتر بود. در دوران حکومت رضاشاه طول راه‌ها به ۲۴ هزار کیلومتر رسید. با اجرای برنامه‌های عمرانی تا قبل از انقلاب سال ۱۳۵۷ طول راه‌ها به ۴۲ هزار کیلومتر افزایش یافت.

در حال حاضر طول راه‌های اصلی، فرعی و روستایی بیش از ۳۰۰ هزار کیلومتر است که طول آزادراه و بزرگراه بیش از ۲۰ هزار کیلومتر، جاده اصلی بیش از ۳۰ هزار کیلومتر و جاده آسفالته بیش از ۱۵۰ هزار کیلومتر است و الباقی آن جاده‌های شوسه و راه‌های ارتباطی روستایی و فرعی به‌شمار می‌روند.

اهمیت جاده در یک کشور مانند رگ‌ها در بدن انسان است. جاده می‌تواند سرنوشت یک کشور را در حوزه‌های گوناگون تغییر دهد؛ جاده با خودش اقتصاد شکوفا، مهاجرت، توریست، فرهنگ، علم و دانش می‌آورد.

تاثیرات خودرو اعم از شخصی و عمومی تا کشتی و هواپیما و قطار بر زندگی فردی و جمعی بر هیچ دولتمردی پوشیده نیست. خودرو مثل نان و غذا و مسکن جزئی از زندگی امروز جوامع به‌شمار می‌رود؛ وسیله‌ای مصرفی که مانند موبایل‌های امروز، بدون آن حرکت در زندگی امکان‌پذیر نخواهد بود یا حداقل به‌سختی انجام خواهد شد.

رونق اقتصادی با حمل‌ونقل توانمند و روزآمد، شکوفا می‌شود؛ بنابراین باید نمایندگان محترم مجلس و دولت به موضوع حمل‌ونقل عمومی و خصوصی و گسترش جاده‌های کشور و راه‌آهن بیش از پیش توجه خاص کنند.

حمل‌ونقل مانند خون، در رگ‌های اقتصاد ما عمل خواهد کرد.

بررسی صمت به مناسبت ۲۶ آذر، روز ملی حمل و نقل
افق حمل و نقل روشن نیست

در تقویم ایران ۲۶ آذر، به‌عنوان روز ملی حمل‌ونقل نام گرفته است. تعیین این روز با این عنوان در سال ۱۳۷۶ به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و برای آگاه‌سازی جامعه از نقش و جایگاه بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران، ازسوی شورای فرهنگ عمومی کشور صورت گرفت.

حمل‌ونقل و ترانزیت را می‌توان از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به‌شمار آورد.

موقعیت ممتاز جغرافیایی، همسایگی با ۱۵ کشور منطقه با امکان صادرات و واردات متنوع، توان اتصال همسایگان شمالی و کشورهای آسیای مرکزی به همسایگان جنوبی، کشورهای افریقایی و آب‌های آزاد، جمعیت قابل‌توجه و تولیدات متنوع همسایگان شمالی از جمله پنبه، غلات و نیاز همسایگان جنوبی به این محصولات و مزیت‌های ترانزیتی مسیر ایران از جمله کوتاهی، امنیت و ارزانی نسبت به سایر رقبا، همگی بیانگر امکان استفاده از ۵۰ درصد ظرفیت خالی ترانزیتی است.

علاوه بر توانمندی‌های عنوان‌شده، استفاده از ابزارهای مدیریت بازاریابی و راهبردی توسط مدیران مسئول با توجه به خواسته‌ها، نیازها و رفع مشکلات مشتریان ترانزیتی کشور برای افزایش انگیزه مشتریان در انتخاب مسیر ترانزیتی ایران، تدوین راهبردهای کوتاه‌مدت و بلندمدت از جمله گسترش کریدورهای ترانزیتی کشور از طریق پررنگ کردن جایگاه کریدور شرق به غرب با اتصال مسیر جاده‌ای و راه‌آهن ایران به کشور چین از مسیر کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان علاوه بر خروج از انحصار ترانزیتی کشورهای ترکمنستان و ازبکستان در آسیای مرکزی موجب کاهش هزینه‌های ترانزیتی، کاهش مشکلات صادرکنندگان ایرانی در ترانزیت کالا به کشورهای مذکور، افزایش سهم ترانزیتی کشور و در نتیجه رشد و توسعه روابط اقتصادی و بازرگانی ایران با کشورهای منطقه خواهد شد.

گستردگی منحصر به‌فرد فعالیت‌هایی که در بخش حمل‌ونقل انجام می‌گیرد و همچنین، تحولات سریع فناوری این بخش، ارتباط میان آن و فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی را آن چنان حساس و پیچیده ساخته که کارشناسان اقتصادی، از بخش حمل‌ونقل به‌عنوان «نیروی محرکه توسعه» یاد می‌کنند و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه‌ساز توسعه همه‌جانبه کشورها می‌دانند. به‌عقیده کارشناسان، موفقیت‌های راهبردی در زمینه رشد و توسعه اقتصادی، مدیون سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل و نیز توسعه مهارت‌های حمل‌ونقل بوده است؛ بر این اساس، جوامعی که در این مسئله حیاتی سرمایه‌گذاری نکنند و آن را به اهمال و فراموشی بسپارند، اندک اندک از قافله پیشرفت و توسعه دور می‌مانند.

رقابت در بازارهای بین‌المللی برای به‌دست آوردن سهم بیشتر در تجارت جهانی نیز روز به روز فشرده‌تر و پیچیده‌تر می‌شود. در این میان، تولیدکنندگان و صادرکنندگانی موفق می‌شوند که با برخورداری از فناوری روز در بخش تولید و بهره‌گیری صحیح از مدیریت علمی بازار در بخش توزیع و حمل‌ونقل، بتوانند نرخ تمام‌شده و هزینه‌های تجاری را برای عرضه محصولی استاندارد کاهش دهند، این در حالی است که تجارت جهانی و حمل‌ونقل در انواع مختلف زمینی، دریایی و هوایی، پدیده‌های جدانشدنی هستند و برای کسب موفقیت باید به تمام ابعاد حمل‌ونقل توجه داشت. در این شماره صمت به‌مناسبت روز حمل‌ونقل به نقاط قوت و ضعف این صنعت در ایران و جایگاه حمل‌و نقل در توسعه پرداخته‌ایم.

مهلت دوباره برای الکترونیکی‌شدن اخذ عوارض آزادراهی

براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ وزارت راه و شهرسازی باید تا تابستان سال آینده اخذ عوارض آزادراهی را الکترونیکی کند اما باید دید بیش از نیمی از سرمایه‌گذاران آزادراه‌های کشور که تاکنون تن به این کار نداده‌اند، این لایحه که احتمالا در ماه‌های آتی به قانون تبدیل می‌شود را اجرا خواهند کرد یا این مهلت نیز مانند گذشته بدون نتیجه به پایان می‌رسد.

به گزارش ایسنا، الکترونیکی شدن اخذ عوارض آزادراه‌ها طرحی بود که مراحل اجرایی آن از اسفند سال ۱۳۹۷ آغاز شد اما هیچ وقت به‌صورت کامل عملی نشد و تنها در تعدادی آزادراه اجرایی شد. در این میان برخی محورهای آزادراهی مانند فاز نخست آزادراه تهران-شمال نیز که تمام تجهیزات موردنیاز در آن نصب شده بود و از ابتدا به‌عنوان یک آزادراه با سیستم الکترونیکی دریافت و پرداخت عوارض افتتاح شد، به گیشه‌های قدیمی‌شان بازگشتند. عوامل بسیاری را برای اجرایی نشدن این طرح می‌توان ذکر کرد که اتفاقا در سال‌های گذشته و با شیوع کووید ۱۹ از سوی ستاد ملی مقابله با کرونا مصوب شد و مورد تاکید بیشتری قرار گرفت اما مهم‌ترین مانع آن پرداخت نشدن عوارض آزادراهی ازسوی مردم به‌عنوان استفاده‌کنندگان از محورهای آزادراهی الکترونیکی بوده است. مسئولان وقت وزارت راه و شهرسازی در سال‌های گذشته همواره دلیل اجرایی نشدن یا تاخیر در اجرای طرح الکترونیکی کردن عوارض آزادراهی را این گونه توضیح دادند که در طول سال نخست اجرای این طرح (سال ۱۳۹۸) کمتر از ۵۰ درصد مردم عوارض آزادراهی پرداخت کرده‌اند، این در حالی است که بهره‌برداران بخش عظیمی از بازگشت سرمایه‌شان و همه منابع موردنیاز برای تعمیر و نگهداری آزادراه را باید از محل دریافت عوارض تامین می‌کردند. در ادامه حتی تفاهمنامه این وزارتخانه با پلیس برای جریمه شدن رانندگان بدحساب نیز نتوانست کمک چندانی به بازگشت مطالبات سرمایه‌گذاران آزادراه‌ها کند و آنها همچنان معتقدند دولت با در نظر گرفتن تنخواهی ۲۰۰ میلیارد تومانی بهتر است این مطالبات را پرداخت کرده و در ادامه خودش در قالب جریمه یا هر عنوان دیگری آن را از رانندگان دریافت کند. البته دولت برای اجرای این طرح آن را در قالب لایحه سال آینده گنجانده و تقدیم مجلس کرده است، چراکه براساس بند «ک» تبصره ۶ ماده واحده لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، وزارت راه و شهرسازی مکلف است از طریق مشارکت، سرمایه‌گذاران بخش غیردولتی، اخذ عوارض جاده‌ای در کلیه آزادراه‌ها را به‌صورت الکترونیکی تا پایان خرداد سال آینده عملیاتی کند. همچنین نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به‌منظور حمایت از الکترونیکی کردن اخذ عوارض آزادراه‌های کشور موظف به اخذ مفاصاحساب بدهی‌های ناشی از عوارض آزادراهی از متقاضیان تعویض پلاک خودرو است. حالا حدود ۲۷ محور آزادراهی در کشور وجود دارد که تنها تعدادی از آنها مجهز به سیستم الکترونیکی اخذ عوارض هستند و باید دید رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی برای تکمیل این طرح که اتفاقا تکلیف ستاد ملی مقابله با کرونا هم هست چه کاری انجام می‌دهد و این بار و با تکیه بر قانون بودجه و البته جریمه‌ای که برای رانندگان بدحساب بیشتر هم شده، می‌تواند این سیستم را در همه آزادراه‌های کشور که تا آن زمان تعدادشان افزایش خواهد یافت، پیاده کند؟



نظرگاه

توجه به مبادلات منطقه‌ای با تمرکز بر اکو



علی زاهدطلبان - عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی:

تمرکز بر افزایش تجارت با کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی، اکو سهم بیشتری از واردات و صادرات را در اختیار ایران قرار می‌دهد.

چندی پیش پانزدهمین اجلاس سران کشورهای عضو همکاری‌های اقتصادی (اکو) در عشق‌آباد، پایتخت ترکمنستان برگزار شد. در حاشیه این اجلاس در راستای توسعه دیپلماسی منطقه‌ای، مذاکراتی با رؤسای جمهوری سایر کشورها انجام شد که به مرحله قرارداد نیز رسید.

توافق برای سواپ سالانه ۲ میلیارد مترمکعب گاز از ترکمنستان به جمهوری آذربایجان از مسیر ایران، از جمله مهم‌ترین دستاوردهای حاصل شده در حاشیه این نشست بود.

سید ابراهیم رئیسی در این نشست تاکید کرد: جمهوری اسلامی ایران اولویت ویژه‌ای برای همکاری و مشارکت اقتصادی با کشورهای آسیایی به‌ویژه همسایگان خود در آسیای جنوبی، آسیای غربی، آسیای میانه و قفقاز قائل است.

رئیس جمهوری افزود: اینک نیازمند دخالت جمعی دولت‌های عضو هستیم تا آثار مخرب همه‌گیری کرونا را از منطقه دور کنیم و مناسبات و تعاملات فی‌مابین را با شتاب مناسب و به کمک تجربه‌هایی که در حوزه سلامت و آموزش و تولید دارو داشته‌ایم، ارتقا دهیم.

کارشناسان اقتصادی از این موضع دولت سیزدهم حمایت کرده و توجه به توسعه مناسبات اقتصادی با کشورهای همسایه و اتحادیه‌های منطقه‌ای را راهکاری مطمئن برای افزایش صادرات غیرنفتی می‌دانند.

باید به این نکته توجه کرد که سازمان همکاری‌های اقتصادی، از سابقه‌ای دیرینه برخوردار است. این سازمان از قدیمی‌ترین پیمان‌های منطقه‌ای است که در آسیا با محوریت ایران، پاکستان و ترکیه شکل گرفت و با تحولات سیاسی منطقه‌ای از جمله فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای آسیانه مرکزی، مسیر ۷ کشور دیگر برای عضویت باز شد.

این موافقتنامه با تغییراتی در سال ۱۹۹۵ با عضویت ۱۰ کشور شکل گرفت. امروزه همکاری‌های منطقه‌ای از موضوعات مهم جهان محسوب می‌شود و بسیاری از کشورها در قالب توسعه روابط تجاری این مسیر را دنبال می‌کنند، به همین دلیل براساس آمارها در جهان بیش از ۵۰ درصد حجم مبادلات تجاری در چارچوب این موافقتنامه‌ها انجام می‌شود.

تجارت ۸۰۰ میلیارد دلاری کشورهای عضو این سازمان، بر اهمیت جایگاه این سازمان افزوده است. سهم درون‌منطقه‌ای مبادلات اعضای اکو کمتر از ۸ درصد است که نشان از پایین بودن عملکرد این سازمان در سال‌های گذشته دارد، در حالی که آمارها حاکی از ظرفیت بالا در این بخش است و افق امیدبخشی را ترسیم می‌کند.

به‌علاوه اینکه همکاری‌های اکو در زمینه‌های مختلف تجارت، سرمایه‌گذاری، انرژی، حمل‌ونقل و دیگر بخش‌ها رقم می‌خورد. موافقتنامه تجاری اعضای این پیمان در سال ۲۰۰۳ به امضا رسید اما تاکنون به‌دلیل اختلافات موجود عملیاتی نشد که یکی از آنها موانع تعرفه‌ای است، زیرا به‌دلیل قوانین متفاوت، کاهش یا حذف آن نفعی برای برخی کشورها ندارد. در این بین اراده سران حاضر در اکو توسعه مبادلات و تعاملات اقتصادی است و برای تحقق این مهم ایجاد یک منطقه آزاد برای تجارت آزاد از مهم‌ترین اقدامات محسوب می‌شود که در دستور کار اعضا قرار دارد.

منطقه اکو با ۴۶۰ میلیون نفر جمعیت و قلمرو سرزمینی ۸ میلیون مترمربعی ظرفیت کافی برای توسعه مبادلات تجاری را دارد. به‌علاوه اینکه منابع فراوانی از جمله ذخایر نفت و گاز در ایران، جمهوری آذربایجان و قزاقستان وجود دارد که می‌تواند شبکه تامین انرژی را فراهم کند. آنچه در تحقق این اهداف مهم است ایجاد بستر و توجه به مسیرهای ترانزیتی کشورهای اکو و تسهیل مسیر حمل کالاست.

براساس آمار حجم تجارت با اعضای اکو باوجود همه محدودیت‌ها ۶ میلیارد دلار است که در صورت تمرکز بر افزایش تجارت با کشورهای عضو این سازمان، سهم بیشتری از واردات و صادرات را در اختیار ایران قرار می‌دهد.

۱۰ کشور ایران، پاکستان، ترکیه، افغانستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان و جمهوری آذربایجان کشورهای عضو سازمان اکو هستند.

براساس اعلام گمرک، در نیمه نخست امسال، حجم تجارت ایران با اعضای سازمان همکاری‌های اقتصادی، ۱۵ میلیون و ۳۰۷ هزار تن به ارزش ۷ میلیارد و ۲۵۵ میلیون دلار بود که رشد ۶۷ درصدی در وزن و ۶۰ درصدی در ارزش کالای تبادل‌شده را نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد.

از مجموع کالای تبادل‌شده، ۱۲ میلیون و ۸۷۸ هزار و ۸۳۹ تن به ارزش ۴ میلیارد و ۵۵۵ میلیون و ۱۲۳ هزار و ۴۷۲ دلار، سهم صادرات و ۲ میلیون و ۴۲۸ هزار و ۷۸ تن به ارزش ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون و ۱۰۶ هزار و ۹۲۹ دلار نیز سهم واردات از ۹ کشور عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی بود.

ترکیه با خرید ۷ میلیون و ۲۱۴ هزار تن کالا از ایران به ارزش ۲ میلیارد و ۳۰۸ میلیون دلار با رشد ۳۹۶ درصدی در وزن و ۲۴۷ درصدی در ارزش نسبت به مدت مشابه سال گذشته در رتبه نخست، افغانستان با خرید ۲ میلیون و ۵۱۶ هزار تن به ارزش ۹۹۹ میلیون دلار با کاهش ۲۵ درصدی در وزن و ۱۰ درصدی در ارزش در جایگاه دوم، پاکستان با خرید یک میلیون و ۳۶۱ هزار تن کالا به ارزش ۵۴۴ میلیون دلار با رشد ۴۱ درصدی در وزن و ۳۹ درصدی در ارزش در جایگاه سوم، ازبکستان با خرید ۴۱۱ هزار تن کالا به ارزش ۲۱۷ میلیون دلار با رشد ۴۳۸ درصدی در وزن و ۳۲۸ درصدی در ارزش در جایگاه چهارم و جمهوری آذربایجان با خرید ۳۸۹ هزار تن کالا به ارزش ۲۱۲ میلیون دلار با رشد ۲۲ درصدی در وزن و ۱۸ درصدی در ارزش در جایگاه پنجم صادرات ایران قرار دارند.

همچنین ترکیه با ۲ میلیون و ۱۱۸ هزار تن کالا به ارزش ۲ میلیارد و ۴۳۵ میلیون دلار با افزایش ۸۷ درصدی وزن و ۹۰ درصدی ارزش، پاکستان با ۱۱۰ میلیون دلار و رشد ۱۳ درصدی، ازبکستان با ۶۶.۵ میلیون دلار و رشد ۵۴ درصدی، قزاقستان با ۳۲ میلیون دلار و رشد ۴۹ درصدی، جمهوری آذربایجان با ۲۲.۷ میلیون دلار و رشد ۱۰۱ درصدی، ترکمنستان با ۲۱.۵ میلیون دلار و رشد ۲۸۹ درصدی، افغانستان با ۶.۴ میلیون دلار و رشد ۴۱۶ درصدی، تاجیکستان با ۴.۷ میلیون دلار و رشد ۱۶ درصدی و قرقیزستان با ۱.۴ میلیون دلار و کاهش ۵۱ درصدی در جایگاه اول تا پنجم واردات به ایران قرار دارند.

براساس آخرین اعلام گمرک، کل تجارت خارجی کشور تا پایان آبان ۱۱۰ میلیون و ۳۰۰ هزار تن کالا به ارزش ۶۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون دلار بود که سهم صادرات ۸۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تن به ارزش ۳۱ میلیارد و ۱۰۰ میلیون دلار و سهم واردات ۲۶ میلیون و ۵۰۰ هزار تن به ارزش ۳۲ میلیارد دلار بوده است.

پژوهش

سرمایه‌گذاری در توسعه کریدورهای ترانزیتی

در عرصه تجارت بین‌الملل، بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی برای حمل‌ونقل کالا و تسهیل تجارت میان کشورها به یک مزیت تبدیل شده و به‌عنوان یک شاخص رشد در تمامی زمینه‌ها از جمله تجارت و اشتغال موثر است. برخی کشورها با دارا بودن موقعیت جغرافیایی راهبردی و سرمایه‌گذاری در امور زیربنایی (تجهیزات بندری، جاده‌ها، راه‌آهن و...) توانسته‌اند از این مزیت برای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای جایگاه خود در تجارت ملل محصور در خشکی، به نحو مطلوب استفاده کنند. ایران نیز جزو کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی از مزیت عبور کالا بهره‌مند است و می‌تواند با تجهیز همزمان مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال-جنوب و شرق-غرب کشور که تکمیل کننده کریدورهای بین‌المللی است، جایگاه واقعی خود در صنعت ترانزیت را تحقق بخشد و از این مزیت در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت راهبردی‌اش در منطقه به‌نحو مطلوب استفاده کند.

معاونت مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی به بررسی توسعه کریدورهای ترانزیتی و ضرورت سرمایه‌گذاری در مسیر بهینه و مطمئن پرداخته است.

براساس این گزارش جغرافیای ایران و موقعیت ژئوپلتیکی آن، اهمیت ویژه‌ای به کشور به لحاظ ترانزیت بار در اقتصاد جهانی بخشیده است. شبکه‌های ارتباطی ریلی، جاده‌ای و هوایی ایران، ظرفیت‌های ارزشمند و یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای کشور محسوب می‌شوند. باوجود قرارگیری ایران در مسیرهای ترانزیتی مختلف از جمله کریدور شمال-جنوب (NOSTRAC)، کریدور اقتصادی چین-آسیای میانه-آسیای غربی، کریدورهای حمل‌ونقلی تعریف شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اکو) مانند کریدور اسلام آباد-تهران-استانبول (ITI) و کریدور ایران-عراق-سوریه، توجه لازم و کافی به این ظرفیت فوق‌العاده نشده است. در این گزارش تصریح شده است: بی‌توجهی به ظرفیت ترانزیتی ایران در حالی است که این موضوع علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد کشور، می‌تواند دستاوردهای راهبردی برای کشور داشته باشد، چراکه موجب گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران با کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران خواهد شد و کاهش تحریم‌پذیری اقتصاد ما را به همراه خواهد داشت. به موازات نبود برنامه‌ریزی برای فعال‌سازی این ظرفیت فوق‌العاده در کشور، شاهد فعالیت و سرمایه‌گذاری سنگین رقبای منطقه‌ای و فعال شدن کریدورهای موازی ایران هستیم که تهدیدی جدی برای مزیت‌های نسبی ایران به حساب می‌آید. با این توصیف، اگر کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای و جهانی را به‌مثابه یک میدان نفتی مشترک میان کشورها بدانیم، می‌توان گفت کشورهای همسایه و منطقه با ایجاد و فعال‌سازی کریدورهای دیگر، در حال بهره‌برداری از این فرصت و ربودن سهم ایران از این میدان نفتی مشترک هستند. ارتباطات و حمل‌ونقل، شریان حیات اقتصادی-بازرگانی کشورها است. هر اندازه سیستم حمل‌ونقل از سرعت و امنیت بیشتری برخوردار باشد، دستیابی به اهداف بازرگانی-اقتصادی آسان‌تر خواهد بود. از دیرباز توسعه اقتصاد، در گرو توسعه بازرگانی بوده و توسعه بازرگانی نیز وابسته به پیشرفت فناوری حمل‌ونقل بوده است. شواهد تجربی داخلی و خارجی نشان‌دهنده این حقیقت است که وجود امکانات حمل‌ونقل کارآ، در اندازه‌گیری میزان رفاه اجتماعی اهمیتی قابل توجه دارد.

گسترش صنعت
شنبه
۲۷ آذر ۱۴۰۰
۱۳ جمادی‌الاول ۱۴۴۲
۱۸ دسامبر ۲۰۲۱
شماره ۱۹۵۷
پیاپی ۳۲۷۵
www.sanatnewspaper.com



ناایمنی جاده دوطرفه تصادفات



ایمنی خودرو و چگونه تضمین می‌شود؟



چالش‌های حمل‌ونقل به راحتی حل‌شدنی نیست

تحلیل روز

بررسی اولویت‌های حمل‌ونقل دولت سیزدهم



عکس: صمت

امیرعباس آذرموند: حمل‌ونقل یکی از پایه‌های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری به شمار می‌رود. شبکه‌های حمل‌ونقل با مولفه‌های مهم اقتصادی، امنیت و عدالت اجتماعی ارتباط تنگاتنگ دارند. از این رو، در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه، بخش حمل‌ونقل به‌صورت جدی مورد توجه قرار گرفته و توسعه این بخش از پایه‌های پیشرفت کشورها به شمار می‌آید. در ایران نیز حمل‌ونقل از بخش‌های اساسی است و سهم قابل توجهی از اقتصاد کشور را در حوزه سرمایه‌گذاری، ارزش افزوده، اشتغال مولد و بهره‌وری در اختیار دارد. با این حال، نقش آن در رفع مشکلات اقتصادی کشور مغفول مانده و احیا و تقویت آن نیازمند اصلاحاتی است که چنانچه مورد توجه بیشتر و مدیریت اختصاصی و تخصصی قرار گیرد، بسیاری از مشکلات کشور رفع خواهد شد.

به گزارش صمت بخش حمل‌ونقل با وجود ظرفیت‌های بسیار زیاد و نقش بسزایی که می‌تواند در پیشرفت کشور داشته باشد، در دولت‌ها و مجلس‌های مختلف، آنچنان که باید مورد توجه قرار نگرفته و از این رو باوجود پیشرفت‌های حاصل در دهه‌های گذشته، با چالش‌های کلان و جدی روبه‌رو است.

در سال ۱۳۹۷ سندی با عنوان «برنامه استراتژیک بخش حمل‌ونقل ایران» توسط وزارت راه و شهرسازی منتشر شد که ۵ گام تدوین ماموریت، چشم‌انداز، موضوعات استراتژیک، اهداف استراتژی و استراتژی‌ها را مطرح کرده است. اما این سند در عمل نه‌تنها ملاک سیاست‌گذاری در دولت و مجلس در همان وزارتخانه به شمار نرفت، بلکه با تغییر وزیر، تهیه سند دیگری در دستور کار قرار گرفت. اتخاذ سیاست‌های متناقض در این بخش از نتایج ناهماهنگی و فقدان استراتژی مشخص است. آن‌طور که مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی پیش‌تر گزارش داده بود، طرح جامع حمل‌ونقل مهم‌ترین نیاز بخش حمل‌ونقل کشور برای تعریف طرح‌ها، پروژه‌ها و تشخیص اولویت‌ها است. در قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، دولت موظف به تهیه و تصویب آن شد اما به دلیل سوءمدیریت و توجه ناکافی در وزارت راه و شهرسازی ناتمام ماند و اراده جدی برای اتمام آن دیده نمی‌شود. باوجود اینکه بخش‌های مختلف حمل‌ونقل با یکدیگر در تعامل مستقیم بوده و بر عملکرد یکدیگر تاثیرگذار هستند، برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای و عملکردی در این بخش‌ها به صورت مستقل انجام می‌شود. برای مثال، پس از گذشت بیش از ۱۰ سال از برنامه توسعه بندر چابهار توسط سازمان بنادر و دریانوردی، هنوز اتصال آن با شبکه ریلی کشور برقرار نشده که نشان‌دهنده ناهماهنگی میان سازمان بنادر و سایر نهادهای تابع وزارت راه و شهرسازی مانند شرکت راه‌آهن و شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور است. کارآیی زنجیره‌های تامین یک کشور، از بعد هزینه، زمان و قابل اطمینان بودن به ویژگی‌های مشخصی از اقتصاد داخلی آن کشور که با نام عملکرد لجستیکی معرفی می‌شود، وابسته است. داشتن عملکرد لجستیکی بهتر و تسهیل‌سازی تجارت به نحو قابل ملاحظه‌ای با شکوفایی تجارت، تنوع صادرات، جذابیت برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی مرتبط است. شاخص عملکرد لجستیکی ایران در سال‌های گذشته شرایط نامناسبی داشته و در بهترین حالت در سال ۲۰۱۸ رتبه ۶۴ را از میان ۱۶۰ کشور جهان کسب کرده است. از نظر شاخص عملکرد لجستیکی، رتبه ایران فاصله زیادی با بسیاری از کشورهای منطقه دارد و کشورهایی چون امارات، قطر، عربستان، بحرین، کویت، عمان و ترکیه همگی در این زمینه از جایگاه جهانی بهتری برخوردار هستند.

اهمیت حضور در ترانزیت جهانی

ایفای نقش برجسته در ترانزیت و تجارت جهانی یکی از محورهای اصلی در سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل است که در سال ۱۳۷۹ ابلاغ شد. متاسفانه باوجود اینکه ایران در موقعیت ترانزیتی فوق‌العاده قرار گرفته، عملکرد ترانزیت کالا در کشور طی ۳ سال گذشته با افت شدیدی روبه‌رو بوده است. گرچه مسئولان به دلایلی همچون تحریم‌های ظالمانه امریکا به‌ویژه علیه بنادر و کشتیرانی ایران را عامل اصلی روند نزولی عنوان کرده‌اند اما فاصله چشمگیر وضع موجود با وضع مطلوب ترانزیت در طول دهه‌های گذشته نشان می‌دهد ناکارآمدی در استفاده از استعدادهای ترانزیتی کشور ریشه در عوامل دیگری غیر از تحریم‌ها از جمله نبود یک نهاد راهبر فرابخشی فعال و نبود یک نقشه راه یا برنامه ملی برای توسعه کریدورهای ترانزیتی کشور دارد.

این کم‌توجهی به استعدادهای ترانزیتی در حالی صورت می‌گیرد که ارائه خدمات ترانزیتی علاوه‌بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد، می‌تواند ارزش راهبردی برای کشور داشته باشد و در ابعاد سیاسی و امنیتی نیز برای کشور تولید قدرت کند. در این میان، رقبای منطقه‌ای و کشورهای همسایه به‌شدت در حال سرمایه‌گذاری و به حاشیه راندن ایران هستند.



همچنین شاخص‌های بهره‌وری در کشور در زمینه هزینه و زمان جابه‌جایی مسافر و بار، اختلاف معناداری با کشورهای توسعه‌یافته دارد. به‌طور مثال، در حمل‌ونقل کالا، سهم هزینه‌های حمل‌ونقل از قیمت تمام‌شده کالا حدود ۲ برابر میانگین جهانی است. هر سال سهم بالایی از انرژی کشور در حوزه حمل‌ونقل اعم از جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی مصرف می‌شود. به دلیل سهم بالای حمل‌ونقل جاده‌ای در مسافت‌های زیاد، بخش قابل توجهی از منابع کشور در این بخش اتلاف می‌شود. بالا بودن میزان حمل‌ونقل داخلی یک‌سر خالی، سهم بالای خودمالکی در بخش جاده‌ای، عمر بالا یا فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل در شیوه‌های مختلف و عدم بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های موجود از نشانه‌ها و دلایل دیگر پایین بودن بهره‌وری بخش حمل‌ونقل در ایران است.

۸۴۰ هزار میلیارد تومان طرح نیمه‌تمام

براساس برآوردهای کارشناسی، حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان طرح توسعه جاده‌ای نیمه‌تمام و ۳۴۰ هزار میلیارد تومان طرح ریلی نیمه‌تمام در طرح‌های دارای ردیف در قانون بودجه انباشته شده است. این در حالی است که در قانون امسال حدود ۲۹ هزار میلیارد تومان به تکمیل این طرح‌ها اختصاص یافته است. با وضعیت فعلی بودجه، تکمیل و بهره‌برداری از طرح‌های نیمه‌تمام فعلی حدود ۳۰ سال زمان خواهد برد. حوزه‌های مرتبط با حمل و نقل به‌طور یکنواخت به منابع مالی دسترسی ندارند. ساختار و قوانین فعلی بخش حمل‌ونقل به‌گونه‌ای است که درآمد بخش‌های متمول حمل‌ونقل مانند بخش دریایی و بندری، عمدتا بدون نظارت موثر از سوی مدیریت عالیه حمل‌ونقل کشور به مصرف هزینه‌های جاری و توسعه‌ای همان بخش می‌رسد و در خدمت کل مجموعه حمل‌ونقل کشور قرار نمی‌گیرد. این در حالی است که به‌عنوان مثال، در حوزه ایمنی راه‌ها برای کاهش بخشی از هزاران کشته تصادفات جاده‌ای نیاز جدی به اعتباراتی است که در مقام مقایسه با سایر بخش‌های حمل‌ونقل اندک به شمار می‌روند. براساس برنامه ششم توسعه کشور، سهم بخش ریلی از حمل‌ونقل بار باید در پایان برنامه به ۳۰ درصد از کل بار جابه‌جا شده در کشور و سهم حمل‌ونقل مسافر به ۲۰ درصد می‌رسد. متاسفانه هم‌اکنون فاصله زیادی با این اهداف وجود دارد و باوجود تاکید بر بخش ریلی در اسناد مختلف، اهداف پیش‌بینی شده محقق نشده است. برای مثال، در بخش جابه‌جایی بار سهم ریلی در تمامی این سال‌ها به‌سختی از مرز ۱۲ درصد عبور کرده است.

آمار تلفات جاده‌ای از سال ۱۳۸۴ روندی نزولی را طی می‌کرد اما در سال‌های گذشته دوباره افزایش محسوسی در آن دیده می‌شود. پیش‌بینی می‌شود با توجه به بالا رفتن سن ناوگان حمل‌ونقل کشور در سال‌های گذشته از یک طرف و نیز عادی شدن شرایط از نظر شیوع ویروس کرونا و اوج‌گیری مجدد ترددهای جاده‌ای از سوی دیگر، روند صعودی حوادث و تلفات جاده‌ای تشدید شود. سیاست‌گذاری بخش برون‌شهری حمل‌ونقل در وزارت راه و بخش درون‌شهری آن در وزارت کشور انجام می‌شود. در نتیجه این رویکرد، ناهماهنگی در حوزه حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری، توزیع نامتناسب بودجه و حمایت‌های بخش دولتی در این دو بخش و نبود نگاه همزمان به مسائل این دو بخش در زمان سیاست‌گذاری مشکلات گوناگونی به همراه داشته است. وضعیت نابسامان حمل‌ونقل در حومه شهرها، پروژه‌های نیمه‌کاره و رها شده قطار شهری در کلانشهرها، ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی شهرها، برخورداری ناکافی شهرها از سامانه‌های روزآمد و هوشمند حمل‌ونقل برخی از مشکلاتی است که از مدیریت گسسته و چند پاره حمل‌ونقل کشور ناشی می‌شود.

سخن پایانی

باوجود تمام کاستی‌های امروز بخش حمل‌ونقل، میزان هزینه کرد دولت در این بخش تنها نیم درصد کل تولید ناخالص داخلی است. این در حالی است که در کشورهایی با زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌مراتب بهتر، این آمار چندین برابر ایران است. برای مثال، در اتریش نزدیک به ۳ درصد، در سوئد بیش از ۲.۵ درصد، هلند بیش از ۲ درصد و دانمارک و انگلستان نزدیک به ۲ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را در این بخش هزینه می‌کنند. از این رو، ضروری است دولت سیزدهم به‌عنوان یک بخش راهبردی به حمل‌ونقل توجه کند و با ایجاد تحول جدی در آن، کشور را از مزایای کم‌نظیر این بخش بهره‌مند سازد. قبل از هر چیز از دولت انتظار می‌رود حاکمیت نظام برنامه‌ریزی جامع و یکپارچه و تکمیل و تصویب طرح جامع حمل‌ونقل کشور را در دستور قرار دهد. سپس با اولویت دادن و توجه به موضوع راهبردی و اساسی ترانزیت و فعال‌سازی آن، تدوین نقشه راه یا برنامه ملی برای توسعه کریدورهای ترانزیتی کشور را به‌طور جدی پیگیری کند. توجه به افزایش بهره‌وری در بخش‌های مختلف با تعریف شاخص و پایش مستمر و پیگیری به منظور مدیریت یکپارچه منابع مالی مجموعه حمل‌ونقل و استفاده بهینه از ظرفیت صندوق‌های توسعه حمل‌ونقل کشور از دیگر وظایف جدی دولت سیزدهم در این حوزه به شمار می‌رود.

مدیرعامل فولاد خوزستان در سمپوزیوم فولاد

تامین مواد اولیه، ضعف در حوزه اکتشاف و پایداری انرژی سه چالش صنعت فولاد کشور هستند

امین ابراهیمی مدیرعامل فولاد خوزستان در سمپوزیوم فولاد ۱۴۰۰، تامین مواد اولیه، ضعف در حوزه اکتشاف و پایداری انرژی را سه چالش مهم صنعت فولاد کشور دانست.

مدیرعامل فولاد خوزستان در نشست تخصصی سمپوزیوم فولاد که با حضور عباس نجفی‌زاده رئیس انجمن فولاد ایران و جمعی از مدیران فولادی همراه بود، اظهار داشت: با توجه به افق ۱۴۰۴ تامین مواد اولیه، معدن و کنسانتره نیازمند ۱۷۰ میلیون تن سنگ آهن است، با توجه به این آمار نزدیک به ۵۰ میلیون تن کمبود سنگ آهن در کشور داریم. ضعف در حوزه اکتشاف از دیگر چالش‌های موجود در این بخش است.

چالش بعدی مصرف آب و انرژی (گاز و برق) است. در سنوات گذشته چالش برق در فصل زمستان بود اما امسال در تابستان این چالش را داشتیم و به مراتب در سال‌های آینده شرایط سخت‌تر است.

ابراهیمی در ادامه گفت: در صنعت فولاد میزان مصرف آب حدود ۲/۰ درصد است و به واسطه گسل‌های ایجاد شده در صنعت آدرس‌های اشتباهی در خصوص مصرف آب داده می‌شود. هفتاد درصد فولاد به روش کوره بلند و ۳۰ درصد به روش قوس الکتریکی است. زمانی گاز یک مزیت رقابتی در کشور بود. امیدوارم در طرح‌های توسعه‌ای که دولت در نظر می‌گیرد موضوع تامین گاز را به یک چالش در نظر بگیرد چرا که اکنون گاز دیگر یک مزیت رقابتی در کشور نیست.

مدیرعامل فولاد خوزستان در پایان گفت: شرایط پساکرونایی کالاهای صنعتی، شرایط مناسبی در بازارهای بین‌المللی دارند و تقاضا در این بخش افزایش یافته است. امیدوارم دولت بر اساس المان‌های بودجه سال آینده، مراقب باشد تا صنعت فولاد به شرایطی همچون صنعت خودرو مبتلا نشود.



نوبت دوم
شناسه ۱۲۲۰۸۲۴

شرکت نفت مناطق مرکزی ایران
شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی
(سهامی خاص)

آگهی ارزیابی کیفی مناقصه‌گران شماره ۲۰۰۰۰۹۱۷۰۱۰۰۰۱۷۳

تجدید مناقصه عمومی دومرحله‌ای شماره ۱۴۰۱۵

موضوع مناقصه: لوله

شماره تقاضای خرید: ZRS-9931021 & ZRS-0031001 & ZRD-0000507

شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی مستقر در شیراز در نظردارد مطابق شرایط و مشخصات ذیل، لوله مورد نیاز منطقه عملیاتی پارسیان خود را از شرکت‌های واجد شرایط تامین نماید. از متقاضیان شرکت در مناقصه دعوت می‌شود با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) پس از مطالعه دقیق شرایط عمومی و اختصاصی مناقصه و مشخصات فنی کالای مورد نیاز، در صورتی که توانایی تهیه کالا را داشته باشند، نسبت به تکمیل و ارسال فرم ارزیابی کیفی مناقصه‌گران واقع در سایت فوق اقدام نمایند.

۱- **شرح مشخصات فنی کالا:** (شرح کامل مشخصات فنی کالاها به همراه همین آگهی در سایت فوق‌الذکر موجود می‌باشد.)
لوله (کیفیت و کمیت کالا در سامانه ستاد بارگزاری شده است.)

۲- کلیه مراحل برگزاری فرآیند مناقصه، از دریافت و بارگزاری اسناد ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل، صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس http://www.setadiran.ir میسر خواهد بود. ضمنا مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی در سامانه مذکور، لازم است مراحل ثبت‌نام در سایت فوق و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه به انجام رسانند. صرف ارائه پیشنهاد مالی از طرف مناقصه‌گران در سامانه، به منزله تایید کلیه اسناد مناقصه می‌باشد.

۳- **مهلت تحویل:** آخرین مهلت بارگزاری فرم‌های تکمیل شده ارزیابی کیفی تا پایان وقت اداری روز ۱۴۰۰/۱۰/۱۱ می‌باشد. لازم به ذکر است که مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد، ۱۴ روز قبل از تاریخ مذکور می‌باشد.

۴- **ارسال اسناد مناقصه:**
۴-۱) پس از انجام ارزیابی کیفی، شرکت‌های تایید شده ملزم به ارائه پاکات ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار معتبر بانکی شش ماهه یا سه ماهه قابل تمدید و یا رسید واریز وجه نقد(شماره حساب جهت واریز وجه با هماهنگی امور مالی مشخص می‌گردد) به مبلغ ۲،۱۱۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال به نام شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس‌جنوبی، پیشنهاد فنی و پیشنهاد مالی از طریق سامانه ستاد می‌باشند. در غیر این صورت امکان ادامه حضور در روند مناقصه وجود نخواهد داشت.
۴-۲) تاریخ گشایش ضمانتنامه‌های شرکت در فرآیند ارجاع کار، پشنهادات فنی و پیشنهادات مالی پس از مشخص شدن نتایج ارزیابی کیفی شرکت‌ها، توسط کمیسیون مناقصات اعلام خواهد شد.
۴-۳) تاریخ برگزاری جلسه توضیح و تشریح اسناد متعاقبا اعلام خواهد شد.

۵- کلیه شرکت‌کنندگان در مناقصه لازم است در فهرست بلند منابع تامین کالای دستگاه مرکزی وزارت نفت (AVL) باشند.

۶- رعایت کلیه موارد مندرج در فرم الزامات و دامنه بازرسی فنی الزامی می‌باشد.

۷- در مرحله نهایی و پس از طی شدن مراحل ارزیابی کیفی و فنی، در صورت حضور سازندگان داخلی در مناقصه، فرآیند مناقصه با سازندگان داخلی ادامه می‌یابد. در غیر این صورت، در بین تامین‌کنندگان، اولویت با پیشنهاد تامین کالا از سازندگان داخلی می‌باشد

۸- اقلام مربوط به کلیه درخواست‌های خرید باید به صورت پیشکرایه به آدرس: استان فارس-شهرستان خنج-کیلومتر ۵۰ بین شهرستان خنج و علا مرودشت- بعد از شهر محمله-کمپ شهدای نفت (کمپ ایثار) منطقه عملیاتی پارسیان- انبار تدارکات کالا ارسال گردد.

۹- درصورت برنده شدن ارائه ضمانتنامه انجام تعهدات به میزان ۱۰ درصد مبلغ معامله الزامیست.

۱۰- برنده مناقصه می‌تواند با ارائه ضمانتنامه بانکی معتبر حداکثر به میزان ۵۰٪ کل مبلغ معامله پیش پرداخت دریافت نماید.

۱۱- قیمت تراز شده باتوجه به امتیازات فنی ارایه شده توسط کمیته فنی بازرگانی و ضریب تاثیر ۴۰ درصد محاسبه و ملاک تعیین برنده خواهد بود.

توجه: هرگونه تغییر در شرایط و زمان مناقصه به اطلاع کلیه شرکت‌کنندگان در مناقصه خواهد رسید.

در صورت ضرورت با شماره تلفن ۳۲۱۳۸۴۰۲ و ۳۲۱۳۸۶۵۷-۰۷۱ تماس بگیرید و مکاتبات خود را به شماره ۳۲۳۱۴۴۴۷-۰۷۱ ارسال نمایید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۹/۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۹/۲۷

روابط عمومی شرکت بهره برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی

شرکت صنایع معدنی و صنعتی گل‌گهر

آگهی تمدید مهلت تحویل پاکات
استعلام عمومی شماره ۴۰۰/۲۳/س

پیرو درج آگهی استعلام با موضوع "راهبری، تعمیرات، سرویس و نگهداری سیستم‌های آنلاین کارخانجات شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در بخش هوا و تصفیه‌خانه فاضلاب بهداشتی" و همچنین انتشار اسناد استعلام از طریق وبسایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR در بخش مناقصه و مزایده به آگاهی می‌رساند، مهلت تحویل پاکات استعلام از روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۲۴ به روز شنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۴ موکول گردید. سایر مشخصات مندرج در اسناد استعلام بدون تغییر و به قوت خود باقی می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

جذب نیرو به عنوان رئیس اداری

دارای تخصص آشنایی با فرایندهای مدیریت عملکرد، نظام جبران خدمت، نظام پیشنهادات، آشنایی با روابط کارکنان، سیستم‌های جذب و نگهداشت منابع انسانی، سیستم‌های ارزیابی شغلی، نیاز سنجی و برگزاری دوره‌های آموزش سازمانی و ...

جنسیت: آقا

مدرک تحصیلی: کارشناسی مدیریت یا رشته‌های مرتبط

سابقه کار: با حداقل ۵ سال سابقه کار مفید

ارسال سوابق و رزومه به آدرس ایمیل:

dabir.gilancement@gmail.com

باماسبک زندگی اقتصادی را گسترش دهید
www.Gostaresh.news

یادداشت

حمل‌ونقل یا خودرو؛ مسئله این است!



امیرحسن کاکایی
عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت

هفتــه پیش هوای بســیار آلوده‌ای را پشت‌ســر گذاشــتیم. ایــن هفته و هفته‌های بعد هم قطعا روزهای بســیار آلوده را در پیش‌رو داریم. دائما باید دعــا کنیــم باری تعالی باد و باران بفرســتد تا بلکــه از این اوضاع نجات پیدا کنیم. دعا کردن بســیار بســیار مهم و حیات‌بخش اســت اما اوضاع از منظر سیاســی و سیاست‌گذاری، مایه شرمساری است. در قرنی به‌سر می‌بریم که مسائل گوناگون به مدد فناوری و به‌ویژه هوش مصنوعی قابل تجزیه‌وتحلیل، برنامه‌ریزی و حل است.

واقعیت این است که سیاست‌گذاران ما سال‌هاست مسیر را اشتباه رفته‌اند. اینکــه نرخ حامل‌های انرژی را پایین نگه‌داشــته‌ایم به گمان اینکه مردم در آسایش باشند، نخستین اشتباه راهبردی بوده و خواهد بود. همچنین اینکه ما دائم ســد و نیروگاه ســاخته‌ایم به امید اینکه بتوانیم اشتهای سیری‌ناپذیر مردم را در مصرف حامل‌های انرژی تقریبا مجانی، پاسخ بدهیم، بدون اینکه بسترهای لازم برای اصلاح الگوی مصرف را فراهم کنیم، اشتباه دوم راهبردی است. در این سطح، اشتباهات راهبردی دیگری هم وجود دارد که پرداختن به آنها در حوصله این نوشتار کوتاه نیست.

در سطح مصرف‌کننده‌ها نیز اشتباهات راهبردی زیادی رخ داده است. یکی از مهم‌ترین آنها، توجه به موضوع خودرو، آن هم خودرو سواری، به‌جای توجه به حمل‌ونقل به‌عنوان یک زیست‌بوم اقتصاد و زندگی جامعه در کشور است.

نظام حمل‌ونقل یک زیســت‌بوم (اکوسیســتم) فعال اســت. اگر انسان در یک زیســت‌بوم حیاتــی روی یک‌گونه جانوری یا گیاهــی حمایت نامتوازن داشــته باشــد، تعادل آن زیســت‌بوم بهم خواهد خورد و بعضا حیات در کل آن زیســت‌بوم به‌خطر می‌افتد. البته این مثال هم‌اکنون در کل کره‌زمین در جای‌جای آن قابل‌مشاهده است.

شریان هر اقتصادی در کشور و حتی زندگی در جوامع، جاده‌ها و خیابان‌ها هستند و خون جاری در آن، از سوی نظام حمل‌ونقل جابه‌جا می‌شود. قطار، هواپیما، اتوبوس بین‌شهری، کامیون‌ها، تریلی‌ها و البته تاکسی‌ها، ورودی و خروجی‌های اصلی مسافر و بار به شهرها هستند. البته در شهرهای ساحلی بایــد بــه قایق‌ها و کشــتی‌ها هم اشــاره کرد. در داخل شــهرها هم متروها، اتوبوس‌ها، ون‌ها و تاکسی‌ها در کنار وانت‌ها و کامیون‌ها منطقا باید عمده بار و مســافر را جابه‌جا کنند. در یک شــهر بزرگ مانند تهران که دارای فرودگاه بزرگ بین‌المللی مانند امام خمینی است، علی‌القاعده باید یک مسافر بتواند همانجا سوار یک قطار شود به‌سمت شهر بیاید. وقتی داخل تهران می‌شود، باید بتواند با یک مترو (که ایســتگاهش کنار ایستگاه قطار است)، به منطقه موردنظر در ابرشهر تهران برود. در آنجا نیز باید انواع اتوبوس و ون و تاکسی در اختیــار باشــد کــه او را به محل و کوی موردنظر برســاند. اما الان چگونه است؟ خودروهای سواری به‌ویژه خودروهای شخصی مهم‌ترین حامل مسافر در تهران اســت. حتی به‌تازگی با باب شــدن تاکسی‌های اینترنتی، مردم که زمانی تاکســی‌ها را پر می‌کردند، به مســافرت تک‌نفره عــادت کرده‌اند. آن خودرویــی کــه یک نفر را جابه‌جا می‌کند، از منظــر حمل‌ونقل فرقی با یک خودرو تک‌سرنشــین نمی‌کند. بماند که مــا جدیدا عادت کرده‌ایم بار را هم با خودروهای سواری جابه‌جا کنیم که خود پدیده خطرناک جدیدی است.

نتیجــه این ضعف شــدید نظام حمل‌ونقل، از هرچــه که بگذریم، ترافیک اســت کــه روزبــه‌روز بدتر و بدتر می‌شــود. ترافیک دو ضرر بســیار بزرگ و اساســی غیرقابــل رفع دارد: آلودگی، اتلاف وقت مــردم البته مصرف بنزین زیاد و استهلاک خودروها و هزینه‌های مترتب بر کشور، هستند که تا حدی قابل‌جبران اســت و با آن دو موضوع قابل‌قیاس نیستند. بنزین قابلیت تولید یا واردات دارد، اما عمر تلف‌شده مردم را چه کسی می‌تواند جبران کند؟

متاســفانه نگاه جزءنگر به‌جای نگاه نظام‌مند و کل‌نگر، باعث شــده دائما مســئولان راه‌حل‌هایی بدهند که مشــکل اصلی را نه‌تنها رفع نمی‌کند، بلکه پیچیده‌تر و غیرقابل حل‌تر می‌کند. مســئولان به‌جای اینکه ببینند مشــکل حمل‌ونقل در شــهرها و کشــور چیست و آنها را به‌طور ریشه‌ای حل کنند یا حداقل نگذارند بیشــتر شود، دائما دنبال توسعه خودروهای سواری هستند. بدین‌ترتیــب بــا وجود ادعاهای مســئولان در طول زمــان، نه‌تنها آلودگی و ترافیک کم نشــده، بلکه روزبه‌روز اوضاع بدتر شــده و روزهای افتضاح ما در شــهرهای بزرگ در کل ســال، به‌شــدت افزایش یافته است؛ روزهایی که از آلودگی هوا، خورشــید دیده نمی‌شــود یا از صف‌های ایستاده در بزرگراه‌ها، به‌شــدت کلافه می‌شــویم. به‌تازگی هم که پارک‌های ۲ و ۳ ردیفه هم به این معضلات افزوده شده است. بماند که این وسط تعداد رانندگان خودخواه هم زیادتر شده و نظم حداقلی ترافیکی هم رعایت نمی‌شود.

برخــی خــودرو برقی را راه نجات می‌دانند. این در شــرایط فعلی مملکت، یکی از خطرناک‌ترین راه‌حل‌های ممکن برای رفع مشکلات و فقط یک حرف پوپولیســتی است که به بهانه حمایت از دانشگاهیان و فناوران زده می‌شود. همین الان مهم‌ترین عامل آلودگی در شهر بزرگ تهران، استفاده از مازوت در نیروگاه‌هاست. حال تصور کنید بخواهیم به یک میلیون خودرو برقی، در هر روز برق برسانیم. با این اوضاع دیگر نفس هم نمی‌توانیم بکشیم. خودرو برقی برای شــرایطی خوب اســت که همه‌چیز سر جایش است و حالا می‌خواهند یک گام دیگر پیش بروند و آلودگی را کم کنند. ضمن اینکه اصولا مشــکل اصلی همین توجه به خودرو ســواری به‌جای توجه به خودروهای جمعی و نظام حمل‌ونقل است.

ما هم‌اکنون میراث‌دار این نوع راه‌حل‌ها که با نگاه جزءنگر ارائه شــده‌اند، هســتیم و روزبه‌روز هم در باتلاق خودســاخته فرو می‌رویــم. مگر اینکه به موضــوع حمل‌ونقــل یک نگاه کل‌نگر بیندازیم و به ارکان اصلی آن، نه ارکان فرعــی، توجه کنیم. تــا این‌گونه پیش می‌رویم، نه‌تنهــا روزبه‌روز آلودگی و ترافیک بیشتر می‌شود، بلکه هزینه‌های حمل‌ونقل و نهایتا هزینه‌های زندگی و تولید در کشــور بالا می‌رود و بهره‌وری پایین آمده و قابلیت رقابت‌پذیری اقتصاد تحلیل می‌رود و اوضاع معیشت و زندگی مردم خراب‌تر می‌شود. البته مثال‌های من عمدتا درباره شهرهای بزرگ بود. اما این معضل در جاده‌های اصلی کشور نیز وجود دارد و روی کل اقتصاد کشور اثر می‌گذارد و به‌تدریج توان کشــور را تحلیل می‌برد: انرژی، هوای پاک، وقت ارزشــمند انســان‌ها، هزینه تمام‌شده کالا و خدمات و...

از مســئولان خواهش می‌کنم کمی نگاه‌شــان را فراتر ببرند و از دانش و علم مدیریت و سیاســت‌گذاری اســتفاده بیشــتری کنند و از دنبال کردن راه‌حل‌هــای مقطعــی جزءنگر ســریع بپرهیزند و با نگاهــی کلان‌نگر به داد نظام‌های مانند حمل‌ونقل برسند. این‌گونه پیش برویم، نه‌تنها اقتصادمان فرو خواهد پاشید، بلکه نفس کشیدن هم برایمان معضلی خواهد شد.

راه و خودرو تضمین‌کننده حمل‌ونقل ایمن

ناایمنی، جاده دوطرفه تصادفات

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

چندین عامل می‌تواند در وقوع ســوانح و تصادفات دخیل باشد که عنوان می‌شــود ناایمن بودن خودروها و جاده‌ها دو عامل مهم در این بحث به‌شــمار می‌روند. در حوزه وضعیت راه‌ها وزیر راه و شهرسازی عنوان کرده که اقدامات مناسبی سال گذشته درباره نقاط حادثه‌خیز انجام‌شده و این در حالی است که براساس آمار پلیس راهور، ۵ هزار و ۲۰۰ نقطه حادثه‌خیز در کشــور وجود دارد که ۴۴ درصد تصادفات مربــوط به آنهاســت. وزیــر راه قول داده تا ۲ ســال آینــده با کمک شــهرداری‌ها هیچ نقطه حادثه‌خیزی در کشــور وجود نداشته باشد. این در حالی که کارشناســان عنوان می‌کنند به صفر رســاندن نقاط حادثه‌خیز سرمایه زیادی نیاز دارد و در مدت کوتاه با اماواگر روبه‌رو است.



به اســتناد تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، کارشناسان در زمان بررسی تصادف اگر عواملی را در راه‌ها بر وقوع تصادف موثر تشــخیص دهند یا عواملی را از ناحیه خودرو به‌عنوان نقص فنی مشــاهده کنند، مکلفند ســهم تقصیر سازمان‌های مرتبط اعم از مسئولان راه، خودروسازان و... را معین کرده و در گزارش و کروکی خود به مقام قضایی اعلام کنند

سالانه شمار زیادی از شهروندان بر اثر تصادفات رانندگی مجروح می‌شــوند که اگر فقط ۵ درصد از این افراد دچار معلولیت شــوند، سالانه بین ۱۵ تــا ۲۰ هزار معلول حرکتــی به جمعیت معلولان اضافه می‌شــود. جاده‌های ناایمن در کنار کیفیت خودروهــا، واژگونی ۵۶ درصــد کل تصادفات را در جاده‌های اســتان ســمنان رقم زده که بیشتر از میانگیــن کشــوری بوده و ایــن موضوع نیاز به ریشه‌یابی دارد. به‌گفته پلیس راهور، برای کاهش آمار واژگونی‌ها باید شــرایط استراحت رانندگان فراهم شــود و برای کنترل ســرعت غیرمجاز هم نیازمند توسعه ابزارهای کنترل هوشمند هستیم که مهم‌ترین آن دوربین‌های پلاک‌خوان اســت. بنا به‌گفته کارشناسان، تجهیزات جاده‌ای و علائم راهنمایی‌ورانندگی در کنار ایمنی خودرو و جاده در کاهش تصادفات تاثیر بسیاری دارد.

آمار جاده‌ها و راه‌های کشور



سرهنگ عین‌اله جهانی، معاون اجتماعی‌فرهنگی پلیس راهور ناجا درباره ایمنی جاده‌ها و آمار تصادفات به صمت گفت: کشــور ۲۳۸ هزار کیلومتر جاده‌های برون‌شهری و ۴۵۷ هزار کیلومتر معابر درون‌شهری دارد. دراین‌باره ۳۰ ســازمان (۸ نهاد به‌طور مستقیم و ۲۲ نهاد هم به‌طور غیرمســتقیم) در حوزه ایمنی راه‌ها و پیشگیری از وقوع تصادفات نقش دارند.

وی افــزود: ســهم ناجــا در پیشــگیری وقوع تصادفات ۱۹ درصد است.

او دربــاره عوامــل خطــرزا عمده در ســوانح ترافیکــی عنــوان کــرد: مواجهــه بــا خطر از عمده‌ترین عوامل موثــر بوده که نتیجه افزایش تــردد و تقاضا ســفر، عوامل جمعیتی و رشــد اقتصادی است. اما عوامل موثر در رخداد تصادف بــه ضعف آموزش‌های همگانی، اطلاع‌رســانی و آگاه‌سازی و نیز طراحی ناایمن راه برمی‌گردد.

معــاون اجتماعی‌فرهنگی پلیــس راهور ناجا ادامــه داد: وجود نقــاط پرتصادف و متناســب نبــودن اســتانداردهای حداقلــی ایمنی برخی راه‌ها از دیگر عوامل سوانح و تصادفات است. در این‌باره نباید فراموش کرد عدم‌تولید خودروهای باکیفیــت و ناایمن از دیگــر خلأهای موجود در ایمنی حمل‌ونقل کشور به‌شمار می‌رود.

جاده‌های دوطرفه

ســرهنگ جهانی درباره عوامل موثر در شدت تصادفات گفت: خودروهای ناایمن، عدم‌استفاده از تجهیــزات ایمنی از ســوی صاحبان وســایل نقلیه، افزایش ســرعت رانندگــی در جاده‌های کشــور و نیز وجــود راه‌های دوطرفــه، از دیگر عواملــی اســت که باعــث شــدت تصادفات در جاده‌ها و راه‌های کشور شده است.

معاون اجتماعی‌فرهنگــی پلیس راهور ناجا با بیــان اینکه حدود ۸۰ درصد جاده‌های کشــور دوطرفــه هســتند، گفــت: در این راه‌هــا موانع جداگانــه‌ای مانند گاردریل، جداکننده یا دیواره نیوجرســی وجود ندارد. به این ترتیب، خودروها در رفت‌وبرگشــت ممکــن اســت در جایــی با یکدیگــر تصادم پیدا کننــد و تصادف رخ به رخ اتفاق بیفتد.

آمار جانباختگان

ســرهنگ جهانی در ادامه به آمــار تصادفات جاده‌ای کشور اشاره کرد و گفت: در ۶ ماه نخست امســال مجمــوع تصادفات فوتی درون‌شــهری و برون‌شــهری ۸ هزار و ۲۱۵مورد بوده اســت. او ادامــه داد: ۴۴ درصد تصادفات کشــور در ۵ هزار و ۲۰۰ نقطه حادثه‌خیز و پرتصادف راه‌های کشور رخ می‌دهد. ۱۱ درصد از جانباختگان در ۳ هزار و ۹۴۴ نقطه حادثه‌خیز درون‌شــهری و برون‌شهری اتفاق افتاده است.

معــاون اجتماعی‌فرهنگی پلیــس راهور ناجا دربــاره آمــار مجمــوع جانباختــگان تصادفات درون‌شــهری و برون‌شــهری گفــت: از مجموع ۹۲۴ نفر از جانباختگان در ۶ ماه نخســت سال ۱۴۰۰، ۵۲۱ نفــر معــادل ۲۵ درصد مربوط به تصادفــات درون‌شــهری و ۴۰۳ نفــر معادل ۶ درصد تصادفات برون‌شهری بوده است.

اقدامات موردنیاز برای تردد ایمن

ســرهنگ جهانی در ادامه سخنان خود درباره اقدامات موثر برای کاهــش آمار تصادفات بیان کرد: تجهیزات ایمنی در برخی راه‌ها نیاز است، اســتاندارد شــوند. در حــوزه خط‌کشــی‌های راه و جاده، علائم افقی و عمودی در این راه‌ها، تابلوها و... نیاز به توجه ویژه دارد. این موضوع در ایمنی جاده‌ها بســیار تاثیرگذار است.

او افزود: تامین تجهیزات الکترونیکی و توسعه دوربین‌ها در سطح شهرها و جاده‌ها بسیار مهم هستند. پل‌های هوایی عابرپیاده به‌ویژه مکانیزه بودن این پل‌ها، اصلاح راه‌های روســتایی و... از دیگر اقدامات موثر برای پیشــگیری از تصادفات جاده‌ای هستند.

معاون اجتماعی‌فرهنگــی پلیس راهور ناجا با بیان اینکه منظور از اصلاح راه‌های روســتایی به معنی فقط آسفالت کردن راه‌های خاکی نیست، توضیح داد: صرف آسفالت مهم نبوده، بلکه این امــر منجر به افزایش ســرعت در تردد جاده‌ای شــده و با وجود پیچ‌وخــم راه‌ها بدون گاردریل، خط‌کشــی و علائم راهنمایی‌ورانندگی جاده‌ای فایده ندارد.

وی تصریح کــرد: اصلاح نقــاط حادثه‌خیز و پرتصادف درون‌شــهری و برون‌شــهری از دیگر اقدامات مهمی است که باید انجام شود.

ارکان ترافیک

ســرهنگ جهانــی با اشــاره به ۴ مولفــه راه، انسان، وسیله نقلیه و محیط بر حوادث جاده‌ای اظهارکرد: این ۴ عامل موثــر در بروز تصادفات بوده و بدون شــک وضعیت هندســی و فنی راه به‌عنوان یکــی از ارکان ترافیک نقش مهمی در پیشــگیری از وقــوع تصادفات می‌تواند داشــته باشد.

وی افزود: به اســتناد تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رســیدگی به تخلفات رانندگی، کارشناسان امر در زمان بررســی تصادف اگر عواملی را در راه‌ها بر وقوع تصادف موثر تشــخیص دهند یا عواملی را از ناحیه خودرو به‌عنوان نقص فنی مشــاهده کنند، مکلف هستند ســهم تقصیر سازمان‌های مرتبط اعم از مســئولان راه، خودروســازان و... معیــن کرده و در گزارش و کروکی خود به مقام قضایی اعلام کنند.

مشاوره با پلیس برای افتتاح راه‌ها

معاون اجتماعی‌فرهنگی پلیس راهور ناجا در پاســخ به این پرســش که در طراحی راه‌ها که یکی از عوامل موثر در بروز تصادفات است چقدر وزارت راه و شهرســازی از پلیس راهور مشــاور می‌گیرد، گفت: طراحی، ســاخت و نگهداری راه و نیز علائم و تجهیزات ایمنی راه همه در داخل شهرها بر عهده شهرداری و در جاده‌ها بر عهده وزارت راه و شهرسازی است.

وی افزود: هنگامی‌که راهی ســاخته می‌شود، پیــش از افتتــاح آن پلیــس بازدید کــرده و به کارشناســی آن می‌پردازد. اگر مشکلی به لحاظ فنی، علائم و ایمنی وجود داشــته باشد مکتوب متذکــر می‌شــود و پــس از اینکه مشــکلات و نقص‌ها رفع شد اجازه بهره‌برداری را می‌دهد.

ســرهنگ جهانــی در پایــان گفت: اگــر راه غیراســتانداردی ایجاد و منجربه تصادف شود و بدون هماهنگی پلیــس افتتاح و زیر بارترافیک برده شــده باشد، سازمان مرتبط مسئول خواهد بود.

> سرهنگ عین‌اله جهانی: وضعیت هندسی و فنی راه به‌عنوان یکی از ارکان ترافیک، نقش مهمی در پیشگیری از وقوع تصادفات دارد

ایجاد امنیت



احمد کریمــی، دبیر انجمن کامیون‌ســواران درباره ایمنی جاده‌ها از نگاه رانندگان به صمت گفت: ایمنی جاده‌ها باید از دو منظر موردبررسی قرار گیرد؛ نخست امنیت جاده است اینکه راننده بدون دغدغه و نگرانی در طول ســفر موردحمله و ســرقت قــرار نگیــرد. دراین‌بــاره، انجمــن کامیون‌ســواران در دو هفتــه گذشــته مکاتبات زیادی با نهادهای مرتبط داشته است.

وی افــزود: مدتــی اســت ســارقان مســلح نگرانی‌هایــی را برای راننــدگان کامیون‌ها ایجاد کرده‌اند و امنیت برخی جاده‌ها نسبت به گذشته کاهش یافته است.

او ادامه داد: در مقطعی زیرســاخت‌های خوبی در حوزه راه ایجاد شــد و از این راه‌ها به شــکل مناســبی نگهداری می‌شدند اما در ۲ تا ۳ اخیر به‌نوعی راه‌ها کمتر مرمت و بازســازی شــدند و درحال‌حاضر نگران‌کننده شــده است. تقریبا در بســیار از جاده‌ها چه در حوزه ترانزیت و ســایر جاده‌های مهم کشور می‌بینیم بخشی از آسفالت یا نیمه ســرعت یا کندرو خراب شده و در برخی از بخش‌ها راننده ناگزیر اســت به شــکلی مسیر خود را تغییر دهد.

این مســئول صنفی تصریح کــرد: این تغییر مسیر ممکن است موجب حادثه و خسارت شود.

شرایط نامناسب جاده‌ها

کریمی در ادامه سخنان خود با اشاره به علائم و تجهیزات راهنمایی و رانندگی، تامین سوخت و... گفــت: تجهیزات و تامیــن گازوئیل موردنیاز نسبت به گذشته بهتر شده اما تا شرایط ایده‌آل و استاندارد فاصله دارد؛ بنابراین جاده‌های کشور نسبت به ۲ تا ۳ سال گذشته شرایط بدتری پیدا کرده است.

دبیر انجمن کامیون‌ســواران در پاســخ به این پرســش که نقاط حادثه‌خیز کشور به چه عاملی برمی‌گردد، گفت: هر نقطه حادثه‌خیزی به‌دلیل خرابی جاده نیســت، چون به هر قیمتی باشــد نقص یا خرابی جاده مرمت و بازسازی می‌شود.

وی ادامــه داد: در بحث مهندســی جاده‌ها یا امکانــات لازم فراهــم نبوده یا بودجــه و اعتبار کافی برای آن در نظر گرفته نشــده است؛ اینکه آن نقطه به‌گونه‌ای طراحی شــود که حادثه‌خیز نباشــد. یا ممکن اســت حادثه‌خیز بودن آن به ذهن متبادر نشــده و پس از افتتاح و استفاده از جاده مشکل مشخص شده است. به‌عنوان مثال، گردنــه ملاحمد یــا در حاجی‌آبــاد هنگامی‌که ناوگان ســرازیر می‌شــود، همزمان بــا یک پیچ تندی هم مواجه می‌شویم.

کریمی گفت: بودجه و اعتباری که نیاز است تا حادثه‌خیزی این جاده رفع شــود، بسیار سنگین بوده و سرمایه‌گذاری زیادی می‌طلبد. طراحی و فراهم کردن امکانــات از ضروریات اصلاح نقاط حادثه‌خیز است؛ بنابراین باید اولویت‌بندی شود و بــا برآورد درســت دید کدام نقاط بیشــترین خســارت را وارد کرده‌انــد و زودتر به این بخش از راه‌ها پرداخت شود.

او اضافــه کرد: علاوه‌بر اینکــه بودجه و اعتبار درنظر گرفته شده به اندازه کافی باشد و این‌گونه نباشــد که کار شــروع و بدون پایان رها شود. او اظهارکرد: همچنین ضرورت دارد هنگام طراحی و ایجاد مســیرهای جدید، به لحاظ مهندسی و فنی، طراحی به‌گونه‌ای باشد که نقطه حادثه‌خیز جدیــدی ایجاد نشــود، زیرا خیلــی از این نقاط حادثه‌خیــز در زمــان ساخت می‌توانستند رفع شوند اما دقت لازم انجام نشده است.

پیشنهاد برای بهبود راه‌ها

دبیــر انجمــن کامیون‌ســواران در پاســخ به پرسشی مبنی بر اینکه هنگام طراحی و ساخت جــاده چقــدر از تجربیــات و مشــاوره انجمــن استفاده می‌شــود، گفت: انتظار مشورت نداریم، زیــرا طراحی جاده کاری تخصصــی بوده و باید به‌دســت اهل فن انجام شــود. پس از طراحی از سوی گروهی کارشناس موردبررسی قرار گرفته تا خســارت‌ها و آسیب‌های سوانح رانندگی را به حداقل برسد.

او گفت: ممکن اســت برای ساخت راه جدید اینکه در کدام مســیرها باشد مورد مشورت قرار گیریم اما به‌طور قطع مهندسی طراحی تخصص خود را می‌طلبد.

کریمی تصریــح کرد: به‌طور قطع وجود علائم به اندازه کافی، نصب گاردریل، آســفالت مناسب و... بســیار مهــم در ایمنی حمل‌ونقل اســت اما فرامــوش نکنیم بخشــی از حوادث و ســوانح به دلیل خستگی و نبود امکانات رفاهی رخ می‌دهد.

او یادآور شــد: ایجاد امکانات و خدمات رفاهی حداقلــی از ضروریات جاده‌های کشــور بوده تا رانندگان با احســاس امنیت بتوانند زمانی را به استراحت بپردازند.

> احمد کریمی: ایجاد امکانات و خدمات رفاهی حداقلی از ضروریات جاده‌های کشور است

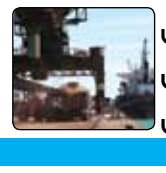
این مســئول صنفی اضافه کرد: در حال‌حاضر رانندگان به‌دلیل نگرانی از حمله و سرقت جرأت ایســتادن در کنار جاده‌ها برای استراحت کوتاه ندارند.

کریمــی در پایــان گفت: اگر چراغ روشــن به انــدازه کافی با امکانــات رفاهی در مســیرها و جاده‌ها وجود داشته باشد، به‌طور قطع حمل‌ونقل ایمن‌تر خواهیم داشت و از آمار تصادفات و فوتی ناشی از تصادفات کاسته خواهد شد.

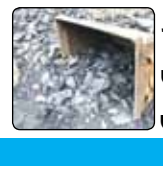
سخن پایانی

آمار تصادفات و ســوانح رانندگی در کشــور نســبت به نرم جهانی بالاتــر بوده و این امر به اســتاندارد نبودن برخی راه‌هــا و ایمن نبودن وســایل نقلیه، فرسودگی خودروها، بی‌کیفیتی برخــی از قطعــات به‌ویــژه فوق‌ایمنی‌هــا و... برمی‌گردد. راه‌های اســتاندارد و ایمن ســبب می‌شــود تا آمار جانباختگان تصادفات کاهش یافته و علائم و تجهیزات راهنمایی و رانندگی باعث هوشمندســازی رانندگان جاده‌ای شود. برخــی رانندگان از خوانا نبودن بعضی علائم و کامل نبودن تجهیزات ایمنی گلایه دارند و در این‌باره به‌نظر می‌رســد وزارت راه و شهرسازی باید توجه بیشتری به این مسائل داشته باشد.

در بخشــی دیگر، کارشناســان به امکانات و خدمات رفاهی در بین مســیر اشاره کردند که این امر می‌تواند دغدغه رانندگان را نســبت به ســرقت کاهــش داده و با اســتراحتی هرچند کوتاه تجدیدقوا کرده و از آمار تصادفات ناشی از خستگی و عامل انسانی بکاهد.



ضرورت بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل



زنگ خطر کمبود زیرساخت‌های حمل ریلی



دولت، سد مقابل واردات تجهیزات

کمبود ماشین‌آلات معدنی به اوج رسید

پیچ و خم تجهیز معادن

برنامه تهیه نقشه راه توسعه ناوگان ریلی معدنی

استخراج مواد معدنی، وابستگی مستقیمی به ماشین‌آلات سنگین معدنی دارد؛ از بخش‌های حفاری و فعالیت معدنکاری گرفته تا بارگیری و باربری همه وابستگی مستقیمی به تجهیزات معدنی و ماشین‌آلات حوزه حمل‌ونقل دارند. به‌عقیده کارشناسان بخش معدن، بیش از ۷۰ درصد هزینه‌های عملیاتی معدنکاری (معادن فلزی) را هزینه‌های مربوط به تامین و تهیه تجهیزات تشکیل می‌دهند که این مسئله‌ای حائز اهمیت است؛ بنابراین می‌توان گفت گره مهم و اصلی امروزه فعالیت در بخش معدن، تهیه ماشین‌آلات مناسب برای ادامه حیات معادن است.



عکس: صمت

جزئیات نیاز تجهیزاتی معادن

مدیرکل دفتر بهره‌برداری معادن وزارت صنعت، معدن و تجارت در نامه‌ای به رؤسای سازمان‌های صنعت، معدن و تجارت استان‌ها از آنها خواسته متقاضیان واجد شرایط ورود ماشین‌آلات معدنی بیش از ۵ دستگاه را اعلام کنند. به گزارش معدن‌نیوز معادن کشور در ۴ سال آینده، نیازمند ۲۵ هزار دستگاه ماشین‌آلات با ارزش تقریبی سالانه ۱.۵ میلیارد دلار هستند.

حال آنکه با تامین این ماشین‌آلات، ارزش مواد معدنی تولید شده به ۵ میلیارد دلار می‌رسد که ارزش افزوده آن، تنها در بخش فولاد معادل ۲۲ میلیارد دلار خواهد بود. با این حال معدنکاران کشور در تامین ماشین‌آلات با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می‌کنند، این در حالی است که بیش از ۷۰ درصد هزینه‌های عملیات معدنکاری در دنیا مرتبط با بخش ماشین‌آلات است. انواع کامیون و دامپتراک، بیل‌های مکانیکی و شاول، لودر، بلدوزر، دستگاه‌های حفاری پودری و مغزه‌گیری بخشی از ماشین‌آلات عملیاتی معدنی هستند که عمده عملیات استخراج بدون این دستگاه‌ها متصور نیست.

در سال ۱۳۹۹، تامین ماشین‌آلات از محل واردات، کمتر از یک درصد نیاز کشور بود و تولید داخلی نیز کمتر از یک درصد این نیاز را تامین کرد. یعنی بزرگ‌ترین تولیدکننده ماشین‌آلات معدنی کشور در سال گذشته تنها ۲۹ دستگاه تحویل داده است؛ بنابراین در سال گذشته فقط ۲ درصد نیاز معدنکاران به ماشین‌آلات تامین شد و در این زمینه خلأ بزرگی وجود دارد.

حجم بالای تقاضا برای ماشین‌آلات



سجاد غرقی، نایب رئیس کمیسیون صنعت و معدن اتاق بازرگانی تهران در این زمینه گفت: براساس استعلام انجام‌شده از شرکت‌های معدنی داخلی، حدود ۴۹ درصد هزینه‌های عملیات معدنکاری مربوط به بخش حمل، ۱۶ درصد بخش بارگیری و ۶ درصد بخش حفاری است و در مجموع ۷۱ درصد هزینه‌های عملیات معدنکاری مربوط به ۳ بخشی است که به‌طور مستقیم با ماشین‌آلات سنگین معدنی صورت می‌گیرد. به گفته وی، بدون تامین، تجهیز و جایگزینی ماشین‌آلات، تولید معادن با مشکل مواجه و توسعه غیرممکن می‌شود، با این حال به‌دلیل محدودیت در واردات ماشین‌آلات و تولید ناچیز در داخل، تقاضای بسیار زیادی برای ماشین‌آلات معدنی در کشور انباشته شده است. از سوی دیگر عملیات معدنکاری در کشور باوجود کمبود شدید ماشین‌آلات، با چالش‌های زیادی در حال انجام است.

درخواست تامین تجهیزات

غرقی بیان کرد: براساس اطلاعات منتشرشده از سوی خانه معدن، تنها معادن کوچک‌مقیاس سنگ ساختمانی، شن و ماسه و سرب و روی به بیش از ۱۱ هزار دستگاه از انواع ماشین‌آلات معدنی نیاز دارند، این در حالی است که آمار ماشین‌آلات موردنیاز بیش از نیمی از معادن کشور از جمله معادن سنگ‌آهن، مس و زغال‌سنگ و معادن بزرگ مقیاس در دسترس نیست. تولید داخلی ماشین‌آلات موردحمایت همه معدنکاران کشور است، اما نباید با این استدلال، واردات به‌منظور تجهیز معادن متوقف شود. به‌تازگی کاوس قاسمی، مدیرکل دفتر بهره‌برداری معادن وزارت صنعت، معدن و تجارت در نامه‌ای به رؤسای سازمان‌های صنعت، معدن و تجارت استان‌ها از آنها خواسته متقاضیان واجد شرایط ورود ماشین‌آلات معدنی بیش از ۵ دستگاه را معرفی کنند. در این نامه خطاب به رؤسای سازمان‌های صنعت، معدن و تجارت استان‌ها، آمده است: با عنایت به بخشنامه ابلاغی در زمینه واردات ماشین‌آلات معدنی، خواهشمند است دستور فرمایید به کلیه بهره‌برداران، شرکت‌های معدنی و پیمانکاران دارای قرارداد معتبر معدنی مشمول بخشنامه یادشده که متقاضی و واجد شرایط ورود ماشین‌آلات معدنی بیش از ۵ دستگاه هستند، به‌نحو مقتضی اعلام شود تا برآورد ماشین‌آلات موردنیاز تا سال ۱۴۰۱ شرکت مربوطه برای بکارگیری در معادن مرتبط را تا پایان ماه جاری به این دفتر ارسال کنند. بدیهی است پس از موعد مقرر، پذیرش و بررسی درخواست بهره‌برداران معادن و شرکت‌های پیمانکاری مرتبط مشمول این بخشنامه، منوط به آمار ارائه‌شده نیازسنجی ماشین‌آلات خواهد بود.

فعالیت معادن، وابسته به تجهیزات



معادن ایران به حدود ۲۵هزار دستگاه ماشین‌آلات معدنی با ارزش تقریبی یک و نیم میلیارد دلار نیاز دارند. نمایندگان بخش خصوصی و دولتی در هفتمین جلسه کمیسیون صنعت و معدن اتاق بازرگانی تهران، نیاز معادن به ماشین‌آلات را مورد بحث و بررسی قرار دادند. نماینده دولت در این نشست از اصلاح قریب‌الوقوع دستورالعمل واردات ماشین‌آلات معدنی خبر داد. به گزارش ماین‌نیوز، رئیس کمیسیون صنعت و معدن اتاق تهران با اشاره به اینکه ایران یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین تولیدکنندگان مواد معدنی به‌شمار می‌آید و از این حیث در رتبه پانزدهم دنیا ایستاده، اظهار کرد: براساس اکتشافات صورت‌گرفته، میزان ذخایر ایران در رتبه سوم آسیا پس از چین و هند قرار گرفته و رتبه نخست از نظر برخورداری از این ذخایر در منطقه خاورمیانه به ایران تعلق می‌گیرد. علی نقیب، رئیس کمیسیون صنعت و معدن اتاق بازرگانی تهران به نقش مواد معدنی در تولید صنعتی از جمله در حوزه ماشین‌آلات، ساخت‌وساز، محصولات مصرفی، تجهیزات حمل‌ونقل و بسته‌بندی اشاره و به وابستگی بخش معدن به ماشین‌آلات تاکید کرد. به گفته نقیب، بیش از ۷۰ درصد هزینه‌های عملیات معدنکاری مربوط به بخش‌های حفاری، بارگیری و باربری است و بیش از ۹۵درصد عملیات مربوط به بخش‌های حفاری، بارگیری و باربری با ماشین‌آلات معدنی انجام می‌شود. وی با اشاره به ضرورت رشد سالانه ۱۶درصدی تولید مواد معدنی برای تحقق هدف‌گذاری انجام‌شده برای افق ۱۴۰۴ تصریح کرد: برای تحقق این رشد و جلوگیری از زمین‌گیر شدن بخش معدن، لازم است در ۴ سال آینده حدود ۲۵هزار دستگاه ماشین‌آلات معدنی به حوزه معدن تزریق شود.

سخن پایانی

بسیاری از معادن به‌ویژه معادن کوچک‌مقیاس به‌دلیل نبود ماشین‌آلات مناسب تعطیل شده‌اند. فعالان معدنی معتقدند با اختصاص ارز محدود به واردات ماشین‌آلات، معادن با رشد و رونق خود می‌توانند ارزآوری چشمگیری برای کشور داشته باشند.

آگهی مزایده عمومی

نوبت دوم
شناسه ۱۲۴۱۹۷۷

شرکت برق منطقه‌ای آذربایجان در نظر دارد ارائه انجام خدمات اداری شرکت برق منطقه‌ای آذربایجان را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شماره فراخوان ۲۰۰۰۰۰۱۱۱۹۰۰۰۰۴۰ به آدرس الکترونیکی www.setadiran.ir برگزار نماید.

مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۹,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به حروف (نه میلیارد و دویست میلیون ریال) به صورت ضمانتنامه بانکی و یا واریز نقدی به حساب سیبا به شماره IR ۰۳۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۰۶۴۰۶۳۷۶۱۹۰ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی بنام شرکت برق منطقه‌ای آذربایجان

بهای فروش اسناد: ۲۰۰,۰۰۰ ریال (دویست هزار ریال)

جدول زمانی انجام مناقصه	
شروع فروش اسناد	از ساعت ۸ صبح مورخ ۱۴۰۰/۹/۲۸
مهلت دریافت اسناد	تا ساعت ۱۹ عصر مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۲
مهلت بارگذاری پیشنهادات در سامانه ستاد	تا ساعت ۹ صبح مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۵
بازگشایی پاکات	ساعت ۱۰ صبح مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۵

جهت اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۴۱۹۳۴- ۰۲۱

جهت اخذ اطلاعات بیشتر به سایت‌های زیر مراجعه و یا با شماره تلفن ۰۴۱-۳۱۰۷۳۲۲۸ تماس حاصل فرمایید.

www.setadiran.ir www.azrec.co.ir www.Lets.mporg.ir www.tavanir.org.ir

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۹/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۰/۰۹/۲۷ روابط عمومی شرکت برق منطقه‌ای آذربایجان

«آگهی فراخوان»

شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

نوبت اول

با اطمینان بسازید

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت ارائه پیشنهاد	زمان بازگشایی پاکات
۱	مناقصه	۷۷۷۱۱-۱۴۰۰۰۵۲۷۰	۱۱ ردیف قطعات مکانیکی	۱۴۰۰/۱۰/۱۱	۱۴۰۰/۱۰/۱۲
۲	مناقصه	۶۵۶۹۰-۲-۱۴۰۰۰۱۲۰۷	شافت لوله پیش گرمکن	۱۴۰۰/۱۰/۰۷	۱۴۰۰/۱۰/۰۸
۳	مناقصه	۹۹۰۴۳۲۳	خرید رولیک و میز خروجی	۱۴۰۰/۱۰/۰۷	۱۴۰۰/۱۰/۰۸
۴	تجدید مناقصه	۵۶۷۲۵	تجدید مناقصه عملیات اجرا،تعمیر و نصب تابلوها و نشانه‌های ایمنی و ترافیکی ذوب‌آهن اصفهان به روش دستمزدی	۱۴۰۰/۱۰/۰۴	۱۴۰۰/۱۰/۰۵
۵	مناقصه	۶۶۶۱۴	عملیات تخریب و نسوز کاری نواحی کارخانه	۱۴۰۰/۱۰/۰۴	۱۴۰۰/۱۰/۰۵
۶	فراخوان	۱۴۰۰۰۶۵۹۹	شناسایی و ارزیابی پیمانکار جهت فعالیت "طراحی، ساخت و نصب منوپلاتور کوره بلند"	۱۴۰۰/۱۰/۱۵	-

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: ۱۴۰۰/۰۹/۲۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۹/۲۹ روابط عمومی ذوب‌آهن اصفهان

آگهی مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای

نوبت دوم

شرکت فولاد خوزستان
«سهامی عام»

شماره: ۵۲۴۴۱۸۸۰

مناقصه‌گزار: شرکت فولاد خوزستان
شرح مناقصه: بازسازی انواع غلتک‌های خطوط ریخته‌گری
نوع مناقصه: عمومی یک‌مرحله‌ای
مدت زمان: ۳ سال
مهلت اعلام آمادگی: تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۴ (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 ۱۴۰۰/۱۰/۰۷ به مدت دو روز در قبال واریز مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ریال (غیرقابل استرداد) به صورت 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 شنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۸
تاریخ گشایش پاکات پیشنهاد قیمت/ فنی: روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۹
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰ 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
تلفن: ۶۴۳۳-۳۲۱۳- ۰۶۱ **ایمیل:** M.SAEDI@KSC.IR

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۹/۲۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۹/۲۷ روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان

آگهی اختصاصی موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی برابر ماده ۳ و ماده ۱۳ آئین‌نامه قانون تعیین تکلیف

نوبت اول

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره ثبت اسناد و املاک منطقه دو گرگان

برابر رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۱۲۴۸۰۰۰۸۶۸۵ هیئت موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی تصرفات مالکانه بلامعارض آقای/خانم علیرضا طبرسا بشناسنامه ۷ کدملی ۲۱۲۲۱۱۱۶۱۵ صادره از گرگان فرزند ابوالحسن متقاضی کلاسه پرونده ۱۳۹۸۱۱۴۴۱۲۰۰۱۰۰۱۹۴۷ در ششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است بمساحت ۸۵ مترمربع از پلاک ۳-اصلی واقع در اراضی اوزینه بخش ۳ حوزه ثبت ناحیه ۲ گرگان طبق رای صادره حکایت از تصرفات متقاضی متقاضی دارد. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله پانزده روز آگهی می‌شود از این رو اشخاصی که نسبت به رای صادره فوق‌الذکر اعتراض داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خود را با ذکر شماره پرونده به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض به مرجع ثبتی، دادخواست خود را به مرجع ذیصلاح قضائی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به این اداره ارائه نمایند.

م.الف: ۹۶۵۶ -

حجت‌اله تجری – رئیس اداره ثبت اسناد و املاک منطقه دو گرگان

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۹/۲۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۰/۱۳

خبر

اجرای پروژه «ره‌نگاشت آب» توسط فولاد مبارکه

پروژه‌هایی با عنوان ره‌نگاشت آب توسط فولاد مبارکه در دست اقدام است که تاثیر قابل توجهی در کاهش مصرف آب در این این شرکت خواهد داشت؛ یکی از این پروژه‌ها مربوط به تعویض برج‌های خنک کننده نوع «تر» با نوع «خشک» (هیبریدی) است که با اجرای کامل آن، مصرف آب در فولاد مبارکه به میزان قابل توجهی کاهش می‌یابد. به گزارش ایراسین، محمدکاظم صباغی هرندی، مدیر ارشد خدمات فنی و پشتیبانی شرکت فولاد مبارکه اظهار کرد: شرکت فولاد مبارکه به منظور مدیریت بهتر منابع آبی خود از سال ۱۳۹۰ روی انتقال پساب و استفاده از فاضلاب شهرهای استان اصفهان سرمایه‌گذاری کرده و اکنون در حال بهره‌برداری از آن است. وی افزود: انتقال پساب شهرهای اطراف مانند مبارکه و زرین‌شهر به فولاد مبارکه و تصفیه آن، وابستگی فولاد مبارکه به آب زاینده‌رود را به‌شدت کاهش داده است، به طوری که در حال حاضر حدود ۳۰ درصد از آب مورد نیاز فولاد مبارکه از طریق پساب‌های شهری تامین می‌شود. مدیر ارشد خدمات فنی و پشتیبانی شرکت فولاد مبارکه با بیان اینکه اقدامات مثبتی در زمینه بازچرخانی آب در این شرکت انجام شده است، خاطرنشان کرد: در این زمینه پروژه RO۱ در فولاد مبارکه اجرا شده و پروژه‌های RO۲ و UF نیز تا پایان بهمن به صورت کامل به بهره‌برداری خواهد رسید. وی ادامه داد: پروژه‌هایی با عنوان «ره‌نگاشت آب» توسط فولاد مبارکه در دست اقدام است که تاثیر قابل توجهی در کاهش مصرف آب در این این شرکت خواهد داشت؛ یکی از این پروژه‌ها مربوط به تعویض برج‌های خنک کننده نوع «تر» با نوع «خشک» (هیبریدی) است که با اجرای کامل آن، مصرف آب در فولاد مبارکه به میزان قابل توجهی کاهش می‌یابد. صباغی هرندی تصریح کرد: علاوه‌بر موارد یادشده، پروژه توسعه تصفیه‌خانه‌ها و استفاده از پساب ۶ شهر نزدیک به فولاد مبارکه هم در دستور کار قرار دارد که در صورت اجرای این پروژه، وابستگی فولاد مبارکه به آب خام به‌شدت کاهش پیدا می‌کند.

از توسعه جهانی عقب مانده‌ایم

ضرورت بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

توسعه صنعت حمل‌ونقل و جابه‌جایی کالا در محدودترین زمان ممکن، تاثیر بسزایی در پیشرفت کشورها دارد. صنعت حمل‌ونقل در حوزه معدن و صنایع معدنی به دلیل حجم قابل توجه جابه‌جایی‌ها اهمیت ویژه‌تری دارد. با این وجود باید تاکید کرد ناوگان حمل‌ونقل در کشور با ضعف‌های اساسی روبه‌رو بوده و از بازسازی و نوسازی جا مانده است. در همین حال باید تاکید کرد در میان روش‌های مختلف حمل‌ونقل (ریلی، جاده‌ای و دریایی) جابه‌جایی از طریق خطوط آهن در صنایع معدنی اهمیت ویژه‌تری دارد؛ تا جایی که در اغلب کشورهای پیشرفته حدود نیمی از مواد معدنی با کمک ریل جابه‌جا می‌شود اما در صد جابه‌جایی مواد و صنایع معدنی از طریق خطوط ریلی در کشور ما بسیار ناچیز است. درواقع حجم عمده جابه‌جایی از طریق جاده و به‌وسیله کامیون انجام می‌شود. همین موضوع نیز چالش‌های متعددی را پدید می‌آورد که از جمله آنها می‌توان به افزایش هزینه حمل اشاره کرد.



عکس: صمت

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

بی‌توجهی به روند توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشور، در طول سال‌های گذشته، اکنون چالش‌های جدی ایجاد کرده است

ناوگان فرسوده و عقب‌مانده



کیومرث فتح‌اله کرمانشاهی، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت در ارزیابی بخش حمل‌ونقل در کشور و تاثیر آن بر عملکرد صنایع عنوان کرد: حمل‌ونقل در حوزه‌های مختلف مسافری، باربری و تجاری، کارکرد دارد. زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشور ما فرسوده و عقب‌مانده هستند. برای 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. محدودیت‌های یادشده در سایر ابعاد حمل‌ونقل نیز به چشم می‌خورد. برای 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. همین موضوع نیز بر هزینه حمل دریایی برای ایران می‌افزاید. حمل‌ونقل ریلی نیز به‌عنوان یکی از ابزارهای اصلی جابجایی کالا به شمار می‌رود. با وجود این، این صنعت در ایران همچنان توسعه نیافته است. کرمانشاهی در ادامه خاطرنشان کرد: با وجود محدودیت‌های مورد بحث در حوزه حمل‌ونقل، شاهد افزایش قابل توجه بهای جابه‌جایی در بخش‌های مختلف هستیم. وی افزود: از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که باید راهکاری برای رفع چالش فرسودگی و عقب‌ماندگی صنعت حمل‌ونقل در کشور 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 راه و شهرسازی، سازمان بنادر و کشتیرانی، راه‌آهن جمهوری اسلامی و سایر نهادهای مرتبط با حمل‌ونقل از این توسعه حمایت کنند. دولت نیز به‌عنوان سیاست‌گذار شرایط را به گونه‌ای مهیا کند که بخش خصوصی بتواند به‌عنوان متصدی حوزه حمل‌ونقل، ظاهر شود. وی با اشاره به نقش جدی و اثرگذار حمل‌ونقل در روند توسعه تجاری گفت: بهبود روابط تجاری در حوزه‌های مختلف واردات و صادرات، نیازمند ارتقای ناوگان حمل‌ونقل کشور است. تحقق این هدف از جنبه‌های دیگری نیز اهمیت دارد؛ از جمله آنکه به کاهش هزینه تولید در صنایع مختلف منجر خواهد شد. بهای حمل‌ونقل در مواردی حتی تا ۱۰ درصد هزینه‌های تولید یک محصول را به خود اختصاص می‌دهد؛ بنابراین نمی‌توان به‌سادگی از کنار آن گذشت.

الزاماتی برای نوسازی



محمدرضا احمدی، مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان در گفت‌وگو با صمت درباره زیرساخت‌های صنعت حمل‌ونقل کشور و تاثیر آن بر صنایع معدنی و فلزی گفت: باوجود توسعه صنعت حمل‌ونقل در سال‌های پس از انقلاب، متاسفانه هنوز سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی به‌منظور حمل مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی انجام نشده است. این محصولات اغلب از شاهراه‌های اصلی کشور که محل عبور و مرور مسافران است، انتقال می‌یابند. از طرفی توسعه نیافتن زیرساخت‌های ریلی به‌ویژه در مناطقی مانند سنگان که ذخایر عظیمی از سنگ‌آهن ایران در آن واقع شده، مشکلات بزرگی را ایجاد کرده است. فاصله طولانی بسیاری از واحدهای تولیدی کشور از زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی نیز این واحدها را با چالش‌هایی در تامین مواد اولیه مورد نیاز خود در تولید روبه‌رو می‌کند. احمدی در ادامه افزود: انتقال مواد معدنی از فاصله‌های طولانی انجام می‌شود. همین موضوع قیمت حمل این مواد را افزایش و حاشیه سود را برای شرکت‌های فعال در حوزه معدن و صنایع معدنی کاهش می‌دهد؛ بنابراین امیدواریم با توسعه هرچه بیشتر صنعت حمل‌ونقل در کشور، گرهی از مشکلات این فعالان اقتصاد باز شود. مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان خاطرنشان کرد: باتوجه به برنامه تولید ۵۵ میلیون فولاد در افق ۱۴۰۴ و با در نظر گرفتن استخراج حدود ۲۰۰ میلیون تن سنگ‌آهن و ۱۰۰ میلیون تن کنسانتره و گندله و حجم بزرگی از جابه‌جایی‌ها به‌طور قطع شبکه جاده‌ای چاره‌ساز نخواهد بود و باید شبکه ریلی به‌طور گسترده ایجاد شود و به بهره‌برداری برسد. احمدی درباره ایمنی در حمل‌ونقل گفت: حمل‌ونقل در داخل شبکه معادن و صنایع معدنی با نظارت کامل واحد HSEE انجام می‌شود، اما به دلیل فرسوده بودن ماشین‌آلات، مشکلات ناشی از تحریم و نبود قطعات یدکی، سطح ایمنی ماشین‌آلات کاهش یافته است؛ بنابراین نیاز اساسی برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور وجود دارد.

سخن پایانی

از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که حمل‌ونقل در ایران با انواع ضعف‌های زیرساختی روبه‌رو است. بی‌توجهی به روند توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشور، در طول سال‌های گذشته، چالش‌های جدی را در موقعیت کنونی ایجاد کرده است. از جمله آنکه با انواع کاستی‌ها در حوزه حمل روبه‌رو هستیم. در همین حال هزینه‌های حمل‌ونقل تحت تاثیر شرایط موجود به‌شدت کاهش یافته است.

No.1

ONE STAGE TENDER INTERNATIONAL CALL
FOR
PURCHASE OF 5000 MT BAKED ANODE BLOCK

Iran Alumina

TENDER No.:j/37 DATE:14th December/2021

1. Subject.: Iran Alumina Company (IAC) intends to purchase high quality Baked Anode Block, in amount of **5000 MT** for using in its Primary Aluminum Reduction Smelter Plant through one stage Tender according to following conditions as mentioned in the relevant Tender documents.:

2. Bid Bond Guarantee.: 105.229 Euro/or 32.200.000.000 Rials

3. Tender proposal.: Since the tendering is to be done in one stage ,thus the eligible Bidders should follow and regard the Tender instructions and present and submit all of required justified documents and the mentioned Tender envelopes in one package together.

4. Closing Date.: The eligible Bidders should submit their Bids/proposal to the central administration office as mentioned below and also in the Tender documents before 16:00 pm ,local time , on the day **19 th january ,2022**.

5. Opening Date.: 25 th january , 2022 on 10:00 AM

6. Contact information .: For more details and receiving the relevant Tender documents, the Bidders can refer to the following contact information.

Add.: Km 7 of Sankhast Road, city of Jajarm, Northern Khorasan Province, IRAN, P. O. Box:1135-94415 legal and contractual Affairs.

Tel .: 0098-58-32604467-32604246 - 0098-21-86073184

Fax.: 0098-58-32272487 - 0098-21-88833748

website: www.iranalumina.ir **E-mail.:** aluminumjajarm@gmail.com

IRAN ALUMINA CO
en.iranalumina.ir

www.Gostaresh.news



با تکیه بر دانش تخصصی و توانمندی‌های داخلی انجام شد

طراحی و تولید گرید HX۲۲۰YD موردنیاز صنایع خودروسازی در فولاد مبارکه

با تکیه بر دانش تخصصی و توانمندی‌های داخلی، گرید HX۲۲۰YD موردنیاز صنایع خودروسازی کشور در شرکت فولاد مبارکه طراحی و تولید شد. به گزارش روابط عمومی شرکت فولاد مبارکه، علیرضا مولوی‌زاده، مدیر متالورژی و روش‌های تولید این شرکت از طراحی و تولید گرید HX۲۲۰YD خبر داد و اظهار کرد: طراحی و تولید محصولات جدید از اهداف استراتژیک فولاد مبارکه است.

وی با بیان اینکه در حوزه‌های مختلف، از جمله صنایع خودروسازی با تعامل گسترده با مشتریان و نواحی تولید و پشتیبانی، طراحی محصولات جدید محقق می‌شوند، افزود: گرید HX۲۲۰YD از گریدهای شکل‌پذیر و مستحکم به شمار می‌رود که براساس استاندارد EN۱۰۳۴۶ و نیاز خودروسازان طراحی و تولید شده است.

مدیر متالورژی و روش‌های تولید شرکت فولاد مبارکه گفت: با توجه به تولید موفقیت‌آمیز این محصول و دریافت ویژگی‌های موردانتظار مشتریان امکان جذب سفارش‌های دیگر مشتریان با این گرید وجود دارد که لازم است از همکاری واحدهای متالورژی و روش‌های تولید، فولادسازی، نوردگرم، نورد سرد، شرکت ورق خودرو و همچنین واحدهای برنامه‌ریزی، فروش، کنترل کیفی، آزمایشگاه و سایر واحدهای پشتیبان و نیز حمایت‌های معاون بهره‌برداری قدردانی کنیم.

▣ گرید موردنیاز برای تولید مخزن سوخت خودرو

علیرضا ناصری، کارشناس طراح گرید HX۲۲۰YD نیز درباره طراحی این گرید خاطرنشان کرد: شرکت ایران‌خودرو به دنبال طراحی و تولید خودرو جدید «تارا»، نیاز خود در مجموعه مخزن سوخت را براساس استاندارد و گرید فوق درخواست کرد.

وی ادامه داد: با بررسی استاندارد یادشده و طراحی آنالیز مناسب، پارامترهای نوردگرم، اسیدشویی و درصد کاهش ضخامت مناسب در تاندم‌میل، محصول فول‌هارد گرید یادشده با ابعاد ۰.۹*۹۰۰ میلی‌متر طراحی و تولید شد و پس از آن، با ارائه طراحی پارامترهای مناسب در شرکت ورق خودرو چهارمحال و بختیاری از جمله میزان پوشش و دمای آنیل مناسب، در این شرکت کلاف گالوانیزه HX۲۲۰YD با پوشش ۱۴۰ گرم بر مترمربع تولید شد.

کارشناس متالورژی شرکت فولاد مبارکه تصریح کرد: از آنجا که محصولات تولیدی با این گرید شکل‌پذیری بالایی دارند، باید کلاف تولیدی خواص مکانیکی مناسبی داشته باشد تا علاوه‌بر استحکام مناسب، در حین کشش نیز دچار پارگی نشود. علاوه‌بر این، با توجه به نیاز به مقاومت خوردگی، نیاز است پوشش‌دهی گالوانیزه صورت گیرد تا مقاومت به خوردگی مخزن سوخت خودرو تامین شود.

وی اذعان کرد: کلاف تولیدی از نظر آزمایش‌های خواص مکانیکی مورد بررسی و با استاندارد EN۱۰۳۴۶ مورد ارزیابی و تطابق قرار گرفت و استحکام تسلیم ۲۸۰-۲۲۰ مگاپاسکال، استحکام نهایی ۳۴۰-۴۲۰ مگاپاسکال و انعطاف‌پذیری حداقل ۳۲ درصد، مقدار R یا ضریب ناهمسان‌گردی حداقل ۱.۵ و مقدار ضریب کار سختی یا پارامتر n حداقل ۰.۱۷ است. علاوه‌بر این، محصول موردنظر در برابر ارتعاش و خوردگی مقاوم است.

▣ تامین نیاز ۲ شرکت خودروسازی کشور

بابک شهریاری، رئیس تروپروسس شرکت فولاد مبارکه نیز در این باره تاکید کرد: این گرید High Strength-IF است و پس از انجام آزمایش‌های آزمایشگاهی در فولاد مبارکه، در کارخانه مشتری نیز مورد آزمایش عملیاتی قرار گرفت و تاییدیه لازم را اخذ کرد.

وی افزود: در حال حاضر شرکت ایران‌خودرو تا پایان سال جاری، تولید ۲۰ هزار خودرو «تارا» را در برنامه تولید خود قرار داده که در مرحله نخست برای باک (مخزن سوخت خودرو) از این محصول استفاده خواهد کرد و در مرحله بعدی نیز با توجه به خواص مناسب گرید تولیدشده، بررسی امکان جایگزینی در برخی قطعات دیگر خودرو با این گرید در دستور کار قرار خواهد گرفت؛ این گرید علاوه‌بر کاربرد برای شرکت ایران‌خودرو مورد تقاضای شرکت سایپا نیز هست.

▣ تولید محصول باکیفیت رسالت مدیران فولادی

غلامرضا سلیمی، مدیر ناحیه فولادسازی و ریخته‌گری مداوم فولاد مبارکه در گفت‌وگو با خبرنگار فولاد به تشریح ابعاد مختلف تولید گرید فولادی جدید در این شرکت پرداخت و اظهار کرد: گرید HX۲۲۰YD یکی از گریدهای جدید بوده که در شرکت فولاد مبارکه با همکاری واحدهای مختلف به تولید رسیده است؛ این گرید بیشتر در تولید برخی از قطعات مانند باک خودروهای سواری در شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز استفاده می‌شود.

وی افزود: در تولید گریدهای خاص، فرآیند تولید ورق‌ها دستخوش تغییراتی می‌شوند. برای مثال، در ابتدا حتما باید اضافه کردن برخی از مواد افزودنی یا قراضه در نظر گرفته شود. همچنین کنترل میزان کک، گوگرد و فسفر نیز بسیار در تولید این محصول مهم است. در فرآیند متالورژی ثانویه نیز برخی از پارامترها مانند تمیزتر بودن پاتیل باید در نظر گرفته شود. فعال بودن سیستم دمش نیز یکی دیگر از پارامترهای مهم در این زمینه است. از طرف دیگر، در تولید چنین گریدهایی سرعت ریخته‌گری، نازل‌های ریخته‌گری و انتخاب ماشین ریخته‌گری نیز بسیار مهم است چراکه قابلیت‌های ماشین‌های ریخته‌گری نیز متفاوت است.

▣ شکل‌پذیری بالا و مقاومت در برابر خوردگی

علی حاجیان‌نژاد، مدیر ناحیه نورد گرم شرکت فولاد مبارکه نیز در گفت‌وگو با خبرنگار فولاد اظهار کرد: در راستای تامین ورق موردنیاز برای باک بنزین خودرو (خودرو تارا) با توجه به نیاز این قطعه به ورق فولادی با خاصیت شکل‌پذیری بالا و مقاومت بالا در برابر خوردگی، نوعی از ورق فولادی با گرید تجاری HX۲۲۰YD در دستور کار تولید شرکت فولاد مبارکه قرار گرفت.

وی افزود: در واحد نورد گرم، به منظور ایجاد امکان تولید این نوع ورق به صورت پایدار (بدون ریسک توقف) و با کیفیت مطلوب مورد انتظار مشتری، بررسی‌های لازم برای تولید این گرید صورت گرفت و با اعمال تنظیمات فنی لازم در قسمت‌های مختلف خط نورد گرم، کلاف با ابعاد ۴X۹۲۵ تولید شد.

▣ تولید مخزن باک بنزین خودرو با استفاده از گرید جدید

بهزاد بهادرانی، مدیر ناحیه نورد سرد شرکت فولاد مبارکه نیز در گفت‌وگو با خبرنگار فولاد به بیان برخی از ویژگی‌های این محصول جدید و پرکاربرد پرداخت و گفت: یکی از استراتژی‌های مهم شرکت فولاد مبارکه تولید گریدهای جدید موردنیاز تولیدکنندگان داخلی است که در راستای تحقق این هدف استراتژیک، گرید HX۲۲۰YD در ناحیه نورد سرد به‌صورت کلاف خام تولید شد.

مدیر ناحیه نورد سرد شرکت فولاد مبارکه افزود: این گرید عمدتا در صنایع خودروسازی استفاده‌شده که ادامه فرآیند تولید آن نیز در شرکت ورق خودرو انجام می‌شود. خاصیت این گرید این است که ضمن داشتن شکل‌پذیری مناسب استحکام بالایی نیز دارد.

گسترش
تجارت
همسان با صادرات
شنبه
۲۷ آذر ۱۴۰۰
۱۳ جمادی‌الاول ۱۴۴۲
۱۸ دسامبر ۲۰۲۱
شماره ۱۹۵۷
پیاپی ۳۲۷۵



جاده‌های ارزآور را دریابیم



راه‌اندازی دالان تجاری هند و افغانستان



عکس: صادرات

گلایه‌های تولیدکنندگان از افزایش هزینه حمل کالا

کسی با کرایه مصوب کار نمی‌کند

پیمان صفردوست: تامین کالا جزو مواردی است که نیاز مستقیمی به ناوگان حمل‌ونقل دارد و خدمت‌رسانی به‌موقع و باکیفیت در حمل‌ونقل نقش مهم و اساسی در تنظیم بازارهای عرضه و تامین تقاضای مصرف‌کنندگان دارد. علاوه بر این هزینه حمل‌ونقل بخشی از نرخ تمام‌شده کالا را تشکیل می‌دهد و افزایش آن می‌تواند بازار رقابت کالا را دچار چالش کند. در ماه‌های اخیر گلایه‌های متعددی ازسوی تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان کالا در کشور مبنی بر افزایش بی‌رویه نرخ حمل به گوش می‌رسد که بخشی از افزایش قیمت‌ها در ماه‌های گذشته را به دوش این عامل می‌اندازد. در این گزارش روزنامه صادرات و به بهانه روز حمل‌ونقل با تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان کالاها درباره مشکلات حمل‌ونقل گفت‌وگو کرده‌ایم که شرح آن را در ادامه می‌خوانید:

رشد ۸۰درصدی کرایه حمل



قاسم‌علی حسنی، دبیر کل اتحادیه بنکداران مواد غذایی درباره تاثیر هزینه‌های حمل‌ونقل بر نرخ تمام‌شده کالاهای مصرفی در کشور در گفت‌وگو با صادرات عنوان کرد: در هر حال هزینه حمل‌ونقل بخشی از نرخ تمام‌شده کالاها را تشکیل می‌دهد و طبیعی است که با افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل نرخ تمام‌شده کالا نیز افزایش یابد. این موضوعی است که ما در ماه‌های گذشته به‌وضوح شاهد آن بوده‌ایم.

حسنی درباره وضعیت کرایه حمل‌ونقل کالاها در کشور تاکید کرد: از ۱۵ فروردین امسال که بازارها دوباره شروع به فعالیت کرده‌اند تا امروز کرایه‌های حمل‌ونقل بین ۸۰ تا ۹۰ درصد افزایش داشت که بار این افزایش هزینه‌ها در نهایت به مصرف‌کنندگان نهایی منتقل خواهد شد و اقشار آسیب‌پذیر را تحت فشار اقتصادی قرار خواهد داد.

وی با اشاره به این نکته که افزایش کرایه حمل نیز معلول علت‌های دیگر است، تصریح کرد: در این زمینه نمی‌توان فقط رانندگان و فعالان حوزه حمل‌ونقل را مقصر دانست، زیرا آنها نیز مصرف‌کننده لوازم، تجهیزات و کالاهای مصرفی متعددی هستند که در این مدت با افزایش نرخ مواجه بوده‌اند.

دبیر اتحادیه بنکداران مواد غذایی در ادامه گلایه صاحبان کالا از کیفیت ناوگان حمل‌ونقل را نیز مطرح کرد و افزود: ناوگان حمل‌ونقل کالا در کشور در اغلب موارد فرسوده و خارج از رده هستند که این موضوع علاوه بر افزایش هزینه‌های مصرفی مانند سوخت، در موارد دیگری مانند طول زمان تحویل و امنیت و ایمنی کالاهای حمل شده نیز تاثیرگذار است.

حسنی با اشاره به ضرورت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کالاهای مصرفی در کشور اظهار کرد: باتوجه به ممنوعیت واردات خودروهای حمل‌ونقل به کشور ما معمولا جابه‌جایی کالاها با خودروهای خارج از استاندارد، دست‌چندم و مستهلک انجام می‌شود. به‌نظر می‌رسد باید سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان در این حوزه در مقاطعی اجازه واردات خودروهای نو به کشور را صادر کنند تا به‌تدریج بتوانیم ناوگان حمل‌ونقل مطابق با استانداردهای روز را در کشور داشته باشیم.

کرایه مصوب فقط روی کاغذ است

البته تولیدکنندگان محصولات پروتئینی مثل مرغ و تخم‌مرغ وضعیت نامطلوب‌تری نسبت به تولیدکنندگان کالاهای شرکتی دارند.



پرویز فروغی، دبیر کانون سراسری مرغداران گوشتی کشور در گفت‌وگو با صادرات درباره تاثیر کرایه حمل‌ونقل تولیدات پروتئینی از مبدأ تولید تا بازارها عنوان کرد: حوزه تولید در این سال‌ها همواره با مشکلات فراوانی روبه‌رو بوده و در حال حاضر نیز یکی از مشکلات مربوط به کرایه‌های حمل بار می‌شود. امروز تعرفه‌های مصوب دولتی برای حمل بار با کرایه‌های واقعی تفاوت قابل‌توجهی پیدا کرده است. گرچه کرایه مصوب برای حمل مرغ ازسوی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ۳۸۰ هزار تومان به ازای هر تن اعلام شده، اما در عمل هیچ‌گاه حمل مرغ با کرایه‌های کمتر از ۷۰۰ هزار تومان انجام نمی‌شود و تولیدکننده متحمل هزینه ۲ برابری حمل است.

فروغی در این زمینه خاطرنشان کرد: رانندگان قبل از حمل بار این موضوع را با تولیدکننده مطرح می‌کنند و تولیدکننده نیز چاره‌ای جز قبول قیمت‌های اعلام‌شده ازسوی راننده ندارد؛ نرخ‌هایی که مابه‌التفاوت آنها با نرخ مصوب هیچ‌گاه در هزینه‌های برآورد شده برای تولید لحاظ نمی‌شوند و این تولیدکننده است که باید بار آن را به دوش بکشد. البته ناوگان حمل‌ونقل نیز دلایل خود را برای این افزایش نرخ دارند. آنها می‌گویند لوازم یدکی، لاستیک و روغن موتور براساس شرایطی که اعلام شده بود، در اختیار آنها قرار نگرفته و رانندگان نیز متحمل هزینه‌های بیشتری هستند که آن را از طریق افزایش کرایه حمل جبران می‌کنند.

دبیر کانون سراسری مرغداران گوشتی کشور در پاسخ به این سوال که آیا افزایش هزینه حمل روی نرخ تمام‌شده مرغ در بازارها تاثیر دارد یا خیر؟ تاکید کرد: این امکان در بازارهای رسمی عرضه مرغ وجود ندارد، زیرا تولید مرغ در حال حاضر به‌شدت زیر ذره‌بین است و سازمان تعزیرات و بازرسی اصناف با هرگونه تغییر نرخ این کالا برخورد می‌کنند.

در واقع هزینه‌های واقعی حمل کالا برای نهادهای نظارتی در کشور هیچ معنایی ندارد و آنها تنها قیمت‌های مصوب را مبنای نرخ تمام‌شده کالا قرار می‌دهند. در این شرایط یا تولیدکننده مجبور است هزینه‌ها را از جیب خود پرداخت کند و سود قانونی را از دست بدهد یا اینکه انگیزه‌های تخلف و ورود کالا به بازار آزاد شکل می‌گیرد که در هر دو صورت به زیان اقتصاد کشور و تامین معیشت مردم خواهد بود. به‌علاوه اینکه این مشکلات تنها محدود به انتقال کالاهای تولیدشده به بازارهای مصرف نیست و در تامین نهاده‌ها نیز وجود دارد.

وی در این باره خاطرنشان کرد: یکی از مشکلات اساسی تولیدکنندگان تامین نشدن نهاده‌های دامی از طریق سامانه بازارگاه است. گرچه این موضوع معمولا به‌دلیل شارژ نشدن موجودی بازارگاه اتفاق می‌افتد، اما در صورت وجود نهاده در بازارگاه نیز به‌دلیل مشکلات مختلف از جمله حمل‌ونقل، از زمان درخواست تا رسیدن نهاده‌ها به‌دست تولیدکننده، گاهی ۲۰ روز زمان لازم است. در این ۲۰ روز مرغداران مجبورند ذرت موردنیاز خود را از طریق بازار آزاد تهیه کنند؛ یعنی نرخ مصوبی که برای آنها ۱۵۰۰ تومان به ازای هر کیلوگرم ذرت تعیین شده بود تبدیل به ۵ تا ۶ هزار تومان می‌شود. متاسفانه این موضوع نیز جایی در برآورد نرخ تمام‌شده مرغ ندارد و باز هم این تولیدکننده است که باید متضرر شود.

فروغی در پایان گفت: باتوجه به هزینه‌هایی که هر روز در کشور در حال افزایش هستند تولید با مشکلات و چالش‌های فراوانی روبه‌رو است و مشکل حمل‌ونقل نیز بر این مشکلات می‌افزاید. اگر قرار است در بازارهای تولید و عرضه کالاهای پرمصرف و ضروری تعادل ایجاد کنیم باید زیرساخت‌ها نیز مهیا شوند؛ در غیر این صورت تولیدکننده عطای تولید را به لقای آن می‌بخشد و ترجیح می‌دهد سرمایه خود را در مسیر سودآور و بی‌چالش‌تری به‌کار گیرد.

سخن پایانی

به‌نظر می‌رسد حوزه حمل کالا نیز مانند سایر بخش‌ها در زنجیره تولید تا مصرف دچار نقایصی است؛ نقایصی که برای بازگشت به روند مطلوب نیاز است هر چه سریع‌تر اقداماتی برای رفع آنها انجام شود. مسئولیت نهادهای نظارتی موجود در کشور در حوزه بازار این است که تعادل منطقی بین تولید، عرضه و مصرف کالا در کشور برقرار کنند، این در حالی است که گاهی وظایف این ارگان‌ها محدود به نرخ‌گذاری روی کاغذ و نظارت بر بازارهای نهایی بوده و مشکلات طول زنجیره در نظر گرفته نمی‌شود. در هر حال اگر قرار است هزینه حمل‌ونقل کالا در کشور روی کاغذ با قیمت‌های واقعی اختلاف ۲ برابری داشته باشد، در نهایت مشکلی از بازار حل نخواهد شد.

پردیس نوآوری و فناوری هوایی یزد

اولین پردیس هوایی در پارک‌های علم و فناوری کشور

پارک علم و فناوری یزد با رویکرد حمایت از استارت‌آپ‌ها و فناوری‌های "های‌تک" از اواخر سال ۹۹ اقدام به راه‌اندازی پردیس جدید نوآوری و فناوری هوایی نمود.

پردیس نوآوری و فناوری هوایی یزد اولین پردیس هوایی است که در پارک‌های علم و فناوری کشور ایجاد شده است.



محمدرضا میرجلیلی، دکتری هوافضا از دانشگاه صنعتی شریف و کارشناس پردیس نوآوری و فناوری هوایی پارک علم و فناوری یزد، گفت: این پردیس از اواخر بهمن ماه سال ۱۳۹۹ طی تفاهمنامه چهار جانبه پارک علم و فناوری یزد، معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، ستاد حمل‌ونقل پیشرفته و پردیس علم و فناوری یزد راه‌اندازی شد.

جذب فارغ‌التحصیلان هوافضا در یزد

میرجلیلی با تاکید بر نیاز کشور به گسترش صنایع هوافضا، گفت: برای جذب فارغ التحصیلان هوافضا در داخل استان یزد و توسعه و گسترش صنعت هوافضا در استان از سوی پارک علم و فناوری یزد، برای اولین بار در کشور پردیس نوآوری و فناوری هوایی پارک علم و فناوری افتتاح شد.

وی درباره دیگر اهداف ایجاد این پردیس در یزد توضیح داد: با توجه به اینکه فارغ‌التحصیلان زیادی در رشته هوافضا و در مقاطع مختلف تحصیلی، بومی یزد هستند که در دانشگاه‌های بزرگ کشور فارغ‌التحصیل شدند ولی تعداد زیادی از آنها خارج از استان مشغول به کار می‌شوند و یا به کارهای غیرمرتبط با تخصص خود مشغولند، لذا این یک انگیزه برای راه‌اندازی پردیس هوایی یزد و به کارگیری جوانان متخصص بومی بود.

وی در ادامه بیان کرد: یزد با موقعیت جغرافیایی و گردشگری خاص خود، در بخش هوانوردی می‌تواند موفق باشد.

میرجلیلی عنوان کرد: یکی از اهداف مهم ایجاد این پردیس، اشتغال نیروهای بومی استان بود و علاوه بر آن آشنایی مردم استان یزد با صنعت هوافضا برای ما دارای اهمیت زیادی است و به دنبال ترویج این رشته در یزد هستیم.

فعالیت ۹ شرکت فناور در پردیس هوایی

میرجلیلی با بیان اینکه تاکنون ۹ شرکت فناور در پردیس نوآوری و فناوری هوایی پارک علم و فناوری یزد پذیرش و مستقر شدند، بیان کرد: ۹ شرکت فناور مستقر و تعدادی در حال پذیرش برای استقرار در این پردیس هستند.

وی با اشاره به اینکه پردیس نوآوری و فناوری هوایی پارک علم و فناوری یزد از تیرماه سال ۱۴۰۰ در ساختمان این پردیس مستقر شد، افزود: طی چند ماه ابتدایی، اقدامات خوبی مانند پذیرش و استقرار شرکت‌ها، همچنین ایجاد فرودگاه اختصاصی پردیس با کمک پردیس علم و فناوری یزد انجام شده که هم اکنون ساختمان تا ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

میرجلیلی گفت: فضای استقرار پردیس توسط موسسه فرهنگی، تحقیقاتی و خیریه اخوان دستمالچی در اختیار پردیس نوآوری و فناوری هوایی پارک علم و فناوری یزد قرار گرفت که طی یک باز سازی، آماده استقرار شرکت‌های دانش بنیان صنعت هوافضا شد.

میرجلیلی دیگر اقدامات انجام شده در این پردیس در شش ماه گذشته را برقراری ارتباط با دانشگاه‌ها و شرکت‌های هوافضای کشور و برگزاری چندین دوره آموزشی صنعت هوافضا برای شرکت‌های مستقر در این پردیس، دانشجویان و دانش آموزان عنوان کرد. وی با بیان اینکه شرکت‌های پذیرش شده در این پردیس ابتدا در مرحله پیش رشد هستند، بیان کرد: آموزش‌هایی را برای آنها در مرحله پیش رشد برگزار کردیم همچنین کمک‌های مالی پارک علم و فناوری به شرکت‌های پیش رشد جهت تهیه برخی از تجهیزات مورد نیاز ابتدایی انجام شده و هم اکنون در مرحله‌ای هستند که تغییر وضعیت تعدادی از آنها تا پایان سال انجام می‌شود و از مرحله پیش رشد به رشد ارتقا پیدا می‌کنند.

میرجلیلی به چشم‌انداز پردیس اشاره کرد و ترویج رشته هوافضا در استان یزد را از دستور کارهای مهم این پردیس عنوان کرد.

وی توضیح داد: سعی داریم تا ۴ سال آینده هنرستان هوافضا را در استان یزد تاسیس کنیم همچنین تا پایان سال ۱۴۰۱ تعداد شرکت‌های مستقر را به ۴۰ شرکت افزایش دهیم.

وی درباره اقدامات حمایتی پردیس برای شرکت‌های مستقر در آن، گفت: برای حمایت شرکت‌ها سعی می‌کنیم با صنایع بزرگ هوافضا قراردادهای دوسویه منعقد کرده تا شرکت‌های نوپا از تجارب صنایع استفاده کنند و صنایع نیز از دستاوردهای آنها بهره ببرند.

وی گفت: شرکت‌های مستقر در پردیس می‌توانند در حوزه‌های هوایی و غیرنظامی و ساخت پهپادهای عملیاتی و غیرنظامی، شبیه‌سازی پرواز، ساخت موتورهای هوایی و زمینی و سایر ایده‌های نو مرتبط با صنعت هوافضا فعالیت کنند.

دومین روز سمپوزیوم فولاد

با ارائه مقالات کارشناسان فولاد خوزستان برگزار شد

دومین روز سمپوزیوم فولاد ۱۴۰۰ با ارائه مقالات کارشناسان فولاد خوزستان و سایر ارائه‌دهندگان مقاله از سراسر کشور همراه بود.

به گزارش خبرنگار روابط عمومی، در دومین روز سمپوزیوم فولاد سه تن از کارشناسان فولاد خوزستان، در سالن رازی مرکز همایش‌های بین‌المللی کیش مقالات خود را ارائه کردند.

علی‌رضا بهوندی، رئیس تاسیسات بخش احیا با ارائه مقاله شبیه‌سازی فرآیند میدرکس با استفاده از نرم‌افزار هایسیس از سوی داوران مورد تقدیر قرار گرفت. در ادامه فرشید مرادی کارشناس نت ذوب مقاله پیش‌بینی مصرف انرژی در کوره‌های قوس الکتریکی با استفاده از شبکه عصبی را ارائه داد که با استقبال حاضرین مواجه شد. در این مقاله محمد پوریافر کاردان بخش فولادسازی و آذر عظیمی کاردان خدمات رفاهی، اعضای گروه بودند. سپس بهزاد چیت‌سازان کارشناس فناوری تولید بخش مواد اولیه، تاثیر افزودن آهک و بنتونیت بر خواص فیزیکی، شیمیایی و احیایی گندله تولیدی از کنسانتره چادرملو را ارائه کرد، که مورد استقبال قرار گرفت. مصطفی فتحی رئیس مرکز تحقیقات نیمه‌صنعتی فولاد خوزستان (پایلوت پلنت) دیگر عضو ارائه‌دهنده این مقاله بود.

گزارش خبرنگار ما حاکی است، در سمپوزیوم فولاد که از روز گذشته در کیش آغاز به کار کرده بود، ۲۰۰ مقاله از سراسر کشور به دبیرخانه ارسال شد، که این تعداد ۷۶ مقاله پذیرفته شد.

گفتنی است، سمپوزیوم فولاد از ۲۳ آذرماه ۱۴۰۰ به مدت سه روز در محل نمایشگاه بین‌المللی کیش با حضور ۲۰۰ شرکت فعال صنعت فولاد آغاز شده است.





فولاد خوزستان و افتخاری دیگر در ارتقای تولید

تلاشگران عرصه فولاد پس از ۷ سال رکورد تولید گندله را شکستند

به گزارش خبرنگار روابط‌عمومی و به نقل از امین بهارلو مدیر بخش مواد اولیه، رکورد تولید روزانه واحد گندله‌سازی ۲، با همت و تلاش مثال‌زدنی کارکنان این واحد پس از هفت سال شکسته شد. بر طبق این گزارش در بیستم آذرماه ۱۴۰۰، رکورد تولید گندله‌سازی ۲ به دوازده هزار و ۸۸۰ تُن رسید.

بهارلو در ادامه گفت: گندله تولید پایه آهن اسفنجی و در نهایت شمش تولیدی فولاد خوزستان است که پس از ترکیب مناسب از کنسانتره‌های ورودی و اضافه مواد دیگر و پخته شدن در کوره‌های مخصوص، به گندله تبدیل شده و به منظور استفاده به واحد احیا ارسال می‌شود.



به انتخاب انجمن آهن و فولاد ایران

معاون بهره‌برداری فولاد خوزستان، کارشناس برگزیده سال ۱۴۰۰ فولاد شد

محمود لندی معاون بهره‌برداری شرکت فولاد خوزستان، از سوی انجمن آهن و فولاد به‌عنوان کارشناس برتر فولاد ایران انتخاب شد.

به گزارش خبرنگار روابط‌عمومی فولاد خوزستان، ۲۵ آذرماه در مراسم اختتامیه سمپوزیوم فولاد ۱۴۰۰، از سوی انجمن آهن و فولاد ایران، محمود لندی معاون بهره‌برداری فولاد خوزستان، به‌عنوان کارشناس برگزیده سال ۱۴۰۰ فولاد ایران انتخاب شد.







یادداشت

چوب ناوگان فرسوده را می‌خوریم



احمد کریمی
دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور

حمل‌ونقل اگرچه مقصد تجارت نیست و در این حوزه تنها کاربرد ابزاری دارد اما در عین حال از ابزارهایی است که تاثیر بسزایی بر کیفیت کالا و قیمت تمام‌شده آن می‌گذارد.

از این رو، سال‌هاست حمل‌ونقل تجاری مورد توجه دولت‌ها و فعالان اقتصاد بوده است. متاسفانه در کشور ما حوادث بسیاری رخ می‌دهد که نامناسب بودن امکانات و فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، باعث از بین رفتن جان و مال رانندگان، بازرگانان و مردم بی‌گناه شده است.

اما آیا تا به حال به این موضوع فکر کرده‌ایم که دلیل فرسودگی‌ها و آسیب‌های ناشی از آن در ناوگان حمل‌ونقل تجاری جاده‌ای کشور چیست و چگونه می‌توان از این روند ناخوشایند جلوگیری کرد؟

کشور ما طی سال‌ها به محل انباشت ناوگان فرسوده تبدیل شده و هیچ اقدام عملیاتی و موثری برای بهبود این وضعیت انجام نشده است؛ بنابراین نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی و با شرایط و استانداردهایی که بر دنیا حاکم است، حرفی برای گفتن داشته باشیم و متاسفانه همواره با حوادث تلخ و نامنی‌های این حوزه روبه‌رو هستیم.

یکی از مهم‌ترین مشکلاتی که امروز در ناوگان حمل‌ونقل کشور با آن مواجه هستیم، میزان آلایندگی آنهاست که باتوجه به استانداردهای فعلی دنیا، قابل‌پذیرش نیست. اما مهم‌تر از این موضوع، فرسودگی این ناوگان و مشکلات مربوط به تامین تجهیزات و لوازم یدکی این ناوگان است. این مسئله باعث می‌شود فعالان اقتصاد حتی برای حمل‌ونقل‌های داخلی نیز نتوانند با اطمینان خاطر عمل کنند و به این ترتیب، هیچ جایگاهی در نظام حمل‌ونقل تجاری بین‌المللی نخواهیم داشت.

موضوع وجود ابزار کارآمد در فعالیت‌های اقتصادی یک اصل بسیار مهم و اساسی در حوزه تجارت و اقتصاد است که کشورهای توسعه‌یافته دنیا سرمایه‌گذاری فراوانی برای آن انجام داده‌اند. باید به این موضوع توجه داشت که فعالان ناوگان حمل‌ونقل، پیش و بیش از هر موضوع دیگری به فکر بهینه‌سازی عملکرد ابزار کار خود هستند که این به خودی خود، باعث ایمنی حمل‌ونقل، سلامت رانندگان و حفظ محیط‌زیست می‌شود. ضمن اینکه می‌تواند رغبت بیشتری برای استفاده بازرگانان از ناوگان حمل‌ونقل داخلی کشور ایجاد کند.

درحال‌حاضر آماده نبودن زیرساخت‌های تجاری و محدودیت در تامین قطعات، ارز قابل‌توجهی که کامیونداران برای واردات قطعات اروپایی به واسطه‌ها می‌پردازند، مشکلات معیشتی رانندگان و... فعالان این بخش را زیر فشار گذاشته است.

به‌طور کلی در سال‌های گذشته در نوسازی و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل تجاری کشور به هیچ وجه مطلوب عمل نکرده‌ایم و باید دید مدیریت در این بخش چه زمانی قصد دارد نگاه خود را عوض کند و از شعار و تبلیغات، به برنامه‌های عملیاتی و اجرایی تغییر موضع دهد.

در نهایت اینکه اگر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل به شکل واقعی در دستور کار نهادهای ذی‌ربط قرار بگیرد، همه بخش‌ها از آن بهره‌مند می‌شوند و به نظر می‌رسد در این زمینه نیاز به ایجاد یک رویکرد ملی وجود دارد.

تجارت امروز دنیا همراه با ۳ مولفه سرعت جابه‌جایی، کیفیت انتقال و کاهش هزینه‌ها شانه‌به‌شانه در حال حرکت است و اگر قرار است از موقعیت استراتژیک کشور خود در راستای ارزآوری استفاده کنیم، باید این مولفه‌ها را در حمل‌ونقل جاده‌ای مد نظر داشته باشیم، وگرنه در آینده‌ای نه‌چندان دور، قافیه حمل‌ونقل تجاری-جاده‌ای را به یکی از کشورهای همین حوزه خواهیم باخت.

موقعیت جغرافیایی ایران در حمل‌ونقل جاده‌ای تنها یکی از ابزارهای دستیابی به توسعه اقتصادی است و برای عملی شدن این موضوع عوامل متعددی باید مهیا شود که نوسازی و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل نیز یکی از آنها است.

نگاهی به حمل‌ونقل تجاری و فرصت‌های پیش رو

جاده‌های ارزآور را دریابیم

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir

حمل‌ونقل تجاری یکی از اجزای مهم تجارت جهانی در دهه‌های اخیر بوده است، به همین دلیل کشورهای توسعه‌یافته سرمایه‌گذاری‌های بسیاری در این حوزه انجام داده‌اند. ایران نیز به گفته کارشناسان، یکی از استراتژیک‌ترین مناطق از نظر حمل‌ونقل تجاری است. با این حال، به نظر می‌رسد در طول این سال‌ها اقدام مناسبی برای تقویت این قابلیت بالقوه نداشته است.

درحال‌حاضر وضعیت حمل‌ونقل تجاری در کشور چگونه است؟ آیا می‌توان به ظرفیت ترانزیت کشور به‌عنوان یک منبع ارزآور تجاری نگاه کرد؟ چه نقاط ضعف و مشکلاتی در این سیستم وجود دارد و چه چشم‌اندازی را می‌توان برای آن ترسیم کرد؟

این پرسش‌ها و پرسش‌های دیگری از این دست موضوعاتی است که صمت با کارشناسان و فعالان حوزه تجارت مطرح کرده که در ادامه دیدگاه آنها را در این باره می‌خوانید:



عکس: آیدا فریدی

موضوعات مختلفی از جمله فراهم نبودن زیرساخت‌ها، نگاه سازمان‌های پرتعداد دخیل در حمل‌ونقل و تجارت خارجی و کنترل‌های بیشتر از کشورهای دیگر، باعث می‌شود مسیر عبوری از کشور با وجود کوتاه بودن، زمان زیادی را از صاحبان کالا هدر بدهد

باید مسیر به‌صرفه ایجاد کنیم



روح‌الله لطیفی، سخنگوی گمرک کشور درباره وضعیت حمل‌ونقل تجاری در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: وضعیت حجم کالاهای ترانزیتی کشور از نظر اعداد و ارقام رو به بهبود است. طی ۸ ماه نخست امسال به حجم حدود ۸.۱ میلیون تن کالای عبوری خارجی در کشور دست پیدا کرده‌ایم که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد چشمگیری داشته است.

لطیفی خاطرنشان کرد: پیش از سال ۱۳۹۸ آمار حجم ترانزیت کشور چندان مطلوب نبود؛ یعنی از سال ۱۳۹۳ تا سال ۱۳۹۸ این روند در مسیر کاهش قرار داشت اما طی سال ۱۳۹۸ تغییر کرد و حدود ۷.۵ میلیون تن کالای عبوری از کشور را به ثبت رساندیم. آمار کل سال ۱۳۹۹ نیز تکرار همین مقدار بود. پیش‌بینی و برآورد ما درباره میزان ترانزیت کشور برای امسال حدود ۱۲ میلیون تن است که رشد ۷۰ درصدی و قابل‌ملاحظه‌ای نسبت به سال‌های گذشته به شمار می‌رود. به این ترتیب، ترانزیت کشور به دوران اوج خود در سال‌های ۹۲ و ۹۳ باز خواهد گشت.

وی با اشاره به ترانزیت سالانه ۱.۵ میلیون تنی کشور در دهه ۷۰ خاطرنشان کرد: در برنامه پنجم و ششم توسعه نیز آمده است این میزان سالانه باید ۱۰ درصد افزایش پیدا کند. اگر این هدف‌گذاری محقق می‌شد، این رقم امسال باید به حدود ۲۴ میلیون تن می‌رسید که هنوز با این ارقام فاصله زیادی داریم.

سخنگوی گمرک کشور با اشاره به تاکید رهبر معظم انقلاب مبنی‌بر دستیابی به ۵۰ میلیون تن کالای عبوری از کشور تصریح کرد: اگر بخواهیم به این اعداد و ارقام دست پیدا کنیم باید همه نهادهای مرتبط به همکاری با یکدیگر بپردازند. مهم‌ترین نکته در این روند قوانین دست‌وپاگیر فعلی هستند که مانع از تردد محموله‌های خارجی در کشور می‌شوند. در این زمینه باید مانع‌زدایی و تسهیل قوانین در اولویت قرار گیرد. وی بیان کرد: درحال‌حاضر کوتاه‌ترین مسیر ترانزیت در منطقه را داریم. به علاوه اینکه جدا از آنچه درباره زیرساخت‌ها، کیفیت جاده‌ها و قوانین دست و پا گیر عنوان شد، بسیاری از کارشناسان، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل را نیز عاملی دیگر در ناکارآمدی ترانزیت جاده‌ای در کشور می‌دانند.

در این راستا، مسعود دانشمند، رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: جدا از بحث زیرساخت‌های حمل‌ونقل که وضعیت آن چندان مناسب نیست و توجه لازم برای احداث جاده‌ها و راه‌های ارتباطی وجود ندارد، کشور در ناوگان حمل‌ونقل نیز دچار مشکلات فراوانی است.

وی در این زمینه گفت: درحال‌حاضر بسیاری از کشورها تجارت مبتنی‌بر سلامت انسان‌ها و محیط‌زیست را انتخاب کرده‌اند. تغییرات و روزآمد کردن تجهیزات حمل‌ونقل در کشورهای پیشرفته و رسیدن به تکنولوژی یورو۶ و به حداقل رساندن میزان آلایندگی و همچنین تحقیقات مداوم روی سوخت‌های با آلایندگی کمتر نیز نشان‌دهنده اهمیت این رویکرد در تجارت جهانی است.

دانشمند در ادامه خاطرنشان کرد: وقتی شرایط حمل‌ونقل تجاری در سایر کشورها را با نحوه فعالیت در کشور خود مقایسه می‌کنیم، متوجه می‌شویم این دو مورد هیچ تناسبی با هم ندارند. با وجود تمام تغییر و تحولات جهانی، ما هنوز هم در سیستم حمل‌ونقل تجاری شاهد بکارگیری کامیون‌های فرسوده هستیم در حالی که مصرف سوخت در خودروهای دارای استاندارد یورو۵ و یورو۶ حدود ۲۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است، متوسط میزان مصرف سوخت در کامیون‌های مورد استفاده در کشور ما حدود ۵۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است؛ این یعنی دارای شاخص‌های مطلوبی نیستیم.

این کارشناس اقتصاد در ادامه گفت: علاوه‌بر زیان‌های یادشده در مصرف انرژی و بهره‌وری، براساس قوانین وضع‌شده کنونی، کامیون‌های یورو۳ اجازه ورود به کشورهای اروپای غربی را ندارند و با توجه به شرایط ناوگان حمل‌ونقل ایران، مشتریان محصولات تولید داخلی ما نیز به شکل قابل‌توجهی کاهش پیدا می‌کنند. به این شکل دامنه تجارت ایران با تکیه بر نظام حمل‌ونقل داخلی در نهایت می‌تواند محدود به کشورهای منطقه شود. این موضوع قابلیت‌های تجاری کشور را تا حد زیادی کاهش می‌دهد.

> اگر می‌خواهیم در حمل‌ونقل تجاری حرفی برای گفتن داشته باشیم، باید علاوه‌بر اصلاح قوانین، ناوگان حمل‌ونقل را نیز با توجه به استانداردهای روز تجهیز کنیم

در زیرساخت‌ها مشکل داریم



سیده فاطمه مقیمی، عضو هیات‌رئیسه اتاق بازرگانی تهران درباره حمل‌ونقل تجاری و شرایط آن در کشور در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: مشکلات حوزه حمل‌ونقل تجاری بهبود چندانی نسبت به گذشته پیدا نکرده و همچنان این حوزه با مشکلات فراوانی روبه‌رو است.

مقیمی با اشاره به مولفه‌های موثر بر حوزه حمل‌ونقل تجاری کالا یادآور شد: در بحث ترانزیت عواملی مانند سرعت حرکت کالا، قیمت مناسب و امنیت کالا می‌توانند مسیر تجاری را به‌عنوان گزینه هدف صاحبان کالا قرار دهند و از سوی دیگر آن را به یک منبع سودآور برای کشور تبدیل کنند.

این کارشناس حوزه اقتصاد درباره ظرفیت و قابلیت‌های مسیرهای ترانزیتی موجود در کشور افزود: مسیر ترانزیتی ایران با فرصت همجواری با ۱۵ کشور، دسترسی مطلوب به آب‌های آزاد و قرار گرفتن در شاهراه تبادلاتی شمال-جنوب و شرق-غرب دارای موقعیت بسیار مناسبی برای تبدیل شدن به مسیر ترانزیت منطقه است. اما نکته این است که آیا دست‌اندرکاران و سیاست‌گذاران این حوزه می‌توانند شاخص‌های مورد نیاز صاحبان کالاها را در مسیرهای عبور کالا در ایران فراهم کنند؟

این عضو هیات‌رئیسه اتاق بازرگانی تهران در ادامه تاکید کرد: یکی از موانع مهم شکل‌گیری چنین منابع سودآوری در کشور، قوانین زائد و در نتیجه کاهش سرعت عبور کالا در مسیرهای ترانزیتی است.

تعدد ایستگاه‌ها و گلوگاه‌های نظارتی و همچنین اقدامات موازی نهادها، موجب توقف و رکود کالا در مسیر ترانزیت ایران می‌شود.

وی در این باره با اشاره به لزوم تعامل میان نهادهای نظارتی و قانون‌گذار بیان کرد: نهادهای مختلف نباید به صورت موازی کار کنند زیرا موازی‌کاری آنها در نهایت منجر به از بین رفتن زمان یعنی یکی از شاخص‌های مهم در انتخاب مسیر ترانزیت می‌شود و خواب سرمایه صادرکنندگان را در پی خواهد داشت.

مقیمی نبود زیرساخت‌ها را نیز از دیگر مشکلات در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای تجاری در کشور دانست و افزود: برای دستیابی به یک مسیر ترانزیتی مطلوب باید زیرساخت‌های مورد نیاز را نیز فراهم آوریم؛ در این راستا نیز کیفیت جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی، امتداد و انقطاع مسیرها از مهم‌ترین عوامل به شمار می‌روند.

وی این مشکل را یکی از معضلات اصلی شبکه ترانزیت ایران دانست و تصریح کرد: درحال‌حاضر مسیرهایی مثل کریدور شمال-جنوب یا راه‌آهن رشت-آستارا سال‌ها در انتظار یکپارچگی و اتصال مانده‌اند؛ یعنی در این مدت فرصت درآمدزایی از این مسیرهای تجاری را به کشورهای دیگر تقدیم کرده‌ایم.

مقیمی در پایان به موضوع نگهداری از ابزارهای حمل‌ونقل اشاره کرد و گفت: شبکه ترانزیتی کشور در صورتی به‌درستی شکل خواهد گرفت که جدا از موضوع راه‌اندازی و بهره‌برداری اولیه، شرایط مطلوب تکمیل و نگهداری از این شبکه را نیز مد نظر قرار دهیم و آن را برای صاحبان کالا به عنوان مسیرهای دائمی، امن و ارزان معرفی کنیم.

ناوگان مناسبی نداریم



دانشمند در پایان گفت: اگر می‌خواهیم در زمینه حمل‌ونقل تجاری، در میان کشورهای فعال در این حوزه حرفی برای گفتن داشته باشیم، باید علاوه‌بر اصلاح قوانین و فراهم آوردن زیرساخت‌ها، ناوگان حمل‌ونقل را با توجه به قوانین و استانداردهای روز تجهیز کنیم و از حداکثر توان لجستیک کشور برای توسعه تجاری بهره بگیریم.

سخن پایانی

ایران از نظر جغرافیایی پل ارتباطی ۲ قاره آسیا و اروپا تلقی می‌شود و ظرفیت ارتباط با قاره افریقا را نیز دارد؛ بنابراین نسبت به کشورهای دیگر از اهمیت بالاتری در بحث ترانزیت و حمل‌ونقل تجاری برخوردار است و بسیاری از کشورها تمایل دارند نقل‌وانتقال کالاهای خود را از طریق ایران انجام دهند. همچنین ظرفیت بالای کشور در ترانزیت زمینی کالا که شامل حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای می‌شود، می‌تواند از نظر اقتصادی سودآوری قابل‌توجهی برای ما به همراه داشته باشد. البته جدا از مزایای گسترش شبکه حمل‌ونقل برای صادرات تولیدات داخلی و تامین کالاهای وارداتی، زمانی که کشورهای زیادی از مسیر ترانزیتی ایران برای صادرات و واردات خود اقدام کنند، منافع مشترک تعریف می‌شود. در این شرایط دلیل اهمیت راهبردی کشور افزایش پیدا می‌کند. درواقع مقوله حمل‌ونقل و ترانزیت را نباید فقط از منظر اقتصادی و درآمدزایی ببینیم و باید نقش آن را در افزایش امنیت ملی و دستاوردهای امنیتی و سیاسی نیز درنظر بگیریم. کشورهای همسایه در این سال‌ها روی موضوع حمل‌ونقل و زیرساخت‌های لجستیکی خود کارهای جدی انجام داده‌اند و ما نیز نباید از این قافله جا بمانیم؛ البته جدا از این موارد لازم است علاوه‌بر برنامه‌ریزی مدون برای اصلاح و ارتقای این سیستم، دیپلماسی تجاری کشور را نیز به شکل فعال درآوریم تا در این زمینه نیز توانایی رقابت با کشورهای دیگر را داشته باشیم و بتوانیم از ظرفیت بی‌مانندی که در حوزه دسترسی به آب‌های بین‌المللی داریم به نحو شایسته بهره‌مند شویم.



"آگهی فراخوان عمومی شناسایی و ارزیابی اولیه پیمانکاران و تامین کنندگان (نوبت دوم)"

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد **تامین متریال و تجهیزات پروژه احیا مگا مدول سیرجان را در بخش‌های مکانیکال، برق وابزاردقیق، پایپینگ و تاسیسات** (به شرح جداول پیوست) به تامین‌کنندگان واجد شرایط و با صلاحیت واگذار نماید.

لذا لازم است تامین‌کنندگان و پیمانکاران جهت اطلاعات بیشتر با مراجعه به سایت‌های جهان فولاد سیرجان www.Sjsco.ir و یا کانی مس MC پروژه www.Canymes.com و یا سایت شرکت فولادتکنیک (پیمانکار و کارگزار خرید) www.fooladtechnic.ir مشخصات اقلام در خواستی را دانلود و مطالعه فرمایند. درصورت تمایل و توانمندی به تامین متریال و تجهیزات هر آیتم از لیست مذکور، با اشاره به ردیف درخواستی ظرف مدت هفت روز از تاریخ این آگهی، ضمن اعلام آمادگی بصورت مکتوب، مدارک و مستندات مورد نیاز را الزاما بر اساس پوشه بندی ذیل به همراه تکمیل فایل با عنوان فرمهای ارزیابی مناقصه‌گران با فرمت Word و همچنین اسکن مهر و امضا شده فایل مذکور را به آدرس ایمیل‌های Sjsco92@gmail.com و MegaVendor@Fooladtechnic.ir ارسال نمایند.

شرایط و مدارک مورد نیاز:

۱. انطباق موضوع فعالیت شرکت و اساسنامه با هر بخش یا یا هر آیتم و تجهیز انتخابی پیمانکار و تامین‌کننده در لیست ارائه شده (ارسال تصویر اساس نامه و مدارک مرتبط)

۲. دارا بودن حداقل سه کار مشابه از نظر نوع و ظرفیت طی پنج سال گذشته ترجیحا در زمینه احیا (ارائه تصویر قراردادها)

۳. ارائه رضایت نامه از کارفرمایان قبلی.

٤. ارائه آخرین روزنامه رسمی صاحبان امضا.

۵. ارائه مدارک و مستنداتی که بیانگر توان مالی و فنی برای اجرای بند منتخب در لیست ارائه شده باشد. (از جمله اظهارنامه مالیاتی ۳ سال اخیرو مدارک مرتبط)

۶. ارائه مدارک و مستندات دال بر تامین تجهیزات و متریال منتخب لیست ارائه شده.

۷. لیست تجهیزات و ماشین‌آلات آماده به کار در مالکیت مرتبط با موضوع فعالیت.

سایر شرایط:

۱. محل کارخانه شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان واقع در شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان-شیراز، کیلومتر ۳ جاده اختصاصی گل‌گهر می‌باشد.

۲. ارائه اسناد و اعلام آمادگی مطابق شرح بالا هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد

۳. درخواست‌هایی که بعد از مهلت تعیین شده ارسال شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.

٤. در صورت ابهام و یا سوال با ایمیل اختصاصی جهت تامین‌کنندگان از طرف شرکت فولاد تکنیک (پیمانکار و کارگزار خرید) megavendor@fooladtechnic.ir و یا تلفن ۰۳۱۳۶۲۶۸۰۰۱ الی ٤ داخلی ۲۱۶۳ آقای گنجینه و یا تلفن ۰۲۱۸۶۰۸۲۹٤۶ آقای نادری از طرف کانی مس (مشاور) و یا تلفن ۰۲۱۸۶۰۸٤۶۳۳ آقای عسکرنژاد (کارفرما) تماس حاصل شود.

Mechanical		
ROW	*Description*	*Discipline*
1	STEEL STRUCTURE FOR MATERIAL HANDLING	C
	HEAT RECOVERY STEEL STRUCTURE	C
	PIPE RACK STEEL STRUCTURE	C
	STEEL STRUCTURE OF OXIDE AND PRODUCT SCREEN STATIONS	C
	STEEL STRUCTURE OF AIR COOLED HEAT EXCHANGER	C
	REFORMED GAS DUCT BRIDGE	C
2	RECUPERATOR CASING	M
3	DIESEL GENERATOR	ME
4	BURNERS	M
5	CRANE	M
6	HOISTS	M
7	SHEEL VALVE	M
8	SLIDE GATES	M
9	Fuel Tank	M
10	EXPANSION JOINTS	U
11	HVACS	U
12	PRESSURE REDUCING STATION	U
13	Wet DUST COLLECTIONs	U
14	DRY DUST COLLECTIONs	U
15	VALVE	U
16	HYDRANTS	U
17	Slurry Pumps	U
18	Process Water Pumps	U
19	Fire fighting pumps	U
20	Submersible and make-up pumps	U
21	SPECIAL MATERIAL DEDUSTING SYSTEM DUCTING	U
22	Remet Hopper	M
23	PERSONNEL LIFT FOR SHAFT FURNACE	M
24	SULPHURE REMOVAL VESSELS	M
25	Material Handling Mechanical Part	M
26	SAND FILTERS	U
27	Upper and Lower Seal Leg Slide Gate	M
28	Pelet Lime COATING SYSTEM	P
29	LIQUID NITROGEN PACKAGE UNIT & TANKS	U
30	AIR COOLED HEAT EXCHANGER	U
31	Pneumatic for Trampdoor of PDC	M
32	Machinery cooling water heat exchanger	U
33	Flocculant dosing systems & Chemical dosing system	U
34	Spring support and Constant hanger	M
35	Material handling components (drives,belts,scrappers)	M
36	Actuator for discharge and diverter gates	M
37	PDC	M
38	Recuperator	M
39	Clarifier Mechanism	M

Bulk Material	
ROW	*Description*
1	PIPING AND FITTINGS
2	INSULATION MATERIAL FOR PIPING AND EQUIPMENT
3	RECUPERATOR DUCTING & Ducting bulk material for Process ducting system
4	Hook up Material
5	LCB, JBs and PDP
6	*CABLE LADDER&TRAY*
7	Conduit Fitting and Support Bulks
8	ZnO catalyst
9	REFORMER CATALYST
10	Refractory material
11	Packing Material

Electrical & Instrument		
ROW	*Description*	*Discipline*
1	*MV NGR*	E
2	*LV & MV CABLE*	E
3	*MV and LV CAPACITOR BANK*	E
4	*Battery And Charger*	E
5	*FIRE ALARM and Fire Fighting SYSTEM*	EU
6	*COMMUNICATION SYSTEM*	E
7	*LIGHTNING/EARTHING SYSTEM*	E
8	*ROAD LIGHTING SYSTEM GENERAL*	E
9	*Bus Ducts*	E
10	*Telephone and LAN System*	E
11	*CCTV SYSTEM*	I
12	*Belt Scale and Charge Hopper Weighing*	I
13	*Nuclear Instruments*	I
14	*Control (Instrument) Cables and Cabling Materials*	I
15	*Gas Analyzer Capsules*	I
16	*33KV and 6.6KV CABLE*	E
17	*LV SWITCHGEAR/MCC/400 V POWER CENTER*	E
18	*Alarm/Horn*	I
19	*Analyzer for core area & WS*	I
20	*Control system for plant*	I
21	*Uninterruptable power supply for plant*	I
22	*Instruments*	I
23	*TC Cable*	I
24	*Electrical Heat Tracing System*	E

گزارش خبری

گره راه‌آهن لرستان بازمی‌شود

یکی از مشکلات اساسی لرستان وجود حدود ۲ هزار پروژه نیمه‌تمام است؛ موضوعی که موجب ایجاد نارضایتی‌های فراوانی در بین افکار عمومی شده است. یکی از این پروژه‌های یادشده، راه‌آهن دورود-خرم‌آباد است؛ پروژه‌ای که با گذشت سال‌ها همچنان عملیاتی نشده و باید دید تصمیم دولت سیزدهم برای به سرانجام رسیدن این پروژه مهم ملی عملی می‌شود یا خیر.

به گزارش مهر، پیش از برگزاری سفر هیات‌دولت در قالب سلسله گزارش‌هایی ضمن طرح برخی مسائل این استان، بستر پیگیری مطالبات و خواسته‌های مردم را فراهم کرد. در این راستا، مهم‌ترین مطالبات استان در حوزه‌های مختلف صنعتی، کشاورزی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و... مورد اشاره قرار داد تا زمینه‌ای برای توجه به این مطالبات در مصوبات سفر دولت فراهم شود.

دنده‌عقب قطار لرستان

با پایان یازدهمین سفر استانی دولت به لرستان، جمع‌بندی مصوبات و دستاوردهای سفر در دستور کار نهادهای متولی قرار گرفته است.

از هر لرستانی خواسته شود مهم‌ترین و تاریخی‌ترین پروژه‌های استان را فهرست کند نام راه‌آهن لرستان را هم می‌آورد. فرقی نمی‌کند این فرد در چه رده سنی قرار دارد چون احداث خط ریلی لرستان مطالبه ۳ دهه لرستانی‌ها است.

راه‌آهن لرستان مدت‌ها است فقط وعده می‌شنود و همچنان در بن‌بست کمبود اعتبارات عقبگرد دارد. این پروژه در سال ۹۸ مطابق اظهارات مسئولان شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل پیشرفت ۴۰ درصدی داشته و حالا در سال ۱۴۰۰ مسئولان استانی اظهار می‌کنند عدد پیشرفت فیزیکی این پروژه زیر ۲۰ درصد است!

دنده‌عقب راه‌آهن لرستان روی ریل وعده‌ها و اظهارات بی‌اعتبار متولیان نشان می‌دهد همچنان مردم برای شنیدن صدای سوت قطار باید سال‌ها منتظر بمانند.

این پروژه ریلی در حالی به دلیل مشکلات اعتباری و سایر حواشی متوقف مانده است که در سفر اخیر رئیس جمهوری و هیات دولت به لرستان، یکی از پروژه‌هایی که از سوی مسئولان استانی و ملی برای تکمیل و اجرا مورد تاکید قرار گرفت، همین پروژه راه‌آهن بود.

اتمام پروژه تا پایان دولت سیزدهم

رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی در شورای اداری لرستان با حضور رئیس جمهوری با اشاره به وضعیت پروژه راه‌آهن لرستان گفت: این پروژه بین ۳۸ تا ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و ۳ سال تعطیل بوده است. وی با بیان اینکه ماشین‌آلات و کارکنان موجود هستند، یادآور شد: قبل از سفر، درباره این موضوع مفصل بحث شد و مسئولان استان هم بودند، قسمت سخت پروژه باقی‌مانده است که مسیر کوهستانی دارد. وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: تلاش می‌شود زمان‌بندی را از طریق نهادهای اجرایی و پیمانکار داشته باشیم که پروژه تمام شود. قاسمی با بیان اینکه قرار شد دوستان طی ۱۰ روز برنامه‌ای در حوزه راه‌آهن ارائه دهند، ادامه داد: پیشنهادم برنامه زمان‌بندی ۳ ساله است که بتوانیم پروژه را به نقطه‌ای برسانیم که در پایان دولت تعیین تکلیف شده باشد. وی افزود: منابع این پروژه هم قابل تامین است و بعد از سفر طرح راه‌آهن لرستان مجدد فعال می‌شود.

تامین اعتبار پروژه

وزیر راه و شهرسازی در بازدید از این پروژه نیز اظهار کرد: این پروژه یکی از مهم‌ترین پروژه‌های راه‌آهن کشور است و راه‌اندازی آن، علاوه‌بر اینکه خواسته مردم لرستان بوده، یک پروژه ملی است.

قاسمی با بیان اینکه پروژه راه‌آهن دورود-خرم‌آباد جز کریدورهای اصلی راه‌آهن کشور است، افزود: قرارداد ساخت این پروژه با قرارگاه خاتم بسته شده بود اما متاسفانه طی چند سال گذشته به دلیل مشکلات مالی این پروژه تعطیل شده است. وی با بیان اینکه اگر پروژه راه‌آهن خرم‌آباد تامین منابع شود طی ۳ سال به بهره‌برداری می‌رسد، گفت: این پروژه یکی از پروژه‌های سخت در حوزه راه‌آهن کشور است، به طوری که ۳۰ درصد آن تونل بوده و پل‌ها و بناهای بزرگی دارد. وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: اعتبار پروژه راه‌آهن دورود-خرم‌آباد از محل‌های خارج از اعتبارات جاری کشور تامین خواهد شد. بنا بر این گزارش، راه‌آهن لرستان اواخر سال ۸۹ سرانجام مجوز کمیسیون ماده ۳۲ را گرفت تا پروژه‌های ریلی لرستان از یک خوان دیگر عبور کنند و این بار دیگر بهانه عدم توجیه اقتصادی پروژه به دستاویز مسئولان تبدیل نشود. از اخذ مجوز ماده ۳۲ پروژه که بیش از ۸ ماه گذشت مسئولان برای آغاز عملیات اجرایی این پروژه‌های ریلی مهم محمود احمدی‌نژاد، رئیس جمهوری وقت را به لرستان دعوت کردند تا مراسم آغاز عملیات اجرایی این پروژه‌ها در مهرماه ۹۰ برگزار شود.

توسعه همکاری منطقه‌ای زیر سایه توافق چابهار محقق می‌شود

راه‌اندازی دالان تجاری هند و افغانستان

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

درحال‌حاضر بحث بسیار مهم و سیاست دولت در چابهار، برقراری ارتباط قوی با کشورهای همسایه است و ماموریت ما این است که این ارتباطات را با همسایه‌های محصور در خشکی قوی کنیم تا آنها بتوانند از طریق مسیر ایران کالاهای صادراتی و وارداتی خود را جریان دهند و این اعتماد درباره مسیر ایران به صورت چندجانبه باید شکل بگیرد تا تجارت کشورمان با کشورهای همسایه رونق پیدا کند.

به گزارش ایلنا، حدود ۵ سال از امضای موافقتنامه تاسیس دالان تجاری ایران، هند و افغانستان (موسوم به توافقنامه چابهار) می‌گذرد. قرار بود براساس این توافقنامه، چابهار به یک دروازه جدید برای دالان ترانزیتی بین جنوب و شرق و همچنین جنوب به شمال تبدیل شود. همچنین با اتمام راه‌آهن چابهار-زاهدان و اتصال آن به خط ریلی زاهدان-سرخس، بندر چابهار نقطه اتصال بین کشورهای مختلف از جمله هندوستان با افغانستان، کشورهای آسیای میانه، قفقاز تبدیل و به گسترش همکاری‌های منطقه‌ای بین ایران و همسایگانش به‌طور موثر کمک کند.

البته اجرای این توافقنامه با مشارکت و سرمایه‌گذاری هندی‌ها می‌توانست به افزایش اشتغال در محور شرق و کسب درآمدهای حاصل از ترانزیت برای ایران هم بینجامد و از سوی دیگر پیشرفت و تسریع در این توسعه، عاملی قدرتمند برای پیشرفت در اجرای توافقنامه‌هایی باشد که ایران با سایر کشورها دارد، ازجمله کریدور جنوب-شمال. توافقنامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی جنوب-شمال یا همان نوستراک در ۲۱ سپتامبر ۲۰۰۰ بین ۳ کشور ایران، هند و روسیه منعقد شد که درحال‌حاضر اعضای این کریدور با پذیرش ۱۰ عضو دیگر شامل آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه افزایش پیدا کرده است.

در این کریدور، بنادر شهید بهشتی و کلانتری می‌توانند به یک گذرگاه مهم برای عبور کالا از جنوب آسیا و هندوستان به افغانستان، آسیای مرکزی و روسیه تبدیل شوند به طوری که گفته می‌شود از طریق کریدور جنوب-شمال، هزینه حمل‌ونقل کالا و کانتینر از کشورهای حوزه اقیانوس هند و جنوب آسیا به روسیه و شمال اروپا ۳۰ درصد ارزان‌تر و چندین روز سریع‌تر از مسیر کانال سوئز است.

با وجود تمام این فرصت‌ها برای چابهار، به‌تازگی به دلایلی شاهد افت جایگاه آن در مسیرهای ترانزیتی، وارداتی و صادراتی بودیم که اختلافات با اپراتور هندی و شرکت ایرانی طرف قرارداد آنها در بندر شهید بهشتی، پیامدهای قطع سرویس‌های منظم و مستقیم خطوط کشتیرانی کانتینری، به روی کار آمدن طالبان در افغانستان و تغییر مواضع این کشور در برابر هند و مسیر ترانزیتی از طریق ایران، تحقق نیافتن برنامه‌های ایران در اتصال ریلی چابهار به شبکه سراسری راه‌آهن از جمله دلایلی هستند که باعث شدند کریدور شمال-جنوب هم به کار چابهار و موافقتنامه دالان تجاری بین ۳ کشور نیاید.



حدود ۵ سال از امضای موافقتنامه تاسیس دالان تجاری ایران، هند و افغانستان (موسوم به توافقنامه چابهار) می‌گذرد. قرار بود براساس این توافقنامه، چابهار به یک دروازه جدید برای دالان ترانزیتی بین جنوب و شرق و همچنین جنوب به شمال تبدیل شود

> اجرای توافقنامه چابهار می‌توانست به افزایش اشتغال در محور شرق و کسب درآمدهای حاصل از ترانزیت برای ایران بینجامد

کاهش ۳۶ درصدی عملکرد کانتینری بنادر چابهار

آمارهای رسمی از بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار نشان می‌دهند مجموع عملکرد این بنادر با احتساب فرآورده‌های نفتی طی ۷ ماه امسال به ۲۰۶۳۲۵۹ تن رسیده که این عدد در مدت مشابه در سال گذشته ۱۸۴۶۲۸۲ تن بوده است.

هرچند مجموع عملکرد ۷ ماه امسال نسبت به سال گذشته معادل ۱۱ درصد رشد داشته اما این رشد عمدتا به دلیل افزایش تخلیه کالاهای اساسی و صادرات مواد معدنی بوده که مربوط به مبادلات تجاری داخل کشور است و اصالتا حضور و فعالیت اپراتور هندی در بندر شهید بهشتی (که قرار بود چابهار را به شریان عبور مبادلات تجاری بین‌المللی متصل کنند) نقشی در این افزایش ندارد.

در همین حال در بخش فعالیت‌های کانتینری مجموع عملکرد ۷ ماه امسال بنادر چابهار (بندر کلانتری و بندر شهید بهشتی) ۱۲۳۱۴ تی‌ای‌یو ثبت شده که این مقدار در مدت مشابه سال گذشته به ۱۹۳۱۶ تی‌ای‌یو رسیده بود و کاهشی ۳۶ درصدی را نشان می‌دهد.

نکته حائز اهمیت در این اعداد و ارقام این است که فعالیت‌های کانتینری که یک شاخص مهم و تاثیرگذار در همکاری موثر بین ایران و هند برای توسعه چابهار در قالب کریدور جنوب-شمال و همچنین توافق سه‌جانبه ایران و هند و افغانستان به شمار می‌رفت، کاهش قابل‌توجهی پیدا کرده و اکنون تنها محدود به تردد موردی کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بندر شهید کلانتری شده که کانتینرها را به‌طور غیرمستقیم و از طریق بندر جبل‌علی یا بندرعباس به چابهار وارد یا از آن خارج می‌کنند.

تمام انرژی خود را برای چابهار می‌گذاریم

نباید فراموش کنیم در حالی نگرانی‌ها برای ضعف جایگاه ترانزیتی چابهار وجود دارد که شاهد فعال شدن پیمان‌ها و موافقتنامه‌های متعددی بین کشورهای همسایه در بحث ترانزیت هستیم.

برای مثال، براساس موافقتنامه APTTA که سال ۲۰۱۱ بین افغانستان و پاکستان به امضا رسید، کامیون‌های حامل کالای تجار افغان اجازه دارند تا تولیدات افغانستان را به بازارهای بزرگ هند و چین از طریق بنادر پاکستان (کراچی، بندر قاسم و گوادر) صادر کنند.

موافقتنامه لاجورد از دیگر موافقتنامه‌های ترانزیتی فعال بین کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه است که این موافقتنامه برای کاهش موانع ترانزیتی و تجاری و توسعه عملیات مشترک گمرکی بین کشورها برای تسهیل دسترسی کشورهای عضو به بازار اروپا امضا شده است.

موافقتنامه «تاپی» هم از دیگر پیمان‌های مهم منطقه به شمار می‌رود که مهم‌ترین خط انتقال انرژی است که از افغانستان عبور و گاز ترکمنستان از مسیر افغانستان به پاکستان و هند منتقل می‌شود. همچنین پروژه گسترده «یک کمربند-یک جاده» که پروژه مشترک دولت چین و پاکستان برای ایجاد دالان اقتصادی چین-پاکستان و با هدف دسترسی غرب چین به اقیانوس هند از طریق بندر گوادر در حال اجراست؛ بنابراین با وجود چنین پیمان‌های محکمی غفلت از بندر چابهار می‌تواند باعث از دست رفتن فرصت‌های بی‌تکراری برای کشورمان باشد.

علی‌اکبر صفایی، مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی درباره تصمیمات برای ارتقای جایگاه ترانزیتی بندر چابهار و تعیین تکلیف قرارداد با هندی‌ها اظهار کرد: پس از این تمام انرژی خود را برای بندر چابهار می‌گذاریم و هدف دولت سیزدهم تقویت روابط با کشورهای همسایه است.

وی ادامه داد: درحال‌حاضر بحث بسیار مهم و سیاست دولت در چابهار، برقراری ارتباط قوی با کشورهای همسایه است.

ماموریت ما این است که این ارتباطات را با همسایه‌های محصور در خشکی قوی کنیم تا آنها بتوانند از طریق مسیر ایران کالاهای صادراتی و وارداتی خود را جریان دهند و این اعتماد درباره مسیر ایران به صورت چندجانبه باید شکل بگیرد تا تجارت کشورمان با کشورهای همسایه رونق پیدا کند.

شرط ورود به قرارداد ۱۰ ساله با هندی‌ها

این کاهش عملکرد در شرایطی است که اپراتور هندی در بندر شهید بهشتی مصرانه به دنبال تعیین داروی بین‌المللی در قرارداد با ایران است و همین موضوع زمزمه‌هایی از بروز اختلافات را شکل داده اما فرآیند تعیین داروی بین‌المللی و بیان آن در قرارداد اقدام راحتی نیست و علاوه‌بر امضای رئیس‌جمهوری، نیاز به مجوز مجلس دارد.

حال اینکه تا زمانی که داوری بین‌المللی در متن قرارداد اعمال نگردد، هندی‌ها به فاز دوم که همان انتقال از حالت موقت کنونی به قرارداد ۱۰ ساله است، وارد نمی‌شوند و تجهیزات مورد تعهد هم یا وارد نمی‌شوند یا مورد استفاده قرار نمی‌گیرند، کما اینکه تاکنون ۶ جرثقیلی که هندی‌ها وارد چابهار کرده‌اند، عملیاتی نشده است.

تمام این وقایع در شرایطی رخ می‌دهد که بندر چابهار از موانعی که سایر بنادر ایرانی با آنها در مقوله تحریم‌های بین‌المللی روبه‌رو بودند، به دور بوده و به‌طور رسمی از تحریم‌های ایالات متحده مستثنا شده است. اما ظاهرا این امتیاز خاص نیز کمکی به وضعیت عملکردی بندر چابهار نکرده است.

فرهاد منتصر کوهساری در زمانی که مسئولیت معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر را برعهده داشت، درباره علت استفاده نکردن از تجهیزات بندری که اپراتور هندی به چابهار وارد کرده به ایلنا گفت: واردات و استفاده از تجهیزات جدید از جمله ۶ جرثقیلی که اپراتور هندی آنها را به بندر شهید بهشتی آورده در قرارداد موقت دیده نشده و استفاده از این تجهیزات جزو تعهدات اپراتور هندی در قرارداد ۱۰ ساله در قالب ۸۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری است.

وی ادامه داد: اپراتور هندی زودتر از عملیاتی شدن قرارداد ۱۰ ساله برای واردات این تجهیزات اقدام کرده و درحال‌حاضر برای استفاده از این تجهیزات زودتر از موعد مقرر، باید مدلی مالی قرارداد موقت اصلاح شود و این اقدامات زمان‌بر خواهد بود.

کوهساری درباره علت تاخیر در ورود به قرارداد ۱۰ ساله با هندی‌ها اظهار کرد: باید مصوبه‌ای از دولت باشد که اجازه دهد با آنها قرارداد BOT (ساخت و بهره‌برداری توسط سرمایه‌گذار هندی و انتقال مجموعه به سازمان بنادر در پایان دوره) ببندیم و همچنین نیاز است مجلس اجازه دهد مسئله داوری بین‌المللی به قرارداد با اپراتور هندی اضافه شود که هنوز این مجوز داده نشده است.

وی افزود: البته این مجوز به امضای رئیس‌جمهوری وقت رسیده اما در نهایت باید در مجلس شورای اسلامی تصویب شود که ممکن است تا چندین ماه به طول بینجامد.

اما بهروز آقایی، مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان علت استفاده نکردن از ۶ جرثقیل را عدم نیاز به آنها با توجه به میزان عملکرد تخلیه و بارگیری عنوان کرد.

براساس گفته وی، فعلا عملکرد این بندر به اندازه استفاده از این تجهیزات نیست اما در نهایت این جرثقیل‌ها متعلق به بندر چابهار است و قرار نیست با هر میزان عملکردی این تجهیزات جدید را زیر ترافیک بار ببریم.

وی تاکید کرد: وقتی به ظرفیت عملکرد ۱۵ میلیون تن در سال برسیم، تجهیزات جدید از جمله جرثقیل‌ها در بندر شهید بهشتی مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ البته این تجهیزات جدید نقش پشتیبان را دارند، به این معنا که اگر یکی از جرثقیل‌ها نیاز به تعمیر داشت و مشکلی پیش آمد به‌سرعت جرثقیل جدید جایگزین خواهد شد.

سخن پایانی

۵ سال پیش ایران، هند و افغانستان توافقنامه راهبردی تاسیس دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی موسوم به «موافقتنامه چابهار» را امضا کردند. براساس آن مقرر شد بندر چابهار به مرکز منطقه‌ای ترانزیت، انرژی و تجارت تبدیل شود.

توسعه بندر شهید بهشتی چابهار برای کشورهای آسیای‌میانه، هند، افغانستان و بسیاری از کشورهای اروپایی اهمیت فراوانی دارد زیرا این بندر از نظر موقعیت جغرافیایی یکی از بهترین مسیرهای ترانزیتی را فراهم می‌آورد. در این میان، با عملیاتی شدن این توافقنامه، پیوند تجاری در جنوب ایران شکل گرفت. مقامات ایرانی معتقدند درحال‌حاضر شرایط مناسب برای سرمایه‌گذاری در این بندر مهیا شده و شرکت‌های داخلی و خارجی می‌توانند از این فرصت جدید استفاده کنند؛ موضوعی که مقامات دو کشور هند و افغانستان نیز بر آن تاکید دارند و از ترغیب سرمایه‌گذاران کشورشان برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار خبر داده‌اند.

توافقنامه سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان، در عمل نقشه ژئوپلیتیک جنوب آسیا را تغییر خواهد داد؛ به‌ویژه با معاف شدن بندر چابهار از دور جدید تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، این فضا برای کشور فراهم می‌شود تا جذب سرمایه‌گذاری خارجی را در این منطقه افزایش دهد.

در گیرودار مشکلات قیر

براساس اظهارات مسئولان وزارت راه و شهرسازی، یکی از بزرگ‌ترین موانع موجود در ساخت راه‌های کشور مشکل تامین قیر و افزایش قیمت آن بوده است. به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، برای آسفالت بیش از ۵۰۰ کیلومتر جاده با همین مشکل دست به گریبان هستیم.

به گزارش ایسنا، مشکل افزایش قیمت ناگهانی و بسیار زیاد قیر که طی دو سال گذشته ۶ برابر و در ۲۰ سال گذشته ۴۰۰ برابر شده است، مصرف آن را در کشور با اختلال مواجه کرده و بسیاری از پروژه‌های عمرانی کشور که عمدتا از سوی بخش‌های دولتی در دست اجرا یا مدیریت است به دلیل همین مسائل با کندی و توقف مواجه شده‌اند.

خیراله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور درباره مشکل قیر و تامین آن برای پروژه‌های راه‌سازی اظهار کرد: هر سال تولید و مصرف آسفالت در کشور به دلیل افزایش قیمت قیر کاهش پیدا می‌کند، به گونه‌ای که از تولید ۱۲ میلیون تن آسفالت در سال ۱۳۹۵ به ۶ میلیون تن در سال گذشته رسیده و از سوی دیگر، طی ۱۸ ماه گذشته قیمت قیر ۶ برابر افزایش پیدا کرده و از ۲ میلیون تومان به ۱۲ میلیون تومان به ازای هر تن رسیده است.

وی افزود: جالب اینجاست که برای تولید قیر هیچ مواد وارداتی نداریم اما در یک ماه گذشته قیمت آن با وجود این که قیمت دلار افزایش نداشته ۵۰ درصد بیشتر از گذشته شده است و این درست نیست که فروش قیر به داخل و برای اجرای پروژه‌های ملی با قیمت صادرات قیر یکی باشد چراکه تولید قیر با یارانه داخلی انجام شده و برای این پروژه‌ها باید با همین یارانه عرضه شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور اضافه کرد: قیمت و دیگر مشکلات تامین قیر در حالی است که ۹۰ درصد مصرف داخلی آن توسط بخش‌های دولتی صورت می‌گیرد؛ بنابراین مقرر شد براساس قانون، قیر برمبنای قیمت‌گذاری در بورس به‌طور رایگان عرضه شود.

در وهله نخست قرار است ۶ هزار میلیارد تومان قیر برای این پروژه‌ها به ما تحویل دهند. خادمی تصریح کرد: با توجه به اینکه بیش از ۵۰ درصد از تولید حدود ۴ میلیون تنی قیر در هر سال در داخل مصرف می‌شود به جای آنکه قیمت‌گذاری آن را در بورس انجام دهیم باید راهکاری برای ایجاد توافق بین تولیدکننده و مصرف‌کننده درنظر بگیریم تا قیمت ثابتی برای آن تعیین شود زیرا هرقدر این مشکلات ادامه داشته باشد تولید آسفالت هم پایین می‌آید و پروژه‌های مهمی مانند پروژه‌های راه‌سازی به مشکل خواهد خورد.

به‌عنوان مثال، وزارت راه و شهرسازی سالانه حدود یک و نیم میلیون تن قیر نیاز دارد و هم‌اکنون بیش از ۵۰۰ کیلومتر جاده آماده آسفالت داریم که امیدواریم با تحویل سریع‌تر قیر بتوانیم آسفالت را در این پروژه‌ها برای امسال یا سال آینده انجام دهیم.

در گفت‌وگو با فعالان صنعت فولاد مطرح شد

زنگ خطر کمبود زیرساخت‌های حمل ریلی

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

حمل‌ونقل سهم قابل‌توجهی از هزینه تمام‌شده تولید در صنایع گوناگون را به خود اختصاص می‌دهد و از این‌رو اهمیت ویژه‌ای دارد. سهم حمل‌ونقل در زنجیره فولاد از نخستین حلقه تا تولید محصول نهایی از جایگاه ویژه‌تری برخوردار است. تمام محصولات تولیدشده در این زنجیره از سنگ آهن و کنسانتره تا محصول نهایی حجیم هستند و جابه‌جایی آنها قابل‌توجه است. در چنین شرایطی، استفاده از ناوگان حمل‌ونقل ریلی تاثیر بسزایی بر بهبود شرایط جابه‌جایی در زنجیره فولاد دارد. با این وجود باید اعتراف کرد ناوگان حمل ریلی کشور در طول سال‌های گذشته متناسب با ظرفیت‌های صنعت فولاد، توسعه‌نیافته است. همین موضوع نیز در آینده به‌ویژه با توجه به افق‌های توسعه صنعت فولاد و برنامه‌ریزی برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد، به چالشی جدی برای فعالان این صنعت بدل خواهد شد. با توجه به کمبودهای قابل‌توجه در بخش ریل، سهم عمده‌ای از جابه‌جایی در صنعت فولاد بر عهده بخش جاده‌ای است. در چنین شرایطی، از یک‌سو هزینه جابه‌جایی به‌مراتب افزایش خواهد یاف و در همین حال هر ساله شاهد رشد چندباره نرخ حمل جاده‌ای هستیم که امکان برنامه‌ریزی را از تولیدکنندگان سلب می‌کند. برای بررسی موارد یادشده با فعالان صنعت فولاد گفت‌وگو کرده‌ایم.



عکس: صمت

تغییر نرخ حمل‌ونقل بر روند فعالیت تولیدکنندگان فولاد کشور تاثیر می‌گذارد. این امر از یک‌سو به رشد مداوم هزینه‌های تمام‌شده تولید منتهی می‌شود و از سوی دیگر، امکان برنامه‌ریزی برای آینده را از فعالان صنعتی و تولیدکنندگان سلب خواهد کرد

سهم جابه‌جایی از هزینه تولید

علی‌محمد زمانی، فعال صنعت فولاد در گفت‌وگو با صمت و در ارزیابی تاثیر حمل‌ونقل بر روند تولید و فعالیت صنایع فولاد اظهارکرد: حمل‌ونقل یکی از فاکتورهای اثرگذار بر تولید و توسعه فولاد است. اغلب واحدهای ذوب در مناطق مرکزی و جنوبی (استان‌های خوزستان، یزد و بندرعباس) واقع شده‌اند، در حالی‌که کارخانه‌های نوردی در سطح کشور پراکنده هستند؛ بنابراین تامین مواد شمش به‌عنوان ماده اولیه تولید در واحدهای نوردی، مستلزم جابه‌جایی قابل‌توجهی در سطح کشور است. در چنین شرایطی، ضعف در ساختار حمل‌ونقل بر عملکرد واحدهای فولادی تاثیر منفی می‌گذارد.

وی افزود: البته واحدهای نوردی، چالشی برای توزیع محصولات خود ندارند، چراکه در اغلب موارد این محصولات در مناطق نزدیک به مرکز تولید، خریدوفروش می‌شود.

مدیرعامل شرکت صبافولاد زاگرس در ادامه تاکید کرد: چنانچه حمل‌ونقل ریلی کشور توسعه‌یافته بود، بخش قابل‌توجهی از این چالش‌ها برطرف می‌شدند. در حال‌حاضر بار اصلی جابه‌جایی محصولات در زنجیره فولاد بر عهده حمل جاده‌ای است. در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای نیز با چالش‌هایی روبه‌رو هستیم. در درجه نخست آنکه شرایط نابسامانی بر روند تعیین نرخ کرایه حمل‌ونقل در کشور، حاکم است. چندی پیش مصوب شد کرایه حمل محصولات براساس قاعده تن بر کیلومتر تعیین شود اما این قاعده اجرایی نمی‌شود. همچنان نرخ کرایه حمل محصولات به‌صورت استانی و از سوی ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها انجام می‌شود. در چنین شرایطی، شاهد تفاوت میان نرخ‌های تعیین‌شده از سوی استان‌های گوناگون هستیم. بدین‌معنی که بهای حمل یک کالا از یک استان مبدا به مقصد با هزینه جابه‌جایی همان محصول در مسیر برعکس تفاوت دارد. در چنین شرایطی می‌توان اینطور ادعا کرد که نبود چارچوب و قوانین یکی از مهم‌ترین چالش‌های حاکم بر ناوگان حمل‌ونقل کشور به‌شمار می‌رود. بر همین اساس از مسئولان وزارت راه‌وشهرسازی و همچنین معاونت حمل‌ونقل راهداری انتظار می‌رود ضمن بازنگری در شرایط زمینه یکسان‌سازی نرخ حمل‌ونقل و ضابطه‌مند شدن آن را فراهم کنند.

زمانی در ادامه با اشاره به صادرات‌محور بودن صنعت فولاد ایران گفت: هر ساله بخش قابل‌توجهی از محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد به بازارهای جهانی صادر می‌شوند. در حال‌حاضر مشکلاتی در مبادی و مرزهای خروجی کشور برای انتقال محصولات فولادی کشور وجود دارد؛ بنابراین بازنگری در این شرایط ضروری به‌نظر می‌رسد.

وی در پاسخ به سوالی مبنی بر اثرات تغییر چندباره نرخ حمل‌ونقل در طول یک سال و تاثیر آن بر روند تولید صنایع، گفت: نرخ تورم در کشور هر ساله درصد قابل‌توجهی تغییر می‌کند، این رشد در سال‌های اخیر شدت گرفته؛ بنابراین نمی‌توان از فعالان صنعت حمل‌ونقل انتظار داشت بهای خدمات خود را ثابت نگه دارند. در واقع ثبات قیمت‌ها در شرایطی معنی می‌یابد که تورم مدیریت‌شده باشد.

این فعال صنعت فولاد گفت: بدون تردید تغییر نرخ حمل‌ونقل بر روند فعالیت تولیدکنندگان فولاد کشور تاثیر می‌گذارد. از یک‌سو به رشد مداوم هزینه‌های تمام‌شده تولید منتهی می‌شود و از سوی دیگر، امکان برنامه‌ریزی برای آینده را از فعالان صنعتی و تولیدکنندگان سلب خواهد کرد.

وی خاطرنشان کرد: البته این تغییرات فقط مختص حمل‌ونقل نیست و در سایر حوزه‌های اثرگذار بر تولید نیز به چشم می‌خورد. به‌عنوان مثال، با وجود اینکه بهای برق و گاز مصرفی صنایع هر ساله و در قالب مصوبه مشخص می‌شود، این نرخ هر از گاهی از سوی شرکت‌های برق و گاز و در دوره‌های گوناگون افزایش می‌یابد. هرگونه اعتراضی نسبت به این افزایش نرخ نیز به قطع گاز یا برق صنایع ختم می‌شود. بنابراین باید اذعان کرد این عدم‌ثبات در تمامی حوزه‌های تولید حاکم است. این بی‌نظمی در روند سیاست‌گذاری‌های حاکم بر کشور در تمامی سطوح اقتصادی به چشم می‌خورد و شرایط تولید را دشوار کرده است. در چنین شرایطی، امکان توافقات بلندمدت وجود ندارد، چراکه از آینده خبر نداریم.



زمانی در پاسخ به سوالی مبنی بر این که چه بخشی از هزینه‌های تولید به بخش حمل‌ونقل اختصاص دارد، گفت: بهای حمل‌ونقل تاثیر بسزایی بر هزینه تمام‌شده تولید محصولات گوناگون دارد. این هزینه در بخش نورد ۲ تا ۳ درصد برآورد می‌شود. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که در بخش نورد هزینه تامین مواد اولیه حدود ۹۰ درصد هزینه تولید را به خود اختصاص می‌دهد، سایر هزینه‌های تولید نیز در مجموع سهم ۱۰ درصدی دارند؛ بنابراین هزینه حمل‌ونقل از دستمزد، بهای برق و گاز و... بیشتر برآورد می‌شود.

وی درباره بر تاثیر کمبود زیرساخت‌های ریلی در شرایط پیش‌رو گفت: توسعه زیرساخت‌های ریلی به ثبات هرچه بیشتر در روند بهای حمل‌ونقل کمک می‌کند. سهم عمده هزینه‌ها در بخش ریلی، برخلاف حمل جاده‌ای، هزینه‌های ثابت است. یعنی سرمایه‌گذاری در ابتدای کار انجام می‌شود و برای یک بازه زمانی ۲۰ ساله، امکان بهره‌مندی از آن وجود دارد. یعنی تورم از اثرگذاری کمتری بر این بخش برخوردار است.

اما حمل‌ونقل در حوزه جاده‌ای، متفاوت است، چراکه هزینه نگهداری و تعمیرات در بخش حمل جاده‌ای به‌مراتب بیشتر است.

چندی پیش مصوب شد کرایه حمل محصولات بر اساس قاعده تن بر کیلومتر تعیین شود اما این قاعده اجرایی نمی‌شود

توسعه متوازن حمل‌ونقل و فولادسازی

نادر سلیمانی، عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در گفت‌وگو با صمت اظهارکرد: حمل‌ونقل از فاکتورهای اثرگذار بر روند فعالیت صنایع گوناگون به‌ویژه بخش معدن و صنایع معدنی است. بی‌توجهی به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در طول سال‌های گذشته موجب شده بسیاری از صنایع در مسیر فعالیت خود با چالش‌های جدی روبه‌رو شوند.

وی با اشاره به رشد چندمرتبه‌ای تعرفه حمل‌ونقل در طول سال‌های اخیر، گفت: هزینه حمل جاده‌ای در ماه‌های اخیر ۲ تا ۳ برابر تورم، افزایش یافته و همین موضوع نیز تاثیر منفی بسزایی بر عملکرد صنایع معدنی کشور به‌دنبال داشته است. فعالان این صنف، این رشد قیمتی را ناشی از حذف یارانه‌های حمل‌ونقل می‌دانند.

این عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد افزود: هزینه حمل تاثیر بسزایی بر بهای تمام‌شده تولید در صنایع فولادی کشور دارد؛ بنابراین افزایش قابل‌توجه هزینه حمل‌ونقل موجب می‌شود، برنامه‌های تولید صنعتگران و واحدهای فولادی کشور تحت‌تاثیر قرار گیرد. با توجه به شرایط موجود انتظار می‌رود سیاست‌گذاران مربوط برنامه مدونی را برای کنترل و ثبات‌بخشی به قیمت‌های مربوط به حمل‌ونقل اتخاذ کنند. سلیمانی در ادامه گفت: ثبات یک‌ساله برای هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند به بهبود شرایط تولید در صنایع گوناگون منجر شود، بنابراین امید می‌رود با همکاری مسئولان به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی شود هزینه حمل جاده‌ای سالی یک‌مرتبه افزایش یابد. این ثبات رویه درنهایت به نفع تولید در بخش‌های گوناگون خواهد بود. این عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد گفت: در طول سال‌های گذشته صنعت حمل ریلی در کشور توسعه‌نیافته است. این درحالی است که همزمان شاهد توسعه و ظرفیت‌سازی قابل‌توجهی در زنجیره فولاد کشور بوده‌ایم. تاجایی‌که در افق ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری شده است. تولید این حجم از فولاد نیازمند جابه‌جایی حجم قابل‌توجهی سنگ آهن، کنسانتره و گندله است. بدون تردید جابه‌جایی این حجم



از مواد معدنی با بهره‌گیری از سیستم حمل جاده‌ای ممکن نخواهد بود. درنتیجه چنانچه زیرساخت‌های ریلی کشور در سریع‌ترین زمان ممکن توسعه نیابند، شاهد بروز مشکلات جدی در صنعت فولاد خواهیم بود. تاجایی‌که از این کمبود می‌توان به‌عنوان پاشنه آهشیل صنعت فولاد نام برد.

سخن پایانی

توسعه صنعت فولاد از اکتشاف و استخراج منابع سنگ آهن آغاز می‌شود. براساس سند چشم‌انداز توسعه کشور، تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در سال ۱۴۰۴ هدف‌گذاری شده است. برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد صنعت نیازمند جابه‌جایی ۱۶۵ میلیون تنی مواد خام است. بنابراین باید اینطور ادعا کرد که تحقق هدف یادشده نیازمند جابه‌جایی گسترده مواد و محصولات نهایی است، از این‌رو انتقال مواد معدنی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد وزن و حجم بالایی دارند، درنتیجه نمی‌توان به سیستم حمل‌ونقل سنتی یا معمول جاده‌ای اکتفا کرد. حمل‌ونقل ریلی مناسب‌ترین گزینه برای جابه‌جایی محصولات گوناگون زنجیره فولاد است.

در ادامه باید خاطرنشان کرد توسعه صادرات فولاد به‌عنوان رکنی اساسی در مسیر تداوم تولید این صنعت نیز نیازمند توجه ویژه به بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل است. هرچند در این بعد بیشتر حمل دریایی اهمیت می‌یابد و باید برای ارتقای این ظرفیت تلاش کرد. در غیر این‌صورت، اهداف صادراتی تعیین‌شده برای این زنجیره نیز دست‌یافتنی به‌نظر نمی‌رسند.

افزایش راندمان غبارگیری در واحد گندله‌سازی فولاد مبارکه

هم‌زمان با توقف برنامه‌ریزی‌شده آبان ۱۴۰۰ در واحد گندله‌سازی، برای نخستین‌بار ۲ بخش از مجموع ۱۰ بخش غبارگیر فن مکش دود کوره پخت، نوسازی و با اجرای نوسازی ۲۰ درصدی غبارگیرها، بهبود شرایط زیست‌محیطی و افزایش راندمان غبارگیرهای فن مکش دود واحد گندله‌سازی شرکت فولاد مبارکه فراهم شد.

به گزارش روابط عمومی شرکت فولاد مبارکه، محمد خدابنده، رئیس تعمیرات واحد گندله‌سازی با اعلام این مطلب افزود: غبارگیر فن مکش دود واحد گندله‌سازی وظیفه جداسازی غبارات هوای خروجی از فرآیند بخش‌های خشک‌کن و پیش‌گرم فرآیند تولید گندله اکسیدی را بر عهده دارد. این تجهیز از ابتدای بهره‌برداری تاکنون به‌صورت تمام‌وقت و با تعمیرات جزئی عملیات جداسازی غبار را انجام داده است. وی تصریح کرد: قسمت‌های داخلی و جداره‌های تجهیز در اثر برخورد غبارات فرسوده شده و نیاز بود تعمیرات اساسی و نوسازی انجام شود. این تجهیز برای نخستین‌بار پس از ۲۸ سال کارکرد مداوم و بدون استفاده از کارشناسان خارجی و با تکیه‌بر دانش کارشناسان مجموعه فولاد مبارکه تعمیر و نوسازی شد. رئیس تعمیرات واحد گندله‌سازی در ادامه درباره عملکرد این غبارگیرها یادآور شد: عملکرد این غبارگیر بر مبنای استفاده از سیکلون بوده و با تغییر مسیر گردش حاوی غبار و استفاده از نیروی گریز از مرکز، باعث جدا شدن غبار از هوای فرآیند می‌شود. این تجهیز از ۱۰ بخش تشکیل شده و هر بخش شامل ۲۵۶ سیکلون است. جریان هوای ورودی به هر سیکلون از طریق پره‌های هدایت‌کننده در ورودی سیکلون از حالت خطی به گردابی تبدیل می‌شود. ذرات غبارات موجود در هوا پس از برخورد با جداره لوله و کاهش سرعت در اثر نیروی وزن به سمت پایین سقوط می‌کند و هوا تحت مکش فن با توان ۵.۵ مگاوات و از طریق لوله‌های خروجی وارد فن مکنده و پس از آن وارد هوای محیط می‌شود. کامبیز طیبی، سرپرست تعمیرات مکانیک گندله‌سازی نیز درباره این نوسازی در غبارگیرها افزود: به‌دلیل ماهیت فرآیند غبارگیری تجهیز مولتی کولن، پیچیدگی خاص و گستردگی بیش‌ازحد تجهیز به علت استفاده از ۲۵۶۰ سیکلون، انجام عملیات نوسازی تجهیز با چالش‌های بسیاری همراه بود. برای کنترل شرایط و حل چالش‌های پیش‌رو اجرای تعمیرات نوسازی تجهیز در ۳ فاز تعریف شد. فاز نخست پروژه در توقف برنامه‌ریزی‌شده آبان ۱۴۰۰ واحد گندله‌سازی اجرا شد. در این فاز ۲ بخش از ۱۰ بخش و ۳ دیواره اصلی به همراه سیکلون‌های معیوب نوسازی شد. در ادامه محمد امیری، کارشناس تعمیرات مکانیک گندله‌سازی تصریح کرد: نظر به عدم‌استفاده از کارشناسان خارجی و تکیه‌بر دانش بومی، مجموعه جلسات متعدد برای استخراج راهکارهای دمونتاژ مجموعه و تدوین دستورالعمل‌های تعمیراتی برگزار شد. در این جلسات، علاوه‌بر راهکارهای تعویض قطعات، توالی فعالیت‌ها و تقدم و تأخر آنها به همراه تداخل کاری تیم‌های عملیاتی، دستورالعمل و برنامه زمان‌بندی با تأکید بر اجرای فعالیت ایمن استخراج شد. محمدرضا یوسفی، فورمن تعمیرات مکانیک گندله‌سازی نیز در زمینه اجرای این پروژه تعمیراتی خاطرنشان کرد: قطعات دیواره و بدنه هاپرهای مولتی کولن پس از بررسی نقشه با همکاری واحد اسکلت فلزی تعمیرگاه مرکزی در کمترین زمان ممکن و باکیفیت قابل‌قبول تأمین و ساخته شد. قطعات پس از کنترل ابعادی در توقف برنامه‌ریزی‌شده آبان ۱۴۰۰ واحد گندله‌سازی از سوی پیمانکاران تعمیرات مرکزی با ایمنی کامل جایگزین تجهیز فرسوده شد. رئیس تعمیرات واحد گندله‌سازی در پایان از زحمات تمامی کارکنان تولید و تعمیرات واحد گندله‌سازی، دفتر فنی تعمیرات ناحیه آهن‌سازی، نظارت و پیمانکار تعمیرات مرکزی، کارگاه اسکلت فلزی تعمیرگاه مرکزی، واحد حمل‌ونقل جاده‌ای و سایر واحدهای سرویس‌دهنده تشکر و قدردانی کرد.

یادداشت

زیرساخت‌های ناکارآمد حمل‌ونقل



سعید برزگر
کارشناس صنایع معدنی

حمل‌ونقل مواد اولیه و محصولات زنجیره تولید فولاد، با توجه به مسافت‌های طولانی میان معادن سنگ آهن، کارخانه‌های فرآوری، واحدهای ذوب و همچنین کارخانه‌های تولید محصول نهایی با مشکلاتی مواجه است. از آنجاکه محصولات تولیدشده در این زنجیره حجیم هستند و وزن بالایی دارند، حمل‌ونقل ریلی بهترین و شاید حتی تنها گزینه مناسب برای جابه‌جایی این محصولات به‌شمار می‌رود. براساس آمار، ۳ کشور برتر در حوزه حمل‌ونقل ریلی بیش از ۸۴ درصد خطوط ریلی جهان را در اختیار دارند. ایران نیز با داشتن حدود ۱۵ هزار کیلومتر خط ریلی، رتبه بیست‌ویکم را در جهان به خود اختصاص داده است.

حجم جابه‌جایی بار در کشور بیش از ۵۰۰ میلیون تن برآورد می‌شود که فقط ۱۲ درصد آن از طریق ریل انجام می‌شود؛ یعنی بخش محدود و ناکافی از روند جابه‌جایی بار در کشور از طریق ریل انجام می‌شود. درنتیجه لزوم بازنگری در سیستم حمل‌ونقل کشور و توسعه زیرساخت در این بخش ضروری به‌نظر می‌رسد.

در ادامه باید خاطرنشان کرد حمل‌ونقل یکی از اصلی‌ترین زیرساخت‌ها در حوزه صنعت است که سهم قابل‌توجهی از قیمت تمام‌شده تولید محصول را به خود اختصاص می‌دهد. حمل‌ونقل ریلی شیوه‌ای موثرتر و ارزان‌تر نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای است که می‌تواند بازدهی و بهره‌وری یک مجموعه را تا حد قابل‌قبولی افزایش دهد اما بررسی‌ها نشان می‌دهد توسعه خطوط ریلی کشور متناسب با توسعه معادن و صنایع معدنی و فلزی، انجام نشده است.

در همین حال، با توجه به سند چشم‌انداز توسعه کشور در افق ۱۴۰۴، نیاز به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در بخش‌های گوناگون به‌ویژه حمل ریلی، بیش از پیش احساس می‌شود. تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در چشم‌انداز یادشده به ۸۰ میلیون تن گندله و ۵۰ میلیون تن آهن‌اسفنجی نیاز دارد. انتقال این حجم از محصول با توجه به محدودیت‌های موجود در زیرساخت‌های حمل کالا در کشور، شدنی به‌نظر نمی‌رسد. درواقع انتظار می‌رود با وجود محدودیت‌های یادشده در سال‌های آینده کمبود زیرساخت در بخش نقل‌وانتقال کالا به چالش جدی برای کشور بدل شود. رفع این کمبود نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و تحول اساسی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه ریلی است.

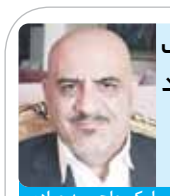
در همین حال باید تاکید کرد توسعه صادرات فولاد به تداوم تولید در این صنعت منتهی خواهد شد. اما در حالت کلی باید اذعان کرد توسعه صادرات در این صنعت نیازمند ارتقا و بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه حمل دریایی است. توسعه‌نیافتگی این بخش از زیرساخت‌های لجستیک، در سال‌های آینده روند توسعه صادرات محصولات گوناگون را با چالش‌های جدی روبه‌رو خواهد کرد. این کمبودها حداقل به افزایش هزینه صادرات و غیررقابتی شدن تولید و صادرات فولاد ایران در بازار جهانی منتهی خواهد شد؛ بنابراین باید فکری اساسی برای رفع این کمبودها کرد.

در پایان باید خاطرنشان کرد با توجه به شرایط موردبحث در حال حاضر بار عمده انتقال محصولات تولید شده در زنجیره فولاد، بر ناوگان حمل جاده‌ای تحمیل می‌شود. با رشد هرچه بیشتر انتقال و جابه‌جایی کالا از طریق جاده‌ها شاهد آمار بالای حوادث صنعتی و اتلاف سرمایه‌های انسانی و مادی در کشور هستیم. به‌علاوه آنکه با توجه به طرح‌های توسعه‌ای که پیش‌تر هم به آنها اشاره شد باید تاکید کرد ناوگان حمل جاده‌ای ما از توان انتقال این حجم از محصولات برخوردار نیست. فشار بیشتر به این ناوگان به‌منزله افزایش خطرات برای جان مردم است.

به‌علاوه آنکه آلودگی هوا را به‌شدت افزایش خواهد داد. ترافیک را در مسیرهای جاده‌ای به‌مراتب بیشتر می‌کند و در یک کلام نشدنی به‌نظر می‌رسد؛ بنابراین تجدیدنظر در سیاست‌های حاکم بر بخش حمل‌ونقل ضروری است.

یادداشت

معادن، لنگ تجهیزات کارآمد



سیامک حاج سیدجوادی
تحلیلگر ارشد بازارهای جهانی سنگ

یکی از مهم‌ترین مشکلات امروزه صنعت سنگ، تولیدات ناکافی در کشور است. این کاستی نیز بنا به دلایل مختلفی از جمله رکود معادن و کاهش فعالیت واحدهای فرآوری این حوزه رخ داده است. براساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت، بیش از ۲ هزار معدن کشور پروانه بهره‌برداری دارند در حالی که ۵۰ درصد آنها فعال هستند. بزرگ‌ترین معضل معادن به‌ویژه واحدهای معدنی سنگ ساختمانی، نبود ماشین‌آلات سنگین نو است. ماشین‌های موجود به تمامی مستهلک هستند و هزینه نگهداری و تعمیرات آنها بسیار بالاست. این موضوع را می‌توان به‌عنوان مهم‌ترین مشکل امروزه معادن به‌ویژه معادن سنگ نامید که آنها را به ورطه تعطیلی و رکود کشانده است. غیر از بحث رکود معادن، متاسفانه امروزه کارخانه‌های فرآوری در داخل کشور با ظرفیت ۴۰ تا ۵۰ درصد خود در حال فعالیت هستند؛ بنابراین حتی در کارخانه‌های سنگ‌بری نیز ظرفیت خالی داریم. باید به این موضوع توجه کرد که اگر تولید مناسب در کشور نداشته باشیم، اهداف توسعه‌ای ما تحقق نخواهند یافت. در زمینه مسائلی که منجر به افزایش تولید صنعت سنگ خواهند شد می‌توان به حمایت نهادهای دولتی از معدنداران، اعطای ماشین‌آلات به فعالان معدنی و همچنین شناسایی معادن و ذخایر با ظرفیت بالا اشاره کرد. بزرگ‌ترین معضل معادن به‌ویژه واحدهای معدنی سنگ ساختمانی، نبود ماشین‌آلات سنگین نو مانند بیل مکانیکی و لودر است. راندمان معادن فعال ما به دلیل نبود ماشین‌آلات مناسب، به نصف ظرفیت خود رسیده و اگر مشکل تجهیزات رفع شود، به‌راحتی می‌توانیم به تولید ۲ برابر میزان فعلی دست یابیم. باید تاکید کرد ماشین‌ها و دستگاه‌های موجود که فعالان معدنی ناچار به استفاده از آنها هستند، به‌تمامی مستهلک بوده و اگر سری به معادن بزنیم، با گورستانی از تجهیزات فرسوده و اسقاطی مواجه خواهیم شد. این ماشین‌ها همه از رده خارج شده‌اند و هزینه نگهداری و تعمیرات آنها بسیار بالاست. این موضوع را می‌توان به‌عنوان مهم‌ترین مشکل معادن به‌ویژه معادن سنگ نامید.

همان‌طور که بارها معدنکاران مطرح کرده‌اند، تامین تجهیزات و ماشین‌آلات فعالیت‌های معدنی از مهم‌ترین مشکلات امروزه معادن بوده و رفع این مشکل بر دوش نهادهای دولتی است. یکی از راهکارهای رفع این مشکل هم تخصیص ارز به معدنکاران است؛ به این صورت که فعالیت آنها بررسی شود و به افراد واجد شرایط، متقاضیانی که فعالیت‌های معدنی گسترده دارند و همچنین معدنکارانی که اهداف فعالیت‌های خود را بر صادرات بنا کرده‌اند، این ارزها اختصاص یابد چراکه این دسته از معدنکاران بیش از سایران از نبود ماشین‌آلات ضربه دیده و نیازمند واردات تجهیزات مناسب معدنی هستند. اما به دلایل مختلفی از جمله هزینه‌های بالای واردات آزاد و گره‌های موجود داخلی در این روند، به‌سختی تجهیزات معدنی خود را تهیه می‌کنند.

از سوی دیگر، بروکراسی‌های پیچیده اداری که بر سر صدور مجوز واردات ماشین‌آلات معدنی وجود دارد، در سال‌های اخیر نوسازی تجهیزات معادن را با مشکل مواجه کرده است. در زمینه تامین ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی، باید بررسی شود که آیا توانایی تولید آنها در داخل کشور وجود دارد یا خیر. اگر به صورت تخصصی و فنی قابلیت تولید تجهیزات با کیفیت مطلوب در کشور وجود دارد، رویکردهای دولت به سمت حمایت از فعالان برای تولید در داخل باشد. اما اگر این توانایی و دانش در کشور وجود ندارد، از راه واردات تلاش بر تهیه این تجهیزات و تکنولوژی کنیم. اما باید به این نکته توجه کرد که نباید سیاست‌گذاری تامین تجهیزات خود را تنها برمبنای واردات فناوری بگذاریم. بزرگ‌ترین رقیب ما در بازارهای جهانی در حوزه صنعت سنگ، کشور ترکیه است که با برنامه‌ریزی مناسب و طی روندی ۱۰ ساله توانست به تامین کامل تکنولوژی و فناوری مورد نیاز معادن خود دست یابد و ماشین‌آلات مورد نیاز خود را در داخل تولید کند. از این رو، در زمینه تکنولوژی، فناوری و تجهیزات معدنی به سطح خوبی از کیفیت دست یافت. ما نیز باید به این سمت حرکت کنیم تا در قدم نخست با واردات تکنولوژی نیاز امروز معادن را رفع، سپس به سمت بومی‌سازی آنها در کشور حرکت کنیم.

فعالان معدنی از هزینه‌های سنگین معدنکاری گلایه دارند

دولت، سدی در برابر واردات تجهیزات

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

مشکل تامین ماشین‌آلات معدنکاری و حمل‌ونقل بخش معدن، از اصلی‌ترین گلایه‌های معدنکاران است. به گفته فعالان معدنی، در دهه‌های اخیر شاهد واردات گسترده تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی نبوده‌ایم و سابقه دستگاه‌های موجود به واردات گسترده تجهیزات در دهه ۷۰ باز می‌گردد؛ زمانی که بخش معدن و صنایع معدنی متولی مستقل‌تری داشت و هنوز با مباحث تجاری ادغام نشده بود. پس از آن دوره مقررات متعددی درباره واردات تجهیزات معدنی از سوی نهادهای دولتی به بهانه حمایت از تولید داخلی و چرخه صنعت ماشین‌سازی کشور وضع شد که هیچ‌کدام راهگشای اساسی برای معضل نبود ماشین‌آلات معادن نبودند چراکه اغلب شرکت‌های داخلی در ساختن ماشین‌آلات تخصصی بخش معدن ناتوان بودند و با بسته شدن راه صادرات، معادن با مشکل جدی مواجه شدند. آخرین ابلاغیه نیز از آزادسازی واردات ماشین‌آلات معدنی دست‌دوم برای معادن بزرگ خبر می‌داد که این اتفاق دردی را از فعالان معادن کوچک‌مقیاس دوا نکرد. به‌طور کلی می‌توان گفت اغلب معادن کوچک‌مقیاس با مشکل تامین تجهیزات مورد نیاز خود گرفتار بودند و معادن بزرگ‌مقیاس (که اغلب متولیان آنها شرکت‌های دولتی هستند) کمتر با بحران ماشین‌آلات فرسوده روبه‌رو هستند. درباره جزئیات معضل تهیه ماشین‌آلات و پیامدهای کمبود تجهیزات معدنی، صمت با کارشناسان و فعالان این حوزه گفت‌وگو کرده که در ادامه شرح آن را می‌خوانید:



عکس: آیدا فریدی

نمی‌توان معضل کمبود دستگاه‌ها و تجهیزات معدنی را ساده گرفت و به‌راحتی از کنار آن گذشت چراکه با ادامه این شرایط کل روند معدنکاری با چالش جدی روبه‌رو می‌شود و صنایع وابسته به معادن و زنجیره‌های ارزش افزوده آنها از این بحران در امان نخواهند ماند

عرضه کمتر از تقاضاست

مجید امیری، فعال معدنی در گفت‌وگو با صمت فهرست بهای خدمات حمل‌ونقل در بخش معدن را نامناسب عنوان کرد.

او معتقد است فهرست بهای واحد و منصفانه‌ای در اجاره تجهیزات و ماشین‌آلات مربوط به فعالیت‌های بخش معدن وجود ندارد و این موضوع از کمبود ماشین و دستگاه در این زمینه سرچشمه می‌گیرد.

امیری در این باره توضیح داد: در سیاست‌گذاری‌های مربوط به تعیین بهای کالا یا خدمات، رابطه میان عرضه و تقاضا همواره نقشی تاثیرگذار دارد. اگر تقاضا بیش از میزان عرضه باشد، طبیعی است قیمت کالا یا خدمات روندی افزایشی داشته باشد.

بهای خدمات تجهیزات فعالیت‌های معدنی نیز در این رابطه حاکم بوده و امروزه به دلیل کمبود دستگاه‌های معدنی (چه در بخش حمل‌ونقل و چه فرآیند معدنکاری) با هزینه زیاد اجاره و تهیه این ماشین‌آلات روبه‌رو هستیم. صاحبان معادن در زمینه تامین ماشین‌آلات و بهای خدمات بخش معدن، در مواردی از جمله حمل‌ونقل، اجاره تجهیزات معدنی (برای فرآیند اکتشاف، استخراج و بهره‌برداری) چالش‌های فراوانی دارند و نهادهای دولتی نیز از این کمبود آگاه هستند.

این فعال معدنی ادامه داد: با توجه به وضعیت کنونی، معادن با کمبود بیش از ۲۰ هزار دستگاه و تجهیزات معدنی مانند بولدوزر، بیل مکانیکی و لودر مواجه هستند. به این میزان باید بیش از ۳۰ هزار دستگاه کمپرسی را نیز اضافه کرد که در مجموع، ارقام عنوان‌شده مقدار کمی نیست و از بحران ماشین‌آلات در معادن حکایت دارد.

در ادامه به دلیل این کمبود، صاحبان ماشین‌آلات، تجهیزات خود را به مبالغ مورد نظر خود اجاره دادند که هزینه کمی برای معدنکاران نیست.

> درحال‌حاضر تمامی معادن با ماشین‌آلات فرسوده و به زحمت مشغول فعالیت هستند و برای همه فعالیت‌های معدنکاری باید هزینه‌های متعددی بپردازند

▣ هزینه‌های سنگین معدنکاری

امیری نتیجه نبود تجهیزات مناسب معدنی را کاهش بهره‌وری از ذخایر معدنی عنوان کرد و افزود: باید توجه کرد با کمبود دستگاه‌های معدنی چه در فرآیند معدنکاری و چه حمل‌ونقل، میزان بهره‌برداری از معادن کاهش یافته و در ادامه بخش معدن کوچک و کوچک‌تر خواهد شد.

اما تنها کمبود این تجهیزات مشکل نبوده و فرسودگی ماشین‌آلات دیگر عامل کاهش بهره‌وری معادن است. درحال‌حاضر ماشین‌آلات محدودی در بخش معدن فعال هستند که عمر همین تجهیزات به بیش از ۵۰ سال می‌رسد.

مستهلک بودن تجهیزات معدنی در کنار محدودیت‌آفرینی دامنه فعالیت معدنکاران، دستیابی به ذخایر معدنی را کاهش خواهد.

علاوه‌بر آن، بر روند فرآوری مواد معدنی تاثیرات منفی گذاشته و در نتیجه کیفیت مواد به دست آمده افت خواهد کرد؛ بنابراین نمی‌توان معضل کمبود دستگاه‌ها و تجهیزات معدنی را ساده گرفته و به‌راحتی از کنار آن گذشت چراکه با ادامه این روند، کل روند معدنکاری با چالش جدی روبه‌رو شده و صنایع وابسته به معادن و زنجیره‌های ارزش افزوده آنها از این بحران در امان نخواهند ماند.

این فعال معدنی در ادامه هزینه تامین تجهیزات معدنی را سنگین توصیف کرد و گفت: صاحبان معادن برای تهیه ماشین‌آلات فعلی موجود در کشور، باید هزینه‌های کلانی پرداخت کنند.

اما این مبالغ تنها برای تامین محدود نشده و به دلیل مستهلک بودن تجهیزات، هزینه تعمیر آنها را نیز باید به فهرست ارقام پرداختی صاحبان معادن برای تهیه تجهیزات اضافه کرد؛ بنابراین معدنکاران باید مبالغ زیادی تنها برای تهیه ماشین‌آلات پرداخت کنند.

باید تاکید کرد صاحبان معادن اغلب درگیر مشکلات مالی بوده و از این رو، افزایش هزینه تهیه تجهیزات می‌تواند معادن را به سمت تعطیلی سوق دهد.

▣ تجهیزات دپوشده در گمرک

این فعال معدنی پیامدهای مثبت بی‌شماری را ثمره ورود تجهیزات مناسب به معادن معرفی کرد. او واردات ماشین‌آلات را لازمه توسعه بخش معدن برشمرد و گفت: با واردات تجهیزات معدنی، نه‌تنها مشکلات معادن رفع خواهد شد بلکه اشتغالزایی نیز یکی از نتایج آن خواهد بود.

با وارد شدن ۲۰ هزار دستگاه به‌طور تقریبی برای بیش از ۲ میلیون نفر شغل ایجاد خواهد شد که این به معنای بهبود چرخه اقتصادی در تمامی سطوح اقشار است.

همچنین اگر تجهیزات مستقیم و بدون واسطه و هزینه‌های اضافی وارد معادن و از این حالت دپو فعلی در گمرک خارج شوند، نه‌تنها بخش معدن بلکه سایر زنجیره ارزش افزوده از فواید آن بهره‌مند خواهند شد. اما درحال‌حاضر به‌طور کلی وضعیت تجهیزات را نمی‌توان تنها برای توسعه بلکه حتی برای ادامه حیات بخش معدن مناسب دانست.

امیری ادامه داد: همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، به دلیل نبود تجهیزات کافی در معادن، پیمانکاران و صاحبان ماشین‌آلات، بنا بر دلخواه خود بهای اجاره تجهیزات را تعیین می‌کنند و فهرست بهای مشخص و نظارتی در این موضوع وجود ندارد.

اما باید بر این مسئله تاکید کرد که در مرز بازرگان و گمرک جنوب تعداد زیادی ماشین‌آلات برای فعالیت‌های معدنی وجود دارد و به نوعی دپو شده اما دولت اجازه آزادسازی این دستگاه‌های معدنی را به بهانه‌های مختلف مانند مسائل مالی، صادر نمی‌کند.

به عبارتی، دولت در صدد اخذ عوارض سنگین از فعالان معدنی برای آزادسازی این تجهیزات است.



▣ رفع رویکردهای کوتاه‌مدت دولتی

امیری محدودیت‌هایی که نهادهای دولتی با وضع قوانین ممنوعیت واردات ایجاد کرده‌اند را دلیل اصلی بروز بحران تامین تجهیزات در بخش معدن معرفی کرد و گفت: سازمان صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده واردات برخی از دستگاه‌های معدنی باید توسط سایر شرکت‌ها انجام شود و از سوی دیگر، از کارخانه‌های با ظرفیت محدود و مونتاژکار انتظار ساخت تجهیزات در حد کیفیت جهانی را دارد که این یک تفکر اشتباه است.

باید پیش از وضع قوانین، به توانایی واقعی کشور توجه شود. فعالان معدنی خود می‌توانند با روش‌های مختلف و حتی با مبالغی پایین‌تر، ماشین‌آلات مورد نیاز خود را خریداری کنند و نیازی به شرکت‌های واسطه نیست. تنها صدور مجوز آزادسازی از گمرک مهم‌ترین مشکل واردات تجهیزات معدنی است که در این مسئله نهادهای دولتی متولی بخش معدن در این موضوع به معدنکاران کمکی نمی‌کنند.

این فعال معدنی ادامه داد: دولت باید توجه داشته باشد با واردات تجهیزات و ماشین‌آلات ضمن افزایش بهره‌وری معادن، دولت می‌تواند درآمد بسیار بیشتری از فعالیت‌های معدنی داشته باشد.

حتی درآمدهای دولت تا ۵ برابر می‌تواند افزایش یابد؛ بنابراین، این یک مسئله بلندمدت است و مسئولان دولتی نباید چشم‌اندازی کوتاه‌مدت به فعالیت معدنی و سیاست‌گذاری‌های مربوطه داشته باشند. بارها هم از سوی فعالان بخش معدن و هم رهبر معظم انقلاب تاکید شده معادن می‌توانند منبع اصلی درآمد کشور باشند و به نوعی تمامی هزینه‌ها را تامین کنند اما این در شرایطی است که تمام بسترهای مناسب فراهم باشد.

قوانین، علت اصلی کمبودها

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، نبود فهرست بهای خدمات در بخش معدن و سنگین بودن هزینه تامین تجهیزات، دو معضل مرتبط با یکدیگر بوده که هر دو از نبود دستگاه‌های معدنی به تعداد و کیفیت مناسب سرچشمه می‌گیرند.

حسن حسینقلی، رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های صنایع و معادن سرب و روی ایران و فعال معدنی در گفت‌وگو با صمت به تشریح شرایط فعلی تجهیزات موجود در معادن و راهکارهای رفع این مشکل پرداخت.

او در وهله نخست نبود فهرست بهای خدمات واحد و منطقی برای تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی را به دلیل نابسامانی‌های موجود، طبیعی دانست و گفت: به دلیل کمبود ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی چه در فرآیند معدنکاری و چه در مسائل حمل‌ونقل این حوزه، اغلب با مبالغی بالا این تجهیزات اجاره داده می‌شود و امری طبیعی است چراکه صاحبان معادن همواره مجبور به استفاده از ماشین‌آلات هستند و به دلیل محدود بودن تعداد دستگاه‌ها، تقاضا از عرضه پیشی گرفته و بهای خدمات افزایش خواهد یافت.

از سوی دیگر، دولت نظارت مناسبی بر این فرآیند ندارد که دلیلی مضاف بر کمبود تجهیزات خواهد بود.

حسینقلی ادامه داد: دولت در سال‌های اخیر قوانینی پیرو ممنوعیت واردات ماشین‌آلات سنگین و دستگاه‌های معدنی به اجرا رسانده که این اتفاق دلیل اصلی کمبود تجهیزات در معادن و در بخش حمل‌ونقل است. نهادهای دولتی به بهانه و با آرزوی خودکفایی در صنعت ماشین‌سازی داخلی، راه واردات را سد کردند.

فارغ از آنکه کشور ما از نظر فنی توانایی ساخت تجهیزات معدنی تخصصی و نیمه‌تخصصی را ندارد.

▣ توانایی محدود شرکت‌های داخلی

حسینقلی در ادامه صحبت‌های خود تصمیمات دولت در سیاست‌گذاری‌های تامین تجهیزات فعالیت‌های داخلی را نامناسب توصیف کرد و گفت: شرکت‌هایی که اغلب از آنها به‌عنوان سازندگان تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی و راه‌سازی یاد می‌شود، همگی ورشکسته هستند.

از سوی دیگر، غیر از مسائل مالی باید تاکید کرد این شرکت‌ها توانایی ساخت موتور یا اجزای تخصصی ماشین‌آلات را ندارند و تاکنون به نوعی با مونتاژکاری، فقط قادر به ساخت چند ماشین ساده بوده‌اند؛ بنابراین نمی‌توان نیاز کلان کشور را به این شرکت‌ها وابسته کرد و چشم‌انتظار تولید آنها نشست. هرچند توسعه توان صنعتی مسئله‌ای است که باید به آن توجه و برای دستیابی به آن تلاش کرد اما درحال‌حاضر نیاز معادن به ماشین‌آلات و تجهیزات مناسب، در اولویت قرار دارد.

این فعال معدنی ادامه داد: درحال‌حاضر تمامی معادن با ماشین‌آلات فرسوده و به زحمت مشغول فعالیت بوده و برای تمامی فعالیت‌های معدنکاری باید هزینه‌های متعدد بپردازند. از قیمت‌های متنوع برای اجاره تجهیزات گرفته تا حقوق دولتی سنگین که هرسال به مقدار آن افزوده می‌شود.



با ادامه این روند نمی‌توان انتظار داشت معدنکاران از حداکثر ظرفیت معادن بهره‌وری داشته باشند. نه‌تنها مناسب بلکه واجب به نظر می‌رسد دولت با لغو ممنوعیت‌های متعدد واردات تجهیزات معدنی و همچنین رفع موانع گمرکی، به فعالان معدنی مجال و فرصت معدنکاری در شرایط مناسب را بدهد.

در غیر این صورت نه‌تنها بخش معدن به توسعه دست نخواهد یافت، بلکه شاهد بسته شدن بیشتر معادن خواهیم بود.

سخن پایانی

بنابر شرایط فعلی، تنها حمایت دولت می‌تواند چراغ معادن را روشن نگاه دارد. حمایت برای رفع موانع موجود و حرکت به سمت توسعه، مهم‌ترین و ضروری‌ترین نیازهای امروزه فعالان بخش معدن و صنایع معدنی است که رفع مشکلات گمرکی، حذف قوانین محدودیت‌آفرین و همچنین توجه به ریشه مشکلات معادن از مهم‌ترین این اقدامات به شمار می‌رود.

با برداشتن محدودیت‌های واردات تجهیزات معدنی، ضمن ایجاد بازار رقابتی برای تولیدات داخلی، فعالان بخش معدن و همچنین صنایع معدنی با سهولت بیشتری توانایی بهره‌گیری از ذخایر معدنی و تکمیل زنجیره ارزش افزوده را خواهند داشت.

ایمنی خودرو چگونه تضمین می‌شود؟

مجازات یک تخلف رانندگی، مرگ نیست

هدف از ایمنی (Safety)، جلوگیری از آسیب‌ها و حوادث یا به‌حداقل رساندن خسارت کالاها از جمله خودرو است. در حوزه خودرو کیفیت قطعات در ایمنی خودرو و سرنشینان آن موردتوجه است. از سوی دیگر، تجهیزات و ماشین‌آلاتی که سلامت و ایمنی این کالاها را مورد آزمون قرار می‌دهد تا خسارت‌های آنها را به‌حداقل برساند، کم‌اهمیت‌تر از خود محصولات مورد آزمون قرار گرفته شده نیست و ایمنی این سخت‌افزارها نیز از اهمیت زیادی برخوردار است.

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

آزمون‌های سخت‌افزاری به‌روز

محمدمهدی قدیری، کارشناس حوزه خودرو درباره بهداشت ایمنی ابزار و تجهیزات معاینه فنی به‌لحاظ سخت‌افزاری و نرم‌افزاری به صمت گفت: تجهیزاتی که در مراکز معاینه فنی کشور در حال استفاده هستند، براساس فناوری روز اروپا و مورداعتماد هستند. در کشورهای اروپایی، استانداردی در این زمینه وجود دارد تا دستگاه‌هایی که شرایط لازم را ندارند به چرخه معاینه فنی وارد نشوند.

وی افزود: با توجه به اینکه تجهیزات ساخت داخل مدت کوتاهی است وارد چرخه مصرف شده، سازمان ملی استاندارد در حال استانداردسازی تجهیزات، شاخص‌هایی تدوین می‌کند. بحث دوم هم مربوط به آزمون‌های در حال انجام در مراکز معاینه فنی است که به‌لحاظ آلایندگی از سوی سازمان ملی حفاظت محیط‌زیست، حدود مجاز تعریف و ابلاغ می‌شود. به این ترتیب در بحث ایمنی تجهیزات و سخت‌افزارها استانداردها را سازمان ملی استاندارد تدوین می‌کند و درباره ایمنی و بهداشت خود آزمون‌ها که تردد ایمن داشته باشند، شاخص‌ها از سوی نهادهای مربوط تدوین و ابلاغ می‌شود.

این کارشناس معاینه فنی درباره وضعیت استاندارد تجهیزات ساخت داخل هم گفت: این تجهیزات مدت کوتاهی است که وارد چرخه مصرف شده و آزمون آنها با سایر دستگاه‌های وارداتی که در حال استفاده در مراکز معاینه فنی کشور هستند، مغایرتی ندارند. تمام تست‌ها را با همان کیفیت انجام می‌دهند؛ بنابراین آزمون‌ها با همان مقیاس در حال اجراست.

قدیری در پاسخ به این پرسش که چرا این تجهیزات در حوزه حمل‌ونقل کشوری زودتر داخلی‌سازی نشده بودند، گفت: در این سال‌ها نیازی به داخلی‌سازی احساس نمی‌شد، زیرا با هزینه معقول و منطقی وارد می‌شدند. در حال‌حاضر که کشور درگیر تحریم است و واردات این تجهیزات با مشکلاتی همراه شده، هزینه‌ها را بسیار افزایش داده؛ بنابراین تولیدش در کشور توجیه اقتصادی دارد.

آزمون بصری و درجه ایمنی

قدیری در پاسخ به این سوال که اگر مقایسه‌ای بین مراکز معاینه فنی کشور با مراکز همکار بین‌المللی آنها به‌ویژه کشورهای صنعتی به‌لحاظ عملکرد و کارآیی آزمون‌ها و تضمین ایمنی تردد خودروها انجام شود، این مراکز در چه سطحی قرار دارند، گفت: در بحث سخت‌افزاری تفاوتی بین تجهیزات ما و کشورهای صنعتی وجود ندارد و حتی روند تست هم به همان روال انجام می‌شود اما اختلاف مراکز ما با مراکز آنها در زمان آزمون است. به هر حال زمانی که آنها برای آزمون یک خودرو در نظر می‌گیرند به‌طور معمول چند برابر زمانی است که ما برای آن اختصاص می‌دهیم.

وی تصریح کرد: در بخشی از آزمون‌ها، علاوه‌بر تجهیزاتی که آزمون‌های مکانیزه را انجام می‌دهند، تمام اجزای خودرو به‌شکل بصری موردبررسی قرار می‌گیرند. در کشور ما آزمون‌های بصری زمانی بسیار محدود دارد و چنددقیقه‌ای بیش نیست و شاید آزمون بصری یک خودرو زیر ۱۰ دقیقه انجام شود اما در کشورهای صنعتی ۳ تا ۴ برابر این زمان صرف آزمون بصری اجزای خودرو می‌شود؛ البته بحثی در این زمینه وجود دارد و باید درنظر گرفته شود، هزینه‌های پرداختی این آزمون است. نرخی که در کشور ما برای معاینه فنی بصری تعیین‌شده قابل‌مقایسه با هزینه مراکز معاینه فنی کشورهای اروپایی نیست.

قدیری در پاسخ به این پرسش که این هزینه‌کرد زمانی، چقدر در ایمنی خودروها برای تردد تاثیر دارد، گفت: به‌طور قطع، تاثیرگذار است اما در بحث مکانیزه و دستگاه‌هایی که آزمون‌ها را انجام می‌دهند، خروجی‌ها یکی است اما آنها برای آزمون‌های تکمیلی (آزمون بصری) ۳۰ تا ۴۰ دقیقه زمان صرف می‌کنند که در کشور ما حداکثر ۱۰ دقیقه است و در بلندمدت خودرو را دچار آسیب می‌کند.

دستگاه، تصمیم‌گیرنده به‌جای کارشناس

پیش از سال ۹۶ که طرح ساماندهی بازار خودرو در حال پی‌ریزی بود در ابتدای این طرح آمده «تصادفات جاده‌ای در کشور فقط در مدت ۱۰ سال افزون بر ۲۴۳ هزار کشته داشته که از حیث آمار مرگبارترین حوادث جاده‌ای، ایران دارای رتبه بالایی است و همچنین مهم‌ترین عامل مرگ‌ومیر در کشور به‌شمار می‌رود. یکی از مهم‌ترین دلایل وقوع چنین فاجعه‌ای، ناایمنی خودروهای داخلی است.

علاوه‌بر ناایمنی، این خودروها مصرف سوخت بالایی دارند، به‌گونه‌ای که سالانه ۵۰ هزار میلیارد تومان یارانه به این بخش پرداخت می‌شود. مصرف روزانه سوخت در کشور با ۱۹ میلیون خودرو، ۸۱ میلیون لیتر است درحالی‌که این میزان در کشور ترکیه با ۲۱ میلیون خودرو، ۸ میلیون لیتر است. این خودروها همچنین سهم عمده‌ای در آلودگی شهرها و مسائل زیست‌محیطی و بیماری‌های ناشی از آن دارند». قدیری در پاسخ به این پرسش که آزمون بصری چقدر می‌تواند روی کاهش تصادفات تاثیرگذار باشد، گفت: تا تحقیقات علمی و دانشگاهی در این حوزه انجام نشود، نمی‌توان نظر دقیقی داد. به‌هرحال نوع خودرو ما با نوع خودرو کشورهای صنعتی متفاوت است، رانندگی در کشور ما، نوع جاده و آسفالت و... در تصادفات و کاهش ایمنی خودرو و سایر مولفه‌ها تاثیرگذار است و به‌طور قطع، مراکز معاینه فنی و آزمون‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری آن یکی از این آیتم‌هاست. موضوع بسیار مهم، فرهنگ ما است.



این کارشناس حوزه حمل‌ونقل ادامه داد: متاسفانه در کشور ابزار تصمیم می‌گیرد که خودرویی قبول یا رد است.

همه می‌دانیم اگر تصمیم‌گیری در دست اپراتور باشد، بسیاری از مسائل حیاتی ممکن است رعایت نشود اما در کشورهای اروپایی ابزار در اختیار کارشناس قرار می‌گیرد و در انتها این کارشناس است که بیان می‌کند خودرو به‌لحاظ ایمنی، سلامت است یا خیر. در کشور ما وظیفه کارشناس فقط گرفتن آزمون بوده و خروجی دستگاه و تجهیزات ملاک عمل برای تایید یا رد ایمنی و سلامت خودرو است.

> محمدمهدی قدیری: اختلاف مراکز معاینه فنی ما با کشورهای صنعتی در زمان آزمون است. زمانی که آنها برای آزمون یک خودرو در نظر می‌گیرند، چند برابر زمان‌های مصرفی در مراکز ما است

قطعات داخلی ایمن هستند

در یکی از گفت‌وگوهای صمت که با کارشناسی فعال در حوزه معاینه فنی که انجام شده بود، سخن از استقبال صاحبان خودرو از طرح معاینه فنی برتر شد. این کارشناس گفته بود، از حدود ۲۵۰ تا ۲۶۰ هزار خودرویی که در طرح ترافیک ثبت‌نام کرده بودند، حدود ۱۳۰ هزار خودرو معاینه فنی برتر را دریافت کرده‌اند.

این نشان می‌دهد نیمی از خودروها توانسته‌اند این آزمون را بگذرانند. اینکه تمام خودروها بتوانند برگه معاینه فنی برتر دریافت کنند، بستگی زیادی به کیفیت آنها دارد.

در این‌باره خلأهایی در کشور وجود دارد، به‌طوری که حتی برخی خودروهای نوشماره هم نمی‌توانند برگه معاینه فنی برتر بگیرند. به‌عنوان نمونه، از حدود ۵۰ هزار خودرو زیر ۴ سال ساخت (خودروهایی که به‌لحاظ قانونی مشمول الزام معاینه فنی نیستند اما برای دریافت تخفیف، اقدام به انجام معاینه فنی برتر کرده‌اند.) کمتر از ۶۰ درصد موفق به دریافت برگه معاینه فنی برتر شده بودند.

بیش از ۴۰ درصد از خودروهای نو مراجعه‌کننده رد شدند و این امر جای بسی تامل در حوزه ساخت خودرو در کشور دارد.

جعفر نصیری یکی از قطعه‌سازان کشور در پاسخ به این پرسش صمت که چند درصد ایمنی خودرو به قطعات آن برمی‌گردد، گفت: برای ساخت قطعات صنعتگر نمی‌توانند براساس فرمول خود قطعه‌ای را بسازد. به‌عنوان مثال، ساپکو حدود ۱۵۰۰ نیرو و چندین شرکت بازرسی در اختیار دارد که در مجموع با وزارت صنعت، معدن و تجارت حدود هزار متولی، مشخصات فنی محصولات و قطعات هستند. تمام مدارک و مستندات شرکت مادر خودرو با استانداردهای آن در اختیار قطعه‌ساز قرار می‌گیرد تا قطعات را با مهندسی معکوس تولید کنند. قطعه‌ساز براساس مدارک فنی خودروساز مادر فعالیت دارند.

وی تصریح کرد: برای کنترل فرآیند تولید هم متولی‌های زیادی وجود دارد تا قطعات براساس مستندات و استانداردها ساخته شوند؛ بنابراین صنعتگر نمی‌تواند کم‌کاری در تولید قطعات و مواد اولیه موردنیاز کند، مگر اینکه مشتری خودش بخواهد از برخی موارد چشم‌پوشی شود.

این در حالی است که وقتی پژو با خودروسازان داخلی قرارداد بست و در همکاری‌های پس از برجام تاکید بر داخلی‌سازی قطعات مطرح شد، قطعه‌سازان زیادی از سوی کارشناسان شرکت مادر (پژو و رنو) آدیت شدند اما تعداد بسیار محدودی را برای همکاری پذیرفتند.

نصیری در پاسخ به این پرسش که چه نمره‌ای می‌توان به‌لحاظ ایمنی به قطعات تولید داخل داد، گفت: واقعیت این است که امتیاز تولیدکنندگان داخلی، مطلوب است اما واحدهای صنعتی که قطعات سی‌کی‌دی را مونتاژ می‌کنند نمی‌توانند نمره خوبی از ایمنی و کیفیت بگیرند، زیرا مونتاژکاران نمی‌توانند هیچ تغییر و بهبودی روی محصول اعمال کنند.

قطعه‌ای آماده به آنها داده می‌شود با مشخصاتی که قدرت مانور و بهبود روی محصولی مانند قطعات چینی یا هندی ندارند. این فعال صنعت قطعه افزود: هر چه قطعه حساس‌تر و در دسته قطعات ایمنی و فوق‌ایمنی قرار داشته باشد، مانند قطعات سیستم ترمز، به‌طور قطع ایمنی خودرو را هنگام تردد تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.



او افزود: اگر قطعه مربوط به بدنه باشد، تاثیر آن در ایمنی خودرو کمتر است. قطعات سیستم ترمزهای هوشمند تاثیر زیادی روی کاهش خطر تصادفات و ایمنی حمل‌ونقل دارند.

نصیری در پاسخ به این پرسش که چقدر از قطعات ایمنی و فوق‌ایمنی به شکل سی‌کی‌دی وارد می‌شود، گفت: در چند سال اخیر به‌دلیل تحریم، از حجم آنها کاسته شده و داخلی‌سازی در حال انجام است؛ بنابراین با اطمینان می‌گویم قطعاتی که در داخل تولید می‌شوند به‌لحاظ ایمنی نسبت به قطعات سی‌کی‌دی چینی و هندی مورداییدند هستند.

او یادآور شد: در قطعات خارجی اگر محصول معیوب باشد، شرکت مادر آن را نمی‌پذیرد و برگشت آن هم صرفه اقتصادی ندارد؛ بنابراین خطا در این بخش بیشتر است در حالی که قطعات تولید داخل تحت‌نظارت خودروسازان بوده و مشکل مرجوعی ندارد.

ضرورت رفع معایب خودروها

تصادفات جمعی جای تصادفات فردی را گرفته و این نگران‌کننده است. هر قدر سطح کیفی خودروها و جاده‌ها کمتر شود، به همان نسبت تردد خطرآفرین‌تر می‌شود.

سال‌ها قبل اگر تصادفی رخ می‌داد، شمار کمی از سرنشینان جان خود را از دست می‌دادند یا دچار مجروحیت شدید می‌شدند اما اکنون در بیشتر تصادف تمامی سرنشینان خودرو در میان آهن‌پاره‌ها جان خود را ازدست می‌دهند یا به‌واسطه آتش‌سوزی خودرو، زنده در آتش می‌سوزند.

چندین عامل می‌تواند در وقوع این سوانح دخیل باشد اما به‌نظر می‌رسد بیش از هر موضوع دیگری، ناایمن بودن خودروها به‌دلیل نبود استحکام لازم بدنه آنها و همچنین ناایمن بودن جاده‌ها سبب شده مرگ‌های دسته‌جمعی در تصادفات جاده‌ای نمود پیدا کند.

پزشکی قانونی در جدیدترین گزارش خود اعلام کرده سالانه بیش از ۵۰۰ هزار تصادف در کشور رخ می‌دهد و ۱۹ تا ۱۸ هزار نفر قربانی می‌شوند.

هشدارهای مکرر به خودروسازان

پلیس طی سال‌های گذشته به‌دفعات نسبت به ایمنی پایین برخی خودروها، وجود ۵۲۰۰ نقطه حادثه‌خیز در جاده‌ها و نبود استراحتگاه در مسیرهای طولانی و بیابانی هشدار داده؛ هشدارهایی که تاکنون اقدام موثری برای رفع آن به عمل نیامده است.

هشدار نسبت به عدم‌ایمنی لازم برخی خودروها تاکنون از سوی کارشناسان هم مطرح شده و این هشدارها به حدی بوده که فرمانده نیروی انتظامی هم بر ضرورت رفع معایب خودروها تاکید کرده و گفته که «نمی‌توانیم نسبت به ایمنی خودروها بی‌تفاوت باشیم.»

به‌طور حتم، عوامل متعددی در افزایش مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات نقش دارند که یکی از موارد اصلی، ایمن نبودن خودروهاست و تا زمانی که در شعار به فکر کاهش تلفات باشیم اما در عمل دست به هیچ اقدام عاجلی نزنیم، روند صعودی افزایش تصادفات و قربانیان ادامه خواهد داشت.

رئیس پلیس راهور کشور درباره آمار سوانح رانندگی در سال‌های اخیر گفت: بررسی تعداد تصادفات کشور از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۹ نشان می‌دهد در مجموع ۸ میلیون و ۲۹۹ هزار و ۶۱۰ مورد تصادف در این مدت رخ داده که میانگین سالانه آن ۵۳۳ هزار و ۳۰۰ مورد تصادف است.

جانشین رئیس پلیس راهور کشور هم با بیان اینکه سالانه حدود ۷ درصد تولید ناخالص داخلی بر اثر حوادث رانندگی از بین می‌رود، گفته هر کشته در تصادفات معادل ۵.۳ میلیارد تومان برای کشور هزینه دارد.

> جعفر نصیری: قطعات سیستم ترمزهای هوشمند تاثیر زیادی در کاهش خطر تصادفات و ایمنی حمل‌ونقل دارند

سخن پایانی

به‌طور قطع، ایمنی خودرو چه در تولید و چه هنگام تردد پس از گذشت چند ماه و سال از زمان ساخت آن، هزینه‌های اقتصادی و بهداشتی کشور را کاهش داده و به این ترتیب می‌توان گفت حمل‌ونقل در کشور از ایمنی مناسبی برخوردار است. در حال‌حاضر مشکلات ناایمنی جاده‌ای، خودرو و... هر خطای انسانی را ممکن است به پایانی تلخ برای خانواده‌ها تبدیل کند. اگر ایمنی خودروها افزایش پیدا کند، به‌طور قطع آمار جان‌باختگان جاده‌ای کاهش چشمگیری خواهد داشت. به قول سیدتیمور حسینی، جانشین رئیس پلیس راهور ناجا، مجازات یک تخلف رانندگی، مرگ نیست.

نظرگاه

نقش ایمنی در حمل‌ونقل



محمد اتحادی- عضو جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها: روز ملی ایمنی حمل‌ونقل را در حالی پشت سر گذاشتیم که آمار تصادفات کشورمان همچنان بالاست. تصادفات در دیگر کشورها هشتمین و در ایران چهارمین عامل مرگ‌ومیر است.

در حوادث ترافیکی کشور اگر ۴۰ درصد آن را به خستگی، خواب آلودگی و واژگونی اختصاص دهیم نتیجه می‌گیریم که عامل انسانی (راننده) می‌تواند با استراحت و مدیریت رانندگی خود این تخلف حادثه‌ساز را به صفر برساند.

وضعیت نامناسب جاده‌ها

ایمنی یعنی رعایت کامل قوانین رانندگی، احترام به حقوق یکدیگر و فرهنگ درست رانندگی. ایمنی یعنی رانندگی و استراحت به موقع. ایمنی یعنی جاده‌های ایمن و فاقد نقاط حادثه‌ساز.

ایمنی یعنی آماده‌سازی شیب‌های کنار جاده‌ها و شیب شیروانی که باعث کاهش تلفات واژگونی و انحراف خودرو می‌شود.

ایمنی یعنی سیگار روشن را در کابین خاموش کنیم، بیرون انداختن سیگار روشن در حال حرکت ممکن است کالای کامیون پشت‌سر را دچار آتش‌سوزی کند.

برخورد کمپرسی با سیم برق

ایمنی یعنی نصب سپرهای استاندارد در قسمت جلو و عقب کامیون‌ها که ارتفاع با جاده را به حداقل برساند.

ایمنی یعنی نصب سیستم هشدار در کامیون‌های کمپرسی که موقع تخلیه بار به راننده هشدار دهد. یک سنسور یا میکروسویچ لازم است نصب شود که اگر پاکت کمپرسی در حال تردد در جاده به طرف بالا حرکت کرد، راننده قبل از برخورد با پل‌های جاده و کابل‌های برق، متوجه شود.

ایمنی یعنی بازآموزی رانندگان با توجه به قوانین مقررات رانندگی، تصادفات، حمل‌ونقل بار، ایمنی یعنی بازدید میدانی حداقل هر یک ماه از جاهدها از سوی مدیران کل راهداری استان‌ها و رفع خرابی و ترمیم جاده‌ها.

ایمنی یعنی بارگیری طبق ظرفیت ناوگان جاده‌ای از سوی رانندگان که از خرابی جاده‌ها و فرسودگی و استهلاک ناوگان جلوگیری کند.

ایمنی یعنی در زمان تصادف، از تجمع در صحنه حادثه جلوگیری شود که حادثه دیگر رخ ندهد.

ایمنی یعنی کاهش سرعت در ۳۰ کیلومتری قبل از شهرها و خروجی شهرها برای کاهش حوادث.

ایمنی یعنی عامل یک حادثه ترافیکی نشویم که باعث راهبندان، توقف دیگر خودروها، اتلاف وقت مردم، متوقف شدن آمبولانس در ترافیک و به خطر افتادن جان انسان‌ها شویم.

ایمنی یعنی رانندگی تدافعی را فراموش نکنیم. وقتی مشاهده کردیم در جاده تعدادی شتر یا دیگر حیوانات اهلی در کنار جاده هستند سرعت را کاهش دهیم و احتمال ورود به جاده را مدنظر قرار دهیم.

خالی گذاشتن لاین وسط

ایمنی یعنی موقع راه‌بندان در جاده‌ها و بزرگراه‌ها یک لاین یا لاین وسط جاده را برای تردد نیروهای امدادی خالی بگذاریم.

ایمنی یعنی توجه به اینکه در جاده‌های دو طرفه رانندگی در شب‌ها خطرناک است و احتمال حادثه رخ به رخ وجود دارد.

ایمنی یعنی کنترل و بازدید کامیون قبل از سفر. ایمنی یعنی بازدید و رفع عیب فنی چرخ‌های تریلر که باعث آتش گرفتن چرخ و آتش‌سوزی ۳۳ هزار لیتر سوخت نشود.

ایمنی یعنی بازدید چرخ‌های تریلر و رفع عیب فنی که هنگام حرکت چرخ از محور جدا نشود و بدون کنترل به راه خود ادامه داده و با برخورد سایر خودروها باعث حادثه شود. در پایان اینکه خوب رانندگی کنیم و ایمن برانیم.

یادداشت

رفع موانع توسعه حمل‌ونقل عمومی



شهرام شیرکوند
پژوهشگر صنعت

توسعه صنعت حمل‌ونقل به‌عنوان پیشران توسعه صنعت، از اهمیت بسزایی برخوردار است. نقش بی‌بدیل حمل‌ونقل در توسعه کسب‌وکار و ارتباط بین صنعت حمل‌ونقل با بخش‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی این باور را تقویت می‌کند که حمل‌ونقل از ارکان اصلی اقتصاد و تجارت و عاملی بی‌رقیب در افزایش رفاه اجتماعی است.

حمل‌ونقل یکی از گسترده‌ترین دانش‌ها و فنون است که در عصر کنونی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می‌شود و از عوامل اصلی توسعه اقتصاد و از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه اجتماعی کشورها است. البته حمل‌ونقل تنها عامل توسعه محسوب نمی‌شود، اما آثار اقتصادی آن در همه زمینه‌ها و فعالیت‌های اقتصادی همچون صنایع، کشاورزی و گردشگری مشهود است. در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته و پیشرفته به موازات سرمایه‌گذاری در بخش‌های اقتصادی، در زمینه توسعه و بهبود حمل‌ونقل هم سرمایه‌گذاری شده تا در جهت توسعه ارتباطات میان سایر بخش‌های فعال جامعه مشکلی وجود نداشته باشد.

توسعه‌یافتگی حمل‌ونقل در زمینه فناوری و کارآمدی و توانمندی آن، بستر توسعه همه‌جانبه را فراهم می‌کند. از سویی کارشناسان حوزه‌های اقتصاد و حمل‌ونقل معتقدند موفقیت‌های راهبردی در زمینه توسعه اقتصاد، به‌واسطه ارتقای مهارت‌های حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاری در بخش زیربنایی و تجهیزات حمل‌ونقل است؛ بنابراین سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل، بار مالی زیادی خواهد داشت، اما برای تسریع در روند توسعه کشور و برطرف کردن موانع حوزه حمل‌ونقل، تقبل هزینه‌های این بخش ازسوی دولت اجتناب‌ناپذیر است.

به لحاظ اجتماعی، سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل عمومی موجب بهبود و توسعه این صنعت خواهد شد و تاثیرات بسیاری در افزایش رفاه اجتماعی و توسعه کسب‌وکار خواهد داشت. آمیختگی سیستم حمل‌ونقل با زندگی مردم از بعد دسترسی به خدمات اجتماعی و رفاهی و نقش‌آفرینی این سیستم در ارتقای سطح کیفی زندگی و رفاه اجتماعی، نشان از نقش اجتماعی حمل‌ونقل دارد. باوجود همه مزایایی که توسعه حمل‌ونقل برای خدمت‌رسانی به جامعه دارد، در عصر کنونی ترافیک موجب بروز مشکلاتی برای شهروندان و مدیریت شهری شده و بی‌تردید مدیریت صحیح ترافیک آرامش خاطر شهروندان جوامع را در پی خواهد داشت.

باتوجه به رشد ۲ برابری جمعیت کشور در ۵۰ سال گذشته و افزایش وسایل نقلیه، تغییر محسوسی برای توسعه معابر سواره‌رو در کلانشهرها ایجاد نشده است؛ به این ترتیب کلانشهرها با توسعه ناموزون و ناپایدار مواجهند و این امر منجر به بروز مشکل در حمل‌ونقل درون‌شهری شده است. البته در راستای شناسایی و کاهش مشکلات ترافیکی مطالعات گسترده‌ای انجام شده است. در واقع الگوی رایج حمل‌ونقل منجر به تحمیل هزینه‌های سنگین زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی می‌شود. در این زمینه برخی مشکلات مستند از افزایش سطح مصرف انرژی، ترافیک جاده‌ها، انتشار گازهای گلخانه‌ای، آلودگی هوا و ایمنی جاده‌ای و اثرات بهداشت جاده‌ای دیده می‌شود.

ارتباط عمیق حمل‌ونقل با زندگی شهروندان از نظر دسترسی به خدمات و رفاه اجتماعی و نقش اساسی آن در ارتقای سطح زندگی و رفاه عمومی، بیانگر نقش فرهنگی و اجتماعی این صنعت است. بنابراین به‌منظور توسعه رفاه شهروندان، افزایش فعالیت‌های اجتماعی و بهبود مستمر سطح کیفی زندگی اجتماعی و توسعه استانداردهای زندگی، توجه به پایداری حمل‌ونقل ضرورت دارد. پژوهش‌ها نشان می‌دهد پایداری سیستم حمل‌ونقل موجب کاهش اثرات زیانبار زیست‌محیطی، افزایش کارآیی و بازدهی حمل‌ونقل و بهبود وضعیت زندگی مردم خواهد شد.

امروز وضعیت پایداری حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از شاخص‌های سنجش کیفی زندگی شناخته می‌شود و بیانگر سطح رفاه اجتماعی جامعه است؛ بنابراین بهبود و ارتقای آن منجر به افزایش رفاه اجتماعی در جامعه خواهد شد.

حمل‌ونقل و جابه‌جایی یکی از عمده‌ترین الزامات زندگی بشر است که در جوامع مختلف نتایج اقتصادی و اجتماعی مثبتی را به‌دنبال دارد. در حقیقت از نظر اقتصادی مجموعه خدماتی که سبب نقل و انتقال و جابه‌جایی منابع تولید شود، دارای ارزش اقتصادی است؛ از این رو حمل‌ونقل از جمله ضروریات اقتصادی است که توجه فراوانی را می‌طلبد. اهمیت حمل‌ونقل در اقتصاد کشور به قدری است که با استفاده بهینه و معقول از این صنعت، درآمدهای قابل‌توجهی عاید کشور می‌شود و موجبات رونق اقتصادی فراهم خواهد شد.

پیشرفت در صنعت حمل‌ونقل از جمله عوامل مهم جهانی شدن است. برای رشد و توسعه صنعت حمل‌ونقل و پیشرفت جهانی شدن باید با رفع موانع رقابت‌پذیری در این عرصه اقدامات اساسی و موثری برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و تسهیل تجاری فراهم شود.

یک کارشناس اقتصاد در گفت و گو با صمت:

چالش‌های حمل‌ونقل به‌راحتی حل‌شدنی نیست

امیرعباس آذرم‌وند
editor@smtnews.ir

زیرساخت‌های حمل‌ونقل یک کشور می‌تواند نمود مناسبی از سطح توسعه‌یافتگی اقتصاد آن کشور باشد. بخش حمل‌ونقل می‌تواند با انتقال تولید از کارخانه به بازار، در عمل فرآیند تولید را تسهیل کند. هر قدر زیرساخت‌های حمل‌ونقل مسافری و باری یک کشور تکمیل‌تر باشد، آن اقتصاد توسعه‌یافته‌تر معرفی خواهد شد. در این میان اما بخش حمل‌ونقل در ایران دچار مشکلات متعددی است؛ از سهم کم حمل‌ونقل ریلی گرفته تا بار سنگین جاده‌ها.

در این زمینه، محمدرضا مودودی، کارشناس اقتصاد به صمت گفت: تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام بخش حمل‌ونقل، تنها زمانی ممکن خواهد بود که دولت بتواند سرمایه‌گذاران خارجی را ترغیب به حضور در ایران کند. این مهم نیز فقط در صورتی رخ می‌دهد که از سطح تنش‌ها با کشورهای جهان کاسته شود.

مشروح این گفت‌وگوی صمت را در ادامه بخوانید.



عکس: آیدا فریدی

فرسودگی ناوگان فقط به حمل‌ونقل جاده‌ای خلاصه نمی‌شود. در بخش‌های غیرجاده‌ای مانند حمل‌ونقل دریایی، هوایی و ریلی هم با ضعف شدید زیرساخت و فرسودگی تمامی ناوگان مواجهیم

◉ در آستانه روز ملی حمل‌ونقل، نقش این بخش را در توسعه اقتصادی چقدر حائز اهمیت می‌دانید؟

تقریبا همه صاحب‌نظران اقتصادی و صنعتی اعتقاد دارند حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌هایی است که هر اقتصادی برای توسعه خود به آن نیاز دارد. این امر هم خود را در تولید کالاها و هم در تجارت آنها نشان می‌دهد. در واقع حمل‌ونقل آن بخشی است که می‌تواند هم هزینه‌های تولید را کاهش دهد و هم اگر به اندازه کافی توسعه‌یافته باشد، نرخ نهایی کالا را کاهش دهد. همین امر هم سبب‌شده کشورها پیش از آنکه به مرحله توسعه برسند، به سمت توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بروند.

◉ چالش اصلی کشور ما در این حوزه چیست؟

به باور من، مهم‌ترین مشکل کشور در بخش حمل‌ونقل، نبودن شرکت‌های لجستیکی ترکیبی است که بتوانند مسئله حمل‌ونقل کالا و مسافر را به‌عنوان یک پدیده تخصصی پیش ببرند. باید به این نکته توجه کنیم که بخش حمل‌ونقل فعلی کشور به‌شدت متکی به مالکان خودروهاست؛ یعنی عمده رانندگان شهری و بین‌شهری کسانی هستند که خود مالک خودرو هستند و برای جبران کسری معیشت خود به این مشاغل روی می‌آورند. حتی اگر راننده حرفه‌ای هستند هم خود مالک خودرو هستند و زیر نظر یک مدیریت متمرکز فعالیت نمی‌کنند.

در حالی که هدف از ایجاد شرکت‌های بزرگ لجستیکی این است که بتوانند با تمرکز منابع و اعمال مدیریت بهتر، جهش‌های چشمگیری در توسعه این بخش ایجاد کنند.

در کشور ما به‌طور کلی این شرکت‌ها وجود ندارند. نبود این شرکت‌ها به معنای نبود یک نگاه تخصصی به این حوزه است. هنگامی‌که نگاه تخصصی به یک مسئله تخصصی وجود ندارد، عجیب نیست که نرخ حمل‌ونقل در کشور بیش از آن چیزی باشد که انتظار می‌رود.

◉ اما همه ارقام نشان می‌دهند هزینه حمل‌ونقل در ایران نسبت به بسیاری از کشورهای دیگر ارزان‌تر است. چگونه بدون داشتن شرکت‌های تخصصی در این بخش، هزینه حمل‌ونقل در کشور ارزان‌تر از همسایگان آن است؟

این نرخ پایین ناشی از افزایش بهره‌وری و ارزان شدن هزینه حمل‌ونقل نبوده است. آنچه هزینه حمل‌ونقل را در کشور ما نسبت به کشورهای همسایه مانند ترکیه کاهش می‌دهد، نه مدیریت اصولی و درست بخشی، بلکه ارزان بودن نرخ انرژی نسبت به کشورهای همسایه است، وگرنه اگر نرخ سوخت در ایران و ترکیه برابر بود، قطعا هزینه حمل‌ونقل در کشور ما چندین برابر همسایه غربی می‌شد.

◉ نقش خودروهای آلاینده و ناوگان فرسوده در مشکلات این بخش را چقدر مهم می‌دانید؟

واقعیت این است که عامل فرسودگی در تمام بخش‌های حمل‌ونقل خود را نشان می‌دهد. متاسفانه خودروهایی که در کشور مورداستفاده قرار می‌گیرند، اغلب تولیدات داخلی هستند که استانداردی به‌مراتب کمتر از تولیدات دیگر کشورها دارند. جدا از اثراتی که این خودروهای آلاینده بر محیط‌زیست دارند، سبب شده‌اند ناوگان حمل‌ونقل کشور فرسوده و فرسوده‌تر شود. در اقتصاد این یک امر مسلم است که اگر زیرساخت‌ها فرسوده باشد، هزینه تمام‌شده آن کالا یا خدمت هم افزایش می‌یابد. بالا بودن نرخ کالاهای ایرانی را اغلب کارشناسان حوزه بازرگانی، مهم‌ترین عامل فروش‌نرفتن محصولات ایرانی می‌دانند. در حالی که به نظر من، اگر ناوگان حمل‌ونقل کشور به این ناکارآمدی و فرسودگی نبود، حتما هزینه تولیدات ایرانی هم کاهش قابل‌توجهی پیدا می‌کرد.

در این میان، فرسودگی ناوگان فقط به حمل‌ونقل جاده‌ای خلاصه نمی‌شود. در بخش‌های غیرجاده‌ای مانند حمل‌ونقل دریایی، هوایی و ریلی هم با ضعف شدید زیرساخت‌ها و فرسودگی تمامی ناوگان مواجه هستیم. این در حالی است که در ایران هم بخش مهمی از ترانسپورت کالا از طریق دریا و کشتی انجام می‌شود اما کشور در این بخش هم محدودیت‌های فراوانی دارد.

از سوی دیگر باید توجه کنیم اگرچه در کشور فرودگاه‌های زیادی ساخته شده اما اولا در بخش هواپیما دچار مشکلات زیادی هستیم و هواپیماهای روزآمد نداریم و از سوی دیگر، فرودگاه‌های کشور هم ظرفیت کافی برای فرود هواپیماهای پهن‌پیکر که بیشتر برای جابه‌جا کردن کالاها استفاده می‌شوند، ندارند.

◉ حمل‌ونقل ریلی در اغلب کشورهای جهان به‌عنوان روشی ارزان، سریع و امن شناخته می‌شود. چرا در کشور ما سهم حمل‌ونقل ریلی چه در بخش مسافر و چه در بخش بار، اندک است؟

دلایل گوناگونی دارد، از جمله اینکه توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور به‌مراتب کمتر از نیازهای واقعی بوده است. از سوی دیگر، تا زمانی که سوخت در ایران چندبرابر ارزان‌تر از کشورهای دیگر است، حمل‌ونقل ریلی امکان رقابت با حمل‌ونقل جاده‌ای و حمل بار از طریق کامیون را نخواهد داشت. به عبارت ساده‌تر، هزینه پایین حمل جاده‌ای بار، مهم‌ترین انگیزه و عاملی است که اجازه رشد بخش ریلی را براساس اهداف برنامه‌های توسعه و نیازهای کشور نداده است.

◉ کشور در شرایط فعلی در زمینه توسعه حمل‌ونقل، کجا قرار دارد؟ به نظر شما، آیا وقفه‌ای در توسعه این بخش به وجود نیامده است؟

حقیقت این است که فکر می‌کنم مدت‌هاست دچار یک وقفه تاریخی در بخش حمل‌ونقل کشور هستیم و متاسفانه چشم‌انداز خروج از این وضعیت هم دیده نمی‌شود. اگر به یک دهه گذشته بنگریم، متوجه می‌شویم در این مدت، خطوط ریلی کشور رشد چندانی نداشته‌اند، در حالی‌که بخشی از زیرساخت ریلی کشور باید اصلاح و به روز شوند.

در بخش جاده‌ای هم مشکلات گذشته همچنان حکمفرماست و مشکلات جاده‌ای به‌ویژه در جاده‌های منتهی به مرز و دو طرفه بودن اغلب جاده‌های کشور، سبب کندی و افزایش هزینه‌های تمام‌شده کالاها می‌شود. این در حالی است که از مدت‌ها پیش وعده دو خطه شدن ریل‌های آهن و اتوبان شدن جاده‌های کشور داده شده اما تاکنون عملی نشده است. همان‌طوری که گفتم، یک مشکل مهم ما در مسیر توسعه بخش حمل‌ونقل، نبود شرکت‌های ترکیبی و لجستیکی است که محرک توسعه ناوگان و راه‌های حمل‌ونقل کشور شوند.

تا زمانی‌که این شرکت‌ها، چنان‌که در بسیاری از کشورهای جهان شکل گرفته‌اند، شکل نگیرند، نمی‌توانیم ادعا کنیم در حوزه حمل‌ونقل یک ساختار قدرتمند در داخل داریم. در این صورت، همیشه حمل‌ونقل کشور یک مشکل خواهد بود و توجیه اقتصادی کافی را نخواهد داشت.

این در حالی است که ایران از نظر ژئوپلتیکی جایگاه خوبی در جهان دارد و می‌توانیم از امکانات سرزمینی به‌عنوان یک منبع درآمد در حوزه ترانزیت استفاده کنیم. در حوزه حمل‌ونقل هیچ بخشی به اندازه بخش ترانزیت نمی‌تواند برای ایران درآمدزایی کند. البته برای توسعه بخش ترانزیت، تنها رشد و پیشرفت زیرساخت‌ها و مقابله با فرسودگی ناوگان اثرگذار نخواهد بود و لازم است روابط ما با دیگر کشورهای جهان هم تعدیل شود تا انگیزه‌های همکاری با یکدیگر بیشتر و موانع حضور کالاها در کشور کمتر شود.

◉ گفته می‌شود، افزون بر ۸۴۰ هزار میلیارد تومان، ابعاد طرح‌های نیمه‌تمام حمل‌ونقل کشور است. آیا می‌توان امیدوار بود این حجم از پروژه‌های نیمه‌تمام با گشایش مالی دولت، به‌زودی به مرحله بهره‌برداری برسند؟

در این بخش باید کمی عمیق‌تر فکر کرد. امروزه جهان تغییرات فراوانی را تجربه کرده و همچنان که در بخش تولید یا تجارت دیگر خودکفایی مانند گذشته مطرح نبوده و خودکفایی نمادی از توسعه‌یافتگی نیست، در جذب سرمایه و تکنولوژی هم، چنین امری صادق است.

امروز حتی وقتی به خط تولید نگاه کنیم، متوجه می‌شویم بخشی از خط تولید یک کارخانه در یک سوی جهان است و بخش دیگر آن در سوی دیگر؛ یعنی از تولید تا این حد تمرکززدایی شده که کشورها و بنگاه‌های گوناگون برای تولید یک کالا در همکاری مشترک و تنگاتنگ با هم قرار می‌گیرند.

در بخش حمل‌ونقل نیز چنین شرایطی تا حد زیادی حکمفرماست. میزان پروژه‌های نیمه‌تمام در کشور به‌شدت زیاد شده و این امر به‌گونه‌ای است که اگر فقط به درآمدها و تامین مالی دولت اتکا کنند، ممکن است تا دهه‌های دیگر هم این پروژه‌ها به بهره‌برداری نرسند.

در اینجا دولت برای حل این مشکل باید به مشارکت بخش‌های دیگر رو بیاورد. در داخل کشور به‌دلیل مشکلات اقتصادی و نبود شرکت‌های لجستیکی و ترکیبی، بعید است شریک قابلی برای دولت پیدا شود اما می‌توان از بنگاه‌ها و شرکت‌های خارجی در این راه بهره برد.

اگر ایران بتواند تا حدی از میزان تنش‌های خود با کشورهای دیگر جهان بکاهد، امکان ترغیب سرمایه‌گذاران خارجی برای حضور در مگاپروژه‌های داخلی وجود دارد. این امر را هم نباید فقط به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای خلاصه کرده، بلکه در تمام بخش‌های دریایی، هوایی و ریلی باید کشور بتواند سرمایه‌گذاری خارجی را جذب کند.

این در حالی است که وقتی درهای کشور خود را می‌بندیم، این تصور به وجود می‌آید که تنها مسئله نبودپول کافی است.

در این میان فراموش می‌شود که تعامل با کشورهای خارجی سبب می‌شود بهره‌وری هم در کشور افزایش پیدا کند. اگرچه مشکل سرمایه‌گذاری یک مسئله جدی در اقتصاد ما است اما نباید فکر کنیم تنها اهمیت حضور سرمایه‌گذار خارجی تامین مالی است، زیرا پروژه‌های زیادی در کشور ایجاد شدند که با وجود هزینه‌های فراوانی که برای اجرایی شدن آنها شد، باز هم دستاورد چندانی نداشتند. به‌عنوان نمونه، کارآیی مناطق آزاد کشور را با کشورهای دیگر مقایسه کنید تا تفاوت‌های عمیقی در کارکردها را ببینید.

به این توجه کنید، گرچه در ۴ دهه گذشته بندرهای فراوانی در کشور ساخته شده اما به هر حال همچنان بار اصلی تجارت دریایی ما بر دوش بندر شهید رجایی است. حال آن‌که انتظار می‌رفت توسعه بنادر کشور با یک نگاه کلان انجام شود و به‌گونه‌ای باشد که تمام بنادر کشور بتوانند با حداکثر ظرفیت به فعالیت بپردازند.

◉ اگر برجام احیا شود، چه تحولاتی ممکن است در بخش حمل‌ونقل رخ دهد؟

اگر رابطه خود را با جهان بهتر کنیم و جمهوری اسلامی هم موفق شود از سطح تنش‌های بین‌المللی و منطقه‌ای بکاهد، حتم دارم شرایط برای توسعه زیرساخت‌های کشور فراهم می‌شود. وقتی امریکا، کسی را به‌خاطر مراوده تجاری با ایران جریمه نکند، امکان اینکه شرکت‌های مهمی برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران جذب شوند و در تجهیز و مدیریت آنها مداخله کنند، وجود دارد.

اکنون در عصری زندگی می‌کنیم که علاوه بر تکنولوژی و زیرساخت، مدیریت هم نقشی تعیین‌کننده در توجیه‌پذیر بودن پروژه‌ها دارد. البته باید تاکید کنم این اتفاقات اجتناب‌ناپذیر نیست؛ یعنی ممکن است تحریم‌ها برداشته شود اما بخش حمل‌ونقل همچنان توسعه پیدا نکند. با این همه، لغو تحریم‌ها به معنای برداشتن یک مانع جدی در مقابل کشور است که اگر به‌درستی مدیریت شود می‌تواند سرعت توسعه را افزایش دهد.

◉ دولت سیزدهم تازه‌کار خود را آغاز کرده است. آیا چشم‌انداز تحول در این بخش را مشاهده می‌کنید؟

ما با دولتی مواجه هستیم که زیر فشار تحریم‌ها تنها به گذران روزمره امور می‌پردازد و با توجه به مشکلات، گاهی توجه به امور توسعه‌ای مشکل می‌شود. وقتی دخل‌وخرج دولت هر سال به زحمت و با اتکا به منابع بانک مرکزی تراز می‌شود، انتشار ایجاد تحولات اساسی در بخش حمل‌ونقل سخن است، زیرا همزمان با ناتوانی دولت، شاهد خروج گسترده سرمایه‌های داخلی از کشور هم هستیم و همزمان بخش مهمی از بودجه جاری دولت از طریق انتشار اوراق قرضه تامین می‌شود. این در حالی است که استفاده از اوراق مشارکت برای سرمایه‌گذاری مردم در مگاپروژه‌ها بود و نه تامین بودجه جاری. تا امروز طلیعه تغییر در اقتصاد دیده نشده است. تنها زمانی می‌توانیم به تحول در این بخش امیدوار باشیم که دولت بتواند هم از فرار سرمایه جلوگیری کند و هم به‌تدریج به جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی بپردازد که این نیز تنها با اصلاح و تغییر شکل ساختاری محقق می‌شود.



محمدرضا مودودی

ایران از نظر ژئوپلتیکی جایگاه خوبی در جهان دارد و می‌توانیم از امکانات سرزمینی به‌عنوان یک منبع درآمد در حوزه ترانزیت استفاده کنیم

گفت‌وگو

بررسی آلایندگی‌های حمل‌ونقل شهری در گفت‌وگو با کارشناس حوزه حمل‌ونقل

دود حمل‌ونقل آلاینده به چشم همه می‌رود

حمل‌ونقل عمومی در ایران نتوانسته پابه‌پای افزایش جمعیت و شهرنشینی کیفیت خود را ارتقا دهد. به همین دلیل، برخلاف دیگر کشورها که حمل‌ونقل عمومی را پایه‌ای برای حفظ محیط‌زیست شهری می‌دانند، اکثریت بخش‌های حمل‌ونقل شهری در ایران از عوامل مهم آلودگی هوا به‌شمار می‌رود. از یک‌سو فرسودگی اتوبوس‌ها و تاکسی‌های شهری و آلایندگی شدید کامیون‌ها و موتورسیکلت‌ها و از سوی دیگر، عدم‌توجه به ضوابط و قوانینی مثل قانون هوای پاک باعث شده امسال شهر تهران فقط ۲ روز هوای پاک را تجربه کند و تبدیل به چهارمین شهر آلوده جهان شود. به بهانه روز ملی حمل‌ونقل در ایران به سراغ واکاوی آلایندگی بخش‌های گوناگون حمل‌ونقل عمومی رفته و راهکارهای آن را بررسی کرده‌ایم.

مهدی حسن‌زاده، فعال حوزه حمل‌ونقل و مشاور توسعه حمل‌ونقل پاک در شهرهای کشور در گفت‌وگو با صمت به‌دلایل و ابعاد آلایندگی حمل‌ونقل شهری پرداخته است.



عکس: آیدا فریدی

گروه گزارش
editor@smtnews.ir

چند سالی است آلودگی هوا به یکی از مشکلات اصلی دولت‌ها و شهروندان تبدیل شده است. هر سال نیز با افزایش آلاینده‌ها و بحرانی شدن شرایط آلودگی، راه‌های کنترل آلودگی در صدر اخبار قرار می‌گیرد. به نظر شما، چرا تاکنون به راهکار عملی و منطقی برای این مهم نرسیده‌ایم؟

درباره آلایندگی وسایل حمل‌ونقل عمومی و آلودگی هوا در گام نخست با ابهام در اطلاعات روبه‌رو می‌شویم. اطلاعات به‌روزی درباره عوامل آلودگی هوا موجود نیست تا از طریق آن بتوان تحلیل و تصمیم‌گیری کرد.

به‌طور مثال، برای یک کارشناس و محقق هنوز مشخص نیست چه میزان از آلودگی هوا مربوط به مازوت‌سوزی است؟ از سویی نهادهای ذی‌ربط می‌گویند در صنایع بزرگ و نیروگاه‌ها مازوت‌سوزی نداریم یا استفاده از سوخت مازوت ممنوع است.

از سویی هم نهادهای زیرمجموعه شهرداری می‌گویند بخش عمده این آلودگی به خاطر استفاده از سوخت مازوت به‌ویژه در فصل‌های سرد سال است. اگر اطلاعات درست نباشد، به‌تبع تحلیل درست از شرایط هم وجود ندارد و در ادامه نتیجه‌گیری و ارائه راهکار درستی حاصل نمی‌شود.

فرض کنیم بر مبنای اطلاعات سیاهه انتشار که در این زمینه می‌گوید حدود ۷۰ درصد از سهم آلایندگی‌ها برای بخش حمل‌ونقل است که طبق آن درصد قابل‌توجهی مختص به کامیون‌ها، موتورسیکلت‌ها و وسایل حمل‌ونقل شخصی است. اگر به نتایج واقعی دست‌یابیم، می‌توان راهکار مشخص و موردی ارائه کرد.

با این روند، مقصر اصلی آلودگی هوا، کدام بخش از حمل‌ونقل است؟

درصد بسیار زیادی از موتورسیکلت‌ها، کاربراتوری هستند و طبق اطلاعات سیاهه انتشار درصد آلایندگی قابل‌توجهی دارند اما تاکنون درباره موتورسیکلت‌ها تصمیم‌گیری خاصی نشده است. این در حالی است که سال‌به‌سال بر تعداد موتورسیکلت‌ها به‌ویژه در شهر تهران افزوده می‌شود.

تبلیغات فروش اقساطی و استفاده از موتورسیکلت در حمل‌ونقل درون‌شهری نیز به این جذابیت می‌افزاید. یکی از دلایل افزایش تقاضا و جذابیت موتور این است که تخلفات آن کمتر کنترل می‌شود و استفاده‌کنندگان می‌توانند با آن هر نوع ترافیکی را دور بزنند.

از همین‌رو، نیاز است به این بخش ورود کرده و موضوع آلایندگی موتورسیکلت‌ها برنامه‌ریزی و کنترل و برای موتورهای کاربراتوری محدودیت گذاشته شود. موتورها باید به سمت سیستم‌های کم‌آلاینده بروند و از استفاده‌کنندگان از موتورهای برقی حمایت جدی شود.

به‌تازگی نیز شورای شهر تهران نظرات مثبتی در این زمینه داشته است. تخلفات راهنمایی و رانندگی موتور نیز نیازمند کنترل بیشتری است تا توانایی در دور زدن قانون باعث جذابیت نشود.

در کل برای حل بحران آلودگی و ساماندهی حمل‌ونقل درون‌شهری چه باید کرد؟

هیچ‌کدام از تصمیماتی که درباره آلودگی هوا و میزان تولید آلاینده‌ها گفته می‌شود، جنبه کوتاه‌مدت ندارد. اگر هر مسئولی می‌گوید من می‌توانم در مدت کوتاهی، آلودگی هوای شهر تهران را کاهش دهم، ادعای غریبی کرده است.

این فرآیند بلندمدت است اما اگر امروز شروع کنیم و دستورالعمل‌های اجرایی در ارتباط با قانون هوای پاک تدوین و پیگیری شود می‌توان انتظار داشت در سال‌های آینده، کم‌کم اثرات بهبود وضعیت فعلی و کاهش میزان آلایندگی را شاهد باشیم.

یکی دیگر از وسایل حمل‌ونقل که به‌گفته برخی در آلایندگی سهم بالایی دارد، کامیون‌ها به‌ویژه کامیون‌های فرسوده هستند. برای این بخش از حمل‌ونقل چه باید کرد؟

یکسری از کامیون‌ها برای تردد محدودیت روزانه دارند اما بعضی محدودیت‌ها هم در تردد این خودروهای سنگین حذف شده و می‌توانند روزانه وارد شهر شوند. این خودروها به‌ویژه اگر به سن فرسودگی رسیده باشند، آلایندگی قابل‌توجهی دارند و لازم است که به این مسئله ورود شود. اگر کاتالیستی برای کاهش گازهای آلاینده سوخت نیاز است، در افزوز کار گذاشته شود و آلایندگی به‌نوعی کنترل شود. قانون هوای پاک که مهم‌ترین و معتبرترین قانون است به موضوع کامیون‌ها هم ورود کرده است. براساس این قانون نهاد ذی‌ربط باید کار لازم را انجام داده و از تشدید آلایندگی این وسایل نقلیه جلوگیری کند.

مگر کامیون‌ها ملزم به اخذ مجوز مراحل معاینه فنی خودروهای سنگین نیستند؟

کامیون‌ها هم ملزم به دریافت معاینه فنی هستند اما این قانون درباره آنها خیلی سفت‌وسخت رعایت نمی‌شود. اگر بپذیریم این روند به‌درستی انجام می‌شود، چرا همچنان بعد از اخذ معاینه فنی، آلایندگی کامیون تا این حد بالاست؟ در این زمینه نیاز به اقداماتی سخت‌گیرانه‌تر است. نوسازی یک فرآیند بلندمدت است اما معاینه فنی و کنترل میزان آلایندگی کامیون‌های فعلی شدنی است.

محدودیت تردد کامیون‌ها به مطالعه و بررسی بیشتری نیاز دارد. باید مشخص کرد چند درصد و چه بخشی از کامیون‌ها روزانه مجاز به ورود به شهر هستند.کنترل آلایندگی کامیون‌هایی که شبانه در شهر تردد دارند هم باید جدی گرفته شود.

بخش دیگری از وسایل حمل‌ونقل عمومی آلاینده در ایران اتوبوس‌ها هستند. بخشی از این اتوبوس‌ها زیر نظر شهرداری هستند و بخش دیگر در اختیار ادارات و ناوگان. سهم این بخش حمل‌ونقل در آلودگی هوا چقدر است؟

با اینکه تعداد اتوبوس‌ها در شهر تهران عدد قابل‌توجهی نیست اما آلایندگی زیادی دارند. ناوگان عمومی حمل‌ونقل تهران و سایر شهرها فرسوده هستند و فرسودگی عموما به معنای تولید آلایندگی بیشتر است. شاید به‌دلیل اینکه متولی کنترل آلایندگی، ستاد معاینه فنی است و این نهاد و سازمان اتوبوسرانی، زیرمجموعه شهرداری به‌شمار می‌رود، در این مسئله سخت‌گیری لازم انجام نشده است.

سهم وسایل نقلیه شخصی در آلاینده‌ها چقدر است؟

به‌جز مترو که در زیرزمین فعال است، حدود ۷۰ درصد حمل‌ونقل شهری روی زمین مربوط به تردد وسایل نقلیه شخصی است که سهم بسزایی در تولید آلایندگی دارند. از سویی هم اغلب خودروهای شخصی تولید داخل واجد استانداردهای بالای اروپایی نیستند. عمده خودروهایی که در معاینه فنی موفق به اخذ مجوز نمی‌شوند، خودروهای ساخت داخل هستند.

هنوز هم برخی می‌گویند آلایندگی خودروهای شخصی ناچیز است. این در حالی است که پژوهش‌ها، آلایندگی خودروهای شخصی در معابر شهری را بسیار زیاد می‌دانند. گرچه همان‌طور که گفتم، آمار دقیقی از تولید آلایندگی این خودروها وجود ندارد.

برخی از متولیان می‌گویند اگر خودروهای شخصی آلایندگی هم داشته باشند، سهم کمتری در تولید ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون دارد. اما اگر هم فرض کنیم در این زمینه سهم کمتری داشته باشند، باز هم سایر آلایندگی‌ها را تولید می‌کنند. طبق مطالعات جهانی انجام‌شده، هر خودرو شخصی به ازای هر ۴ کیلومتر یک کیلوگرم CO_2 تولید می‌کند. از ۲۰ میلیون جابه‌جایی در شهر تهران که درصد زیادی از آن با خودرو شخصی انجام می‌شود می‌توان نتیجه گرفت این بخش چه سهم زیادی در آلودگی هوا دارد.

یک نشانه دیگر آن این است که اگر امروز باران بیاید و صبح هوا پاک باشد، به‌تدریج تا بعدازظهر هوا آلوده می‌شود که به‌نوعی نشان‌دهنده اثر حجم زیاد تردد خودروهای شخصی در افزایش آلودگی هواست.

از نظر سیاست‌گذاری‌های شهرسازی، مسیر طی شده چقدر درست بوده است؟

به نظر من تا امروز از نظر سیاست‌گذاری مسیر درستی را طی نکرده‌ایم. سیاست‌های کلان شهرسازی بر این منوال بود که سال‌ها فکر می‌کردیم خیابان‌ها باید عریض باشند و دائم بزرگراه و تقاطع غیرهمسطح ساخت که تردد خودروها سرعت بگیرد و روانی ترافیک ایجاد شود. درحالی‌که جهان سال‌هاست تغییر رویه داده و به این نتیجه رسیده که جابه‌جایی با خودروهای شخصی، غیربهینه‌ترین حالت جابه‌جایی است.

شهرهای پیشرو جهان روش جابه‌جایی را به سمت حمل‌ونقل عمومی و سیستم‌های حمل‌ونقل پاک مانند دوچرخه‌ها، اسکوترهای برقی و جابه‌جایی به روش پیاده در مسیرهای کوتاه برده‌اند.

این شهرها به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده‌اند که زیر یک کیلومتر برای پیاده، زیر ۵ کیلومتر برای دوچرخه، زیر ۱۰ کیلومتر برای دوچرخه برقی و اسکوتر برقی و بالای ۱۰ کیلومتر با حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود.

امروز در بسیاری از شهرهای پیشرو جهان، سهم خودروهای شخصی به حدود ۳۰درصد رسیده و مابقی از سوی حمل‌ونقل عمومی و سیستم‌های حمل‌ونقل پاک انجام می‌شود.

در اجرای قانون هوای پاک چگونه عمل کرده‌ایم؟

قانون هوای پاک، یک سند محکم بالادستی است. با این‌حال، احکامی که در این قانون در نظر است، اجرایی نشده و به همین دلیل اثر به خصوصی نداشته است. نشانه آن‌هم این است که هنوز هوای شهرها آلوده است و سال‌به‌سال بر تعداد روزهای ناسالم افزوده می‌شود.

ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان گوناگونی مانند شهرداری، سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت صنعت، معدن و تجارت در قانون هوای پاک قرارگرفته‌اند و وظیفه‌های مشخصی به آنها محول شده است.

این نهادها ملزم شده‌اند دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های اجرایی ذیل آن قانون تدوین کنند اما بعضی انجام دادند و بعضی نه.

در این میان، نهاد هماهنگ‌کننده و راهبر اجرایی در این قانون مشخص نیست. به‌تازگی صحبت‌شده که شهرداری تهران متولی اصلی اجرای این قانون شود. سرانجام اگر یک نهاد متولی شود و موضوع را پیگیری کند، این قانون هم تأثیری که باید را خواهد گذاشت.

در مجموع اگر بخواهیم آسیب‌شناسی کنیم باید بگوییم تعداد ذی‌نفعان، ذی‌مدخلان و سازمان‌های ذی‌ربط زیاد هستند، هماهنگی بین آنها انجام نمی‌شود، راهبر کلی این ذی‌نفعان مشخص نیست، دستورالعمل‌های اجرایی این قانون تنظیم‌نشده یا اگر شده، به اجرا درنیامده و در نهایت اینکه با سازمان‌های خاطی برخورد محکمی نشده است.

هزینه‌ای که کشور به خاطر آلودگی هوا می‌پردازد، بسیار زیاد است. سالی ۴۰ هزار مرگ متأثر از آلودگی هوا عدد بسیار بالایی است. روزبه‌روز هم پیامدهای منفی آلودگی شدیدتر می‌شود و هزینه‌های میلیاردی بر جا می‌گذارد.

همواره نبود بودجه لازم برای کنترل آلودگی به‌عنوان یکی از مشکلات عنوان می‌شود. این روزها بودجه ۱۴۰۱ در اختیار مجلس شورای اسلامی است. با توجه به بندها و مفاد اعلام‌شده این لایحه سال آینده می‌توان تأثیر مثبتی بر بهبود شرایط آلودگی هوا متصور بود؟

کنترل آلودگی هوا نیازمند اختصاص بودجه مناسب است. با این‌حال اولویت کاهش آلودگی هوا بیشتر از تخصیص بودجه، به برنامه‌ریزی و پیگیری اقداماتی از جنس نرم‌افزار نیازمند است. از جمله اقدامات نرم‌افزاری تدوین دستورالعمل‌های اجرایی است. اگر درباره آلایندگی کامیون‌ها قرار است کاری انجام شود، بخشی از این کار به هزینه خود اشخاص می‌تواند انجام شود.

اگر قرار بر سیاست‌گذاری است پس به هزینه آن‌چنانی نیاز نداریم. در بخش‌هایی مانند حمل‌ونقل عمومی لازم است بودجه‌ریزی انجام شود اما مانع اصلی محدودیت بودجه نیست. کما اینکه در اجرای بسیاری از بخش‌های قانون هوای پاک، بدون بودجه یا با بودجه اندک، راهکارهای اجرایی موجود است. حرکت به سمت سیستم حمل‌ونقل عمومی و پاک، نیاز به یک اراده جدی و سیاست‌گذاری مشخص دارد.

به‌علاوه اینکه به‌تازگی مدیریت شهری تغییر کرده و یکی از اولویت‌ها تکمیل گردش‌های تقاطع‌های غیرهمسطح شهر تهران شده است. آیا تکمیل این پروژه در اولویت است یا گذاشتن بودجه برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و پاک؟ این در حالی است که با بودجه بسیار کمتری می‌توان بخشی از جابه‌جایی‌ها را به سمت جابه‌جایی‌های پاک‌تر منتقل کرد.

در حال‌حاضر نیز شهرداری و نهادهای ذی‌ربط بودجه سالانه کمی ندارد اما در جای نامناسبی بودجه‌ریزی می‌شود که نتیجه آن آلایندگی بیشتر است. چنین اقدامی نیاز به تغییر نگاه و تغییر رویه دارد.



مهدی حسن‌زاده

سالی ۴۰ هزار مرگ متاثر از آلودگی هوا عدد بسیار بالایی است. روزبه‌روز هم پیامدهای منفی آلودگی شدیدتر می‌شود و هزینه‌های میلیاردی بر جا می‌گذارد

سخن پایانی

در مجموع نبود اطلاعات روشن از عوامل تولید آلاینده‌ها، قدرت تحلیل و تصمیم‌گیری را درباره کاهش آلودگی هوا تضعیف کرده است. به هر صورت، سیستم حمل‌ونقل در شهرها توسط موتورسیکلت‌ها، کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و خودروهای شخصی سهم زیادی در آلودگی هوا دارند. باوجود سهم قابل‌توجه آلایندگی موتورسیکلت‌ها، سالانه بر تعداد آنها افزوده می‌شود و نیاز است جذابیت این وسیله نقلیه را کاهش داد و از موتورهای برقی حمایت بیشتری کرد. برخورد جدی‌تر در زمینه کنترل آلایندگی و معاینه فنی کامیون‌ها و نوسازی اتوبوس‌های فرسوده از میزان آلایندگی این وسایل نقلیه خواهد کاست اما چنین اقدامی در کنار بودجه، نیازمند سیاست‌گذاری‌های مشخص است. با توجه به اینکه ۷۰ درصد جابه‌جایی‌های روی زمین در شهر تهران از طریق خودروهای شخصی است، توقف شهرسازی‌های خودرومحور و توسعه حمل‌ونقل انسان‌محور می‌تواند بر کاهش آلایندگی این بخش نیز تأثیرگذار باشد. اجرای قانون هوای پاک از طریق راهبری مشخص می‌تواند بازوی اجرایی محکمی برای این سیاست‌گذاری‌ها ایجاد کند.

یادداشت



رویای حمل‌ونقل پاک

بهزاد اشجعی
کارشناس آلودگی هوا

حمل‌ونقل عمومی یعنی آن بخشی که باید گره‌گشای آلودگی هوا باشد در ایران خود تبدیل به مشکل اصلی آلودگی هوا شده، چراکه بیشترین درصد فرسودگی ناوگان در ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. به‌عنوان مثال، براساس آیین‌نامه پیشین بیش از ۸۰ تا ۸۵ درصد ناوگان اتوبوسرانی و بیش از ۳۰ تا ۴۰ درصد تاکسی‌های شهر تهران فرسوده است.

حدود ۳۳ درصد آلودگی هوای شهر تهران مربوط به خودروهای دیزلی مانند اتوبوس، مینی‌بوس و کامیون است. سهم تاکسی‌ها و موتورسیکلت‌ها نیز به ترتیب ۲ و ۱۰ درصد است. در مجموع ناوگان حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران مسئول ۴۵ درصد آلودگی هوای زمستان است. این در حالی است که ناوگان حمل‌ونقل عمومی در ایران سهم بالایی ندارد.

ابتدایی‌ترین راه‌حلی که می‌توان برای کاهش آلایندگی حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفت، نوسازی آن است، چراکه بخش زیادی از ناوگان حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل فرسودگی است اما نوسازی نیز هزینه‌های خاص خود را دارد و باید رقم بالایی به این امر اختصاص داده شود.

گفته شده فقط در تهران ۴ تا ۵ هزار اتوبوس فرسوده نیازمند نوسازی است. با احتساب میانگین ۴ میلیارد تومانی نرخ هر اتوبوس، حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان بودجه برای نوسازی اتوبوس‌های تهران نیاز است. علاوه بر این، اتوبوس‌های فرسوده و دیگر وسایل نقلیه در سراسر ایران بودجه عظیمی برای نوسازی می‌خواهد که باید طی سنوات گوناگون تخصیص داده شود.

در لایحه بودجه ۱۴۰۱ برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در کل کشور ۴۶۳ میلیارد تومان تخصیص داده شده است. اگر دولت ۵۰ درصد هزینه را هم بپردازد، چنین بودجه‌ای فقط می‌تواند حدود ۲۰۰ دستگاه اتوبوس را نوسازی کند. این در حالی است که ۵ هزار اتوبوس فرسوده در شهر تهران وجود دارد. با این رویه، دهه‌ها طول می‌کشد تا فقط اتوبوس‌های فرسوده نوسازی شوند. کل بودجه پیشنهاد شده برای توسعه قطار شهری و حومه شهری در لایحه بودجه سال آینده ۱۰۴۰ میلیارد تومان است، با این رقم چند کیلومتر مترو می‌توان ساخت؟ چند رام قطار می‌توان خرید؟ بنابراین اگر بودجه اختصاصی دقیق و کارآ نباشد، روند نوسازی و توسعه به‌شدت زمان‌بر خواهد بود. علاوه بر اینکه سال به سال بر هزینه نوسازی افزوده خواهد شد.

در بحث کاهش آلایندگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در کنار نوسازی باید راهکارهای دیگری هم در نظر گرفته شود. یکی از این راهکارها، توسعه حمل‌ونقل پاک است. حمل‌ونقل پاک به ناوگان حمل‌ونقل عمومی پاک از جمله مترو و ناوگان برقی عمومی و ناوگان حمل‌ونقل شخصی مانند دوچرخه و خودروهای برقی شخصی تقسیم می‌شود.

توسعه حمل‌ونقل پاک نیازمند آماده کردن زیرساخت‌هایی است. مهم‌ترین بحث زیرساختی این است که مردم از آن استقبال کنند. زمانی که نرخ خودرو بسیار زیاد و نرخ سوخت بسیار پایین است، کسانی که از درآمد چندساله خود خودرو می‌خرند، نهایت استفاده را هم از آن می‌برند، چراکه با خود می‌گویند هزینه زیادی برای خرید خودرو پرداخت کرده‌ام و استفاده از آن‌هم هزینه خاصی ندارد. به همین دلیل استفاده از مترو، اتوبوس و وسایل حمل‌ونقل عمومی کاهش یابد اما کشورهای خارجی عکس ما عمل می‌کنند. در واقع در کشورهای خارجی خودرو نسبت به درآمد ارزان است اما استفاده از خودرو به‌دلیل نرخ بالای سوخت و مالیات و ممنوعیت‌های تردد، گران است و در نتیجه مردم به سمت حمل‌ونقل عمومی و پاک رو می‌آورند. این مسیری است که ایران نیز باید برای توسعه حمل‌ونقل پاک بپیماید و زیرساخت‌های موردنیاز آن را ایجاد کند.

قانون هوای پاک مستقیم به توسعه حمل‌ونقل پاک اشاره نکرده است. لازم است یک ماده در این قانون آورده شود که مشوق‌ها و محدودیت‌ها را ارائه کند. با این حال، موارد و بندهایی در این قانون وجود دارد که به این هدف کمک می‌کند، گرچه همان‌ها نیز تاکنون اجرایی نشده است. به‌عنوان مثال، یارانه‌هایی برای انواع وسایل نقلیه برقی و هیبریدی در قانون هوای پاک آمده که در تعرفه واردات آن را حداقل در نظر گرفته‌اند. در این میان، ممنوعیت‌های تردد و توسعه حمل‌ونقل عمومی در قانون هوای پاک نیز می‌تواند به این امر کمک کند. ماده ۱۰ این قانون، وزارت کشور را موظف کرده سالانه ۵ درصد ظرفیت حمل‌ونقل عمومی کشور را افزایش دهد.

شنبه
۲۷ آذر ۱۴۰۰- ۱۳ جمادی‌الاول ۱۴۴۳ - ۱۸ دسامبر ۲۰۲۱- شماره ۱۹۵۷-پیاپی ۳۲۷۵

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

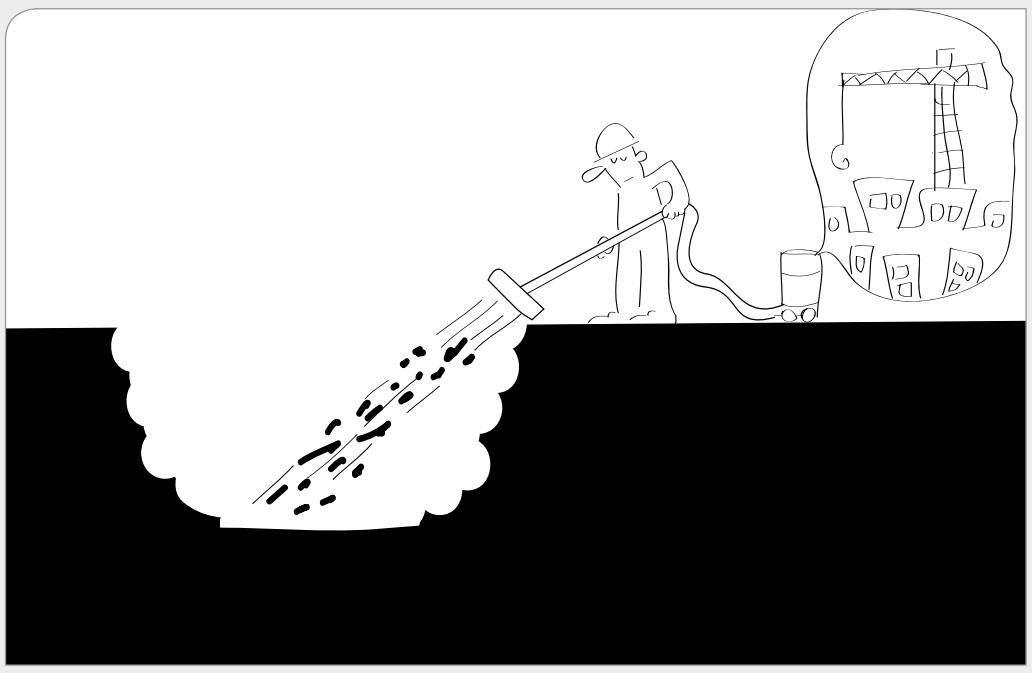
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: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

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

روزنامه صمت با ۶۳ امتیاز رتبه ۲
در میان روزنامه های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه های اقتصادی مقام ۲

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

خبر روز

برگزاری نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک



سرپرست مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی وزارت راه و شهرسازی برنامه‌های این وزارتخانه برای گرامیداشت هفته حمل‌ونقل را تشریح کرد.

امین کیانی با اشاره به اینکه شعار هفته حمل‌ونقل در سال جاری «توسعه زیرساخت، نوسازی ناوگان، حمل‌ونقل کارآمد» است، گفت: در این هفته پنجمین نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته از ۲۸ تا ۳۰ آذر برگزار می‌شود.

وی ادامه داد: در این نمایشگاه علاوه بر نمایندگان بخش خصوصی و استارت‌آپ‌های فعال در صنعت حمل‌ونقل، شرکت‌های و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی همچون شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، سازمان هواشناسی، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، مرکز پژوهش‌های راه، مسکن و شهرسازی، سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت مادرتخصصی ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی حضور دارند.

کیانی افزود: دانشگاه آزاد اسلامی، انجمن شرکت‌های راهسازی ایران، جامعه مهندسان مشاور ایران، انجمن علوم مهندسی صنایع ایران و برخی دیگر از انجمن‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل از دیگر حامیان و حاضران در این نمایشگاه هستند.

سرپرست مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی وزارت راه و شهرسازی در ادامه با تشریح برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی برای گرامیداشت هفته حمل‌ونقل گفت: هر روز از این هفته به یکی از مدها و حوزه‌های دخیل در حمل‌ونقل اختصاص یافته، به‌طوری که روز جمعه ۲۶ آذر به‌عنوان روز جاده‌ای، شنبه ۲۷ آذر روز ریلی، یکشنبه ۲۸ آذر روز هوایی، دوشنبه ۲۹ آذر روز دریایی، سه‌شنبه ۳۰ آذر روز زیرساخت‌های حمل‌ونقل و چهارشنبه اول دی به عنوان روز پشتیبانی و کنترل کیفی پروژه‌ها در نظر گرفته شده است.

وی افزود: در این هفته علاوه بر برگزاری نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته برنامه‌هایی نظیر دیدار وزیر راه و شهرسازی با فعالان صنعت حمل‌ونقل و انجمن‌های حمل‌ونقلی، بازدید از مراکز مختلف و شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی، برگزاری مراسم گرامیداشت و فعالیت در حوزه اطلاع‌رسانی عمومی تدارک دیده شده است.

چهره

عامل انسانی، علت اصلی بیشتر سوانح جاده‌ای



مدیرکل ایمنی ترافیک و ایمنی حریم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای معتقد است عامل اصلی بیشتر سوانح جاده‌ای عامل انسانی است، اما جاده‌های کشور هم به‌دلیل مشکل مالی و گرانی قیر از کیفیت لازم را ندارد و در شأن مردم ایران نیست.

مجید صباغ‌زاده در گفت‌وگو با ایسنا، درباره دلایل وقوع حوادث و سوانح جاده‌ای در روزها و ماه‌های اخیر اظهار کرد: این‌گونه نیست که همه جاده‌ها و سیستم حمل‌ونقل ایراد داشته باشد. رانندگی با سیستم حمل‌ونقل اصول و قواعد خودش را دارد.

در موضوع تصادف مینی‌بوس حامل دانش‌آموزان باید گفت در شرایطی که هوا مه‌آلود است و وقتی مینی‌بوس در حال حرکت است، اگر راننده هوشیار نباشد و به جلو توجه نکند نمی‌توان گفت مینی‌بوس فرسوده بوده یا جاده مشکل داشته و این مسئله را گزارش پلیس راه اعلام کرده است.

وی افزود: نمی‌گویم جاده‌های کشور همه خوب هستند یا مشکلی ندارند، چراکه مشکلات مالی سبب شده کیفیت، مطلوب ما و در شأن مردم ایران، نباشد. ایراد در جاده‌های کشور به‌دلایلی مانند نرخ بالای قیر وجود دارد اما در تصادفات جاده‌ای عامل انسانی اثرگذارترین عامل است.

اما به‌عنوان مثال عامل تصادف مینی‌بوس دانش‌آموزان و عامل تصادف اخیر در آزادراه قم-کاشان، انسانی بود. راننده اعلام کرد نمی‌دانم چه اتفاقی افتاد و هوشیار نبودم.

مدیرکل ایمنی ترافیک و ایمنی حریم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ادامه داد: قاعدتا اگر در جاده برفی حرکت می‌کنید باید با زنجیر چرخ حرکت کنید.

در این شرایط یک راننده می‌تواند با زنجیر چرخ حرکت کند و با آرامش به مقصد برسد و دیگری می‌تواند بدون زنجیر چرخ حرکت و در جایی گیر کند. هر دوی این حالت می‌تواند رخ بدهد؛ بنابراین در تصادف‌های اخیر عامل اصلی عامل انسانی بوده است.

صباغ‌زاده در پاسخ به اینکه آیا استاندارد نبودن جاده‌های کشور و فرسودگی ناوگان به‌ویژه مینی‌بوس عاملی در وقوع این حوادث و سوانح جاده‌ای نیست؟ گفت: باید پرسید خبرنگارانی که چند ماه پیش برای بازدید سدی به سفر رفتند و آن حادثه برای‌شان رخ داد، به چه صورتی سوار آن اتوبوس شدند و حرکت کردند؟ آیا تمام مینی‌بوس‌ها و اتوبوس‌هایی که مسافر سوار می‌کنند لیست مسافر تهیه می‌کنند؟ آیا همه آنها از مجاری قانونی استفاده می‌کنند؟ آیا همه آنها استانداردها را رعایت می‌کنند و از مراجع مسئول و مربوطه مجوز می‌گیرند؟

وی در پاسخ به سوال دیگری درباره اینکه آیا سازمان راهداری نباید بر همه این فرآیند نظارت کافی داشته باشد؟ اظهار کرد: این مسائل دستورالعمل و ضابطه دارد اما اینکه ما به جاده‌ها برویم و یقه رانندگان اتوبوس و مینی‌بوس را در آنجا بگیریم که ببینیم لیست مسافر دارند یا خیر وظیفه ما نیست و ما باید مسائلی را که در پایانه‌های مسافربری برای ما تعریف شده کنترل کنیم و این کار انجام می‌شود.

همه لیست مسافران کنترل می‌شود، اما در جایگاهی نیستیم که ببینیم آیا نیمه شب مینی‌بوسی در جاده فرعی حرکت کرده و جلوی آن را بگیریم.

نظارت‌هایی که سازمان راهداری انجام می‌دهد در مبادی مانند پایانه‌هاست اما چگونگی نظارت‌های بین‌جاده‌ای را باید از پلیس راه بپرسید.

مدیرکل ایمنی حریم و مدیرکل ایمنی ترافیک سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تاکید کرد: براساس قانون برای مواردی که کارت هوشمند صادر شده اگر تخلفی صورت بگیرد مسلما در قالب کمیسیون برخورد تخلفات حمل‌ونقل عمومی با متخلفان برخورد جدی و قانونی می‌شود اما مواردی هم وجود دارد که خارج از این چارچوب انجام می‌شود و اگر اتفاق و حادثه‌ای رخ دهد متوجه می‌شوید که یک اتوبوس یا مینی‌بوس در جاده‌ای حرکت کرده، بدون اینکه از مجاری قانونی مجوزی برای تردد داشته باشد.

زیر و بم حمل‌ونقل در ایران



شاید اکنون که در حال مطالعه این مطلب هستید داخل مترو نشسته‌اید و می‌خواهید بدانید تاریخچه حمل‌ونقل در ایران از کجا آغاز شده و قرار است در آینده به کجا برود؟ شاید هم بلیت هواپیما در دستان شماست و می‌خواهید با یک سفر هوایی از ایران خارج شوید. شاید هم نه! داخل اتوبوس خط واحد هستید و این سوال ذهن شما را مشغول کرده که در قدیم‌الایام و زمانی که مردم این وسایل را برای حمل‌ونقل در اختیار نداشتند مسافت‌های طولانی را چگونه می‌پیمودند؟

برخی از فرضیه‌ها بر این بنا شده‌اند که در زمان باستان و در دورانی همچون دوره هخامنشیان، وسایل حمل‌ونقل بسیار پیشرفته بوده‌اند و سپس طی یک جنگ گسترده یا پدیده‌ای همچون عصر یخبندان، انسان به زمان‌های اولیه بازگشته است. چنین فرضیه‌هایی به‌دنبال عظمت سازه‌هایی همچون تخت جمشید ارائه شده‌اند. اگر این فرضیه‌های اثبات‌نشده را رد کنیم، به فرضیه‌های پذیرفته‌شده‌ای می‌رسیم که می‌گویند چهارپایان و ارابه‌هایی که چرخ‌های ثابت دارند در این دوران به کار رفته‌اند.ایران از جمله کشورهایی است که در دوران هخامنشیان و به‌ویژه دوره کوروش کبیر و داریوش بزرگ، راه‌های ارتباطی گسترده‌ای به نقاط مختلف آسیا و اروپا داشته است. هرچند قلمرو ایرانیان در دوره‌های بعد محدودتر شد، با این حال سیستم‌های حمل‌ونقل در ایران رونق خود را حفظ کردند و در گذر زمان نیز توسعه چشمگیری یافتند. فلات ایران یکی از مهم‌ترین مسیرهای رفت‌وآمد بوده است. در این مسیر که اغلب دارای جاده‌های صعب‌العبور بوده از وسایل خاصی برای حمل‌ونقل و به‌ویژه حمل بار استفاده شده است. مهم‌ترین وسیله‌ای که در این مسیرها مورد استفاده قرار می‌گرفت گاری بود. البته از شتر و چهارپایان نیز در این مسیر استفاده می‌شد. برای مسافران در این مسیر از صندوق‌های چوبی استفاده می‌کردند که پالکی نام داشت. اگر صندوق‌های چوبی را روی پشت شتر، اسب یا قاطر می‌بستند به آن کجاوه می‌گفتند. صندوق‌های سربسته بر پشت شترهای دو کوهانه، هدوج نام داشت. از این صندوق‌ها برای حمل دختران و زنان استفاده می‌شد.

از کالسکه تا ماشین دودی

ورود کالسکه‌های چوبی و بسیار مرغوب به ایران در سال ۱۱۸۹ هجری شمسی تحقق یافت. البته از این کالسکه‌ها صرفا در دربار پادشاهان استفاده می‌شد و در اختیار مردم قرار نمی‌گرفت. در سال ۱۲۳۰ برای نخستین بار استفاده از کالسکه‌ها در تهران و اصفهان آزاد و تعدادی کالسکه برای حمل‌ونقل بار و مردم وارد شهرهای مذکور شد. البته رفت‌وآمد کالسکه‌ها در تهران با مشکلات بسیار زیادی همراه بود، به همین علت رفت‌وآمد آنها در بسیاری از کوچه‌ها ممنوع اعلام شد. ورود نخستین ترن بخار که در ایران با عنوان ماشین دودی شناخته می‌شد، به دوره ناصرالدین شاه باز می‌گردد. ورود این ترن که در پی سفر ناصرالدین شاه به شهر تفلیس انجام شد، زمینه‌ای مناسب برای ورود قطارهای مدرن‌تر در دوره‌های بعد به ایران را فراهم کرد. ترن‌های بخار برای نخستین بار در مسیر تهران-ری مورد استفاده قرار گرفت و ایاب و ذهاب بسیاری از مردم را تسهیل کرد. به دنبال ورود ماشین‌های دودی، شرکت راه‌آهن و تراموی ایران نیز راه‌اندازی شد. راه‌اندازی نخستین خط‌آهن (ترن بخار)در ایران به سال ۱۲۶۵ هجری شمسی باز می‌گردد.

اتومبیل و اتوبوس به خیابان‌های پایتخت رسید

ورود اتومبیل به ایران نیز به دوره قاجار بازمی‌گردد. این بار مظفرالدین شاه در سفر خود به فرنگ سوار یک رنوی سواری شده و به‌شدت شیفته این دستگاه عجیب و غریب می‌شود. او پس از بازگشت به ایران، دو دستگاه از خودرو فوق را سفارش می‌دهد تا برای تفرج در خیابان‌های دارالخلافه از آنها استفاده کند. مردم که اتومبیل‌های فرنگی را مشاهده کردند به آنها لقب ارابه‌های آتشین و کالسکه دودی دادند.

پس از مدت‌ها و با ورود اتومبیل‌های بیشتر به همراه کامیون‌های باربری، بسیاری از کالسکه‌ها و درشکه‌چی‌ها موقعیت گذشته خود را از دست دادند. در سال ۱۲۸۹ برای نخستین بار قانون مالیات بر وسایل نقلیه تصویب شد و طبق آن، هر اتومبیل به‌صورت ماهانه مشمول پرداخت ۵ تومان مالیات بود. مالیات‌هایی هم برای درشکه‌ها و کالسکه‌ها به میزان ۱۲ قران و ۱۵ قران تعیین شد.

با گسترش استفاده از وسایل مدرن در سیستم حمل‌ونقل، توجه به جاده‌های درون‌شهری و پس از آن، جاده‌های خارج شهرها افزایش یافت. جاده‌های اطراف میدان توپخانه تهران نخستین جاده در ایران است که آسفالت شد. البته علت آسفالت کردن این جاده، ورود ملک فیصل، پادشاه وقت عراق به ایران بود، اما همین بهانه خوبی برای مقامات فراهم کرد تا به زیباسازی شهر تهران از طریق آسفالت کردن خیابان‌ها بپردازند. پس از آن با وقوع جنگ جهانی اول و نیازهای مربوط به حمل‌ونقل بین شهرهای مختلف، نیاز به وسایل بزرگ‌تری در مقایسه با سواری‌ها احساس شد، به همین علت نخستین اتوبوس در سیستم حمل‌ونقل ایران از دانمارک وارد ایران شد. باتوجه به مشکلاتی که در استفاده از اتوبوس بر سر راه مردم قرار گرفته بود، لایحه شرکت اتوبوسرانی با هدف نظارت بر این سیستم از تصویب شورای ملی گذشت. این لایحه حقوق مربوط به اتوبوسرانی در ایران را به دانمارک واگذار کرد. اتوبوس‌های این شرکت در ۷ خط مشغول کار شدند.

نخستین خط ریلی و هوایی

طرح و پذیرش نخستین راه‌آهن ایران به سال ۱۳۰۶ هجری شمسی بازمی‌گردد. این پروژه تا سال ۱۳۲۰ گسترش بسیار زیادی یافت. البته افتتاح نخستین پروژه در این حوزه تا سال ۱۳۱۴ به طول انجامید و در نتیجه آن شهر تهران به بسیاری از شهرهای مهم از جمله بندر گز، خرمشهر، بندر لنگه، چابهار، ساوجبلاغ، آستارا و قطور متصل شد. در سال ۱۳۲۰، ۱۴ هزار مایل مسیر ریلی در ایران ایجاد شده بود. بعد از تصویب قانون مربوط به راه‌اندازی خطوط ریلی در ایران، عوارض مربوط به حمل‌ونقل یا همان عوارض راه لغو شد.

و اما نخستین پرواز مسافربری بر فراز ایران از چه زمانی و با چه پروازی آغاز شد؟

پیش از سال ۱۳۲۱، پرواز بر فراز ایران با اهداف نظامی و نمایشی صورت می‌گرفت تا اینکه در همین سال و به‌دنبال تاسیس شرکت هواپیمایی ایرانیان ایرویز، پروازهای این شرکت مسافران ایرانی و خارجی را در آسمان ایران و در منطقه خاورمیانه جابه‌جا می‌کرد. ۱۲ سال پس از تاسیس این شرکت، شرکت پاس با هدف جابه‌جایی بار در ایران تاسیس شد، اما بعدها مبادرت به حمل‌ونقل مسافر در کشور و پس از آن در عرصه‌های بین‌المللی کرد.

سخن پایانی

در تمام این سال‌ها گستردگی منحصر به‌فرد فعالیت‌هایی که در بخش حمل‌ونقل انجام می‌شود و همچنین، تحولات سریع فناوری این بخش، ارتباط میان آن و فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی را آنچنان حساس و پیچیده کرده که کارشناسان از بخش حمل‌ونقل به‌عنوان «نیروی محرکه توسعه» یاد می‌کنند و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه‌ساز توسعه همه‌جانبه کشورها می‌دانند. به‌عقیده کارشناسان، موفقیت‌های راهبردی در زمینه رشد و توسعه اقتصادی، مدیون سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل و نیز توسعه مهارت‌های حمل‌ونقل بوده است.

بر این اساس، جوامعی که در این مسئله حیاتی سرمایه‌گذاری نکنند و آن را به اهمال و فراموشی بسپارند، اندک اندک از قافله پیشرفت و توسعه دور می‌مانند و حتی برای رفع نیازهای اولیه خود نیز، نیازمند استعمارگران شرق و غرب می‌شوند.









تجارت جهانی و حمل‌ونقل

ترابری یا حمل‌ونقل به جابه‌جایی یا انتقال انسان، حیوان یا کالا از جایی به جای دیگر گفته می‌شود. رقابت در بازارهای بین‌المللی برای به‌دست آوردن سهم بیشتر در تجارت جهانی، روز به روز فشرده‌تر و پیچیده‌تر می‌شود. در این میان، تولیدکنندگان و صادرکنندگانی موفق می‌شوند که با برخورداری از فناوری روز در بخش تولید و بهره‌گیری صحیح از مدیریت علمی بازار در بخش توزیع و حمل‌ونقل، بتوانند نرخ تمام‌شده و هزینه‌های تجاری را برای عرضه محصولی استاندارد کاهش دهند. بر این اساس، تجارت جهانی و حمل‌ونقل در انواع مختلف زمینی، دریایی و هوایی، دو پدیده جدانشدنی هستند. خدمات حمل‌ونقل کارآمد، شرط لازم برای انجام تجارتی موفق است. در نیم‌قرن اخیر، روند رشد تجارت جهانی به‌طور مستمر تداوم داشته و به موازات آن، خدمات حمل‌ونقل نیز بهبود یافته و نقش بسیار موثری در رونق تجارت جهانی ایفا کرده است.

حمل‌ونقل، انرژی و محیط‌زیست

حمل‌ونقل یا ترابری یکی از بخش‌های عمده و اصلی مصرف‌کننده انرژی است. بیشتر ترابرها از سوخت‌های هیدروکربنی استفاده می‌کنند. اگر این سوخت‌ها ناقص بسوزند، تولید آلودگی می‌کنند. باوجود اینکه وسایل نقلیه در ایالات متحده نسبت به گذشته به‌علت مقررات زیست‌بومی آلودگی کمتری ایجاد می‌کنند، در عمل این امر به‌دلیل افزایش تعداد ترابرها (وسایل نقلیه) و میزان استفاده‌ای که از هر یک از آنها می‌شود، بی‌اثر شده است.

سوخت‌های کم‌آلوده‌کننده می‌توانند آلودگی را کاهش دهند. در حال حاضر معمول‌ترین سوخت کم‌آلوده‌کننده گاز مایع است. هیدروژن نیز یک سوخت کم‌آلوده‌کننده است؛ حتی از گاز هم کمتر هوا را آلوده می‌کند.

یک روش دیگر بالا بردن کارآیی وسایل نقلیه است که کاهش آلودگی و اتلاف را به‌وسیله ایجاد کاهش در مصرف کارمایه به همراه دارد. اگر امکان بهره‌گیری از نیروی الکتریسیته در ترابرها وجود داشته باشد، موتورهای الکتریکی بهترین و کارآترین گزینه هستند.