

اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۲ بهمن ۱۴۰۰
• ۱۹ جمادی‌الثانی ۱۴۴۳
• ۲۲ ژانویه ۲۰۲۲

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۹۸۵ • پیاپی ۳۳۰۳ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۴۰۰۰ تومان

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

سرمقاله


پوست‌اندازی وسایل حمل‌ونقل عمومی و شخصی ۲


ایمنی حمل‌ونقل و نحوه برخورد با آن ۴


به عامل انسانی توجه کنیم ۸

یادداشت‌های امروز


ناوگان فرسوده ضعف حمل‌ونقل ۱۱


ضرورت اصلاح ساختاری در حمل‌ونقل ۱۴

گفت‌وگوها


همه مقصران باید خسارت بپردازند ۱۵



بررسی چالش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به بهانه حادثه بهبهان

ایمنی، ترمز برید

شکست «توسعه حمل‌ونقل عمومی» در تهران ۳
ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای آبستن حوادث ۴
زیرساخت‌های ناکارآمد و بحران حمل‌ونقل ۶
کاستی‌های حمل جاده‌ای در مبادلات تجاری ۷
چرا جاده‌های ما ایمن نیستند ۸
لجستیک، قربانی مافیای خودروسازی ۱۱
«کتاب سفید» چشم‌انداز اروپا را روشن کرد ۱۲
سیکل معیوب فرهنگ ترافیک ۱۳
جان به جاده می‌دهند ۱۶

نوبت اول

«آگهی فراخوان»

شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت ارائه پیشنهاد	زمان بازگشایی پاکات
۱	مناقصه	۸۳۶۱۹	نوسازی لوله مسیرهای زیرزمینی فاضلاب جنوب برج‌های خنک‌کننده	۱۴۰۰/۱۱/۱۶	۱۴۰۰/۱۱/۱۷
۲	فراخوان	۸۳۶۴۴	شناسایی تامین‌کنندگان مواد آهن‌دار (کنسانتره و سنگ‌آهن دانه‌بندی)	۱۴۰۰/۱۱/۱۶	-
۳	مناقصه	۱۴۰۰۰۴۳۲۷-۸۲۶۵۱-۲	خرید یک عدد تلشکی حمل تاندیش ایستگاه ۵ فولادسازی	۱۴۰۰/۱۱/۱۶	۱۴۰۰/۱۱/۱۷
۴	مناقصه	۶۹۷۰۵	طراحی و مهندسی، تامین، نصب و راه‌اندازی بارگیر شماره ۵ انبار مواد خام آگلومراسیون به روش EPC	۱۴۰۰/۱۱/۲۷	-

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: ۱۴۰۰/۱۱/۰۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۰۴

روابط عمومی ذوب آهن اصفهان

انجمن تولید کنندگان فولاد ایران برگزار می‌کند

سومین جشنواره و نمایشگاه ملی فولاد ایران

National Iranian Steel Festival and Exhibition (N.I.S.F)

3

حضوری - مجازی

۱۹ الی ۲۱ بهمن ماه ۱۴۰۰ - تهران، هتل المپیک

(زمان برگزاری تابع شرایط ستاد ملی مقابله با کرونا می‌باشد)

TEHRAN, OLYMPIC HOTEL, 8-10 February 2022

(با رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی)

با محوریت
نمایشگاه جامع ارائه فرصت‌های بومی‌سازی و حمایت از تولید داخلی

به همراه معرفی و اهدای جایزه ملی فولاد ایران به برگزیدگان
بزرگترین گردهمایی تولیدکنندگان، تامین کنندگان، بازرگانان و متخصصان زنجیره آهن و فولاد ایران

با حمایت

تشکل های حامی

با مشارکت

اطلاعات بیشتر:
www.chilanonline.com
www.steeliran.org

دبیرخانه و ثبت نام:
events.steeliran.org
۰۲۱-۸۸۵۵۱۷۰۱-۴

www.Gostaresh.news



آخرین اخبار و تازه ترین تحلیل ها را در پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

سر مقاله

پوست‌اندازی وسایل حمل‌ونقل عمومی و شخصی



ناصر بزرگمهر، مدیرمسئول
management@smtnews.ir
به نام او که هر چه بخواهد همان می‌شود

در روز حمل‌ونقل نوشتم که توجه به جاده و امکانات حمل‌ونقل از کامیون، تریلی، اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی تا وسایل نقلیه شخصی و از خطوط ریلی تا قطار، لکوموتیو و واگن تا هواپیما و هلیکوپتر و از دریای آزاد تا کشتی، قایق، نفتکش، زیردریایی و لنج و خلاصه از وسایل نقلیه عمومی برای مسافرت و تفریح تا نظامی و باری، نیاز امروز جامعه است و حمل‌ونقل مانند خون در رگ‌های اقتصاد عمل می‌کند.

در این میان، بحث ایمنی در حوزه حمل‌ونقل همیشه موضوعی تازه و مهم است. کافی است هواپیمایی دچار سانحه یا کشتی غرق شود یا ۵۳ اتومبیل در جاده‌ای تصادف کرده، کیسه هوای هیچ‌کدام‌شان باز نشود و حادثه‌ای جانگداز به‌وجود آورند یا اتوبوسی به دره پرت شود یا عمل نکردن ترمز مینی‌بوسی، جان ده‌ها کودک و نوجوان را بگیرد.

موضوع کیفیت خودروهای وطنی و چینی‌های همیشه در صحنه، ممانعت از ورود خودروهای باکیفیت، تعیین عوارض سنگین گمرکی، باندبازی و انحصارطلبی‌های چند ده‌ساله که همگان با آن آشنا هستند و هیچ‌گاه از طرف هیچ دولت و مجلسی هم گامی برای مبارزه با آنها و رفع مشکل برداشته نشده و نخواهد شد، همچنان در صدر اخبار رسانه‌ها و دنیای مجازی و خنده و شوخی مردم قرار دارند.

موضوعات ساده‌ای که در جهان امروز حل شده و کوچک‌ترین نگرانی برای دولتمردان آن سوی مرزها ایجاد نمی‌کنند، مهم‌ترین چالش‌ها و دغدغه‌های ما در چند دهه گذشته بوده و همچنان هستند.

حمل‌ونقل از بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر جامعه‌ای به‌شمار می‌رود که علاوه بر توسعه اقتصادی، کل جامعه را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.

استفاده از وسایل حمل‌ونقل از اتومبیل گرفته تا کشتی و هواپیما، بخشی از فرآیند توسعه شناخته می‌شود. وسایل حمل‌ونقل، از اختراع اولین اتومبیل تاکنون، بیشترین سهم را در تمدن نوین و شهرنشینی، رفت‌وآمد مردم و سرعت بخشیدن به سایر تحولات و پیشرفت‌های اقتصادی جوامع داشته‌اند.

صنعت حمل‌ونقل، جزو بزرگ‌ترین صنایع دنیاست. برای تولید یک اتومبیل بیش از هزار شغل مرتبط به وجود آمده است. هر کدام از وسایل حمل‌ونقل، به تنهایی صنعت توانمندی است که به‌عنوان یکی از منابع درآمدی مهم در اقتصاد کشورها موردتوجه قرار دارد.

صنعت حمل‌ونقل از خودروسازی، کشتی‌سازی، هواپیماسازی و حتی تولید دوچرخه و موتورسیکلت گرفته تا تمامی زیرساخت‌ها و تجهیزات مرتبط با حمل‌ونقل در ارتش‌ها، باربری‌ها یا وسایل حمل‌ونقل شخصی و حتی ابزارهای کودکانه، تاثیر بسیار زیادی در حوزه‌های اجتماعی و فرهنگی و پیشرفت صنایع گوناگون داشته و نقش آنها در اقتصاد و گردش مالی جهان انکارناپذیر است.

بارها گفته و نوشته‌ایم که ایران با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی و وجود هزاران کیلومتر ساحل در جنوب و شمال کشور، دسترسی به آب‌های آزاد و داشتن چهار فصل، موقعیت خاص و استراتژیک سیاسی و قرارگرفتن در مسیر جاده ابریشم، از زمین و دریا و هوا، می‌تواند برای ملت و دولت پولساز باشد و در بخش‌های گوناگون همچون اقتصاد گردشگری، اقتصاد حمل‌ونقل، تجارت با کشورهای همسایه، اقتصاد نفت و گاز، اقتصاد مواد خوراکی و اقتصاد سیر و سفر داخلی نقشی تعیین‌کننده ایفا کند. در این مسیر و برای ایفای این نقش مهم، نیاز به وسایل حمل‌ونقل مناسب، جاده، ریل قطار و امنیت است تا این خون را در رگ‌های سرزمین ما از مغز تا نوک انگشتان پا به جریان بیندازد و با خود اقتصادی شکوفا به ارمغان آورد.

تاثیر وسایل حمل‌ونقل اعم از شخصی و عمومی در زندگی فردی و جمعی و نقش کیفی آن بر اقتصاد، بر هیچ دولتمرد و نماینده محترم مجلسی پوشیده نیست و بعید می‌دانم غیر از این باشد.

امروزه داشتن خودرو شخصی مانند موبایل، نان و مسکن، جزیی جدایی‌ناپذیر از زندگی به‌شمار می‌رود، همانطور که مسئولان باور کرده یا باید باور کنند که موبایل و کامپیوتر، وسایل تفننی و اضافی نیستند و وسایل الزامی برای زندگی امروزی هستند که بدون آنها ادامه بخشی از زندگی، کار و شغل امکان‌پذیر نخواهد بود یا حداقل به سختی انجام خواهد شد، خودرو هم از همین اهمیت برخوردار است.

در این میان، آنچه نمی‌توانیم در کشور با کیفیت بالا تولید کنیم را باید وارد کنیم. پیامدهای ممنوعیت آنچه مردم به آن نیاز دارند یا انحصاری و گران کردن آنها و تعیین انواع عوارض و درصدهای بالای گمرکی به گردن نمایندگان محترمی است که از دردها و نیازهای جامعه دور شده‌اند.

رونق اقتصادی با ممنوعیت و گرانفروشی و انحصاری کردن و تورم نیروی انسانی در سیستم‌های شترگاوپلنگی خودروسازان و بازی‌های سیاسی و شعار دادن و امثالهم شکل نخواهد گرفت.

دولت باید دست از بنگاهداری در موضوع حمل‌ونقل عمومی و خصوصی و شخصی بردارد و حتی گسترش جاده‌های کشور، راه آهن، هواپیما را به بخش خصوصی واقعی واگذار کند. دادن مجوزهای مختلف به شرکت‌های هوایی، هر کدام با دوتا و نصفی هواپیمای اجاره‌ای، فقط ناندانی برای افراد خاص و افزایش مدیرعامل‌ها و هیات مدیره‌هاست.

حمل و نقل نیاز به پوست انداختن و تغییر نگرش دولتمردان و نمایندگان محترم مجلس دارد.

بررسی چالش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به بهانه حادثه بهبهان

ایمنی، ترمز برید

از تصادف زنجیره‌ای صبح روز ۲۰ دی حدود ۲ هفته می‌گذرد و دیگر اصل خبر به هیچ‌وجه داغ نیست ولی حواشی این خبر و عواملی که باعث شده ۵۹ خودرو در زنجیره‌ای مرگبار گرفتار شوند، هنوز داغ است.

موضوع مهم و حیاتی ایربگ‌ها، یک سئوال اساسی را در اذهان پررنگ کرده؛ اینکه اساسا کاکرد ایربگ چیست و کیسه‌های هوای تعبیه‌شده در خودروها چه‌کاره بوده‌اند که نتوانسته‌اند جلوی مرگ مردم یا آسیب‌دیدگی‌شان را بگیرند.

ریشه این سئوال در گفته‌های دو مقام مسئول پلیس راهور کشور است، ابتدا در صحبت‌های کمال هادیانفر، رئیس‌پلیس راهور کشور که گفت در حادثه بهبهان، ایربگ هیچ خودرویی باز نشد و سپس در اظهارات عین‌اله جهانی، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا که جزئی‌تر وارد بحث شد و اعلام کرد که ایربگ هیچ‌یک از ۲۷ مدل خودروی ایرانی در این تصادف باز نشده است.

این اظهارات با واکنش خودروسازان مواجه شد. مدیر طراحی مرکز توسعه محصولات ایران خودرو بعد از اظهارات پلیس گفت: باز شدن کیسه هوا در هنگام تصادف خودرو، بستگی به شدت ضربه، میزان سرعت و زاویه‌ای دارد که ضربه وارد می‌شود. به گزارش صدا و سیما مهدی رحیمی افزود: کیسه هوای هر خودرو یک جعبه سیاه برای ذخیره اطلاعات دارد و ما برای بررسی حادثه بهبهان باید این جعبه‌های سیاه را بررسی کنیم تا بتوانیم تشخیص دهیم که چرا کیسه هوا عمل نکرده است. وی گفت: اگر مشخص شود اشکال از کیسه هوا بوده ما طبق قراردادهای بین‌المللی باید به سراغ تولیدکننده آن کیسه هوا برویم و مقصر، سازنده کیسه هوا است.

با توجه به این اظهارات تا کنون ظاهرا هیچ کس مسئول این حادثه و جان‌های از دست رفته نیست.

تصادف زنجیره‌ای خودروها در بهبهان آتش زیر خاکستر استیضاح وزیر صمت را دوباره روشن کرد و باعث شد بر موضوع واردات خودرو با هدف ایجاد رقابت و ارتقای کیفیت تاکید شود. در همین حال فرهاد طهماسبی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس یازدهم پیگیری قضایی باز نشدن ایربگ خودروهای تصادف تلخ بهبهان را ممکن دانست و گفت: با جلب نظر کارشناسی این حق برای خریداران محفوظ است که از خودروسازان شکایت حقوقی کنند.

موضوع ایمنی راه و جاده و خودرو داستان تکراری است که هر از چندگاهی با بروز یک حادثه پررنگ شده و برای مدتی در صدر اخبار قرار می‌گیرد و بعد از مدتی با تدوین و ابلاغیه چند آیین‌نامه و ابلاغیه به پایان می‌رسد و داستان همچنان باقی‌است.

از سوی دیگر علاوه بر ایمنی خودرو، ایمنی راه‌ها نیز از چالش برانگیزترین مشکلات کشورما است که سال هاست در مورد ضرورت بهبود آن صحبت و برنامه‌ریزی می‌شود و هنوز به نتیجه نرسیده است.

صمت در این پرونده به بهانه حوادث ناگوار جاده‌ای به داستان تکراری نقش جاده، خطای انسانی، خودرو در حفظ جان و مال مردم پرداخته و به ابعاد اقتصادی این موضوع اشاره می‌کند. به علاوه اینکه نقش ایمنی راه و جاده در توسعه اقتصاد نیز مورد بررسی قرار گرفته است.

جزای اشتباه رانندگی مرگ نیست

میزان تلفات تصادفات رانندگی در ایران ۲۵ برابر ژاپن و ۲ برابر ترکیه است



آمارها نشان می دهد در دنیا به ازای هر ۱۰ هزار خودرو حدود ۹ نفر کشته می‌شوند، در حالی که در ایران به ازای این تعداد خودرو، ۳۷ تن کشته می‌شوند. اگر میانگین ۲۳ تا ۲۷ هزار کشته در حوادث رانندگی در طول سال را همراه با میانگین ۲۵۰ هزار زخمی این حوادث در نظر بگیریم، گویی هر سال در ایران یک زلزله بزرگ با این مقدار کشته و زخمی اتفاق می‌افتد. هم‌چنین تعداد تلفات جاده‌ای کشور در سال با تلفات یک جنگ تمام عیار برابری می‌کند. در مقایسه با برخی از کشورهای آسیایی می‌توان گفت میزان تلفات تصادفات رانندگی در ایران ۲۵ برابر ژاپن و ۲ برابر ترکیه است.

حوادث رانندگی علاوه بر زیان‌های بسیار اجتماعی، ضررهای اقتصادی بی‌شماری نیز دارد. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی از تصادف‌های جاده‌ای برآورد کرده، هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی تصادفات رانندگی حدود ۸ درصد تولید ناخالص داخلی است.

در مجموع علل حوادث رانندگی و جاده‌ای به سه عامل بر می‌گردد که به عنوان عوامل وقوع حوادث به حساب می‌آیند. انسان، راه و وسیله نقلیه این سه عامل هستند.

مهمترین عامل تاثیرگذار در بروز حوادث رانندگی و جاده‌ای که در تحقیقات مختلف به آن پرداخته شده، عامل انسانی است که درصد بالایی از تصادفات به این عامل برمی‌گردد.

این در حالی است که عوامل ایجاد تصادفات رانندگی و جاده‌ای همان‌طور که می‌توانند شرایط را بهبود ببخشند، می‌توانند باعث تشدید خسارات نیز شده و خطر را افزایش دهند. برای نمونه، اگر «انسان» خطا کند، یک «راه ایمن» می‌تواند خسارت وارده و به ویژه خطرات جسمی را کاهش دهد. خلاف این امر نیز می‌تواند اتفاق بیفتد. گاهی ممکن است وسیله نقلیه یا راه، ایمن نباشد که در این حالت، هوشیاری راننده و عامل انسانی می‌تواند احتمال بروز تصادفات را کاهش دهد.

در نتیجه باید ابزار لازم در ایمنی راه و وسیله نقلیه بیشتر مورد استفاده قرار بگیرد و در راستای پوشش خطای انسانی باشد، اما از آن طرف نباید از تاثیر آموزش و فرهنگ‌سازی در عامل انسانی غافل شد.

■ لزوم توجه به زیرساخت های جاده‌ای

جاده‌ها و راه‌های کشور ما در بسیاری از مناطق کشور به خصوص در مناطق کویری، جنگلی و کوهستانی با ایرادهای بسیار جدی ساختاری مواجه‌اند که برخی از این مشکلات اصلاح‌پذیر نیست و نیازمند تغییر زیرساخت‌ها است. در حالی که باید بدانیم جزای یک اشتباه رانندگی مرگ نیست و جاده باید فرصت جبران اشتباه را به راننده بدهد.

بر اساس آمار و بررسی میزان عوامل تاثیرگذار در تصادف‌های کشور، ۵۲ درصد انسان، ۳۰ درصد مشکلات جاده‌ای و ۱۳ درصد نقص فنی خودروها در تصادفات رانندگی نقش دارند.

یکی دیگر از مشکلات جاده‌ای در کشور ما مربوط به مشکلات جاده‌های روستایی است. به این مفهوم که بیشتر جاده‌های فرعی روستایی نیازمند تسطیح و شن‌پاشی است و راه‌های اصلی روستایی نیازمند عملیات بهسازی و آسفالت است.

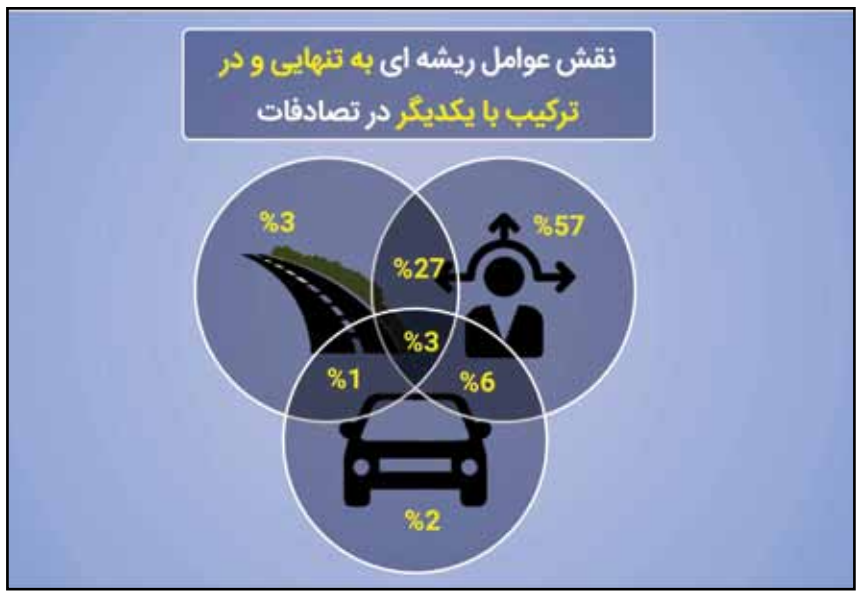
متاسفانه جاده‌های بخش قابل‌توجهی از راه‌های روستایی و حتی برخی از شهرهای کوچک کشور نامناسب بوده و دسترسی به آنها بر اثر تغییرات محیطی و آب و هوایی از جمله بارندگی، سرما، توفان و باد شدید یا مه‌گرفتگی امکان‌پذیر نیست.

مشکل بزرگ دیگر نبود روشنایی جاده‌هاست. کمبود یا نبود علایم رانندگی و شب‌نما نبودن بسیاری از آنها، نبود یا وجود اشکال در گاردریل و استفاده نکردن از گارد ریل فنری، نبود امکانات جداکننده مسیرهای رفت و برگشت در تعدادی از جاده‌های کشور و مشکلات آسفالت و آب گرفتگی از جمله مشکلاتی است که موجب نا امن شدن جاده‌های کشور می‌شود.

■ راهکارهای پیشگیری

بان کی مون دبیر کل سازمان ملل متحد سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ را دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها به منظور نجات جان پنج میلیون نفر در جهان عنوان کرده است که در طول سال بر اثر تصادف‌ها و حوادث رانندگی کشته می‌شوند.

با توجه به تاکید دبیر کل سازمان ملل کشورهای مختلف جهان موظف هستند با بررسی دقیق، علت تصادفات جاده‌ای و بررسی میزان تاثیرگذاری راننده، جاده، وسیله نقلیه و محیط را بررسی کرده و با افزایش استانداردهای موجود، شرایط افزایش سلامت ساکنان زمین را فراهم بیاورند.





نظرگاه

قوانین بهبود ایمنی خودرو در جهان



علی‌اکبر عادلی- کارشناس حمل‌ونقل:

بهبود ایمنی وسایل نقلیه موتوری کلید اصلی توسعه ایمنی جاده‌ها است. کشورهای توسعه یافته برای کاهش میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده‌ای، در برنامه میان‌مدت و بلندمدت تحقیق و توسعه خود، ارتقای ایمنی وسایل نقلیه موتوری را در اولویت برنامه قرارداده‌اند چون اعتقاد دارند هر اندازه که ایمنی وسایل نقلیه موتوری افزایش یابد به همان نسبت ایمنی دیگر کاربران جاده‌ای نیز تامین می‌شود.

آمار تصادفات منجر به فوت کشورهای توسعه یافته در ۲ دهه گذشته حکایت از آن دارد که بهبود طراحی ایمنی خودروها، خطر مرگ و آسیب‌های جدی سرنشینان وسایل نقلیه موتوری را به میزان ۵۰ درصد کاهش داده است.

اصلاح نقاط حادثه‌خیز راه‌ها و سخت‌گیری در اجرای مقررات رانندگی از جمله سیاست‌هایی است که می‌تواند این آمار را کاهش دهد. تغییر سیاست خودروسازان داخلی و استفاده از فن‌آوری‌های جدید، نقش بسیار مهم و انکارناپذیری در کاهش آمار کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای دارد. متاسفانه در تحلیل تصادفات جاده‌ای کشور، نقش ایمنی وسیله نقلیه و تاثیرگذاری آن در کاهش و یا افزایش آمار کشته‌شدگان به فراموشی سپرده شده است. در صورتی که ایمنی خودروها و جاده‌ها، باید محور اصلی تجزیه و تحلیل تصادفات جاده‌ای باشد.

■ عوامل موثر بر ایمن‌سازی خودرو

بهبود ایمنی خودروها باید بر اساس قانون، اطلاعات کسب شده از مصرف‌کنندگان، ملاحظات تولید و همین‌طور طرح‌های ویژه صنعت خودروسازی باشد. معمولا متولیان ایمنی در مقررات و قوانین خود، حداقل‌ها را در نظر می‌گیرند اما هدف اصلی برنامه توسعه ایمنی، حداکثرها است که برای دسترسی به این هدف، سیاست‌های صنعت خودروسازی به طور چشم‌گیری می‌تواند در افزایش ایمنی وسایل نقلیه موتوری اثرگذار باشد. بنابراین کشور نیاز به سازمانی دارد که نه فقط در زمینه ایمنی خودرو بلکه در همه زمینه‌های ایمنی سیاست‌گذاری کند. جاده‌ها و وسایل نقلیه موتوری کشور ایمن نخواهد شد مگر اینکه سازمان ایمنی مستقل و مقتدری فعالیت‌های آنها را در کنترل داشته باشد. مسلم است که در صورت بروز هر نوع حادثه راه‌ساز و خودروساز از محصول خود دفاع کرده و سعی می‌کنند معایب و نواقص کار خود را پوشیده نگه دارند.

■ استانداردهای کلیدی کمیسیون اروپا

مهم‌ترین دستورالعمل ایمنی سال‌های اخیر اروپا، دستورالعمل و مقررات سال ۲۰۱۱ است. این دستورالعمل براساس آزمایش‌های تصادف از جلو و آزمایش‌های جانبی وسایل نقلیه برای حفاظت سرنشینان خودرو به علاوه تصادف خودرو با عابر پیاده تدوین شد.

علاوه بر این، در سال ۲۰۱۴ یک دستورالعمل کلی در مورد ایمنی وسایل نقلیه موتوری معرفی شد که اقدامات ایمنی پیش‌بینی شده در آن مربوط به خودروهای جدید است. مهمترین بخش این اقدامات ایمنی، کنترل ثبات سنجی وسایل نقلیه موتوری به صورت الکترونیکی است.

تعداد سرنشین اضافی و یا به طور کلی عدم رعایت وزن مجاز و بهم خوردن مرکز ثقل وسیله نقلیه می‌تواند باعث بی‌ثباتی و عدم تعادل وسیله نقلیه و واژگونی آن شود.

علاوه بر این، اروپا کمیته‌ای به نام ایمنی خودرو دارد که اعضای آن را کارشناسان خبره اروپایی و نمایندگان چند کشور دیگر تشکیل می‌دهند. آزمایش و شبیه‌سازی تصادفات و آزمایش‌های مربوط به عابران پیاده از جمله شرح وظایف این کمیته است. چنین آزمایش‌هایی برای تعیین شدت آسیب در سرعت‌ها و تصادفات مختلف انجام می‌گیرد. از نتایج آزمایش‌ها و اطلاعات کسب شده از رانندگان، در اصلاح قوانین و تحقیق و توسعه ایمنی خودرو استفاده می‌شود.

■ سخن پایانی

براساس آنچه گفته شد تمام کشورهای توسعه یافته و صاحب فناوری خودرو مقررات سختی را در مورد ایمنی وسایل نقلیه موتوری تدوین و به مرحله اجرا گذاشته‌اند.

کشورهایی مانند امریکا، کانادا، استرالیا، اروپا، ژاپن، کره جنوبی از پیشگامان تدوین مقررات ایمنی خودرو هستند که اخیرا چین و هند هم به جمع آنها اضافه شده‌اند.

صنایع خودروسازی این کشورها باید در ساخت خودرو تمام مقررات ایمنی را رعایت کنند. در صورتی که گزارش‌هایی از خریداران مبنی بر وجود نقص در خودرو دریافت شود کارخانه سازنده مجبور به فراخوان و جمع‌آوری خودروهای معیوب است.

منبع: مجله صنعت حمل و نقل

گسترش صنعت
صنعت
شنبه
۲ بهمن ۱۴۰۰
۱۹ جمادی‌الثانی ۱۴۴۲
۲۲ ژانویه ۲۰۲۲
شماره ۱۹۸۵
پیاپی ۳۳۰۳



ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای آبستن حوادث



سیکل معیوب فرهنگ ترافیک



ضرورت اصلاح ساختاری در حمل‌ونقل

www.sanatnewspaper.com

تحلیل روز

شکست «توسعه حمل‌ونقل عمومی» در تهران



عکس: آیدا فریدی

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

به گزارش صنعت به نقل از گزارشی که مدتی پیش توسط محسن کلانتری و دستیاران در شماره ۳۸ فصلنامه علمی برنامه‌ریزی منطقه‌ای آمده است، الگوهای حرکتی مردم در شهر یکنواخت نیست و پیچیدگی این الگوها از عواملی چون تراکم جمعیت، کاربری زمین و دسترسی به وسایل نقلیه تبعیت می‌کند. علاوه‌بر این، افزایش تقاضا برای مالکیت خودروهای شخصی، مسائل و مشکلات متعددی مانند افزایش بی‌رویه مصرف انرژی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، تاخیر و تراکم ترافیک، مسائل روحی و روانی ناشی از ترافیک و بحران انرژی و کاهش منابع انرژی‌های تجدیدناپذیر شده است.

به منظور کاهش این اثرات مخرب از دهه ۱۹۷۰ میلادی در امریکا ایده توسعه حمل‌ونقل‌محور مورد توجه سیاست‌گذاران و پژوهشگران عرصه برنامه‌ریزی و طراحی شهری قرار گرفته است.

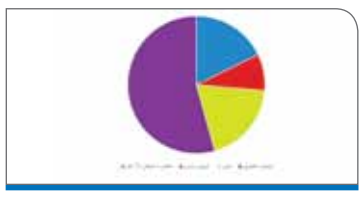
توجه به سفرهای دروازه‌ای تهران

پروژه‌های توسعه حمل‌ونقل‌محور باید استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را در عرصه‌هایی با کاربری مختلط مسکونی، تجاری و اداری در نزدیک یک گره یا ایستگاه حمل‌ونقل تشویق کنند. اما درواقع یک توسعه حمل‌ونقل‌محور موفق، محدوده‌ای فراتر از یک ایستگاه حمل‌ونقل در یک واحد همسایگی را در گیر کارکردهای نوین توسعه می‌کند. مراکز شهری با کاربری‌های مسکونی، تجاری و خدمات حجم زیادی از خودروها را در خود جای می‌دهد که افزایش در میزان وسایل نقلیه باعث برخی از پیامدها همچون تراکم، آلودگی صدا و هوا می‌شود. از این رو، سیاست‌گذاران همیشه به دنبال راهی برای کاهش وابستگی به خودرو در نواحی شهری بوده‌اند؛ بنابراین مدیریت فضا مبتنی بر اصول توسعه حمل‌ونقل‌محور به کمک این مسئله آمده تا نحوه جریانات فضای و حجم سفرهای درون‌شهری را کنترل و بهینه کند. درواقع می‌توان گفت توسعه مبتنی‌بر حمل‌ونقل همگانی راهکار مناسبی برای حل مشکلات ترافیکی و تحقق حمل‌ونقل پایدار شهری به شمار می‌آید. این نوع توسعه، مناطق شهری سالم، پویا و سرزنده با تنوعی از کاربری‌ها را ایجاد می‌کند و باعث بهبود کیفیت محیط و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود. به‌طور کلی توسعه حمل‌ونقل‌محور، در قالب جنبش‌های رشد هوشمند و نوشهرگرایی، با تاکید بر حمل‌ونقل همگانی، در صدد آن است تا جوامعی سالم و با پویایی اقتصادی را ایجاد کند. تهران با بیش از ۸ میلیون ساکن که با احتساب سفرهای دروازه‌ای جمعیت شناور آن به بیش از ۸.۵ میلیون نفر می‌رسد و براساس بعضی گزارش‌ها تا ۱۲ میلیون نفر در روز نیز افزایش می‌یابد. بنابر آمارها، نرخ سفر به حد ۱.۵ سفر سواره به‌ازای هر نفر رسیده، به‌طوری که نزدیک به ۱۵ میلیون سفر سواره در طول روز در شبکه معابر شهر تهران جریان دارد. این آمارها نشان از گستردگی مسائل و مشکلات کلانشهر تهران در بخش حمل‌ونقل دارد که نیازمند ابزار و راهکارهای کارآمد برای کاهش مشکلات و بهبود وضعیت آن است. تنها راه برون‌رفت از این تنگنا، اتخاذ تدابیری برای دستیابی به حمل‌ونقل پایدار در تهران است. این در حالی است که بیشترین مشکلات ترافیکی تهران، در مرکز شهر، با عنوان محدوده طرح ترافیک کلانشهر تهران قرار دارد. دلیل تمرکز بر محدوده طرح ترافیک، به مشکلات این محدوده که مناطق ۶-۱۲-۷-۱۱ و ۱۳ را دربر می‌گیرند. باید توجه داشت توسعه فضایی مبتنی‌بر حمل‌ونقل عمومی، یکی از مهم‌ترین اولویت‌های مدیریت فضا به‌ویژه در کلانشهرها است زیرا عامل کارآمدی کلانشهرها به‌عنوان موتور اقتصاد جهانی، شبکه حمل‌ونقل است. در مقابل ناکارآمدی سیستم حمل‌ونقل شهری عوارض جدی محیطی همانند آلودگی هوا و پیامدهای منفی اجتماعی و اقتصادی را به دنبال خواهد داشت و باعث ناکارآمدی عملکرد شهر می‌شود.



سهم چشمگیر اتوبوس از حمل‌ونقل عمومی

تهران براساس نیازها و مشکلات کالبدی و حمل‌ونقل، برخی ظرفیت‌های مهم در زمینه حمل‌ونقل درون‌شهری ایجاد کرده تا مشکلات جابه‌جایی شهروندان را کاهش دهد. در این راستا بررسی ظرفیت‌های حمل‌ونقل شهری تهران و انطباق آن با استاندارد توسعه حمل‌ونقل‌محور حاکی از آن است که در این شهر، بیشتر ظرفیت‌های لازم برای توسعه حمل‌ونقل‌محور شهری فراهم شده است. با این حال، مسئله اصلی وجود مشکلات کالبدی-فضایی متعدد و نارسایی‌های حمل‌ونقل در پاسخگویی به حجم جمعیت و فعالیت در محدوده است. در این زمینه، بررسی ظرفیت‌های حمل‌ونقل محدوده طرح ترافیک نشان می‌دهد این محدوده با بیش از ۳۵ کیلومتر شبکه معابر با عرض بیش از ۲۵ متر، ۱۷ کیلومتر خط اتوبوس تندرو، بیش از ۳۸ کیلومتر خط مترو بیش از ۱۰۷ کیلومتر خط اتوبوس است. درباره ریشه‌یابی مسئله ترافیک در محدوده طرح ترافیک تهران، بررسی نقشه ترافیک شهر و مطالعات میدانی نشان می‌دهد نقاط داغ و پرترافیک روزانه شهر تهران دقیقا منطبق بر نقاطی است که ظرفیت‌های حمل‌ونقل شهری تهران به اوج خود می‌رسد و نقاط



پرترافیک شهر دقیق منطبق بر خطوط اتوبوس تندرو و مترو است. این امر گویاست علت اصلی مشکلات حمل‌ونقل شهری در نارسایی‌های کالبدی-فضایی است که منجر به رشد روزافزون وابستگی سایر مناطق شهر به بخش مرکزی و افزایش جابه‌جایی‌ها روزانه شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد ۱۸ درصد از محدوده در منطقه نقاط داغ ترافیکی قرار دارد که سبب می‌شود هر خودرو در این محدوده به‌طور متوسط ۷ تا ۴۳ دقیقه از زمان خود را در ترافیک بگذراند، حال آنکه در این محدوده خط اتوبوس تندرو تجریش-راه‌آهن و خط مترو با همین مسیر هم قرار دارد. آمارها حاکی است در این محدوده تعداد جمعیت ساکن ۱۲۹ نفر در مترمربع است در حالی که ۴۹ درصد از فضای محدوده در تصرف، کاربری‌های فعالیتی است و این کاربری‌ها بیشتر در واحدهای چندطبقه مستقر است. به این ترتیب، براساس ظرفیت‌های حمل‌ونقل و انطباق ظرفیت‌های موجود با نقاط داغ ترافیکی، باید گفت یکی از مهم‌ترین مشکلات محدوده طرح ترافیک تهران، بی‌توجهی به به توزیع متعادل کاربری‌ها در بخش‌های مختلف محدوده است و ساکنان محدوده و مراجع خارج از آن، برای دریافت هر خدماتی باید به بخش‌های مختلف محدوده طرف ترافیک مراجعه کنند.

شکست تهران در توسعه حمل‌ونقل همگانی

امروزه یکی از مهم‌ترین شیوه‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و توسعه شهری، تاکید بر گسترش سیستم حمل‌ونقل همگانی و هدایت سفرهای روزانه به استفاده از ظرفیت‌های این سیستم است. این شیوه برنامه‌ریزی توسعه فضایی، جوامع فشرده و پیاده‌محور را در اطراف سیستم ایستگاه‌های حمل‌ونقلی که با کیفیت بالا ایجاد می‌کند و امکان یک زندگی باکیفیت افزون و بدون وابستگی به خودرو را فراهم می‌کند. تجربیات شهرهای موفق در بکارگیری سیستم حمل‌ونقل مبتنی‌بر اصول توسعه شهر حمل‌ونقل‌محور، حاکی از آن است که در ژاپن بر دوچرخه‌سواری، اتوبوس همگانی و قطار شهری و در برزیل بر استفاده از خطوط اتوبوس‌های تندرو در مرکز شهر تاکید می‌شود. در آمستردام هلند، مرکز شهر فاقد ایستگاه اتوبوس یا مترو بوده و با دوچرخه و تاکسی‌های ویژه و محدود جابه‌جایی صورت می‌گیرد. بررسی شرایط سیستم حمل‌ونقل آمستردام نشان می‌دهد برای ایجاد شهری با سیستم حمل‌ونقل‌محور و کنترل ترافیک با سیستم حمل‌ونقلی پایانه‌های اصلی و پایانه‌های فرعی و واسطه‌ای با روابط سلسله‌مراتبی پیرامون بخش مرکزی طراحی شود. بخش مرکزی در قالب طراحی پیاده‌محور و دوچرخه‌سواری و نهایتا تاکسی‌های محدود کنترل شود. بررسی مناطق مرکزی تهران حاکی است باوجود انواع ایستگاه‌های اتوبوس و مترو، این محدوده یکی از مناطق پرترافیک شهر است.

۶۳ درصد از فضای محدوده در زمینه شاخص تحرک در پهنه زیاد قرار گرفته است. این امر نشان می‌دهد ساکنان این محدوده نیز نمی‌توانند نیاز خود را از پیرامون تهیه کنند و برای دریافت خدمات نیاز به جابه‌جایی در مسافت‌های طولانی دارند؛ بنابراین می‌توان گفت بسیاری از مشکلات ترافیکی و حمل‌ونقل تهران به‌ویژه در محدوده طرح ترافیک، وابسته به نحوه توزیع فضای کاربری و ایجاد تناسب میان جمعیت و کاربری فعالیتی و خدماتی است.

سخن پایانی

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

آگهی ابلاغ اجرائیه طبق ماده ۱۸ آئین نامه اجرای مفاد اسناد رسمی

بدینوسیله به آقای جعفر مافیان و خانم مریم نصراله زاده چیمه همگی به نشانی: خ تهران نوخ بخت آزاد ک شیری پ۲-۸۰۳ و شرکت معین ارتباط سریع به نشانی: خیابان خاوران شهرک مسعودیه ۲۰ متری پیام پلاک ۵۳ ابلاغ می شود که بانک سامان جهت وصول طلب خود به مبلغ ۱/۹۲۰/۳۸۱/۷۵۲ ریال اصل و خسارت تا تاریخ ۹۷/۵/۱۹ و از تاریخ مذکور تا روز وصول طبق مقررات به موجب سند رهنی شماره ۷۱۱۸ تنظیمی دفترخانه شماره ۱۱۲۸ تهران علیه شما اجرائیه صادر نموده و پرونده اجرائی بکلاسه ۹۸۰۲۶۹۹ در این اداره تشکیل شده و طبق گزارش مورخ ۹۸/۱۲/۲۷ مامور مربوطه آدرس شما بشرح متن سند فوق شناخته نشده و آدرس فعلی شما نیز برای این اجرا مشخص نمیباشد لذا به تقاضای وارده شماره ۱۳۰۰۴۶۴۵-۹۹/۲/۲۳ بستانکار و طبق ماده ۱۸ آیین نامه اجرا مفاد اجرائیه یک مرتبه در یکی از جراید کثیر الانتشار آگهی می شود چنانچه ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ انتشار این آگهی که روز ابلاغ محسوب می‌گردد نسبت به پرداخت بدهی خود اقدامی ننمائید مورد وثیقه مندرج در سند/اسناد رهنی فوق با تقاضای بستانکار پس از ارزیابی از طریق مزایده فروخته و از حاصل فروش آن طلب بستانکار و حقوق دولتی استیفا خواهد شد. (شناسه آگهی ۱۲۶۲۷۹۴)

رئیس اداره سوم اجرای اسناد رسمی- علینژاد

۱۵۱۹۸/م الف

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم آزاده شریفی با اعلام مفقود شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضا: شده بشماره ۳۳۷۹۹۸ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۵ دفتر ۱۳۱ تهران و درخواست وارده ۱۹۸۳۷ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۱ تقاضای صدور سند المثنی سند مالکیت را نموده است، مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می گردد: -نام و نام خانوادگی مالک: خانم آزاده شریفی -شماره پلاک فرعی: ۲۰۴۷۱ اصلی: ۴۹ مفروز از پلاک از ۶۶۱۴ فرعی واقع در بخش ۱۱ تهران -علت گم شدن: جابجایی -خلاصه وضعیت مالکیت: سند مالکیت ششدانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی واقع در طبقه سوم به مساحت ۳۶/۳۴مترمربع بانضمام پارکینگ مسکونی قطعه۲ به مساحت ۱۱ مترمربع و انباری قطعه۴ به مساحت۱/۵ مترمربع، تحت پلاک ۲۰۴۷ فرعی از ۴۹ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک ۶۶۱۴ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۱۱ تهران با قدر السهم از عرصه و سایر مشاعات که ذیل ثبت ۵۲۶۶۷۲ صفحه ۱۰۴ دفتر املاک ۲۵۰۹ بنام خانم شیرین محمدآبادی ثبت و سند مالکیت به شماره چاپی ۴۹۸۴۰۹ صادر و تسلیم شده است و سپس ششدانگ مورد ثبت بموجب سند قطعی ۲۴۵۱۱۴ مورخ ۱۳۹۳/۰۷/۲۰ دفترخانه ۲۴۷ تهران به خانم آزاده شریفی منتقل شده است و به موجب سند رهنی ۲۳۹۲۶۷ مورخ ۱۳۹۱/۹/۱۹ دفترخانه ۲۴۷ تهران در رهن بانک سپه قرار گرفته است. اینک باتوجه به اعلام مفقودی سند مالکیت مورد ثبت فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هرکس نسبت به ملک مورد آگهی، معامله کرده و این معامله در این آگهی قید نگردیده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارایه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نشود اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد. رونوشت به: ستاد اجرایی فرمان حضرت امام خمینی(ره) (شناسه آگهی ۱۲۶۲۸۱۰)

سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک لویزان تهران- غلامرضا غضنفری

۱۵۲۰۲/م الف

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم معصومه ضیائی نژاد (مالک) با تسلیم دو برگ استشهادیه محلی مصدق شده طی شماره ۱۳۰۰۸۰ توسط دفترخانه اسناد رسمی شماره ۸۶۴ حوزه ثبتی تهران و برگ تقاضا به شماره وارده ۲۵۰۲۵۴۶۹ مورخ ۱۴۰۰/۸/۲۴ مدعی فقدان سند مالکیت ششدانگ به شماره ۱۱۰۶ فرعی از ۶۷۳۶ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک ۱۰۵ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۲ تهران ذیل ثبت شماره ۱۲۹۰۵۵ صفحه ۵۹۴ دفترجلد ۱۲۶ املاک و به شماره چاپی ۴۹۵۳۸۸ به نام آقای جعفر روزبهان ثبت صادر و تسلیم گردیده و سپس طبق سند قطعی شماره ۱۸۵۱۲ مورخ ۸۲/۱۲/۲۳ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۵۳۶ حوزه ثبتی تهران به مالک فوق الذکر انتقال یافته است. بعلت سهل انگاری مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی پلاک موصوف را نموده است. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت فقط در یک نوبت در یک روزنامه کثیر الانتشار (همین روزنامه) آگهی می شود تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود اصل سند مالکیت نزد خود را داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت ۱۰ روز اعتراض خود را به انضمام اصل سند مالکیت به این منطقه ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است اصل سند مالکیت پس از رؤیت و ملاحظه به ارائه دهنده اعاده خواهد شد لیکن به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نمی‌شود. در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد گردید. رونوشت: به ستاد اجرائی فرمان حضرت امام (ره) جهت اطلاع (شناسه آگهی ۱۲۶۲۸۱۸)

رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک نارمک تهران - اردشیر شهمیرزادی

۱۵۲۰۴/م الف

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم شراره بهرامی بسحاق برابر وکالتنامه شماره اف‌آی‌ال‌تی۵ کی‌خی‌بی‌ال‌پی‌کی‌دی مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۲۱ سرکنسولگری جمهوری اسلامی ایران فرانکفورت از طرف آقای سام عامری ضمن تسلیم دو برگ استشهادیه تصدیق شده اعلام نموده است سند مالکیت ششدانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی واقع در طبقه ٤ به مساحت ۱۵۰.۸۲ مترمربع قطعه ۱۰ تفکیکی به شماره ۱۸٤۵۱ فرعی از ۱۶۸ اصلی مفروز از ۱٤۲۳ فرعی از اصلی مذکور ذیل شناسه ثبت دفتر املاک الکترونیکی ۱۳۹۵۲۰۳۳۱۰۱۱۰۱۷۰۸۹ شماره چاپی ۲۳۵۵۲۳ که به نام سام عامری صادر و تسلیم گردیده است به علت اسباب کشی مفقود گردیده است و تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده است لذا مراتب به استناد تبصره یک اصلاحی به ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود و یا انجام معامله نسبت به ملک مذکور باشد از تاریخ انتشار این آگهی به مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت به این اداره تسلیم تا وفق مقررات عمل گردد بدیهی است چنانچه ظرف مدت مقرر اعتراضی واصل نشود و یا در صورت اعتراض اصل سند ارائه نگردد سند مالکیت المثنی طبق مقررات به متقاضی تسلیم خواهد شد.

فریدون شیاسی‌دهسوری، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک ناحیه سه کرج

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

نوبت اول شناسه ۱۲۶۱۳۰۸

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی آمل مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد:

املاک متقاضیان واقع در بخش یازده ثبت آمل- دهستان هرازپی

۷- اصلی (قریه کلیکان علیا)

۱۵۳ فرعی آقای امید قادری در ششدانگ یک قطعه زمین با ساختمان احداثی با کاربری مسکونی به مساحت ۳۳۳.۵۱ مترمربع. خریداری شده بلاواسطه از سیدقاسم مرتضوی و مع‌الواسطه از فاطمه بصیر احمدآباد دماوند و زینب آیین و حسین میرزائی و عباس حضرتی و قربان فولادی و سلیمان یعقوبی و عبداله یوسفی.

لذا به موجب ماده ۳- قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳- آیین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تا در صورتی‌که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی در روستاها از طریق الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض، گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.

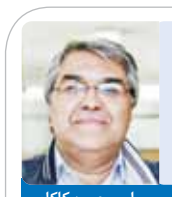
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۱/۰۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۱۶

فیض‌اله ذبیحی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک آمل

سازمان آگهی‌ها
۸۸ ۷۲۲ ۷۳۳

یادداشت

ایمنی حمل‌ونقل و نحوه برخورد با آن



امیر حسن کاکایی
عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

حدود دو هفته قبل در جاده بهبهان یک تصادف زنجیره‌ای رخ داد که متاسفانه در آن حادثه، جان ۵ نفر از هموطنان‌مان گرفته شد. اما تاسف‌برانگیزتر از آن این بود که رئیس پلیس راهور ناجا اعلام کرد هیچ‌یک از ایربگ‌های خودروهای ایرانی کار نکرده است. خبر دردناکی بود اما به‌تدریج اطلاعات درباره آن کامل شد. بسیاری از خودروهای آن تصادف، ایربگ نداشتند و چند خودرو خارجی هم در آن صحنه بودند که ایربگ‌های آنها نیز باز نشده است. سوم اینکه یک خودرو ایرانی ایربگش باز شده و در صحنه فقط از نظر فنی حداکثر ۵ ایربگ احتمالا باید باز می‌شده‌اند که آن هم احتمالا به علت مراحل تصادف به‌دلیل خاموش بودن خودروها باز نشده‌اند. چهارم، اصولا مشکل اصلی ایربگ نبوده است. در نتیجه رئیس پلیس راهور ناجا بدون اینکه گزارش‌های رسمی تخصصی برسد، یک حس عدم‌ایمنی را به جامعه منتقل کردند. همچنین ظاهرا در آن زمان انبوهی مه غلیظ وجود داشته و همه را غافلگیر کرده است. اما شاید تصادف اول غیرقابل‌اجتناب بوده است اما طبق اطلاعات من، شاید اگر سرنشینان و رانندگان مذکور خودرو را ترک می‌کردند و فوری در چنین مه غلیظی، اقدامات احتیاطی و ایمنی را انجام می‌دادند، هنوز آن ۵ نفر زنده بودند. همچنین رئیس پلیس راهور ناجا بهتر بود به‌جای متهم کردن خودروسازان، درباره علت اصلی حادثه و اینکه چرا اصولا خودرو اول که یک خودرو باری بوده نتوانسته، درست ترمز بگیرد مطالبی را عنوان کند؛ البته اگر ایشان دنبال مقصر هم بودند، لازم بود تا علاوه‌بر اتهام‌زنی به خودروسازان و اطلاق تهمت‌های رسمی به آنها (اینکه هیچ خودرو ایرانی، ایربگش کار نکرده است و بکارگیری عبارت ارابه مرگ توسط یک مقام رسمی در این سطح) اعلام می‌کردند چند خودرو فرسوده در آن تصادف بوده و اینکه چند خودرو به‌دلیل عدم‌رعایت فاصله مجاز تصادف کرده‌اند. به‌هرحال، این موضوع هم مانند موضوعات قبلی، می‌گذرد و در نهایت یک مقصر پیدا می‌کنند و موضوع جمع خواهد شد.

در ایران متاسفانه باب شده هرچه فریاد داریم بر سر خودروساز می‌زنیم اما با این فریادها، مشکلی از ما حل نمی‌شود. اصولا در همین تصادف اخیر اگر درست بنگریم چند موضوع مهم‌تر از ایربگ را مشاهده می‌کنیم. نخستین موضوع مدیریت راه و دوم کیفیت راه است. طی این سال‌ها، استانداردها در خودروسازی‌ها ارتقا پیدا کرده، هرچند هنوز از حالت مطلوب عقب هستیم. اما در مقایسه متاسفانه استانداردهای راه ما در بیشتر نقاط کشور، همچنان عقب‌مانده است. ما هنوز حتی برای اندازه جدول کنار خیابان‌ها و ابعاد هندسی سرعت‌گیرها در جاده‌ها، استاندارد یا نداریم یا اگر هم داریم، درست اجرا نمی‌شود. بماند که بسیاری از جاده‌ها و خیابان‌ها دارای کیفیت بد آسفالت و انواع بالا و پایین و حفره است. از انحنا جاده و علائم و هشداردهنده‌ها هم که خیلی جاها اجتناب‌ناپذیر است، می‌گذرم. همچنین درباره رانندگی متاسفانه روزبه‌روز کیفیت رانندگی و رعایت قوانین پایین می‌آید. حتما شاهد خلاف مسیرآمدن‌ها خودروها و موتورسیکلت‌سوارها بوده‌اید. در تصادفات و حالت‌های خاص، اصولا تربیت نشده‌ایم. چند نفر می‌دانند که هنگام چنین تصادفی در چنین جاده‌ای، باید فوری مثلث احتیاط را در فاصله‌ای مناسب گذاشت تا خودروهای بعدی متوجه شوند. واقعا چند نفر فاصله ایمنی را در رانندگی رعایت می‌کنند؟

در حوزه خودرو، نخست باید چند موضوع مهم‌تر از بروزرسانی استانداردهای خودروهای نو را که هزینه‌ها را بالا می‌برد، موردتوجه جدی مسئولان و مردم قرار گیرد. نخست موضوع خودروهای فرسوده و به‌ویژه خودروهای فرسوده تجاری (باری و مسافری) است. وضعیت در این بخش، روزبه‌روز خطرناک‌تر می‌شود. نکته مهم این است که خطر خودروهای فرسوده تجاری خیلی بیشتر از خودروهای فرسوده سواری است. اما به‌دلایل اقتصاد و به‌تازگی شرعی، عملا پلیس نمی‌تواند جلوی تردد خودروهای فرسوده را بگیرد. ظاهرا برخی از علما در این زمینه فتوا داده‌اند. به‌هرحال در بیشتر تصادفات خیلی دردناک، معمولا پای یک خودرو تجاری با عمر بالا در میان است. از خودروهای فرسوده بگذریم، به موضوع قطعات یدکی و از آن بدتر خدمات پس از فروش می‌رسیم. از میان بالای ۲۰ میلیون خودرو در حال تردد، فقط ۴ تا ۵ میلیون آن تحت گارانتی خودروسازان است. باقی در چارچوب بازار آزاد و تعمیرگاه‌های متفرقه عمل می‌کنند. بماند که در همان خودروهای تحت گارانتی هم مردم خیلی وقت‌ها به‌دلایل گوناگون، از خدمات خارج از شبکه رسمی استفاده می‌کنند. کیست که نمی‌داند باوجود تمام نظارت‌ها و برخوردهای جدی سازمان ملی استاندارد و قوه قضاییه، همچنان بازار یدکی جولانگاه متقلبان است. آیا کسی نظارت واقعی بر کار شبکه خدمات پس از فروش غیررسمی که تعدادشان بسیار زیاد است، دارد؟ چند نفر از افراد در این شبکه‌ای که ما در کوچه و خیابان و جاده مشاهده می‌کنیم، تحصیلکرده و دارای تخصص لازم هستند؟ یک پزشک با آنکه مدرک دکترا دارد اما هرچند وقت یکبار باید دوره بازآموزی ببیند تا مجوز طبابتش گرفته نشود. اما آیا اشخاصی که دارای تعمیرگاه هستند و مثلا قطعه حساسی مانند ترمز را بازدید و تعمیر می‌کنند، اصولا مدرکی دارند؟ آیا کار آنها به‌طور اتفاقی کنترل می‌شود؟ آیا از آنها به‌طور دوره‌ای امتحان گرفته می‌شود؟ اصولا با این همه تغییرات فناورانه در همین خودروهای ایرانی طی ۲۰ سال گذشته، چقدر قوانین نظارتی ما در بخش تعمیرگاهی به‌روز شده است؟

کسی مشکلی با افزایش سطح استانداردها ندارد همه به‌دنبال افزایش ایمنی جاده‌ها و خیابان‌ها هستیم. اما آیا این آرزو جز با یک برنامه منسجم متوازن عقلانی در سطح ملی و سرمایه‌گذاری‌های همه‌جانبه سنگین امکان‌پذیر است.



ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای آبستن حوادث

خطر در کمین دوگانه‌سوزهاست

اعتماد، بزرگ‌ترین سرمایه اجتماعی هر ملتی است و به‌راحتی به‌دست نمی‌آید؛ سال‌ها و دهه‌ها زمان نیاز است تا ذره‌ذره شکل بگیرد و در روح و روان جامعه نهادینه شود. اشکالات و خطاها هم همیشه وجود داشته و دارد و هیچ‌گاه با بهترین آموزش‌ها و تربیت‌ها هم به صفر نمی‌رسد، زیرا انسان محصور در مکان و زمان بوده و آگاهی امروز او نسبت به فردا کمتر است همان‌طور که نسبت به دیروز بیشتر خواهد بود. این امر ممکن‌الخطا بودن را توجیه می‌کند اما قطعا با آموزش و تربیت باید آن را به حداقل رساند. نکته مهم در ارتباط با این موضوع (آگاهی) اعتماد و پذیرش خطا و اشتباه است. این امر آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی را کاهش می‌دهد.

با کاهش قدرت خرید مردم و اینکه صاحبان خودرو توان پرداخت هزینه قطعات یدکی را ندارند، تعمیرکار را مجبور به استفاده از قطعات استوک می‌کنند. این امر در حال رواج بوده و بازار قطعات دست دوم داغ‌تر از قطعات نو شده است. البته به همان نسبت هم شکایت از اشکالات پیش آمده، زیاد شده است

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

چرا کسی به‌عنوان متهم بازخواست نمی‌شود

هر بار در حوزه حمل‌ونقل، حادثه‌ای رخ داد موضوع فرهنگ رانندگی مطرح شد و همه متهم شدند در حالی که هیچ‌گاه هیچ‌کس بازخواست و مجازات نشد. فرسودگی، کیفیت و استاندارد نه‌فقط در خودرو که در جاده‌ها و نه‌فقط در جاده‌ها در علائم راهنمایی و رانندگی و این مسائل نه‌فقط در علائم جاده‌ای که در نقاط حادثه‌خیز، زنجیره‌ای از چالش‌ها را به‌وجود آورده است.

کارشناسان حوزه فنی چقدر از به اصطلاح زیرسبیلی رد کردن خودروها با وجود قابل‌قبول نبودن سیستم تعلیق و ترمز سخن گفته‌اند؟ چندبار پلیس از جزئیات گزارش حوادث صحبت کرده است؟ گلایه و کلی‌گویی چه مشکلی از زنجیره معضلات کم می‌کند؟ چرا در حوادثی که رخ می‌دهد و روزبه‌روز افزایش می‌یابد، کسی به‌عنوان متهم در دادگاه و قوه قضاییه به جامعه پاسخ نمی‌دهد؟ اگر حقیقت، شفاف به جامعه اعلام شود، به‌طور قطع، آمار حوادث و جانباختگان کاهش پیدا می‌کند. آمار مرگ‌ومیرهای مربوط به وسایط نقلیه، چه در سوانح رانندگی و چه آلودگی زیست‌محیطی، وضعیت ناگواری دارد که روح و روان جامعه را فرسوده کرده است.

تیر خلاص به اعتماد عمومی

امروز فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل منجر به فرسودگی جامعه شده و بار بهداشت و سلامت را سنگین‌تر کرده است. به‌عنوان مثال، هنگامی که گفته می‌شود باز شدن کیسه هوا به شرایط برخورد بستگی دارد در حالی که تصادف زنجیره‌ای رخ داده نمی‌تواند پاسخ مناسبی باشد و اینکه هم عنوان شود مشکل فلان بخش به خودروساز ارتباطی ندارد و سازنده باید پاسخگو باشد به نوعی فرار به جلو است. پذیرش اینکه وسایط نقلیه کشور دارای فناوری پایین‌تر از تکنولوژی روز جهان است، بخشی از مشکلات را حل می‌کند. ادعای اینکه در تولید و کیفیت می‌توانیم با تولیدکنندگان جهانی رقابت کنیم، تیر خلاص به اعتماد ملی است.

عقب‌ماندگی فنی



علیرضا نیک‌آیین، رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران درباره کیفیت و فرسودگی خودروها و در نتیجه ایمنی وسایل نقلیه در حال تردد به صمت گفت: تکنولوژی خودروهایی که در کشور در حال تولید است مربوط به فناوری نیم قرن قبل است. در حوزه سیستم تعلیق و ترمز با آنچه در شرکت‌های خودروساز جهانی تولید می‌شود، فاصله بسیاری داریم. وی افزود: در نسل جدید خودروها، انواع و اقسام ترمزهای ABS، دیسکی بودن چرخ‌های جلو و عقب و... را شاهد هستیم. هوشمندسازی ترمز کمک زیادی به کاهش حوادث و در نتیجه مرگ‌ومیرهای سوانح رانندگی کرده است. با هوشمندسازی خودروها اگر راننده به خودرو جلویی نزدیک شود، حسگر به خودرو فرمان می‌دهد و اگر حتی راننده ترمز نکند، این حسگر خودرو را به عقب کشیده و ترمز می‌کند.

بمب‌های ساعتی

نیک‌آیین ادامه داد: در حوزه خودروهای سنگین هم سیستم‌های کنترل خودرو به‌روز نبوده و فرسودگی آنها موضوع را بغرنج‌تر کرده است. این کارشناس حوزه فنی خودرو تصریح کرد: به‌دلیل گرانی قطعات یدکی می‌توان به جرأت گفت بخش زیادی از خودروهای سنگین (کامیون‌ها) به لحاظ سیستم ترمزگیری مشکل دارند. رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران در پاسخ به این پرسش که میزان خطر در این حوزه چقدر است، گفت: اعلام آمار دقیق نیاز به تحقیق و جمع‌آوری اطلاعات و داده دارد اما براساس تجربه و مشاهدات میدانی در جاده‌ها می‌توانم عنوان کنم، آمار بسیار بالایی از نسل خودروهای قدیمی در حال تردد مانند بمب ساعتی هستند؛ هر لحظه ممکن است برای خودروهای سواری اطراف خود خطرآفرین باشد.

به کما رفتن طرح نوسازی

نیک‌آیین با بیان اینکه نوسازی ضرورت اجتناب‌ناپذیر ناوگان حمل‌ونقل عمومی است، گفت: متاسفانه طرح نوسازی خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین به کما رفته و معضلات را در این بخش افزون کرده است. او اظهار کرد: سیستم ترمزی که روی این خودروها وجود دارد، در زمان خود ممکن است با سطح استاندارد بالا بوده باشند اما امروز با افزایش خودروها دیگر پاسخگو نیستند. رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران با بیان اینکه تردد تعداد زیاد خودروها در جاده‌ها، ارتقای استانداردها را ضروری می‌کند، گفت: تولید سیستم تعلیق و ترمز در کشور باید با حساسیت بیشتری دنبال شود.

ترمز و قفل مرکزی

نیک‌آیین در ادامه سخنان خود گفت: امروز نسل جدید کامیون‌ها دارای ریتاردر هستند که ابزاری است در کنار ترمز و ایمنی خودرو را افزایش می‌دهد. ریتاردر قدرت موتور را کم و باعث می‌شود خودرو متوقف شود. به این ترتیب، دو سیستم در خودرو به عنوان ترمز عمل می‌کنند؛ ریتاردر در موتور، لنت‌ترمز و سیستم تعلیق و ترمز. وی اظهارکرد: وجود این سیستم باعث می‌شود خودرو با وجود سنگینی در صورت خطر تصادف به سرعت بایستد. اما این موضوع برای خودروهای نسل ۵۰ سال قبل محلی از اعراب ندارد. در نتیجه تردد این خودروها با شلوغی که در جاده‌ها وجود دارد به لحاظ سلامت بسیار خطرآفرین هستند.

حدفاصل بین دو خودرو

نیک‌آیین در بخشی دیگر از سخنان خود به فرهنگ رانندگی در کشور اشاره کرد و گفت: رسانه‌ها باید روی این موضوع بیشتر کار کنند و طرز درست راندن خودرو را در کلیپ‌های متنوع و سرگرم‌کننده آموزش دهند. او گفت: فاصله دو خودرو از یکدیگر در خیابان‌ها و جاده‌ها بسیار دارای اهمیت است. بارها شاهد بودیم در جاده‌ها هنگام شلوغی، خودروها در فاصله ۳۰ تا ۵۰ سانتی‌متری یکدیگر حرکت می‌کنند. رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران با بیان اینکه با شرایط موجود ترمز خودروها، آموزش فرهنگ رانندگی ضرورت دارد، گفت: همین نکته که ترمز در زمانی که سرعت خودرو ۱۰۰ کیلومتر در ساعت است اگر ترمز شود، خودرو ۲۰ کیلومتر جلوتر متوقف می‌شود، مسئله مهمی است که رانندگان باید نسبت به آن آگاه باشند؛ بنابراین دست‌کم باید ۳۰ متر بین دو خودرو فاصله وجود داشته باشد. وی تاکید کرد: حال با شرایط موجود که این خودروهای فرسوده دارند، آموزش ضرورت بیشتری پیدا می‌کند.

مرگ‌های ناشی از حوادث و آلودگی

نیک‌آیین در ادامه به سایر پیامدهای خودروها در کنار حوادث جاده‌ای و خیابانی اشاره کرد و گفت: وقتی موتور خودروها را باز می‌کنیم، شاهد رسوبات بسیاری در آن و روی پیستون هستیم. این موضوع چند سال قبل از سوی اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران عنوان شد. در این گزارش اعلام کردیم سوختهایی که در جایگاه‌ها به خودروها داده می‌شود، استاندارد نیست. در آن زمان به این مسئله توجهی نشد اما با تغییر دولت اعلام شد سوختی که وارد می‌شده، استاندارد نبوده است. او گفت: مکانیک از جرم‌هایی که در داخل موتور بسته شده متوجه این امر می‌شود که سوخت استاندارد نیست. این در حالی است که وقتی موتور دست دوم خودروهای اروپایی وارد کشور و باز می‌شوند در داخل موتور فوق‌العاده تمیز است. این کارشناس فنی خودرو با بیان اینکه نمی‌توان عنوان کرد کیفیت سوخت در کاهش استانداردها و از بین رفتن کارکرد خودرو بی‌تاثیر است، گفت: اثربخشی آن در سیستم ترمز خیلی بالا نیست اما درصد مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا را افزایش می‌دهد. به این ترتیب، شاید منجر به حوادث جاده‌ای و جانباختن افراد نشود اما به‌طور غیرمستقیم با آلایندگی که ایجاد می‌کنند، آمار بیماری‌ها و مرگ‌ومیرها را افزایش داده است. وی تاکید کرد: آلودگی هوا و مسائل زیست‌محیطی مسئله بغرنج بوده و نمی‌توان آن را نادیده گرفت.

آسمان خاکستری

او اظهارکرد: از هر سو به مسائل و مشکلات حوزه حمل‌ونقل و خودروها نگاه شود، آسیب‌ها قابل رصد است، چرا باید به جای آسمان آبی، با آسمانی خاکستری روبه‌رو باشیم. در کشورهای دیگر که به لحاظ جمعیت و تعداد خودرو خیلی بیشتر از ایران جمعیت و خودرو دارند، آیا مشکلات زیست‌محیطی ایران را دارند؟ رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران ادامه داد: با سرد شدن هوا و آغاز فصل سرما، موضوع آلودگی هوا و خودروهای فرسوده و بی‌کیفیت بودن آنها، سوژه مدیران و مسئولان برای پیگیری مشکلات حمل‌ونقل شده و با گرم شدن هوا مسئله دوباره به فراموش سپرده می‌شود یا وزش باد مسئله را به حاشیه می‌برد.

استفاده از قطعات دست دوم

این کارشناس فنی در ادامه با اشاره به قطعات دست دوم و گرانی قطعات یدکی گفت: با کاهش قدرت خرید مردم و اینکه صاحبان خودرو توان پرداخت هزینه قطعات یدکی را ندارند، تعمیرکار را مجبور به استفاده از قطعات استوک می‌کنند.

او اظهارکرد: متاسفانه این امر در حال رواج بوده و بازار قطعات دست دوم داغ‌تر از نو و به همان نسبت هم شکایت از اشکالات پیش‌آمده به‌دلیل استفاده از قطعات دست دوم زیاد شده است. این شکایت‌ها آمار زیادی را در اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران به خود اختصاص داده است. وی با بیان حادث‌ساز بودن این امر، افزود: یک بوستر ترمز دست دوم حادثه جانی دارد.

نیک‌آیین در پایان گفت: خودروهای در حال تردد در کشورهای دیگر دارای استاندارد یورو۶ هستند و حداقل گوگرد را تولید می‌کنند اما خودروهای سواری و سنگین داخلی با سوخت‌هایی که در کشور موجود است و نیز نوع سوخت‌وسازی که خودروها دارند (انجین و موتور) گوگرد زیادی تولید می‌کنند. در کنار حوادث جاده‌ای ناایمنی هوا با تردد خودروهای غیراستاندارد سم زیادی تولید و در هوا آزاد می‌کند.

> علیرضا نیک‌آیین: در حوزه خودروهای سنگین، سیستم‌های کنترل خودرو به‌روز نبوده و فرسودگی آنها موضوع را بغرنج‌تر کرده است

> محمدجواد شریفی: جایگاه‌داران به نداشتن برگه معاینه فنی خودروهای دوگانه‌سوز ایرادی نمی‌گیرند و به آنها اجازه سوخت‌گیری می‌دهند

هشدار جدی نسبت به گازسوزها

خودروهای دوگانه‌سوز از دیگر چالش‌های موجود در حمل‌ونقل کشور است. کارشناسان این حوزه بارها هشدار داده‌اند مخازن گاز خودروهایی که در دهه ۸۰ به شکل کارگاهی دوگانه‌سوز شده‌اند، امروز به بمب‌های متحرک می‌مانند. محمدجواد شریفی، کارشناس حوزه خودرو در این‌باره با بیان اینکه وانت‌های دوگانه‌سوز بمب‌های ساعتی هستند، به صمت گفت: این خودروها به‌عنوان بمب‌های سرگردان هر لحظه امکان انفجار دارند. به‌گونه‌ای که باشخصه اگر وانت دوگانه‌سوز در جایگاه سوخت حاضر باشد، داخل جایگاه نمی‌شوم. وی افزود: جایگاه‌داران به نداشتن برگه معاینه فنی این خودروهای دوگانه‌سوز ایرادی نمی‌گیرند و اجازه سوخت‌گیری به آنها می‌دهند، در حالی که نباید این‌گونه باشد. او ادامه داد: اگر جایگاه‌داران سوخت با این مسئله جدی برخورد کنند، منجر به کاهش درآمد آنها شده؛ از این‌رو حساسیتی روی این موضوع ندارند. این کارشناس حوزه فنی خودرو تصریح کرد: برای حل این مشکل نیاز است چند سازمان و نهاد با یکدیگر همکاری و مشارکت کنند.

امکان تست وجود ندارد

شریفی در پاسخ به این پرسش که چرا خودروهای دوگانه‌سوز هنگامی‌که برای معاینه فنی مراجعه می‌کنند دو بخش خودرو (بنزینی و گازسوز) به لحاظ فنی تست نمی‌شود، اظهارکرد: خودروهای دوگانه‌سوزی که در کارگاه‌های غیررسمی تبدیل به دوگانه‌سوز شده‌اند، چون می‌دانند مخزن گاز خودرو رد می‌شود، صاحب خودرو پیش از مراجعه به مرکز آن را باز می‌کند و پس از دریافت برگه معاینه فنی بخش بنزینی دوباره مخزن روی خودرو نصب می‌شود.

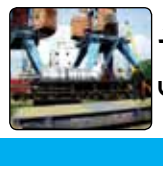
او گفت: خودروهایی که پس از تولید دوگانه می‌شوند، چون برای مخزن گاز آنها جایی پیش‌بینی‌نشده جانمایی درست انجام نمی‌شود. این مسئله در وانت‌ها بیشتر مشکل‌ساز شده، زیرا آب، زیر مخزن جمع شده و منجربه پوسیدگی آن می‌شود. این مسئله انفجار هر لحظه خودرو را رقم می‌زند. به‌طوری که این روزها آمار این انفجارها رو به افزایش است. البته این مسئله درباره پراید هم صادق است، زیرا جانمایی نادرست مخزن سبب‌شده آب زیر آن جمع شود و زمینه پوسیدگی به وجود آید.

شریفی درباره عمر مفید مخزن‌ها هم اظهارکرد: اگر مخزن‌ها استاندارد و در معرض پوسیدگی به‌دلیل جمع شدن آب زیر آنها وجود نداشته باشند، عمر مفید آنها ۱۵ است. از این‌رو خودروهایی که در نیمه نخست دهه ۸۰ دوگانه‌سوز شده‌اند باید در میانه دهه ۹۰ مخزن خود را تعویض می‌کردند که آمارها نشان می‌دهد این امر انجام نشده است.

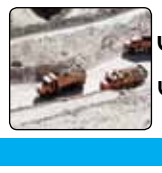


سخن پایانی

بنابر این گزارش خودروهای فرسوده و دوگانه‌سوزهای به مثابه بمب‌های ساعتی بوده و هر لحظه آبستن حادثه هستند. ایمنی خودروها به لحاظ استاندارد و کیفیت یک موضوع است و فرسودگی و از رده خارج شدن خودروها مسئله دیگری بوده که آینده ناوگان حمل‌ونقل عمومی را بستری برای حوادث ناخوشایند کرده است. مسئولان و سازندگان به گوش باشند که ملزم به پاسخگویی هستند.



زیرساخت‌های ناکارآمد و بحران حمل‌ونقل



لجستیک، قربانی مافیای خودروسازی



«کتاب سفید» چشم‌انداز اروپا را روشن کرد

mine@smtnews.ir

حفاظت از کارگران و معادن با افزایش ایمنی



عکس: صمت

طبق آمار اعلام‌شده ازسوی سازمان‌های بین‌المللی، ایران در جایگاه پنجم جهان در حوزه قانون‌گذاری‌های مرتبط با امنیت معادن دارد، اما برخی کارشناسان بر این باورند که ایران در رعایت و اجرای نکات ایمنی کار در معادن، در آخرین رتبه‌های جهانی جای دارد و این نشانگر شرایط نامناسب فعالیت‌های معدنی و در معرض خطر قرار داشتن بیش از حد کارگران معدنی در کشور است. به همین منظور بررسی قوانین موجود ایمنی کار در معادن، نقایص و همچنین دلایل عملی نشدن این مقررات دارای اهمیت است؛ بنابراین هرگونه تلاش در راستای افزایش ایمنی فعالیت‌های معدنی می‌تواند حافظ جان کارگران و ثروت‌های ملی موجود در معادن شود.

احداث پایگاه امداد و نجات طبس



با احداث پایگاه امداد و نجات در طبس و ایجاد سیستم مانیتورینگ و ردیاب پرسنل به‌صورت آنلاین که برای نخستین بار در معادن زغال‌سنگ کشور در مجتمع «ممرادکو طبس» تحقق پیدا کرده، گام موثری در راستای ایمنی کارگران برداشته خواهد شد. به گزارش معدن‌نیوز پرهام خواجه‌پور، مدیر HSEE شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران با بیان این مطلب گفت: ایمپاسکو در راستای حفظ محیط‌زیست و صیانت از این سرمایه ملی اقدامات مهمی در سطح کشور انجام داده است. در این زمینه می‌توان به تعامل با سازمان حفاظت محیط‌زیست و مشارکت معادن برای نخستین بار در سطح کشور در فراخوان معادن سبز نام برد. خواجه‌پور خاطرنشان کرد: اخذ مجوز زیست‌محیطی معدن طلای دره‌اشکی و هیرد، خارج شدن بیشتر مجتمع‌ها از لیست صنایع آلاینده، استفاده بهینه و مدیریت مصرف آب با اجرای پروژه‌هایی نظیر ساخت تیکنر و فیلتر پرس و تصفیه فاضلاب در مجتمع سرب نخلک که حاصل آن تصفیه پساب برای مصارف بهداشتی است، از جمله اقدامات شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران در بخش HSEE است. مدیر HSEE شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران تصریح کرد: مجتمع طلای موته با کاشت گونه‌های خاص گیاهی که منجر به پایش آلودگی زیست‌محیطی در سدهای باطله شده، اقدامات موثری انجام داده است.

اهمیت اجرای درست اصول ایمنی

خواجه‌پور اظهار کرد: ایمپاسکو با پیاده‌سازی نظام مدیریت سبز و اخذ گواهی تفکیک پسماند از مبدأ از اداره مدیریت پسماند شهرداری، اخذ برچسب انرژی گرید G ساختمان‌های غیرمسکونی، انجام معاینه فنی موتورخانه با هدف بهینه‌سازی انرژی و کاهش انتشار آلاینده‌های هوا و همچنین انجام ممیزی فنی انرژی ساختمان گام موثری در راستای حفظ محیط‌زیست و استفاده بهینه از انرژی برداشته است. مدیر HSEE شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران در ادامه گفت: در سال ۱۴۰۰ باتوجه به شاخص‌های ذکرشده افزایش کل ساعت کارکرد به میزان ۱۹ درصد، کاهش ضریب شدت حوادث به میزان ۶۸ درصد، افزایش ضریب تکرار حوادث به میزان ۱۳ درصد را داشته که با برنامه‌ریزی برای اجرای صحیح اصول ایمنی و اجرای طرح ارتقای جامع HSEE در مجتمع‌های تحت پوشش طی ۳ سال برای همسان‌سازی مجتمع‌های تابعه و بهبود ارزیابی ریسک و سیستم بازرسی به‌صورت نرم‌افزاری و نیز تربیت افسرهای آتشنشانی در جهت پیشبرد اهداف و بهبود عملکرد برنامه‌ریزی کرده است.

دولت، ناظر بر اجرای قوانین



زانکو عطایی‌پور، معاون امور معادن و صنایع معدنی خانه صنعت، معدن و تجارت جوانان ایران در گفت‌وگو با صمت به تشریح نحوه تدوین قوانین ایمنی کار پرداخت و گفت: قوانین ایمنی کار در جهان براساس پروتکل‌های رایج و عمومی ایمنی، شرایط داخلی کشورها و همچنین انجام مطالعات میدانی به همراه روش‌های کتابخانه‌ای و پرسشنامه‌های ایمنی در محل کار تهیه و تدوین می‌شوند. تا امروز در مباحث توسعه پایدار معادن، ضمن تاکید بر مسائل اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی، توسعه برنامه‌های ایمنی در معادن و تامین بهداشت معدنکاران بسیار مورد توجه قرار گرفته است.

عطایی‌پور در ادامه به نهادها و ارگان‌های دخیل در تدوین قوانین ایمنی معادن در ایران اشاره کرد و گفت: در سال‌های اخیر سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی مختلفی در تدوین قوانین ایمنی کار در معادن و نظارت بر اجرای این مقررات نقش داشته و سهیم بوده‌اند. از جمله این نهادها می‌توان به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، سازمان ملی استاندارد، سازمان برنامه و بودجه و همچنین وزارت صنعت، معدن و تجارت اشاره و آنها را ناظران اصلی امنیت معادن معرفی کرد.

بومی نشدن مقررات ایمنی

عطایی‌پور در ادامه قوانین موجود در حوزه ایمنی کار در معادن را دارای نقایص متعدد معرفی کرد و از جمله دلایل آن را بومی نشدن این مقررات دانست. او در این باره توضیح داد: متاسفانه در کشور ما بسیاری از آیین‌نامه‌های مربوط به ایمنی در معدنکاری و معادن، ترجمه‌ای از قوانین موجود در سایر کشورها است؛ به‌عبارتی دیگر تاکنون در ایران مقررات متناسب با شرایط کشور تدوین نشده و نمونه مشابه آن را در دیگر کشورها شاهدیم. باید به این نکته توجه کرد که بومی نبودن مقررات ایمنی کار به‌ویژه معدنکاری، منشأ مشکلات فراوان موجود در این حوزه است، چراکه تفاوت‌های فنی و طراحی‌های مهندسی معادن ایران با سایر کشورها، دستورالعمل‌های ایمنی منحصر به خود را می‌طلبد.

وی در ادامه افزود: از دیگر اختلاف‌های چالش‌برانگیز می‌توان تفاوت سطح زیرساخت‌ها و فناوری‌های موجود در معادن ایران نسبت به سایر کشورهای توسعه‌یافته جهانی را نام برد. بنا بر تمامی دلایل فنی و ساختاری گفته‌شده، باید آیین‌نامه‌های ایمنی براساس مولفه‌های بومی و با در نظر گرفتن شرایط واقعی محیط کار معادن ایران تدوین شوند تا باعث پیشگیری از بروز مشکلات پایه‌ای در روند اجرای قوانین شود.

ضرورت آموزش به معدنکاران

معاون امور معادن و صنایع معدنی خانه صنعت، معدن و تجارت جوانان ایران در ادامه اجرای دستورالعمل‌های ایمنی معادن و معدنکاری، صنایع و واحدهای تولیدی را نیازمند صرف هزینه‌های سنگین از نظر مالی و زمانی عنوان کرد. عطایی‌پور معتقد است به‌دلیل وجود نگاه‌های غلط در مباحث مدیریت ریسک، زمان و هزینه کافی در راستای تامین ایمنی معادن صرف نمی‌شود.

او در این باره افزود: از دیگر دلایل مهم اجرا نشدن آیین‌نامه‌های ایمنی معادن، نبود برنامه‌های آموزشی صحیح برای پرسنل و معدنکاران و همچنین ناظران اجرای قوانین ایمنی در معادن است. در واقع می‌توان گفت عمده مسئولیت اجرای مسائل ایمنی در معادن، بر عهده کارکنان معدن است و در جهت آموزش آنها باید تلاش شود. سازمان آموزش فنی‌وحرفه‌ای کشور می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در ارائه آموزش‌های مهارتی مرتبط با تامین ایمنی و حفظ بهداشت در محیط کار توسط خود کارکنان داشته باشد. عطایی‌پور در ادامه صحبت‌های خود به نقش هر بخش در اجرا و نظارت بر مقررات ایمنی تاکید کرد و گفت: واحد HSEE شرکت‌های صنعتی و معدنی از مهم‌ترین واحدهای عملیاتی این شرکت‌ها است و پرسنل این واحدها مسئول مستقیم نظارت بر برنامه‌های ایمنی در معادن هستند؛ از این رو باید افراد این واحدها به‌صورت مداوم دانش و توانمندی‌های خود را با بهره‌گیری از استانداردهای روز جهانی و تجربه‌های عملیاتی، بروزرسانی کنند. همچنین سازمان صنعت، معدن و تجارت و اداره کار استان‌ها وظیفه نظارت مستمر بر اجرایی شدن قوانین ایمنی کار در معادن را برعهده دارند.

سخن پایانی

ذات کار فنی و مهندسی خطرآفرین است و اگر این کار فنی و مهندسی در معادن باشد، احتمال بروز حوادث و آسیب‌های جانی چند برابر خواهد شد؛ از همین رو الزامی است برای فعالان معدنی و کارگرانی که در معادن شاغلند، تمهیدات امنیتی مناسبی اندیشیده شود.

حقوق دولتی معدن چیست؟

حقوق دولتی معدن یک نوع مالیات است که دارای خواص ذیل است؛

۱- قانونی است

۲- هدف از وضع این مالیات پرداخت به مالک مواد معدنی به‌عنوان جبران خسارت برای انتقال مالکیت آن ماده معدنی به پرداخت‌کننده مالیات یا حق فروش آن ماده معدنی

۳- هدف از این نوع مالیات اعطای حق استخراج به تولیدکننده ماده معدنی است

۴- این نوع مالیات فقط مخصوص معدن بوده و به سایر صنایع اعمال نمی شود

داشتن حق دسترسی به ماده معدنی و حق توسعه آن از سوی حاکمیت دو عامل اصلی اخذ درصد حقوق دولتی از بهره‌برداران معدنی با هدف توزیع انتفاع آن بین آحاد جامعه می‌باشد. همچنین تاثیر عوامل مختلف مانند نوع ماده معدنی، ابعاد، نوع ذخیره و... بر حقوق دولتی مواردی از مهمترین چالش‌های این حوزه محسوب می‌شود که سال‌هاست بین دولت بهره‌برداران مورد بحث می‌باشد.

روش‌های مرسوم محاسبه و پرداخت حقوق دولتی

در دنیا و بنا بر فراخور حال ۵ نوع اصلی از رژیم محاسبه و پرداخت حقوق دولتی وجود دارد؛

۱- بر اساس واحد (مالیات براساس وزن یا حجم مجموع تولید ماده معدنی)

۲- بر اساس ارزش (مالیات براساس ارزش مجموع ارزش تجمعی ماده معدنی بدون در نظر گرفتن سود و زیان فروش)

۳- بر اساس سود و زیان (مالیات براساس سود و یا زیان تجمعی یا به عبارتی توانایی پرداخت)

۴- روش ترکیبی (ترکیب سه مورد بالا)

۵- روش هوشمند (روش ترکیبی + عدم دخالت انسانی در محاسبات + احصاء جوانب آمایشی، عملیاتی و فنی موثر)

تمایل حاکمیت از روش ۱ به ۳ به دلیل پیچیدگی و عدم پایداری درآمد کاهش می‌یابد و بالعکس تمایل بهره برداران به دلیل پائین آمدن ریسک سرمایه‌گذاری و حفظ منابع مالی افزایشی خواهد بود. روش ۴ مناسب هر دو گروه اما دارای ایراداتی جدی است که در روش ۵ این ایرادات مرتفع می‌گردد.

ایرادات در نحوه محاسبه و پرداخت حقوق دولتی معادن

فرآیند کنترل و محاسبه بدهی حقوق دولتی و پرداخت‌هایش نیز دارای ایراداتی است که این ایرادات را می‌توان به ۱۱ گروه طبقه‌بندی کرد؛

الف – ایرادات مربوط به پرداخت‌ها؛

۱- مشکلات مربوط به کنترل صحت واریزی‌ها

۲- محاسبات مربوط به حقوق دولتی و خسارات تاخیر به‌طور دستی انجام می‌شود (و دارای سه ایراد؛ به موقع نبودن، یک بار در سال بودن و عدم محاسبه خسارت تاخیر می‌باشد).

۳- تعویق در پرداخت

بررسی‌ها نشان می‌دهد؛ تا پایان سال ۹۹ میزان بدهی معوق حقوق دولتی معادن ۲۴ همت بوده است و میزان ۱،۸ همت (معادل ۸ درصد مطالبات حقوق دولتی دولت) در ابتدای سال ۱۴۰۰ اخذ گردیده است. ضمنا می‌بایست ۵۷ همت دیگر وصول شود تا به ۶۵ درصد مربوط به قانون معادن برسیم. ۹۱،۲ درصد از معوقات، مربوط به سه استان کرمان خراسان رضوی و یزد می‌باشد. از دلایل مهم این تعویق در پرداخت حقوق دولتی می‌توان به؛

- سیستم‌های غیرشفاف ثبت اطلاعات اداری، آماری و مالی معادن

- نرخ غیرکارشناسی جریمه تعویق و عدم پرداخت و اینکه این جریمه بسیار پایین‌تر از نرخ سود بانکی و تورم است،

اشاره نمود.

طبیعتاً بهره بردار ترجیح می‌دهد به جای پرداخت حقوق دولتی نسبت به پرداخت جریمه اقدام کند چرا که این عدد بسیار پایین‌تر از نرخ تورم و بهره بانکی است.

ب – ایرادات مربوط به محاسبات ؛

۴- عوامل مختلف تأثیرگذار مانند؛ عیار، مقیاس و... و همچنین نبود وحدت رویه در اعمال این عوامل

۵- محاسبه بدون حضور نرم افزار

۶- تاثیر منفی رابطه بهره بردار و مسئول فنی در اعلام احجام و استخراج بیش از ظرفیت واقعی مندرج در گزارشات

۷- ضعف نظام در پرورش مهندسان ناظر متبحر

۸- ضعف های سیستم نظارتی شامل؛ فقدان سامانه هوشمند، نداشتن فناوری روز تخمین فعالیت‌های معدنی، عدم دسترسی وزارت صمت به اطلاعات مالی بهره‌برداران، ضعف داده‌های مکانی و نقشه‌برداری و به روز نبودن آنها...

۹- تاخیر در محاسبه و ابلاغ قیمت پایه

۱۰- فقدان سیستم بهایابی مناسب

۱۱- خطای فاحش در آمار و اطلاعات احجام استخراجی مواد معدنی در کشور

ترک افعال مربوط به اخذ حقوق دولتی از معادن

تاکنون ترک فعل هایی در زمینه اخذ حقوق دولتی و محاسبات آن صورت گرفته که شامل ۹ مورد می‌باشد؛

۱- تاکنون بدهکاران به سازمان امور مالیاتی معرفی نشده‌اند (ماده ۴۸ قانون محاسبات عمومی کشور - وصول مطالبات)

۲- عدم رعایت مفاد ماده ۵۵ آئین‌نامه اجرایی قانون معادن تبصره ۵ در مورد اعمال ماده ۲۰ قانون

۳- عدم رعایت ماده ۶۵ آیین‌نامه اجرایی قانون معادن (در صورت عدم پرداخت حقوق دولتی می‌بایست از محل تضامین کسر و مجدداً تجدید تضمین صورت گیرد) که البته وجه تضمین تکافو نمی کند چون به روز نشده است

۴- عدم رعایت ماده ۴۳ آیین‌نامه اجرایی قانون معادن (ارائه تضمین معادل ۶ ماه حقوق دولتی) در برخی از معادن

۵- عدم رعایت ماده۱۹ قانون معادن برای برداشت‌های غیرمجاز

۶- عدم وصول گزارش ماهانه درآمد حاصل از فروش وفق ماده ۵۱ آیین‌نامه اجرایی قانون معادن و وفق دستورالعمل صدور پروانه بهره‌برداری

۷- اجرایی نشدن پنجره واحد با محوریت وزارت صمت

۸- اجرایی نشدن مواد ۱۷ و ۱۸ آیین‌نامه اجرایی در مورد پنجره واحد و استعلامات و صدور مجوزهای الکترونیکی

۹- عدم ثبت و انعکاس وصول مطالبات حقوق دولتی در صورتحساب دستگاه اجرایی

درصد خطای میزان فروش واقعی مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی در کشور چه میزان است؟

برای روشن شدن مطلب به‌عنوان مثال در مورد سنگ آهن و مس موضوع را بررسی می‌کنیم؛ میزان فروش سنگ آهن و مس ۴ شرکت گل‌گهر، گهرزمین، چادرملو و ملی مس در سال ۱۴۰۰، ۱۶۹ همت می‌باشد. اگر حقوق دولتی براساس قیمت فروش محصول به‌طور واقعی محاسبه شود حدود ۱۶،۹ همت خواهد بود. با این اوصاف فقط در سنگ‌آهن و مس و فقط در این چهار شرکت بزرگ اگر می‌خواست دولت حقوق دولتی واقعی را اخذ نماید می‌بایست ۶،۹ همت بیشتر از عدد مندرج در بودجه سال ۱۴۰۰ از این چهار شرکت اخذ می‌نمود در حالی که کل حقوق دولتی مندرج در درآمد دولت از محل حقوق دولتی در سال ۱۴۰۰ در بودجه فقط ۱۰ همت است.

یک مثال دیگر بزنیم؛ ارزش تولید سنگ آهن در سال ۱۲،۹۹ میلیارد دلار بوده است که با دلار ۲۵ هزار تومان می‌شود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان. همان‌طور که می‌دانید قیمت واقعی که باید سنگ‌آهن در بورس کالا معامله بشود ۵۰ درصد قیمت و ارزش جهانی سنگ‌آهن تولید شده است اما تجربه نشان می‌دهد بنا به اتفاقاتی که در بورس کالا رخ می‌دهد این قیمت معادل قیمت جهانی بلکه بیش از آن می‌باشد. یعنی اگر فروش بر اساس قیمت جهانی باشد که در واقعیت هم هست؛ مجموع فروش سنگ‌آهن در یک سال ۳۰۰ همت ارزش خواهد داشت. اگر قیمت تمام‌شده سنگ‌آهن را حساب کنیم و ۲۰ درصد هم برای تولیدکننده حاشیه سود در نظر بگیریم مابقی فروش میشه ۲۰۰ همت یعنی دولت باید بقیه درآمد ۲۰۰ همتی را از آن خود کند. خوب الان چه وضعیتی وجود دارد؟؟ با توجه به عدد پیش‌بینی شده ۱۰ همتی در بودجه ۱۴۰۰ حدود ۱۹۰ همت به شکل رانت وارد جیب تولیدکنندگان سنگ‌آهن می‌شود و این یک فاجعه است.

خواسته های بخش خصوصی در بحث محاسبه و اخذ حقوق دولتی

۱- حذف عبارت «یا محصول فرآوری» از ماده و تبصره قانونی مربوطه، به این دلیل که شخص یا شرکتی که اقدام به سرمایه‌گذاری در حلقه دوم به بعد زنجیره می‌نماید از سرمایه یا اعتبار خود سرمایه‌گذاری می‌کند، نه از انفال پس بنابراین ارزش‌افزوده که تولید می‌شود مربوط به سرمایه‌گذار است و انفال را شامل نمی‌شود در نتیجه ؛ درصد حقوق دولتی می‌بایست از همان حلقه اول زنجیره یعنی معدن و ماده معدنی اخذ شود.

۲- در شرایط تعطیلی و رکود، حقوق دولتی واقعی اخذ شود یا به عبارت دیگر روش محاسبه و اخذ حقوق دولتی باید پویا باشد.

۳- می‌بایست اعمال تغییرات در تعیین حقوق دولتی هر سال صورت پذیرد و نه سه سال یکبار. چون تغییرات ارزی و ریالی و اقتصادی در کشور ما در یک بازه زمانی کوتاه تر از یکسال اتفاق می‌افتد.

۴- کاهش سطح مداخله دولت در قیمت‌گذاری

۵- رفتن به بورس برای کشف قیمت

۶- کاهش عوارض صادراتی

۷- لزوم تعیین قیمت برای غیر بورسی‌ها در تشکل‌های صنفی

۸- اعمال ضریب کاهشی میزان حقوق دولتی برای معادنی که با شرایط سخت و بدون زیرساخت کار می‌کنند

۹- ثبات قوانین و عوارض صادراتی و کلا عوارض دولتی در بازه زمانی بلندمدت‌تر و پرهیز از صدور دستورالعمل‌های خلق‌الساعه در این حوزه و در نظر گرفتن حاشیه سود و میزان ذخیره و عیار برای تعیین عوارض و قوانین و حقوق دولتی

۱۰- محاسبه و اخذ، بر اساس توانایی پرداخت بهره‌بردار باشد البته تا حدودی در شرایط فعلی هم با اشکالی مثل تقسیط و تخفیف در نظر گرفته می‌شود (این توقع وجود دارد که بیشتر شود).

۱۱- همچنین این میزان حقوق دولتی قابل کسر از درآمد مشمول مالیات باشد نه فروش محصول قبل از کسر کسورات.

۱۲- قابلیت توزیع ذینفعان به‌صورت مستقیم داشته باشد. بطور مثال در یک معدن وقتی که یک کارفرما از ۴ پیمانکار استفاده می‌کند که ذینع هستند این حقوق دولتی قابل تقسیم کردن بین این پیمانکاران و ذینفع‌ها باشد. تنها بهره‌بردار حقوق دولتی را نپرداخته و به نسبت سهمی که می‌برند به دولت بپردازند.

۱۳- شرایطی در نظر گرفته بشود که پرداخت آن بر جریان نقدینگی معادن کوچک و محیط کسب و کار تاثیر منفی نگذارد.

توقع دولت از دریافت حقوق دولتی

درآمد پایدار، شفاف و مستمر توقع دولت از محل دریافت حقوق دولتی می‌باشد. دوم اینکه دریافت و محاسبه آن آسان باشد و سوم اینکه چون انفال است هر چه بیشتر باشد بهتر و به نفع مردم و کشور می‌باشد.

نکات مهم در رژیم‌های محاسبه و دریافت حقوق دولتی

۱- در مورد برخی مواد معدنی بسیار پیچیده و تاثیر منفی در سرمایه‌گذاری صنایع معدنی می‌گذارد

۲- دوره زمانی مناسب در محاسبه و پرداخت

۳- دقت در تعیین خصوصیات اظهارنامه و در نظر گرفتن پیچیدگی‌های آن

۴- دقت در نحوه برآورد بخصوص در مواردی که شامل سکوت قانونگذار در تعدیلات صورت پذیرفته است

۵- شفاف نمودن رابطه آن با فلز محتوا

۶- در نظر گرفتن سهم دپارتمان‌های مجموعه تولیدی که از ارزش‌افزوده آن بهره‌مند می‌شوند (انتقال ماده معدنی از بخشی به بخش دیگر در داخل مجموعه‌ها)

۷- ضرورت بررسی نرخ رشد آن متناسب با نرخ تورم و...

۸- ملاحظات ارزی تامینی و تاثیرات آن

۹- وضعیت تاثیر در معاملات سلف

۱۰- حساسیت و پیچیدگی محاسبه در موارد چند فلزی

۱۱- حساسیت در محاسبه میزان جرائم

۱۲- در نظر گرفتن مشوق‌های متناسب

لزوم «هوشمند سازی» به‌عنوان تنها راه احصا تمام موارد صدرالذکر

ایجاد و توسعه یک نرم‌افزار جامع محاسبه حقوق دولتی مطابق قوانین و تبصره‌های جاری در بستر وب که امکان تبادل اطلاعات با سایر سیستم‌های استاندارد موجود در سازمان و خارج آن را داشته باشد همچنین دسترسی این سیستم برای کاربران در بخش سایت و آفلاین به صورت امن از ملزومات ابتدایی هوشمندسازی در این حوزه می‌باشد. در ذیل به سه مبحث مهم در این رابطه می‌پردازیم؛

الف- اهداف هوشمندسازی در محاسبه حقوق دولتی معادن؛

۱- سرعت بخشی به محاسبات

۲- کاهش درصد خطا

۳- تاثیرپذیری از عوامل مختلف صدرالذکر

۴- عدم دخل و تصرف نیروی انسانی و ضعف‌های ناشی از آن

۵- کاهش هزینه‌ها

۶- افزایش درآمد دولت

۷- افزایش رضایتمندی بهره‌برداران

۸- کاهش ریسک سرمایه‌گذاری

۹- افزایش بهره‌وری معادن

ب- مولفه‌های موثر بر محاسبات که در طراحی نرم‌افزار می‌بایست در نظر گرفته شود؛

۱- وضعیت ذخیره ماده معدنی

۲- روش استخراج، محل و موقعیت معدن

۳- شرایط و موقعیت منطقه

۴- میزان و نوع کانه‌آرائی

۵- تعهدات بهره‌بردار

۶- سود ترجیحی

۷- بهره‌برداری بهینه و صیانت از ذخایر معدنی

۸- تحقیق و توسعه و اکتشاف

۹- پژوهش‌های کاربردی به منظور بهینه‌سازی مصرف انرژی (ارتباط با دانشگاه)

۱۰- پژوهش‌های کاربردی به منظور تولید علم در حوزه معدن و فرآوری (ارتباط با دانشگاه)

۱۱- حفظ محیط‌زیست

۱۲- استثنائات

۱۳- و غیره ...

ج- خصوصیات مورد انتظار از این نرم‌افزار؛

۱- ایجاد یک پرتال کارآمد با قابلیت‌های ویژه و منعطف

۲- ایجاد یک پکیج اینستالر جهت بروزرسانی آسان پرتال

۳- ایجاد ماژول‌ها ما به ازای قوانین و تبصره‌ها (به ازای هر قانون یک ماژول)

۴- ایجاد امکان ساخت پارامتریک فرمول محاسبه حقوق دولتی

۵- امکان نمایش پرتال بر روی نوت بوک، مانیتورهای عریض، موبایل، تبلت

۶- ایجاد نمایش گرافیکی GIS معادن در محاسبه فاصله معادن تا پایانه‌ها

۷- سامانه دریافت و ارسال پیام از طریق بستر مخابراتی و اینترنتی

۸- امنیت سه لایه در نرم‌افزار خصوصاً در بخش ورودی‌ها

۹- امکان تشخیص و ارائه اطلاعات و یا دریافت اطلاعات توسط نرم‌افزار به افراد مجاز

۱۰- امکان دریافت و یا ارسال اطلاعات به سیستم‌ها و سامانه‌های دیگر در راستای یکپارچه‌سازی اطلاعات

کارگروه تحقیقاتی معدنی شهید حسام خوشنویس

خبر

فولاد مبارکه محرک توسعه صنعتی



با احداث شرکت فولاد مبارکه توسعه صنعتی ایران شتاب گرفت. از بدو ساخت این شرکت تاکنون، هزاران نفر نقش‌آفرینی کردند تا بزرگ‌ترین واحد صنعتی کشور افتتاح شد. به گزارش ایراسین، بهرام سبحانی، رئیس انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران اظهار کرد: با راه‌اندازی شرکت فولاد مبارکه تحول بزرگی در صنعت و توسعه کشور ایجاد شد. در زمان ساخت این شرکت به‌روزترین تکنولوژی فولاد اروپا، توسط متخصصان به‌کار گرفته شد تا با ساخت و افتتاح این شرکت، زمینه ظهور نیروی انسانی متخصص در زمینه فولاد در کشور فراهم شود. با افتتاح شرکت فولاد مبارکه، توسعه صنعتی ایران شتاب گرفت و از بدو ساخت این شرکت، تاکنون هزاران نفر نقش‌آفرینی کردند تا بزرگ‌ترین واحد صنعتی کشور افتتاح شد. این شرکت توانست با گسترش زیرمجموعه‌ها و نگاه ملی در سراسر کشور ظرفیت تولید فولاد کشور را ارتقا بخشد و علاوه‌بر اشتغالزایی در سراسر کشور زمینه تولید انواع ورق فولادی را از سنگ تا رنگ و با تکیه بر دانش و تخصص بومی توسعه دهد. وی با اشاره به تاثیر شرکت فولاد مبارکه بر صنایع پایین‌دستی، اظهار کرد: شرکت‌ها و صنایع بسیاری در حوزه‌های مختلف به تولیدات شرکت فولاد مبارکه وابسته هستند و بیش از ۴۰۰ هزار اشتغال مستقیم و غیرمستقیم توسط شرکت فولاد مبارکه ایجاد شده است. این شرکت‌ها در هر استانی متناسب با شرایط و نیازهای هر استان، محصولات شرکت فولاد مبارکه را بین صنایع پایین‌دستی توزیع و عرضه می‌کنند. وی به رشد و توسعه سایر صنایع مانند لوازم خانگی با تکیه بر تولیدات محصولات فولاد مبارکه اشاره‌ای کرد و افزود: شرکت‌های خودروسازی، لوازم خانگی، لوله و پروفیل، نفت و گاز و... هم مرهون ساخت و راه‌اندازی شرکت فولاد مبارکه هستند.

زیرساخت‌های ناکارآمد و بحران حمل‌ونقل



صنعت حمل‌ونقل در ایران با چالش‌های جدی و زیرساختی روبه‌رو است. بار اصلی حمل بار در کشور برعهده جاده‌ها است. در چنین شرایطی از یک سو هزینه جابه‌جایی برای صنعتگران و تاجران به مراتب افزایش خواهد یافت. از سوی دیگر نیز حمل جاده‌ای برای مردم ناایمن می‌شود. بهبود و اصلاح روند توسعه ظرفیت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای نیاز به الزاماتی دارد، از جمله آنکه می‌توان با سیاست‌های تشویقی زمینه جذب سرمایه را به صنعت لجستیک کشور فراهم و کمبودهای این بخش را رفع کرد. برای بررسی موارد و موضوعات یادشده با فعالان بخش صنایع معدنی گفت‌وگو کرده‌ایم و نظرات آنها را در این باره جویا شده‌ایم.

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

توسعه همزمان حمل‌ونقل و فولادسازی



نادر سلیمانی، عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: بی‌توجهی به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در طول سال‌های گذشته موجب شده بسیاری از صنایع در مسیر فعالیت خود با چالش‌های جدی روبه‌رو شوند؛ به‌ویژه آنکه حمل‌ونقل از فاکتورهای اثرگذار بر روند فعالیت صنایع مختلف به‌خصوص بخش معدن و صنایع معدنی به شمار می‌رود.

وی افزود: بخش قابل توجهی از حمل بار در صنایع حمل‌ونقل در کشور با کمک زیرساخت‌های جاده‌ای انجام می‌شود. همین موضوع نیز چالش‌های جدی را برای فعالان صنعتی و همچنین زیرساخت‌های حمل جاده‌ای در کشور به همراه دارد. هزینه حمل جاده‌ای در ماه‌های اخیر ۲ تا ۳ برابر تورم افزایش یافته است. همین موضوع نیز تاثیر منفی بسزایی بر عملکرد صنایع معدنی کشور به دنبال داشته است.

این عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد گفت: متاسفانه در طول سال‌های گذشته صنعت حمل ریلی در کشور توسعه نیافته است. این در حالی است که همزمان شاهد توسعه و ظرفیت‌سازی قابل توجهی در زنجیره فولاد کشور بوده‌ایم تا جایی که در افق ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری شده است. تولید این حجم از فولاد نیازمند جابه‌جایی حجم قابل توجهی سنگ‌آهن، کنسانتره و گندله است. بدون تردید جابه‌جایی این حجم از مواد معدنی با بهره‌گیری از سیستم حمل جاده‌ای ممکن نخواهد بود. چنانچه فشار مضاعفی به سیستم حمل جاده‌ای وارد شود، شاهد افزایش خطرات در جاده‌ها خواهیم بود و جان افراد در خطر قرار می‌گیرد. به‌علاوه آنکه این موضوع از منظر محیط زیستی نیز ممکن به نظر نمی‌رسد چراکه آلودگی هوا را تشدید می‌کند. بدین ترتیب باید اذعان کرد توسعه زیرساخت‌های ریلی در کشور ضروری است در غیر این صورت شاهد بروز مشکلات جدی در صنعت فولاد خواهیم بود به‌طوری که از این کمبود می‌توان به‌عنوان پاشنه آشیل صنعت فولاد و حتی سایر صنایع نام برد.

سلیمانی در ادامه افزود: هزینه حمل تاثیر بسزایی بر بهای تمام‌شده تولید در صنایع فولادی کشور دارد؛ بنابراین افزایش قابل توجه هزینه حمل‌ونقل موجب می‌شود برنامه‌های تولید صنعتگران و واحدهای فولادی کشور تحت تاثیر 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 مختلف منجر شود؛ بنابراین امید می‌رود با همکاری مسئولان به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که هزینه حمل جاده‌ای سالی یک بار افزایش یابد. این ثبات رویه در نهایت به نفع تولید در بخش‌های مختلف خواهد بود.

> **فشار بیشتر به این ناوگان به منزله افزایش خطرات جانی برای مردم است**

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

با توجه به شرایط مورد بحث، در حال حاضر بار عمده انتقال محصولات تولیدشده 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 به منزله افزایش خطرات برای جان مردم است، به‌علاوه آنکه آلودگی هوا را به‌شدت افزایش خواهد داد، ترافیک را در مسیرهای جاده‌ای به مراتب بیشتر خواهد کرد و در یک کلام، نشدنی به‌نظر می‌رسد؛ بنابراین تجدیدنظر در سیاست‌های حاکم بر بخش حمل‌ونقل ضروری است.

سامانه جامع بومی‌سازی زنجیره فولاد اجرایی می‌شود

مقدمات اجرایی بهره‌برداری از فاز تکمیلی سامانه جامع بومی‌سازی زنجیره آهن و فولاد، در جلسه‌ای با حضور نمایندگان ایمیدرو، انجمن فولاد و شرکت ایریسا به‌عنوان مجری این سامانه مورد بررسی قرار گرفت تا این فاز مهم از این سامانه، همزمان با سومین جشنواره و نمایشگاه ملی فولاد ایران به‌طور رسمی مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

به گزارش ایراسین، مقدمات اجرایی بهره‌برداری از فاز تکمیلی سامانه جامع بومی‌سازی زنجیره آهن و فولاد، در جلسه‌ای با حضور نمایندگان ایمیدرو، انجمن فولاد و شرکت ایریسا به‌عنوان مجری این سامانه مورد بررسی قرار گرفت تا این فاز مهم از سامانه یادشده، همزمان با سومین جشنواره و نمایشگاه ملی فولاد ایران به‌طور رسمی مورد بهره‌برداری قرار گیرد. در این جلسه که به میزبانی ایمیدرو برگزار شد، شرکت ایریسا گزارشی از اقدامات انجام‌شده برای ارتقای پلتفرم ارتباطی سامانه جامع بومی‌سازی زنجیره آهن و فولاد ایران را ارائه داد که با همفکری انجام‌شده مقرر شد ضمن لحاظ کردن نظرات انجمن فولاد و ایمیدرو، فاز تکمیلی این سامانه تا زمان برگزاری سومین جشنواره و نمایشگاه ملی فولاد ایران آماده بهره‌برداری شود.

براساس این گزارش، در فاز نخست سامانه یادشده موسوم به LRM بیش از ۲۶ هزار قطعه و تجهیز در قالب فرصت‌ها و توانمندی‌های ساخت داخل در زنجیره فولاد وارد این سامانه شده و در فاز تکمیلی، همراه با ارتقای پلتفرم ارتباطی و رابط کاربری سامانه، امکان به‌هم‌رسانی فرصت‌ها و توانمندی‌ها و همچنین اطلاع‌رسانی تخصصی به هر یک از سازندگان، تامین‌کنندگان یا تولیدکنندگان زنجیره آهن و فولاد فراهم می‌آید. گفتنی است، سومین جشنواره و نمایشگاه ملی فولاد ایران با حمایت معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) و شرکت‌های بزرگ فولادی و معدنی، سازندگان و تامین‌کنندگان داخلی و شرکت‌های دانش‌بنیان، ۱۹ تا ۲۱ بهمن سال جاری در محل هتل المپیک تهران برگزار می‌شود.

افزایش سرمایه ۵۰ درصدی «سرچشمه» تصویب شد

افزایش سرمایه شرکت «سرمایه‌گذاری مس سرچشمه» از ۵۱۰ میلیارد به ۷۶۵ میلیارد تومان در مجمع عمومی فوق‌العاده به تصویب رسید. به گزارش مس‌پرس، مجمع فوق‌العاه شرکت سرمایه‌گذاری مس سرچشمه با هدف افزایش سرمایه ۵۰ درصدی این شرکت، ۲۷ دی با حضور سهامداران، نمایندگان سازمان بورس و حسابرسی، اعضای هیئت‌مدیره و نماینده مدیرعامل صندوق بازنشستگی صنایع مس ایران برگزار شد. میلاد شمس، مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری مس سرچشمه در این جلسه با ارائه گزارشی پیرامون وضعیت فعلی شرکت، پروژه‌ها و فعالیت‌های جاری بیان کرد: هدف از افزایش سرمایه از محل سود انباشته تامین سرمایه در گردش مورد نیاز برای اجرای پروژه فلوتاسیون سرباره مس خاتون‌آباد و افزایش ارزش پرتفوی کوتاه‌مدت شرکت است. به گفته مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری مس سرچشمه، براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده دوره بازگشت سرمایه ۲۰ ماه پیش‌بینی شده است. گفتنی است، مجمع عمومی فوق‌العاده شرکت سرمایه‌گذاری مس سرچشمه با حضور ۶۰ درصد سهامداران، برگزار شد.

دستاوردهای فولاد مبارکه نویدبخش ابرقدرت شدن ایران

تولید محصولات جدید، بومی‌سازی تجهیزات و دیگر دستاوردهای فولاد مبارکه نویدبخش ابرقدرت شدن جمهوری اسلامی ایران است. به گزارش روابط‌عمومی شرکت فولاد مبارکه، محمدحسین صفارهرندی، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام در بازدید از شرکت فولاد مبارکه اظهار کرد: آنچه در بازدید از فولاد مبارکه مشاهده کردم، نشان‌دهنده دغدغه مدیران فولاد مبارکه برای رفع مسائل مختلف، از مسائل زیست‌محیطی گرفته تا کاهش مصرف آب است که همه در جهت منافع عمومی است. براساس گفته‌های مسئولان فولاد مبارکه، علاوه‌بر ۹ شهر که از پساب آنها برای تولید فولاد در این شرکت استفاده می‌شود، در حال برنامه‌ریزی برای طراحی سیستم انتقال و تصفیه پساب‌های ۶ شهر دیگر نیز هستند؛ این کار باعث می‌شود فولاد مبارکه از مصرف آب خام بی‌نیاز شود.

وی افزود: اگر این مسیر ادامه یابد و فولاد مبارکه از میزان برداشت آب رودخانه کم کند، در افق ۱۴۰۴ این صنعت از مصرف آب خام به‌طور کامل بی‌نیاز می‌شود؛ این وعده بسیار شیرینی است که من در خلال بازدید از فولاد مبارکه دریافت کردم.

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام خاطرنشان کرد: صنایع کشور بر حسب ضرورت به دلیل شرایط تحریم به خودکفایی روی‌آوردند. وقتی از نزدیک این عرصه‌ها را می‌بینیم با افتخار می‌گوییم ایرانی توانای دانشمند اهل فناوری‌های نوین با اتکا به خود توانسته از ناامیدی در جامعه جوان جلوگیری کند.

وی با اشاره به توان داخلی جوانان کشور برای رفع تحریم‌ها گفت: ما یا باید یوغ بندگی دشمنان را به گردن می‌انداختیم و همه شرایط تحمیلی آنها را می‌پذیرفتیم و البته مشخص نبود که در آخر چیزی به ما بدهند یا اینکه باید به اندیشه و زور بازوی ایرانی و همت ایرانی با شرف روی‌می‌آوردیم که این کار را انجام دادیم و اکنون به دلیل این استغنا در حال پیشرفت هستیم.

صفارهرندی تصریح کرد: حتی کسانی که ما را تحریم کردند بابت این تحریم‌ها و اقدامات خود پشیمان هستند. چون یک فرصت را از دست دادند و کشوری را که می توانست از آنها به صورت عادلانه دریافت‌هایی داشته باشد به جایی رسیده که اعلام می‌کند نیازی به آن‌ها ندارد.

وی با اشاره به دستاوردهای فولاد مبارکه برای بومی‌سازی قطعات و استقلال از نیاز به دیگر کشورها اذعان کرد: البته ما هیچ‌وقت دروازه‌های کشور خود را برای ارتباط با کشورهای دیگر نبسته‌ایم و دروازه‌های کشور گشوده خواهد بود و دادوستدها با دیگر کشورها ادامه دارد اما به‌طور مثال باعث افتخار است امروز که حدود ۹۵ درصد از تجهیزات فولاد مبارکه که در گذشته، پیچ و مهره مورد نیازش از خارج کشور تامین می‌شده، با حمایت بخش‌های دیگر صنعت، در داخل کشور تامین می‌شود.

وی در پایان ضمن تمجید از موفقیت‌های فولاد مبارکه تصریح کرد: اینها خبرهای خوبی است که شنیده می‌شود و نوید از ابرقدرت شدن جمهوری اسلامی ایران می‌دهد.

"آگهی مناقصه‌عمومی خرید ۱۰،۰۰۰ تن فرو سیلیکو منگنز کارخانه ذوب و ریخته‌گری"
"EN-۰۰-۱۰-۳۸"

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد نسبت به **خرید ۱۰،۰۰۰ تن فرو سیلیکو منگنز** از طریق برگزاری مناقصه عمومی اقدام نماید؛ لذا از تمامی تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت بعمل می‌آید از تاریخ چاپ این آگهی تا تاریخ اعلام شده در اسناد مناقصه، پاکات پیشنهاد خود را از طریق صندوق پستی ۷۸۱۸۵۴۴۵ به واحد خرید شرکت مجتمع جهان فولاد تحویل نمایند.

شرکت‌های متقاضی می‌توانند شرایط و مشخصات اقلام موضوع مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی www.sjsco.ir دریافت نمایند.

شرایط:

۱- تضمین شرکت در مناقصه معادل ۱۰۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ریال (صد میلیارد ریال)، ضمانت معتبر و بدون قید و شرط و به نفع خریدار و دارای اعتبار حداقل یک ماهه به نام شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان می‌باشد.
* شرکت‌های خارجی جهت شرکت در مناقصه می‌بایست ضمانتنامه ارزی معادل مبلغ بالا را ارائه کنند.
۲- شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.
۳- ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.
٤- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۱٤۰۱۷۰۷۰۹ تماس حاصل نمایید. (پاسخگویی در ساعات اداری)
۵- هزینه چاپ آگهی‌ها، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

واحد خرید و تدارکات شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

"تمدید مزایده ۱۴۰۳۳"

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد محصولات زیر به صورت یکجا از طریق مزایده به بالاترین قیمت پیشنهادی به فروش برساند.

۱- ۲۰۰ تن نیتروژن مایع با خلوص اکسیژن زیر ۱۰PPM
۲- ۶۰۰ تن آرگون مایع گرید۵ با خلوص اکسیژن زیر ۵PPM و و نیتروژن زیر ۵PPM
۳- ۸۰۰ تن اکسیژن مایع

متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند از تاریخ چاپ آگهی به مدت ۷ روز تقویمی جهت دریافت اسناد مزایده از طریق ارسال درخواست به ایمیل این شرکت به نشانی sjsco.sales.info@gmail.com اقدام نمایند.

آخرین مهلت دریافت اسناد مزایده: ساعت ۱۵ مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۰۳

دفتر مرکزی شرکت به نشانی: تهران- بزرگراه حقانی بعد از جهان کودک خیابان شهیدی کوچه ژوبین پ۲ طبقه ٤ واحد۷ واحد فروش

تلفن تماس: ۸۶۰۸۴۶۴۲ - ۰۲۱

واحد فروش شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

گسترش
تجارت
شنبه
۲ بهمن ۱۴۰۰
۱۹ جمادی‌الثانی ۱۴۴۲
۲۲ ژانویه ۲۰۲۲
شماره ۱۹۸۵
پیاپی ۳۳۰۳
www.Tejaratdaily.com

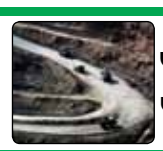
۷



چرا جاده‌های ما ایمن نیستند



نمایشگاه‌های ایمنی و امنیت در جهان



فرار مالیاتی برخی صاحبان معادن



کاستی‌های حمل جاده‌ای در مبادلات تجاری

در بین انواع شیوه‌های جابه‌جایی مسافر و کالا، روش جاده‌ای را می‌توان قدیمی‌ترین آنها دانست. این روش از دیرباز و گذشته‌های بسیار دور، به‌شکل‌های گوناگونی اجرا می‌شده و در طول تاریخ خود، تکامل دراز و پرپیچ‌وخمی را پشت سر گذاشته است. در حال حاضر در سراسر جهان روزانه حدود ۶۰۰ میلیون تن جابه‌جایی کالا و نزدیک ۱۰ میلیون تن ترانزیت بار، از طریق سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود. این آمار و ارقام چشمگیر و قابل‌توجه، تنها بیانگر لزوم و اهمیت وجود سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای و نقش فزاینده و مهم آن در اقتصاد کشورها و نیازهای روزمره اجتماعی است، چراکه بخش زیادی از اقلام اساسی زندگی از قبیل خوراک، پوشاک، دارو و لوازم اداری و خانگی، از این طریق جابه‌جا و تامین می‌شوند.

چرا حمل‌ونقل جاده‌ای؟

یکی از محبوب‌ترین و پرکاربردترین روش‌های جابه‌جایی زمینی، بدون شک «سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای» است که اغلب از آن به‌عنوان ساده‌ترین، در دسترس‌ترین و منعطف‌ترین سیستم جابه‌جایی کالا، یاد می‌شود. سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای را می‌توان گسترده‌ترین و جامع‌ترین سیستم ترانزیت بین کشورها و شهرها دانست. امروزه تقریبا در هر جایی و منتهی به هر منطقه و روستایی، جاده یا اتوبانی وجود دارد. در حال حاضر، بیشترین جابه‌جایی مسافر و ترانزیت کالا در سراسر جهان، از طریق جاده‌ها، خیابان‌ها و اتوبان انجام می‌شود.

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 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 آمار حدود ۷.۵ میلیون تنی را در کالای عبوری از کشور 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 قابل ملاحظه‌ای نسبت به سال‌های گذشته به‌شمار 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 هدف 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 مبنی بر دستیابی به رقم ۵۰ میلیون تن در عبور کالا 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: در حال حاضر کوتاه‌ترین مسیر ترانزیت در منطقه را داریم. به‌علاوه اینکه براساس اعلام سازمان ملل متحد ایران نقطه عطف کریدور شمال-جنوب و کریدور شرق-غرب به‌شمار می‌رود؛ البته این مسیر کوتاه به‌معنی سریع‌ترین زمان ترانزیت کالا نیست. متاسفانه مسائل مختلفی از جمله فراهم نبودن زیرساخت‌ها، نگاه سازمان‌های پرتعداد دخیل در حمل‌ونقل و تجارت خارجی و کنترل‌های مرزی بیشتر نسبت به سایر کشورها، باعث می‌شود باوجود کوتاه‌تر بودن مسیر عبوری کشور ما، زمان زیادی از صاحبان کالا هدر برود.

لطیفی در توضیح این موضوع عنوان کرد: کشورها زمانی کالای خود را از یک مسیر عبور می‌دهند که مجموعه زیرساخت‌ها، طول مسیر، هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان عبور بهترین شرایط را برای آنها ایجاد کند. متاسفانه این شرایط در مسیرهای تجاری کشور ما فراهم نیست. این شرایط علاوه بر خواسته نظام سلطه است که قصد دارد ایران را در انزوای تجاری و اقتصادی نگاه دارد. سخنگوی گمرک کشور همچنین گفت: البته باتوجه به اینکه صاحبان بیشتر کالاها فعالان بخش‌های خصوصی هستند و از نظام سلطه تبعیت نمی‌کنند و اگر مسیرهای کوتاهی مانند ایران برای آنها از هر نظر به‌صرفه باشد، می‌توان به استقبال صاحبان کالا امیدوار بود.

در زیرساخت‌ها مشکل داریم



سیده فاطمه مقیمی، عضو هیات رئیسه اتاق بازرگانی تهران درباره حمل‌ونقل تجاری و شرایط آن در کشور در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: 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، نرخ مناسب و امنیت می‌تواند یک مسیر تجاری را به‌عنوان گزینه هدف صاحبان کالا قرار دهد و از سوی دیگر آن را به یک منبع سودآور برای کشور تبدیل کند. این کارشناس حوزه اقتصاد درباره ظرفیت و قابلیت‌های مسیرهای ترانزیتی کشور ما 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 زیرساخت‌های موردنیاز صاحبان کالاها را در مسیرهای عبور کالا در ایران فراهم کنند؟ وی 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 مسیرهای ترانزیتی ایران می‌شود. وی در این باره با اشاره به لزوم تعامل میان نهادهای نظارتی و قانون‌گذار بیان کرد: نهادهای مختلف نباید به‌صورت 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 از دیگر مشکلات 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 به‌شمار می‌روند. وی انقطاع مسیرها را یکی از معضلات اصلی شبکه ترانزیت ایران دانست و تصریح کرد: در حال حاضر 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 ترانزیت 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 مدنظر قرار دهیم و آن را برای صاحبان کالا به‌عنوان مسیرهای دائمی، امن و ارزان معرفی کنیم.

سخن پایانی

پارامترهای فراوانی در فرآیند یک جابه‌جایی از طریق سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای موثرند. مانند دیگر روش‌های ترانزیت کالا، حمل‌ونقل جاده‌ای نیز معایب و البته مزایای منحصر به‌فرد خود را دارند. قابل‌توجه‌ترین مزیت استفاده از سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای، سادگی فرآیند و روند انجام آن است؛ به این ترتیب که برای استفاده از آن نیاز به طی کردن فرآیندهای طولانی و شرایط و مدارک خاص نخواهید داشت. دومین مزیت حمل‌ونقل جاده‌ای صرفه‌جویی در هزینه است؛ سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای می‌تواند محموله‌ها را با صرف کمترین هزینه منتقل کند و تاثیر قابل‌توجهی در کاهش هزینه‌های تجارت داشته باشد. اما از همه مزایا در صورت رفع مشکلات یادشده می‌توان بهره برد.

آگهی احراز تصرفات، موضوع ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه اجرائی آن مصوب ۹۰/۹/۲۰

نظر به اینکه به استناد رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۲۶۰۰۱۱۹۱ تاریخ صدور ۱۴۰۰/۰۹/۲۳ موضوع پرونده کلاسه شماره ۱۳۹۹۱۱۴۴۰۱۰۲۶۰۰۰۰۷۶ هیئت رسیدگی کننده قانون صدر الذکر مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک قلهک تهران، تصرفات بلامنازع آقای محمد اسمعیل اله کرم بشماره شناسنامه ۸۰ و دارای کدملی ۰۴۵۱۹۴۳۶۲۷ فرزند محمد نسبت به سه دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن بمساحت ۶۸/۸۴ مترمربع قسمتی از پلاک ثبتی ۱۸۲۷ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران حوزه ثبتی قلهک به نشانی تهران شریعتی جنوب پل صدر خیابان ستار کشانی کوچه ارکاب پلاک ۱۶ انتقالی و واگذار شده بلاواسطه از شهربانو اله کرم احراز شده و صدور سند مالکیت طی نامه شماره ۱۳۸۵ ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۲۶۰۰ تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۵ به این اداره اعلام گردیده است و برای این مقدار پلاک ۳۰۲ فرعی در نظر گرفته شده است، لذا به استناد ماده ۳ قانون مذکور مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی تا چنانچه شخص و یا اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی نسبت به موضوع صدور سند بنام متقاضی مذکور هرگونه اعتراضی دارند ظرف مهلت دو ماه از تاریخ انتشار اولین آگهی، به این اداره مراجعه و ضمن اعلام اعتراض و اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به دادگاه عمومی محل وقوع ملک تقدیم نموده و گواهی مربوطه را از دادگاه اخذ و به این اداره تحویل نماید، در غیر اینصورت پس از سپری شدن مهلت مقرر، سند مالکیت وفق مقررات صادر خواهد گردید. تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۰/۱۱/۲ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۰/۱۱/۱۷ (شناسه آگهی ۱۲۶۲۸۰۲)

۱۵۱۹۹/م الف رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران- مهدی شعبانی

آگهی احراز تصرفات، موضوع ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه اجرائی آن مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰

نظر به اینکه به استناد رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۲۶۰۰۱۱۹۲ تاریخ صدور ۱۴۰۰/۰۹/۲۳ موضوع پرونده کلاسه شماره ۱۳۹۹۱۱۴۴۰۱۰۲۶۰۰۰۰۷۷ هیئت رسیدگی کننده قانون صدر الذکر مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک قلهک تهران، تصرفات بلامنازع خانم زهرا اله کرم بشماره شناسنامه ۳۰ و دارای کدملی ۱۴۳۹۴۰۳۲۵۵۲ فرزند محمدرضا نسبت به ۱/۵ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن بمساحت ۶۸/۸۴ مترمربع قسمتی از پلاک ثبتی ۱۸۲۷ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران حوزه ثبتی قلهک به نشانی تهران شریعتی جنوب پل صدر خیابان ستار کشانی کوچه ارکاب پلاک ۱۶ انتقالی و واگذار شده بلاواسطه از شهربانو اله کرم احراز شده و صدور سند مالکیت طی نامه شماره ۱۳۸۵ ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۲۶۰۰ تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۵ به این اداره اعلام گردیده است و برای این مقدار پلاک ۳۰۲ فرعی در نظر گرفته شده است، لذا به استناد ماده ۳ قانون مذکور مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی تا چنانچه شخص و یا اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی نسبت به موضوع صدور سند بنام متقاضی مذکور هرگونه اعتراضی دارند ظرف مهلت دو ماه از تاریخ انتشار اولین آگهی، به این اداره مراجعه و ضمن اعلام اعتراض و اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به دادگاه عمومی محل وقوع ملک تقدیم نموده و گواهی مربوطه را از دادگاه اخذ و به این اداره تحویل نماید، در غیر اینصورت پس از سپری شدن مهلت مقرر، سند مالکیت وفق مقررات صادر خواهد گردید. تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۰/۱۱/۲ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۰/۱۱/۱۷ (شناسه آگهی ۱۲۶۲۸۰۴)

۱۵۲۰۰/م الف رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران- مهدی شعبانی

آگهی احراز تصرفات، موضوع ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه اجرائی آن مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰

نظر به اینکه به استناد رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۲۶۰۰۱۱۹۳ تاریخ صدور ۱۴۰۰/۰۹/۲۳ موضوع پرونده کلاسه شماره ۱۳۹۹۱۱۴۴۰۱۰۲۶۰۰۰۰۷۸ هیئت رسیدگی کننده قانون صدر الذکر مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک قلهک تهران، تصرفات بلامنازع خانم مریم اله کرم بشماره شناسنامه ۲۴۶۴ و دارای کدملی ۰۴۵۲۶۵۴۵۱۳ فرزند محمد اسمعیل نسبت به ۱/۵ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن بمساحت ۶۸/۸۴ مترمربع قسمتی از پلاک ثبتی ۱۸۲۷ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران حوزه ثبتی قلهک به نشانی تهران شریعتی جنوب پل صدر خیابان ستار کشانی کوچه ارکاب پلاک ۱۶ انتقالی و واگذار شده بلاواسطه از شهربانو اله کرم احراز شده و صدور سند مالکیت طی نامه شماره ۱۳۸۵ ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۲۶۰۰ تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۵ به این اداره اعلام گردیده است و برای این مقدار پلاک ۳۰۲ فرعی در نظر گرفته شده است، لذا به استناد ماده ۳ قانون مذکور مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی تا چنانچه شخص و یا اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی نسبت به موضوع صدور سند بنام متقاضی مذکور هرگونه اعتراضی دارند ظرف مهلت دو ماه از تاریخ انتشار اولین آگهی، به این اداره مراجعه و ضمن اعلام اعتراض و اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به دادگاه عمومی محل وقوع ملک تقدیم نموده و گواهی مربوطه را از دادگاه اخذ و به این اداره تحویل نماید، در غیر اینصورت پس از سپری شدن مهلت مقرر، سند مالکیت وفق مقررات صادر خواهد گردید. تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۰/۱۱/۲ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۰/۱۱/۱۷ (شناسه آگهی ۱۲۶۲۸۰۸)

۱۵۲۰۱/م الف رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران- مهدی شعبانی

آگهی اصلاحی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی زراعی، باغات و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نظر به اینکه هیات قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در ثبت سعادت آباد به موجب رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۱۴۵۰۰۰۲۸۵ مورخ ۱۴۰۰/۹/۲۴ تصرفات مفروزی و مالکانه بلامعارض متقاضی محمود مسافریان فرزند احمد بشماره شناسنامه ۹۲۰ صادره از تهران به شماره ملی ۰۰۴۱۷۹۷۳۲۹ متقاضی پرونده کلاسه ۱۶۹۸۱۱۴۴۰۱۱۴۵۰۰۰۰۳۳۹۹ را به عنوان ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۱۰۷ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۰۰۷ فرعی از ۱۱۷ اصلی واقع رابطه با کلاسه پرونده ۱۶۹۸۱۱۴۴۰۱۱۴۵۰۰۰۰۳۳۹۹ هیات در بخش ۱۱ تهران از مالکیت ششدانگ پلاک مذکور به نام وزارت مسکن و شهرسازی محرز گردیده است. لذا مفاد رای صادره باستناد ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود تا در صورتی که اشخاص ذینفع به رای صادره بنام متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و رسید دریافت دارند مضافا اینکه معترض باید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به دادگاه عمومی محل وقوع ملک تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به این اداره تسلیم نمایند در این صورت اقدامات اداره ثبت موکول به رای دادگاه می‌باشد. بدیهی است در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد و یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل وقوع ملک تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را ارایه ننماید اداره ثبت محل طبق مقررات مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید بدیهی است صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به دادگاه نخواهد بود. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۱/۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۱۷ (شناسه آگهی ۱۲۶۲۸۱۴)

۱۵۲۰۳/م الف رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک سعادت آباد تهران - محمد گلباغی



قوه قضائیه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
حوزه ثبت ملک کرج - ناحیه سه

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم شراره بهرامی بسحاق برابر وکالت‌نامه شماره اف‌آی‌ال‌تی۵ کی‌جی‌بی‌ال‌پی‌کی‌دی مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۲۱ سرکنسولگری جمهوری اسلامی ایران فرانکفورت از طرف آقای سام عامری ضمن تسلیم دو برگ استشهادیه تصدیق شده اعلام نموده است سند مالکیت ششدانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی واقع در طبقه ٤ به مساحت ۱۶۴.۸۵ مترمربع قطعه ۱۲ تفکیکی به شماره ۱۸۴۵۳ فرعی از ۱۶۸ اصلی مفروز از ۱۴۲۳ فرعی از اصلی مذکور ذیل شناسه ثبت دفتر املاک الکترونیکی ۱۳۹۵۲۰۳۳۱۰۱۱۰۱۷۰۹۱ شماره چاپی ۲۳۵۵۲۵ که به نام سام عامری صادر و تسلیم گردیده است به علت اسباب کشی مفقود گردیده است و تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده است لذا مراتب به استناد تبصره یک اصلاحی به ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود و یا انجام معامله نسبت به ملک مذکور باشد از تاریخ انتشار این آگهی به مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت به این اداره تسلیم تا وفق مقررات عمل گردد بدیهی است چنانچه ظرف مدت مقرر اعتراضی واصل نشود و یا در صورت اعتراض اصل سند ارائه نگردد سند مالکیت المثنی طبق مقررات به متقاضی تسلیم خواهد شد.

فریدون شیاسی‌دهسوری، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک ناحیه سه کرج

یادداشت

به عامل انسانی توجه کنیم



ناصر رزاق‌منش، مدیرعامل جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها

در کشـور ما سـوانح رانندگی که بخش بزرگـی از آن در جاده‌هـا اتفـاق می‌افتد، آسیب بزرگ آشکار و پنهانی را برای افراد جامعه ایجاد می‌کند.

آسیب‌های انسانی، اجتماعی و اقتصادی که هر یک می‌تواند به شکل موثری جلوی پیشرفت و توسعه کشور را بگیرد.

متاسـفانه با وجـود تکرار ایـن حوادث در طول سـال‌ها هرگز آن‌طـور که باید و شـاید با این پدیده خانمان‌سـوز برخورد نشـده است. بزرگی آسـیب‌های اقتصادی سـوانح رانندگی در کشور به گونه‌ای است که براسـاس برآوردها در طول سال حدود ۴ تـا ۷ درصـد از درآمد ناخالـص ملی را از بیـن می‌برد. با وجود ایـن، همچنان از این موضوع آن‌طور که لازم اسـت به‌عنوان دغدغه ملی یاد نمی‌شود.

یک تصادف و سـانحه دلخراش رانندگی در کشور فقط شاید برای ۲۴ ساعت مورد توجه مردم و رسـانه‌ها باشـد و بعد از آن همـه آن را به‌راحتـی فرامـوش می‌کنند در حالـی که بایـد این موضوع به شـکل جدی مورد پیگیری و آسیب‌شناسـی قرار گیرد.

درباره سـوانح رانندگی همواره ۳ عامل اصلی موثر شـناخته می‌شوند که عبارتند از: بخشـندگی جاده، بخشندگی خودرو و بخشندگی عامل انسانی.

با توجـه به پژوهش‌هایی که در کشـور انجام شـده، بیـش از ۷۰ درصد سـوانح رانندگی به دلیل عامل انسانی رخ می‌دهد؛ البته نظر بسیاری از کارشناسان این است که عامل انسـانی بیش از این میزان نقش دارد زیـرا خودرو نیز که بخشـی از میزان سـوانح مربوط به آن اسـت توسـط عامل انسانی تولید شده است.

علاوه‌بر این، زیرسـاخت‌های نامناسـب راه‌هـا و جاده‌ها که بخشـی از عوامل موثر در سـوانح رانندگی هسـتند، توسط عامل انسـانی احـداث می‌شـود؛ بنابرایـن باید بتوانیم با کاهش این عامل از میزان سوانح رانندگی در کشور بکاهیم.

بی‌شـک حاکمیت بـرای مقابله و بهبود ایـن وضعیـت چه در بحـث صنعت و چه در بحث زیرسـاخت‌ها با مشکلات فراوانی روبه‌رو است و شاید خیلی نتوان به ناتوانی آنها در مهار این وضعیت خرده گرفت.

امروز متاسفانه شـرایط اعتباری طوری اسـت کـه شـاید گاه در زمینـه هزینـه خط‌کشـی جاده‌هـا نیز با مشـکل روبه‌رو باشیم.

هیچ‌کس در کشـور نیسـت که نخواهد بهتریـن خـودروی دنیا را سـوار شـویم یـا بهترین جاده‌ها را نداشـته باشـیم اما مشـکلات متعـدد باعث شـده دو بخش صنعت و زیرساخت ما دچار نقصان بزرگی باشد و کیفیت سـاخت هم در بحث راه‌ها و هـم در بحث خودروها افـت پیدا کرده است.

همین امسـال در ۸ ماه نخسـت سـال شاهد ۱۱۷۷۳ مرگ بر اثر سوانح رانندگی در کشـور و ۲۱۷۱۵۹ مصـدوم در همین زمینه بودیم که نسبت به مدت مشابه سال گذشـته به ترتیب ۹.۳. ۱۰ درصد افزایش داشته است.

همچنیـن آمار مرگ‌ومیر بر اثر سـوانح رانندگـی در آبان ۱۴۰۰ حدود ۱۰ درصد نسبت به آبان سال گذشته افزایش داشته که می‌تواند آماری نگران‌کننده باشد.

از ایـن رو، معتقدیم برای بهبود وضعیت بایـد تمرکز خـود را روی عامل انسـانی بگذاریـم و بایـد کار بیشـتری روی آن انجـام دهیـم و رسـانه‌ها هـم می‌توانند کمک بزرگی در این زمینه باشـند تا یک حساسـیت عمومـی در جامعـه روی این عامل ایجاد شود.

در واقـع اگر چنیـن وضعیتی در جامعه ایجـاد نشـود و نتوانیم جامعه را نسـبت به کاهش نقش عامل انسـانی در سـوانح رانندگی آگاه کنیم متاسفانه باید به همین شکل شاهد افزایش خسارات جانی و مالی سوانح رانندگی در جاده‌ها و شهرها باشیم.

در گفت‌وگو با کارشناسان حمل‌ونقل کشور مطرح شد

چرا جاده‌های ما ایمن نیستند

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir

حمل‌ونقـل زمینی ایـران همواره به‌عنـوان یکی از قابلیت‌هـای سـودآوری در حوزه تجارت کشـور به شـمار می‌آید. با این حال، بیشـتر کارشناسـان اقتصـاد معتقدنـد شـبکه ترانزیت زمینی کشـور هنـوز قابلیت‌های لازم برای تبدیل به یک سـاختار منسـجم را نـدارد و نمی‌توان با این شـرایط درباره سودآور بودن آن اطمینان حاصل کرد. اما در شرایط فعلی که درآمدهای نفتی ایران بسـیار محدود شده شاید برنامه‌ریزی برای احیای این شبکه و جلب نظر کشـورهای منطقه برای بهره‌گیری از آن، بتواند بار بخشـی از ارزآوری کشور را به دوش بکشد. در این راسـتا، صمت با توجه به حوادث اخیـر جاده‌ای در کشـور نقش ایمنـی در حمل‌ونقل جاده‌ای بررسـی کرده است.



جاده‌های ترانزیت یکی از اجزای مهم حمل‌ونقل کالاهای تجاری هستند و نمی‌توان بدون در نظر گرفتن کیفیت، ایمنی و امنیت آنها، شرایط خوبی برای ترانزیت کالاها در کشور متصور بود

باید روزآمد باشیم



مسعود دانشـمند، کارشناس اقتصاد و فعال حوزه حمل‌ونقـل تجـاری در گفت‌وگو بـا صمت درباره مسئله ایمنی در جاده‌ها و ارتباط آن با رونق تجاری و توسعه اقتصادی عنوان کرد: جاده‌های کشور نقاط ناایمن بسیاری دارند.

جاده‌های استاندارد طبق مقررات و استانداردهای تعریف‌شـده «تیر» (TIR) مولفه‌های خاص خود را دارند که از عرض جاده و شانه خاکی تا ماهیت علائم راهنمایـی و رانندگی و اسـتراحتگاه‌های جاده‌ای را شامل می‌شود.

دانشـمند تاکید کرد: براساس ضوابط کامیون‌های ترانزیـت فقـط در مسـیرهای تیـر مجاز بـه تردد هسـتند و حـوادث در جاده‌های غیر این مسـیرها زیر پوشـش خدمات بیمه‌ای قرار نمی‌گیرند. با این وضعیت طبیعی اسـت تعداد جاده‌های تیر می‌تواند رغبت بیشتری برای انتخاب جاده‌های ایران با هدف ترانزیت کالا ایجاد کند.

این کارشناس حوزه تجارت درباره خدمات رفاهی در جاده‌هـای تیر نیز یادآور شـد: در جاده‌های تیر، بایـد در فواصـل معیـن «تیرپارک» وجود داشـته باشـد. تیرپارک‌ها پارکینگ‌ها و استراحتگاه‌هایی در جاده‌های تیر هستند که آنها نیز براساس استانداردها خدماتـی را بـه رانندگان و نـاوگان حمل‌ونقل ارائه می‌دهنـد و کالای داخل کامیون تـا زمان توقف در تیرپارک زیر پوشـش خدمات بیمـه‌ای خواهد بود. کامیون‌هـای ترانزیت فقط حق توقف در تیرپارک‌ها را دارنـد و عواقب و هزینه‌های بـروز هرگونه اتفاق و حادثـه در توقف‌هـای خارج از تیرپـارک خارج از پوشش بیمه و برعهده خود راننده خواهد بود.

وی دربـاره جاده‌هـای تیر در کشـور تاکید کرد: برخی مسـیرها در کشـورما نیز جزو جاده‌های تیر به شـمار می‌روند که شـاید معروف‌ترین آنها مسیر مرز بازرگان، تهران تا بندرعباس و همین‌طور مسیر مـرز بازرگان، تهران، مشـهد تا دوقارون باشـند که استانداردهای تیر را دارند و زیر پوشش آن هستند.

دانشمند در این زمینه تاکید کرد: البته مسیرهایی نیز در کشـور داریـم که ادعـای اسـتاندارد بودن درباره آنها مطرح اسـت اما زیر پوشـش تیر نیستند و نمی‌تـوان از آنهـا برای ترانزیـت کالا با معیارهای استاندارد بهره برد.

وی گفـت: وزارت راه و شهرسـازی ایران زیر نظر سازمان جهانی حمل‌ونقل عضو کنوانسیون تیر است؛ بنابراین وقتی جاده‌هایی با مبانی استاندارد در کشور احداث می‌شود، وزارت راه این موضوع را اعلام کرده و کارشناسان با تایید مولفه‌های مورد نیاز، این جاده را به فهرسـت جاده‌های تیر قابل تردد وسایل نقلیه ترانزیت اضافه می‌کنند.

▣ رعایت استاندارد جاده‌سازی

وی دربـاره احداث جاده‌هایی با این اسـتانداردها نیـز گفـت: طبیعتا اسـتاندارد جاده‌سـازی باید در همه مسـیرهای مواصلاتی رعایت شـود اما می‌توان در ایـن زمینه بـا در نظـر گرفتن نقـاط ورودی و خروجی کشـور، اولویت‌ها را در این زمینه مشخص کرد. هرچه بتوانیم تعداد جاده‌های تیر را در کشـور افزایش دهیم، می‌توانیم به جلب نظر بیشـتر فعالان حوزه تجارت و ناوگان ترانزیت بپردازیم و سودآوری مطلوب ارزی را نیز داشته باشیم.

▣ اهمیـت نگهـداری جاده‌ها

این فعـال حوزه حمل‌ونقل تجاری در ادامـه تاکید کرد: احداث جـاده و مسـیرهای مواصلاتی تیر در کشور فقط محدود به دوره احداث نمی‌شـود و موضوع نگهداری جاده‌ها، ترمیم و به‌روز بودن علائم در آنهـا اهمیت دارد زیرا ایرادها در این بخش توسـط بازرسان، رانندگان و کارشناسان بیمه رصد می‌شـود و اگر در این موارد جاده‌ها دچار ایراد باشند، شامل خدمات بیمه نمی‌شوند.

در ادامه وقتی رانندگان از این موضوع مطلع باشند ترجیـح می‌دهند مسـیرهای دیگـری را برای عبور کالاها انتخاب کنند.

دانشـمند در پایان گفت: جاده‌های ترانزیت یکی از اجـزای مهم حمل‌ونقل کالاهای تجاری هسـتند و نمی‌تـوان بدون در نظر گرفتـن، کیفیت، ایمنی و امنیت آنها، شـرایط خوبی بـرای ترانزیت کالاها در کشور متصور بود.

ایمنی جاده، معضل جدی ترانزیت



احمـد کریمی، دبیـر کانون انجمن‌هـای صنفی کامیـون‌داران کشـور نیـز درباره مشـکلات ایمنی جاده‌های کشـور در گفت‌وگو بـا صمت اظهار کرد: ایمنی جاده‌های کشور بدون تردید یکی از معضلات جـدی امروز حمل کالا و ترانزیت در کشـور اسـت که متاسـفانه به دلایل مختلف نیز در این سال‌ها با بی‌مهری مواجه بوده است.

کریمی در این زمینه با اشاره به وضعیت نامطلوب جاده‌ها افزود: اگرچه همواره در بحث کیفیت جاده‌ها بـا محدودیت‌های فراوانی روبه‌رو بوده‌ایم اما در یکی دو سال اخیر این مسـئله، وضعیت نامطلوب‌تری را پیدا کرده است.

وی با اشـاره بـه افزایـش هزینه‌هـای مرتبط با راه‌سـازی تاکیـد کـرد: در این مـدت افزایش نرخ نهاده‌هایـی ماننـد قیـر و عدم تامین آن به شـکل مطلـوب، نگهـداری از جاده‌ها و احـداث جاده‌های جدید را با مشـکلات بیشـتری مواجه کرده اسـت. هرچند برخی کارشناسـان معتقدند بـا برنامه‌ریزی و مدیریت درسـت می‌شـد حتی در همین دوران و با همین بودجه و اعتبار شـرایط بهتری برای ایمنی جاده‌های کشور رقم زد.

▣ توصیه‌های غیرضروری نمایندگان

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور تصریح کرد: متاسفانه در همین مدت عوامل دیگری مانند توصیه‌های برخی نمایندگان مجلس شـورای اسـلامی به سـازمان راهداری، وضعیـت جاده‌های کشور را دشوارتر کرد. به دلیل این توصیه‌ها مشاهده می‌کنیم بعضی از مسـیرهای غیرضروری و کم‌تردد در اولویت احداث و بازسـازی قرار گرفتند و به جای اهمیت دادن به مسـیرهای پرتردد، به آنها پرداخته شد.

در واقع در این زمینه تا مدتی اوضاع بر این منوال بـود که از بودجه و اعتبار در نظر گرفته شـده برای راهسـازی کشـور، برای جلب رضایـت نمایندگان مجلس استفاده می‌شـد و نقاط نیازمند توجه مورد غفلـت قـرار می‌گرفـت. همین موضوع باعث شـد کیفیـت برخی مسـیرهای پرتردد بیش از گذشـته تحت تاثیر فرسودگی قرار بگیرد.

▣ هزینه‌های بالای نگهداری جاده

کریمی در ادامه خاطرنشان کرد: هزینه‌های بالای نگهداری جاده‌هـا در این مدت را نیز نباید فراموش کنیم که مزید بر علـت بود. در واقع به همین دلیل فعالان حمل‌ونقل جـاده‌ای از طرح افزایش عوارض حمـل بار از ۴ درصـد به ۹ درصـد حمایت کردند زیرا درآمدهای پیشـین دیگر به هیچ‌وجه جوابگوی هزینه‌ها نبود.

وی در ایـن باره که آیا افزایش عـوارض می‌تواند کمک قابـل توجهی به بهبود کیفیـت جاده‌ها کند نیز گفت: حتما می‌تـوان این بهبود را ایجاد کرد اما نیاز به شرایطی هم دارد. در همان ایامی که سازمان راهداری از تشکل‌های فعال در این حوزه درخواست حمایت بـرای افزایش عوارض می‌کرد، تاکید کردیم انتظار داریم این سـازمان هم نظر تشکل‌ها را درباره نحـوه و اولویت هزینه‌کرد این دریافتی‌ها اعمال کند زیرا معتقدیم فعالان این بخش به‌خوبی نقاط ضعف مسیرهای مواصلاتی کشـور را می‌دانند و می‌توانند اولویت‌دهی در این مورد به‌درستی عمل کنند.

▣ زیان‌های ناشی از بی‌توجهی به ایمنی

دبیـر کانـون انجمن‌هـای صنفی کامیـون‌داران کشـور درباره زیان‌های ناشی از بی‌توجهی به ایمنی جاده‌هـا بیان کـرد: قطعا وقتی جاده‌های کشـور از نظر زیرسـازی، آسـفالت و روکش ضعیف باشد، هر لحظـه باید منتظر خسـارت‌های مالـی و زیان‌های جانی باشـیم. غیـر از این مـوارد، کیفیت نامطلوب جاده‌ها حتـی اگر خسـارت‌های آنی ایجـاد نکند، موجب استهلاک بیشـتر ناوگان حمل‌ونقل و ایجاد هزینه‌های بیشـتر می‌شود که باز هم به زیان اقتصاد کشور خواهد بود.

▣ علائم راهنمایی و رانندگی پیام‌رسان نیستند

این فعال حوزه حمل‌ونقل کشـور درباره وضعیت علائم جاده‌ای و نقش آنهـا در ایمنی جاده‌ها تاکید کرد: یکی دیگر از موضوعاتی که در بحث حمل‌ونقل جـاده‌ای با آن مواجه هسـتیم، علائـم راهنمایی و رانندگی اسـت. در جاده‌های مـا گاهی علائم آنقدر ضعیف اسـت و پیام‌رسان نیست که رانندگان بخش عمومـی را دچـار مشـکلات جـدی و حادثه‌هـای دلخراش می‌کند. در این حوزه نیز فاصله معناداری با استانداردهای مطلوب داریم.

کریمـی خاطرنشـان کرد: یکـی از دلایل روزآمد نبودن علائم در جاده‌های کشور کم‌توجهی مسئولان اسـت. اما در کنـار آن باید به انتخـاب پیمانکاران مناسب برای این کار نیز توجه شود. انتخاب این افراد گاه به گونه‌ای است که کار در این بخش هیچ‌گاه به نتیجه مطلوب نمی‌رسـد و باعث بروز حوادث متعدد در جاده‌های کشور می‌شود.

وی افزود: شاید تصور دست‌اندرکاران این باشد که علائـم تاثیر زیادی در ایمنی جاده‌ها ندارند و به آنها به چشـم زینت جاده نگاه کنند امـا رانندگان جاده به‌خوبی از اهمیت حیاتی علائم راهنمایی و رانندگی در جاده‌ها مطلع هستند. اهمیت این علائم در مسیر جاده‌ها تا حدی است که ممکن است رانندگان مسیر دیگری را برای عبور برگزینند.

کریمـی در زمینه جلب نظر رانندگان کشـورهای دیگر بـرای عبور از مسـیرهای کشـور تاکید کرد: امـروز بخش عمده بار در کشـور توسـط رانندگان داخلی جابه‌جا می‌شـود، اما وقتـی ناوگانی از اروپا وارد ایران شـود و شـرایط را ببینند به دلیل اهمیت سـلامت ناوگان خود، حتما دربـاره کیفیت جاده‌ها اطلاع‌رسـانی می‌کننـد؛ بنابراین، ایـن موضوع در استقبال از جاده‌های ایران تاثیر منفی می‌گذارد.

▣ خدمات رفاهی ناوگان حمل‌ونقل

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور همچنین درباره امنیت جاده‌ها و خدمات رفاهی برای ناوگان حمل‌ونقل در طول این مسـیرها عنوان کرد: در زمینه امکانات موجود در مسیرهای حمل‌ونقل بار و ترانزیت، جز در برخی مسیرهای معدود که خدمات برای عموم -نه بـرای بخش حمل‌ونقل جاده‌ای- در نظر گرفته شـده، در بیشـتر محورهـای مواصلاتی کشـور فاقد خدمات‌دهی مطلوب به رانندگان فعال در بخش جاده‌ای هستیم و طی سال‌ها در این بخش بسیار ضعیف عمل شده است.

▣ پیشنهاد ایجاد تیرپارک‌ها

کریمی یادآور شد: حتی از سوی تشکل‌های صنفی نیز پیشـنهادهایی برای ایجاد تیرپارک‌ها ارائه شده کـه مورد توجه قـرار نگرفته اسـت در حالـی کـه فعالان این حـوزه به‌خوبی می‌دانند اگر این سـرمایه‌گذاری اتفاق بیفتـد، هـم از محـل خود تیرپارک و هم از محل جبران خسارت‌هایی که نبود این امکانات در این سـال‌ها ایجـاد کرده، می‌توانیم صرفه‌جویی زیادی در هزینه‌ها داشـته باشـیم و به بهبود ایمنی و امنیت جاده‌ها و مسـیرهای ترانزیتی کشور بپردازیم.

وی توضیـح داد: این موضوع درباره امنیت جاده‌ها هم بسـیار حائز اهمیت اسـت. در هـر ۳۰ کیلومتر فاصلـه بایـد یک تیرپارک وجود داشـته باشـد که این موضوع اسـتاندارد اروپا و دنیا اسـت. اگر چنین امکاناتـی در جاده‌هـای ایران وجود داشـت امنیت جاده‌ها را بسـیار بـالا می‌برد. در واقـع امروز یکی دیگر از موضوعات بسیار مهم در حمل‌ونقل جاده‌ای، افزایـش گزارش‌های ناامنی جاده‌ها و تهدید جانی و مالی رانندگان است.

کریمی در پایان گفت: متاسـفانه در مجموع باید گفت در مسـیر جاده خدمات رفاهی ما تقریبا صفر است و با این شـکل و سیاق نمی‌توان انتظار داشت حتی با حل‌وفصل موضوعات برون‌مرزی، اسـتقبال مطلوبی از مسیرهای ترانزیتی کشور شود.

> امروز یکی از موضوعات بسیار مهم در حمل‌ونقل جاده‌ای، افزایش گزارش‌های ناامنی جاده‌ها و تهدید جانی و مالی رانندگان است

سخن پایانی

تجـارت امـروز دنیا همـراه با ۳ مولفه سـرعت جابه‌جایـی، کیفیـت انتقـال و کاهـش هزینه‌هـا شانه‌به‌شـانه در حال حرکت است که ایمنی تقریبا بر هر کـدام این مولفه‌ها تاثیرگذار اسـت. پس اگر قرار اسـت از موقعیت استراتژیک کشور در راستای ارزآوری اسـتفاده کنیـم، بایـد ایـن ۳ مولفـه در حمل‌ونقـل جاده‌ای مد نظر قـرار گیرد. در غیر این صورت در آینده‌ای نه‌چنـدان دور قافیه حمل‌ونقل تجاری جاده‌ای را به یکی از کشورهای همین حوزه خواهیم باخت. آن وقت باز هم باید بنشـینیم و در سوگ فرصت‌های سوخته، مرثیه‌سرایی کنیم.

نمایشگاه‌های ایمنی و امنیت در جهان

گروه نمایشگاه
editor@smtnews.ir

زیرساخت‌های حمل‌ونقل یک کشور می‌تواند نمود مناسبی از سطح توسعه‌یافتگی اقتصاد آن 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 بین، تامین امنیت جاده‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و به همین دلیل، نمایشگاه‌های ایمنی و تجهیزات در جهان در ابعاد گسترده‌ای برگزار می‌شوند. در این گزارش به برخی از نمایشگاه‌های برگزارشده در برخی از کشورهای جهان پرداخته‌ایم.

کنفرانس ایمنی ونیز

کنفرانس بین‌المللی ایمنی در صنایع با نام CISAP دو سال یک‌بار برگزار می‌شود. ایتالیا سال گذشته میزبان ۲ نمایشگاه تخصصی در حوزه ایمنی بود. این رویدادها سالانه در سطح جهانی برگزار می‌شوند و فرصتی برای تبادل ایده با همکاران همه بخش‌ها از جمله آکادمی و صنعت به‌شمار می‌روند. در این نمایشگاه‌ها جدیدترین نوآوری‌های کلیدی در زمینه ایمنی در فرآیندها و برق و قدرت را ارائه می‌شود. CISAP توسط AIDIC، انجمن مهندسی شیمی ایتالیا سازماندهی شده است.

نمایشگاه ایمنی و امنیت اوکراین

کی‌یف، پایتخت کشور اوکراین هر سال میزبان نمایشگاه بین‌المللی ایمنی و امنیت است. این نمایشگاه تجاری با برنامه‌های تجاری از جمله ارائه تجهیزات و فناوری‌های جدید و همچنین سمینارهای مربوط به موضوعات همراه است. هر سال کمیته برگزارکننده شرایط اجاره برای ۹۰ تا ۱۵۰ نفر به غرفه‌داران را ارائه می‌دهد و از رویدادهای خود با تبلیغات و پشتیبانی اطلاعات استفاده می‌کند.

نمایشگاه ایمنی و تجهیزات آتش‌نشانی لهستان

نمایشگاه بین‌المللی حفاظت از کار، تجهیزات نجات و آتش‌نشانی SAWO هر دو سال یک‌بار برگزار می‌شود. محل برگزاری نمایشگاه SAWO شهر پوزنان کشور لهستان است. این نمایشگاه رویدادی است که همه عوامل کل صنعت OHS را یکجا جمع می‌کند. نمایشگاه SAWO محل فروش بیمه، نوآوری‌های فناوری، دستیابی به تماس‌های تجاری جدید و قراردادهای توسعه شرکت‌هاست. این رویداد به‌دلیل رتبه استثنایی که دارد، همه ساله تحت‌حمایت افتخاری موسسات کلیدی برگزار می‌شود. حدود ۲۵۰ غرفه‌دار از ۲۵ کشور جهان، صدها نوآوری فناوری، از جمله بسیاری از برترهای بازار را در نمایشگاه لهستان ارائه می‌دهند.

نمایشگاه ایمنی کار نیوزلند

نمایشگاه ملی ایمنی کار THE NATIONAL SAFETY SHOW بزرگ‌ترین نمایشگاه ایمنی کار در کشور نیوزلند است که هر دوسال یک‌بار برگزار می‌شود. سال گذشته این نمایشگاه در شهر آوکلند پرجمعیت‌ترین شهر در کشور نیوزیلند برگزار شد. نمایشگاه ملی ایمنی فرصتی برای کشف محصولات جدید، خدمات و نوآوری‌های صنعت ایمنی را فراهم می‌کند. سمینارهای آموزشی، کارگاه‌های آموزشی و سالن‌های شبکه‌سازی ما شما را با تمام اطلاعات و منابع موردنیاز برای به روز نگه داشتن HSWA، محافظت از کارمندان و مشاغل خود، همه زیر یک سقف را به شما می‌دهد. به‌طور متوسط ، ۷۵ نفر در سال جان خود را از دست می‌دهند، از هر ۱۰ نفر، یک نفر آسیب می‌بیند و ۶۰۰ تا ۹۰۰ نفر در اثر بیماری‌های ناشی از کار می‌میرند. همه با هزینه ۳.۵ میلیارد دلار در سال! با تغییرات اخیر در قانون کار بهداشت و ایمنی، به‌سادگی نمی‌توان کار خود را ادامه داد. شما به عنوان یک کارفرما، مدیر یا هر نوع PCBU وظیفه قانونی و همچنین یک امر اخلاقی در قبال کارکنان و مشتریان خود دارید تا مسئولیت‌ها و خطرات مرتبط با اداره شغل خود را به‌طور کامل درک کرده و درگیر برنامه‌ای برای کاهش این ریسک‌ها باشید.

نمایشگاه تخصصی خدمات ایمنی هانوفر

مهم‌ترین نمایشگاه تخصصی آلمان در زمینه آتش‌نشانی و امدادرسانی با عنوان INTERSCHUTZ در محل دائمی نمایشگاه‌های هانوفر هر ۵ سال یک‌بار برگزار می‌شود. در سال ۲۰۱۵ میلادی این نمایشگاه با حضور ۱۲۲۰ غرفه‌دار و ۱۲۴۰۰۰ هزار بازدیدکننده متخصص در فضایی به وسعت ۹۰ هزار مترمربع در سالن‌های سرپوشیده و همچنین فضای باز نمایشگاهی برپا شد.

نمایشگاه خدمات ایمنی شغلی اسپانیا

نمایشگاه تجاری محصولات و خدمات در زمینه ایمنی شغلی با نام PREVISEL برگزار می‌شود.



تامین امنیت جاده‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و به همین دلیل، نمایشگاه‌های ایمنی و تجهیزات در جهان در ابعاد گسترده‌ای برگزار می‌شوند

نمایشگاه PREVISEL یک نمایشگاه ویژه است که در آن محصولات و خدمات از نظر عملی در زمینه ایمنی شغلی ارائه می‌شود. در نمایشگاه PREVISEL کارشناسان بخش با هدف ترکیب دانش و تلاش‌های خود در زمینه پیشگیری با هم دیدار می‌کنند. فرصتی عالی برای متخصصان این بخش، بلکه برای کارآفرینان، کارگران، کارگران آینده... به‌منظور تبادل تجربه و بروز شدن درباره آخرین پیشرفت‌ها. در این رویداد، دولت، کارفرمایان و اتحادیه‌ها در راستای بهبود فرهنگ پیشگیری و عادات سالم شغلی برنامه‌های‌شان را ارائه می‌دهند.

نمایشگاه Previsel به دو بخش تقسیم می‌شود:

بخش تجاری: نمایشگاه محصولات و خدمات

بخش آموزش: این برنامه دارای کارگاه‌های فنی و کارگاه‌های آموزشی است که هم کارفرما و هم کارگران و متخصصان آینده را شامل می‌شود.

نمایشگاه ایمنی و امنیت دوبی

نمایشگاه ایمنی و امنیت دوبی نمایشگاهی پیشرو در حوزه امنیت و ایمنی در سراسر جهان است. این نمایشگاه با بیش از ۱۲۰۰ غرفه‌دار، بزرگ‌ترین نمایشگاه در صنعت ایمنی و امنیت به‌شمار می‌آید. بازدیدکنندگان از بیش از ۱۱۸کشور جهان در این نمایشگاه حضور می‌یابند و بالا بودن تعداد بازدیدکنندگان تجاری بین‌المللی بیانگر اهمیت این نمایشگاه است. در این نمایشگاه می‌توان از ابداعات و اختراعات، فناوری‌های نوین و پیشرفته و محصولات بسیاری که در این حوزه کاربرد دارند، بازدید به عمل آورد. محصولات و تجهیزات بسیاری در این نمایشگاه در زمینه‌های مختلف از قبیل امنیت تجاری، امنیت اطلاعات، آتش نشانی و نجات، ایمنی و بهداشت و امنیت داخلی و پلیس وجود دارد که توسط تولیدکنندگان بزرگ و بنام این صنعت ارائه می‌شود که سعی دارند بهترین و رقابتی‌ترین قیمت‌ها را به بازدیدکنندگان عرضه کنند. نمایشگاه ایمنی و امنیت دوبی این فرصت را در اختیار بازدیدکنندگان قرار می‌دهد تا با حضور در آن بتوان با بقیه تجار فعال در این صنعت، ارتباط برقرار کرد و به توسعه تجارت پرداخت.

نمایشگاه تجهیزات امنیتی و ایمنی چین

نمایشگاه بین‌المللی CPSE چین نیز در شهر شنزن برگزار می‌شود. نمایشگاه تجهیزات امنیتی و ایمنی چین (CPSE) با بهره‌گیری از بزرگ‌ترین فضای نمایشگاهی و بیشترین تعداد مشارکت‌کنندگان، به یکی از تاثیرگذارترین رویدادهای حوزه ایمنی و امنیت در جهان تبدیل شده است. نمایشگاه تجهیزات امنیتی و ایمنی چین برای نخستین‌بار در سال ۱۹۸۹ در شهر شنزن برگزار شد و از آن پس، با موفقیت در بیش از ۱۵ دوره متوالی میزبان بیش از ۹۷۰۰ شرکت فعال در این صنعت و ۶۵۱۷۴۱ بازدیدکننده تجاری بودند. نمایشگاه تجهیزات امنیتی و ایمنی چین در حال‌حاضر بزرگ‌ترین نمایشگاه حوزه ایمنی و امنیت در جهان و معتبرترین در آسیا به‌شمار می‌آید. نمایشگاه تجهیزات امنیتی و ایمنی چین بهترین فرصت را در اختیار مشارکت‌کنندگان داخلی و بین‌المللی خود قرار می‌دهد تا با ایجاد روابط تجاری جدید، برقراری ارتباط با پیشروان بازار، کسب سهم قابل‌توجهی از بازار در صنعت ایمنی و امنیت را کسب کنند.

نمایشگاه بهداشت کار و ایمنی استانبول

نمایشگاه Eurasia ISG نمایشگاه بهداشت کار و ایمنی بزرگ‌ترین رویداد کشور ترکیه به‌شمار می‌رود. این نمایشگاه با هدف تبدیل شدن به بزرگ‌ترین و برجسته‌ترین نمایشگاه صنعتی در جهان، همزمان با کنگره بین‌المللی بهداشت و ایمنی در شهر استانبول برگزار می‌شود. با افزایش حوادث کاری هنگام انجام پروژه‌ها و وظایف کاری، بهداشت و ایمنی شغلی به‌طور همبسته‌ای از اهمیت بالایی برای کارمندان و کارفرمایان برخوردار است.

نمایشگاه Eurasia ISG به‌منظور ایجاد آگاه درباره مسائل ایمنی که به‌طور مستقیم بر زندگی انسان تأثیرگذار است، با گردهم جمع‌آوردن متخصصان و فعالان حوزه صنعت و ایمنی و بهداشت صنعتی، با ایجاد تعاملی سازنده انتقال تجارب شرکت‌های بزرگ، سطح دانش مرتبط با صنعت بهداشت کار و ایمنی را افزایش دهد.

نمایشگاه ISG با هدف افزایش نکات ایمنی شغلی و بهداشت، افزایش آگاهی و تاکید بر آموزش انجام شده است.

این نمایشگاه مهم‌ترین رویداد صنعتی با تمرکز بر تجهیزات حفاظتی و فناوری ایمنی شغلی خواهد بود. نمایشگاه ISG میزبان فعالان صنعت که در زمینه بهداشت کار فعالیت می‌کنند، خواهد بود و به آنها فرصتی می‌دهد تا مشارکت تجاری جدید و قابل اطمینان ایجاد و بینش خود را مبادله و محصولات جدید را کشف کنند.

زیرساخت‌های حمل‌ونقل یک کشور می‌تواند نمود مناسبی از سطح توسعه‌یافتگی اقتصاد آن باشد

خبر روز

برندهای برتر صنعت، معدن و تجارت معرفی شدند



مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در نهمین همایش منتخبین برندهای صنعت، معدن و تجارت از ایجاد ۸۰۰ کارگاه تولیدی کوچک در سال جاری خبر داد.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه توسعه اقتصادی و اشتغال در هر کشوری با محوریت بخش خصوصی امکان‌پذیر است، گفت: ۸۵ برنامه حمایتی در ۲۵ سرفصل را به فعالان اقتصادی بنگاه‌های کوچک و متوسط ارائه می‌دهیم که نسبت به سال گذشته ۴ برابر شده است.

به گزارش شاتا، علی رسولیان در نهمین همایش منتخبین برندهای صنعت، معدن و تجارت با بیان این مطلب افزود: این حمایت‌ها شامل هزینه حضور در نمایشگاه‌های خارجی معتبر، برندسازی، خوشه‌سازی، ارتقای زنجیره کسب‌وکار، اعزام و پذیرش هیأت‌های تجاری و... است.

وی با تأکید بر اینکه برای تقویت شرکت‌های دانش‌بنیان باید زمینه‌های لازم در کشور فراهم شود، اضافه کرد: اولویت واگذاری اراضی و مکان‌های مناسب در شهرک‌های صنعتی را به شرکت‌های دانش‌بنیان داده‌ایم و تا امروز به ۱۰۰ شرکت، زمین با تسهیلات ۱۰ درصد معافیت واگذار شده است.

رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با بیان اینکه کسب‌وکارهای کوچک مانند بنگاه‌های بزرگ به فضای کاری مناسبی نیاز دارند، ادامه داد: تا امروز ۸۰۰ کارگاه تولیدی کوچک در شهرک‌های صنعتی ایجادشده، درحالی که سال گذشته این رقم فقط ۷۹ واحد بوده است. ضمن اینکه، برنامه‌ریزی ما احداث ۱۴۰۰ واحد برای امسال است.

رسولیان اظهارکرد: به‌منظور مشارکت بیشتر بخش خصوصی در ایجاد شهرک‌ها و نواحی صنعتی، اساسنامه سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران را با تصویب هیأت وزیران و تأیید شورای نگهبان اصلاح کردیم تا فعالان اقتصادی به کمک ما بیایند و بتوانیم از ابتدای سال آینده احداث شهرک‌های صنعتی را به بخش خصوصی واگذار کنیم.

وی با اشاره به افزایش تقاضا در بخش صنعت، کمبود زمین و تأمین آب و برق در شهرک‌های صنعتی، تصریح کرد: سال گذشته حدود ۱۴۰۰ هکتار زمین برای توسعه شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور تأمین شد، که امسال و تا امروز موفق به تأمین ۶ هزار و ۸۰۰ هکتار زمین جدید شده و دو برابر سال گذشته نیز آب، برق و زیرساخت تأمین کرده‌ایم.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت همچنین با اشاره به اینکه ۳۰ درصد مشوق برای سرمایه‌گذاران واقعی و فعالان اقتصادی در شهرک‌های صنعتی کشور درنظر گرفته شده، بیان کرد: پروژه افزایش ظرفیت تولید و احیاء واحدهای صنعتی راکد نیز در سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران آغاز شده که با کمک بخش خصوصی موفق شده‌ایم تا به امروز ۴۰ درصد از این واحدها را در قالب مشارکت و واگذاری احیاء کنیم.

رسولیان در ادامه به جدیت وزارت صنعت، معدن و تجارت در اجرای برنامه ملی آمایش سرزمین نیز اشاره کرد و افزود: در سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران نیز مصمم هستیم تمامی فرآیندهای واگذاری زمین، ساخت‌وساز، انشعابات و ارائه خدمات حمایتی را به‌صورت تمام الکترونیکی انجام دهیم تا فعالان اقتصادی در هر زمان و هر مکان به آخرین وضعیت اراضی موجود، اطلاعات کامل و برنامه‌های در دست اجرا دسترسی کامل داشته باشند. وی اضافه کرد: سامانه ۱۲۴ وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز در تمامی استان‌ها برای پاسخگویی، ارائه خدمات و پیگیری درخواست‌های فعالان اقتصادی راه‌اندازی شده تا مسائل و مشکلات صنعتگران، معدنکاران و بازرگانان هر استان مستقیم و بی‌واسطه با حضور مدیران ارشد ملی و استانی رسیدگی و برطرف شود.

در پایان این همایش، با حضور معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، منتخبین برندهای صنعت، معدن و تجارت در سال ۱۴۰۰ معرفی شدند و با اهداء لوح و تندیس از آنها قدردانی شد.

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 تکمیل‌کننده 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 تعریف‌شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اکو) مانند کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI) و کریدور ایران-عراق-سوریه، توجه لازم و کافی به این ظرفیت فوق‌العاده نشده است.

در این گزارش تصریح شده که 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 قابل‌توجه دارد.

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم شراره بهرامی بسحاق برابر وکالت‌نامه شماره اف‌آی‌ال‌تی۵ کی‌جی‌بی‌ال‌پی‌کی‌دی مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۲۱ سرکنسولگری جمهوری اسلامی ایران فرانکفورت از طرف آقای سام عامری ضمن تسلیم دو برگ استشهادیه تصدیق شده اعلام نموده است سند مالکیت ششدانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی واقع در طبقه ۶ به مساحت ۱۵۰.۴۸ مترمربع قطعه ۱۶ تفکیکی به شماره ۱۸۴۵۷ فرعی از ۱۶۸ اصلی مفروز از ۱۴۲۳ فرعی از اصلی مذکور ذیل شناسه ثبت دفتر املاک الکترونیکی ۱۳۹۵۲۰۳۳۱۰۱۱۰۱۷۰۹۵ شماره چاپی ۲۳۵۵۲۹ که به نام سام عامری صادر و تسلیم گردیده است به علت اسباب کشی مفقود گردیده است و تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده است لذا مراتب به استناد تبصره یک اصلاحی به ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود و یا انجام معامله نسبت به ملک مذکور باشد از تاریخ انتشار این آگهی به مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت به این اداره تسلیم تا وفق مقررات عمل گردد بدیهی است چنانچه ظرف مدت مقرر اعتراضی واصل نشود و یا در صورت اعتراض اصل سند ارائه نگردد سند مالکیت المثنی طبق مقررات به متقاضی تسلیم خواهد شد.

فریدون شیاسی‌دهسوری، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک ناحیه سه کرج

با ما
سبک زندگی اقتصادی
را گسترش دهید
پایگاه خبری «گسترش نیوز» www.Gostaresh.news

روی خط خبر

سیستان و بلوچستان بهشت معدنی



رئیس سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور در حاشیه نشست شورای معادن استان سیستان و بلوچستان گفت: با توجه به دستگاه‌هایی که از آن برای اکتشاف معادن استفاده می‌کنیم، مطمئن هستیم سیستان و بلوچستان بهشتی از مواد معدنی کشور باشد. به گزارش شاتا، علیرضا شهیدی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در حاشیه نشست شورای معادن این استان گفت: با توجه به دستگاه‌هایی که از آن برای اکتشاف معادن استفاده می‌کنیم، مطمئن هستیم سیستان و بلوچستان بهشتی از مواد معدنی کشور باشد. رئیس هیات‌عامل ایمیدرو نیز در این نشست گفت: آنچه تا امروز اتفاق افتاده بیانگر این است که ظرفیت‌های زیادی در سیستان و بلوچستان وجود دارد و فرصت‌هایی را در زمان خود از دست داده‌ایم که باید تلاش کنیم در یک زمان مشخص معادن را به بهره‌برداری برسانیم و حاصل آن سرمایه‌گذاری جدید برای مردم سیستان و بلوچستان ملموس شود تا از این ثروت خدادادی بهره‌مند شوند. در ادامه، استاندار استان سیستان و بلوچستان نیز قابلیت‌های معدنی استان را بسیار بالقوه دانست و گفت: سیستان و بلوچستان می‌تواند خود را به‌عنوان استان رتبه برتر معدن کشور مطرح کند و در این مسیر با تمام توان نقش حمایتی خود را ایفا می‌کنیم. حسین مدرس خیابانی تصریح کرد: اگر قرار است منابع معدنی استان سیستان و بلوچستان به ثروت برای مردم تبدیل شود به‌طور یقین بخش خصوصی بخش پررنگ و تعیین‌کننده داشته و هر کس که تمایل به سرمایه‌گذاری در سیستان و بلوچستان در حوزه‌های مختلف صنعتی، معدنی، کشاورزی، دامپروری، گردشگری و تجاری دارد این استان با تمام ظرفیت خود امنیت لازم را تامین می‌کند.

صادرات ۲۰۵ میلیون دلاری قم



رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت قم گفت: ارزش صادرات قم از ابتدای امسال تا پایان آذر در مقایسه با مدت مشابه سال قبل با رشد ۱۰۶ درصدی از ۱۰۰ میلیون دلار به ۲۰۵ میلیون دلار رسید. به گزارش شاتا، محمود سیجانی در جلسه توسعه صادرات قم در سالن جلسات استانداری، افزود: هدف‌گذاری صادرات قم در سال جاری ۲۵۰ میلیون دلار است که تاکنون ۸۵ درصد از پیش‌بینی‌های انجام شده تحقق یافته است.

وی اظهار کرد: صادرات قم از نظر وزنی در این مدت با رشد ۱۰۸ درصدی از ۸۶ هزار تن به ۱۸۰ هزار تن رسیده که نسبت به سال قبل ۹۴ هزار تن افزایش نشان می‌دهد.

سیجانی ادامه داد: طی این مدت حجم صادرات قم در کالاهای مفتول مسی ۱۴۳ درصد، محصولات فلزی ۵۳ درصد، مواد پلاستکی ۱۰۰ درصد، سوخت و روغن‌های معدنی ۴۸۳ درصد، کفش و صندل ۱۷۲ درصد، الیاف مصنوعی ۱۳۶ درصد، لبنیات ۸۶۷ درصد، ماشین‌آلات ۲۸ درصد، آلمینیوم و شمش روی نیز بیش از ۸۰ درصد رشد کرده است.

وی ابراز کرد: مفتول مسی، محصولات فلزی، مواد پلاستیکی، سوخت و روغن‌های معدنی، کفش، الیاف، لبنیات، ماشین‌آلات، آلومینیوم و شمش در مجموع بیش از ۸۸ درصد از کل صادرات استان را تشکیل می‌دهد. وی بیان کرد: در بین کالاهای صادراتی قم مفتول مسی، پوشاک و انواع پارچه بیشترین ارزش صادراتی را دارند و کشورهای عراق، امارات، ترکیه، افغانستان، ازبکستان، آلمان، روسیه، ترکیه، هند و ترکمنستان از مهم‌ترین کشورهای هدف صادراتی قم هستند. سیجانی ادامه داد: از ابتدای امسال تاکنون ۱۳۸ کارت بازرگانی جدید صادر شده که نسبت به سال قبل ۷۴ مورد افزایش یافته و در این مدت ۲۰۰ کارت هم تمدید شده است. وی گفت: برپایی ۴۵ نمایشگاه تخصصی در سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده که از این بین ۷ نمایشگاه در زمینه فروش و عرضه مستقیم است.

در شورای معادن خراسان جنوبی بررسی شد

فرار مالیاتی برخی صاحبان معادن

مصطفی ملائی
editor@smtnews.ir

رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان جنوبی در چهارمین نشست شورای معادن استان در امسال که به ریاست سرپرست معاونت هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان جنوبی برگزار شد، عنوان کرد: براساس ماده قانونی بند «الف» ماده ۴۳ قانون برنامه ششم توسعه، حساب‌های بانکی و گردش مالی خرید و فروش معادن با رعایت ضوابط قانونی باید در استان‌های محل ذخایر معدنی انجام شود.

به گزارش صمت از خراسان جنوبی عباس جرجانی گفت: براساس این ماده قانونی باید دفاتر مالی و قانونی مربوطه در استان‌های نام‌برده مستقر و حوزه مالیاتی آنها در همان استان‌ها تعیین شود، شورای معادن استان نیز موظف است بر اجرای این ماده قانونی نظارت کند.



عکس: آیدا فریدی

از ۵۰ معدن بزرگ فعال در خراسان‌جنوبی ۲۱ معدن فاقد گردش مالی، دفتر و پرونده مالیاتی هستند که باید در اسرع وقت تعیین‌تکلیف شوند

حساب‌های بانکی به استان منتقل شود

رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان جنوبی در ادامه تاکید کرد: اگر حساب‌های بانکی معادن بزرگ به خراسان جنوبی منتقل شود، منابع بانکی استان افزایش می‌یابد و از طرفی با انتقال دفاتر معادن، درآمدهای مالیاتی استان نیز بالا می‌رود. جرجانی افزود: در این زمینه فهرست ۵۰ معدن بزرگ استان به اداره کل امور مالیاتی و شورای هماهنگی بانک‌های استان اعلام شده تا برای بررسی این موارد اقدام شود. از این تعداد ۲۱ معدن در داخل استان حساب دفتری، گردش مالی و پرونده مالیاتی ندارند که ۸ مورد مربوط به شرکت‌های دولتی از جمله شرکت مادرتخصصی تولید نیروی برق حرارتی است؛ بنابراین ۱۳ مورد باقی مانده است. از این موارد، ۸ واحد در حال انتقال پرونده و در دست اقدام است و میزان اشتغال اسمی ۵ معدن باقی‌مانده که داخل استان پرونده مالیاتی ندارند، ۴۰ نفر است. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان جنوبی تاکید کرد: پیمانکارانی که به‌عنوان مزایده در داخل استان برنده شدند نیز باید دفاتر خود را به استان منتقل کنند. وی گفت: برخی از این واحدهای معدنی حساب بانکی دارند اما فقط در حد پرداخت حقوق جاری کارگران و تنخواه است و هیچ گردش مالی ندارند. جرجانی افزود: به لحاظ قانونی سازمان صنعت، معدن و تجارت فقط صادرکننده مجوز و فعالیت‌ها است و شورای معادن باید در این زمینه نظارت داشته باشد تا این تکلیف قانونی اجرا شود. وی بیان کرد: از ۷۵۰ معدن خراسان جنوبی تاکنون ۵۰ معدن شناسایی شده و این روند ادامه دارد. از این رو، ابتدا برای این معادن بزرگ به دنبال راهکار هستیم و بدون شک تعداد معادن بدون گردش مالی و پرونده مالیاتی افزایش خواهد یافت. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان جنوبی به بازدید رئیس‌جمهوری از معادن زغال‌سنگ پروده طبس در سومین سفر استانی هم اشاره کرد و گفت: در این راستا به‌صورت ماهانه گزارشی در زمینه اقدامات صورت گرفته به وزارتخانه اعلام می‌کنیم. وی ادامه داد: در زمینه نحوه معیشت ساکنان معادن که بیشتر غیربومی منطقه نیز هستند اقداماتی انجام و ارسال شده که موارد به بهره‌برداران هم ابلاغ شده است.

انتقال حساب‌های بانکی و گردش مالی خرید و فروش معادن با رعایت ضوابط قانونی باید در استان‌های محل ذخایر معدنی انجام شود



قانون، معادن و خسارت‌های محلی

جرجانی با اشاره به جزء ۵ بند «الف» ماده ۴۳ قانون برنامه ششم توسعه گفت: براساس این قانون، در مواردی که با بهره‌برداری از معادن و فعالیت‌های صنایع معدنی، خسارت‌هایی به اهالی ساکن در منطقه و بخش کشاورزی آنها برسد، علاوه‌بر عوارض آلایندگی با تصویب شورای معادن استان تا یک درصد فروش آنها، پس از واریز به خزانه معین استان نزد خزانه‌داری کل کشور به جبران خسارت‌های یادشده و در صورت وارد شدن آسیب‌های عمومی، به فعالیت‌های بهداشتی درمانی و عمرانی مورد نیاز منطقه درگیر اختصاص یابد. وی افزود: گزارش‌های متعددی توسط فرمانداران، بخشداران یا دهیاران استان درباره خسارت‌های وارده توسط معادن مستقر در روستاها یا جوار روستاها به‌ویژه به بخش راه‌های ارتباطی به ما اعلام می‌شود. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان جنوبی اظهار کرد: براساس اعلام مدیرکل دفتر امور روستایی و شوراهای استانداری، تاکنون ۱۱۶ محدوده معدنی دچار خسارت شده است.

وی با اشاره به ماده ۲۰ قانون معادن گفت: فعالان معدنی توجه کنند که وزارت صنعت، معدن و تجارت به دارندگان مجوزهای اکتشاف و بهره‌برداری و اجازه برداشت که به تعهدات خود عمل نکنند با تعیین مهلت مناسب اخطار می‌کند تا به تعهد خود عمل کنند.

جرجانی افزود: در صورتی که اشخاص در پایان مهلت مقرر اقدام نکنند یا اقدام انجام شده کافی نباشد با تایید شورای معادن ملزم به پرداخت خسارت ناشی از انجام ندادن تعهدات مربوطه می‌شوند. وی گفت: همچنین در نهایت این افراد برای ادامه عملیات مربوط، فاقد صلاحیت شناخته می‌شوند و انجام این عمل در اعتبار پروانه بهره‌برداری یا حقوق اشخاص ثالث تاثیری ندارد.

۶۷ معدن پرونده مالیاتی ندارند



مدیرکل امور اقتصادی و دارایی خراسان جنوبی هم در این نشست گفت: تعداد معادنی که پرونده مالیاتی ندارند هفته جاری به ۶۷ مورد افزایش یافته است و فهرست در اختیار سازمان صنعت، معدن و تجارت قرار خواهد گرفت. عیسی جعفری‌گیو افزود: ۱۶ معدن استان بعد از جلسه قبل شورای معادن استان پرونده مالیاتی تشکیل دادند اما بقیه با این دلیل که دفتر در سایر استان‌ها دارند از این کار امتناع می‌کنند در حالی که براساس قانون باید در محل استقرار و ذخایر معادن پرونده مالیاتی داشته باشند. وی اظهار کرد: تمامی معادن باید در استان پرونده مالیاتی و گردش مالی داشته باشند که درخواست داریم تصمیمی گرفته شود تا نظارت شورای معادن بر این موضوع با جدیت ادامه یابد.

مهارت‌آموزی در کنار تحصیل ترویج شود

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی البرز با بیان اینکه بیکاری قشر تحصیلکرده با مهارت‌آموزی رفع می‌شود، گفت: مهارت‌آموزی در کنار تحصیل دانشگاهی باید ترویج شود.

به گزارش صمت یداله مالمیر، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی البرز در آیین تجلیل از برگزیدگان دومین دوره جشنواره ملی امیرکبیر که با حضور مدیران و مسئولان نهادهای اجرایی استان و نفرات برگزیده این جشنواره در محل اتاق بازرگانی البرز برگزار شد، اظهار کرد: با نیم‌نگاهی به کشورهای توسعه‌یافته و پیشرفته دنیا می‌بینیم یکی از عوامل مهم موفقیت این کشورها ارتباط میان صنعت و دانشگاه است.

وی ادامه داد: در اتاق بازرگانی البرز طی سال‌های گذشته موضوع تعامل میان صنعت و دانشگاه پیگیری شده است اما برای اینکه اقدامات بیشتری برای تعامل میان این دو حوزه صورت گیرد در سال گذشته موضوع برگزاری جشنواره‌ها در دستور کار قرار گرفت و دور نخست جشنواره ملی امیرکبیر را داشتیم. نایب‌رئیس اتاق بازرگانی البرز بیان کرد: امروز یک فرد تحصیلکرده و دانشگاهی زمانی که برای گذراندن دوره کارورزی یا کارآموزی وارد یک واحد صنعتی می‌شود، متاسفانه اطلاعات چندانی از کار عملی در چرخه تولیدی مربوطه ندارد.

وی ادامه داد: متاسفانه فعالان صنعتی نیز اطلاع کافی از تکنولوژی‌های روز دنیا و رویدادهای مهم بخش صنعت ندارند و این خلأ باید از طریق توان علمی دانشگاهیان پرشود.

به گفته مالمیر، اتاق بازرگانی به‌عنوان حلقه واسط میان صنعت و دانشگاه ارتباطی اثرگذار میان دو بخش برقرار می‌کند و این اهداف اتاق از سال گذشته با برگزاری نخستین دوره جشنواره ملی امیرکبیر در البرز پایه‌ریزی شد.

وی با بیان اینکه سال گذشته بیش از ۱۰۰ پایان‌نامه و رساله دانشجویی مقاطع دکترا و کارشناسی ارشد به دبیرخانه جشنواره ملی امیرکبیر ارسال شد، گفت: امسال این آمار به بیش از ۲۶۰ مورد رسیده و نشان از آن دارد که عوامل برگزاری این جشنواره در جهاد دانشگاهی، بنیاد نخبگان و اتاق بازرگانی البرز با تلاش بسیار به بهترین نحو آن را اجرایی کرده‌اند. نایب‌رئیس اتاق بازرگانی البرز با بیان اینکه در این مجموعه به‌عنوان پارلمان بخش خصوصی در کنار دانشگاهیان و صنعتگران برای برقراری تعامل بیشتر میان این دو حوزه تلاش خواهیم کرد، افزود: نمی‌توانیم دست روی دست بگذاریم و منتظر بخش دولتی باشیم، اگر قرار بود که انتظارات در این زمینه توسط دولتی‌ها انجام شود که تاکنون باید عملیاتی می‌شد. وی با اشاره به اینکه در قبال هر یک ساعت تحصیل در دانشگاه، فرد دانشجو باید دو ساعت کار عملی در صنعت را تجربه کند، گفت: با این اقدام در کنار تنظیم موقعیت شغلی برای دانشجویان، هزینه‌ای که صنعت بابت آموزش به آن پرداخت کرده مجدد به دل صنعت بازمی‌گردد.

مالمیر با انتقاد از اینکه نباید امروز شاهد حضور نیروی‌های تحصیلکرده بیکار با تحصیلات عالیه در جامعه باشیم، عنوان کرد: ۸۰ درصد ضعف‌ها در این باره به عدم آموزش عملی و تخصصی کافی از سوی دانشگاه‌ها به دانشجویان بازمی‌گردد.

وی با بیان اینکه اتاق بازرگانی در راستای اقدامات تعاملی میان صنعت و دانشگاه به دنبال بسترسازی برای استفاده از رساله‌ها و پایان‌نامه‌های کاربردی در بخش‌های تولیدی و صنعتی استان است.

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی البرز اظهار امیدواری کرد سال آینده سومین دوره جشنواره ملی امیرکبیر با مشارکت بیشتر دانشگاه‌ها و مراکز علمی برگزار شود و با فعالیت استان‌های دیگر در راستای حمایت از این جشنواره ملی شاهد تعامل سازنده‌تر میان صنعت و دانشگاه باشیم.

بهره‌برداری از پروژه رمق‌گیری سنگ‌آهن مرکزی

پروژه رمق‌گیر واحد خردایش شرکت سنگ‌آهن مرکزی با حضور سرپرست مجموعه به بهره‌برداری رسید. به گزارش صمت از مرکز اطلاع‌رسانی شرکت سنگ‌آهن مرکزی، مجتبی حمیدیان سرپرست شرکت سنگ‌آهن مرکزی به همراه طهماسبی عضو جدید هیات‌مدیره شرکت از کارخانه خردایش بازدید و از پروژه رمق‌گیر که توسط کارگران این واحد انجام شده است، بهره‌برداری کرد. امیر معینی، مدیر کارخانه خردایش پیرامون پروژه رمق‌گیر توضیح داد: پروژه رمق‌گیر که در واقع جداسازی آهن از باطله‌های مجموعه پرعیارسازی چغارت است، توسط کارگران واحد خردایش انجام شده است و استارت این طرح از ۲۶ آذرماه زده شد و هفته گذشته به اتمام رسید و با حضور سرپرست شرکت افتتاح شد. وی با بیان اینکه این پروژه سبب می‌شود باطله‌های انباشت‌شده به درام مگنت آمده و آهن از باطله‌ها جدا شود، افزود: درصد عیار خروجی باطله‌ها به زیر ۵ درصد رسیده و محصول میانی و آهن گرفته شده حدود ۲۰ درصد است که ارزش افزوده‌ای برای شرکت و جلوگیری از هدررفت آهن در باطله‌ها می‌شود.



تولید کامل‌ترین کوئل احتراق خودرو در سمنان

معاون امور صنایع سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سمنان گفت: کامل‌ترین و متنوع‌ترین کوئل احتراق خودرو کشور در سمنان و به دست تولیدکنندگان این استان تولید می‌شود. به گزارش شاتا، فرامرز محبوبی در حاشیه بازدید استاندار و اعضای کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان از تعدادی واحد تولیدی در شهرستان سمنان با اعلام این خبر گفت: شرکت ویرا ولتاژ، تولیدکننده انواع قطعات خودرو در سمنان است که کامل‌ترین و متنوع‌ترین کوئل احتراق خودرو کشور در این مجموعه تولید می‌شود. وی افزود: شرکت ویرا ولتاژ با سرمایه‌گذاری بیش از ۸۵ میلیارد ریال در شهرک صنعتی سمنان مستقر است که ظرفیت تولید سالانه ۴ میلیون و ۷۰۰ هزار عدد قطعات خودرو شامل قطعه بخاری، حسگر میل سوپاپ، حسگر فشار هوا و دریچه گاز، سنسور دور موتور و... را دارد و زمینه اشتغال حدود ۴۰ نفر را فراهم کرده است. معاون امور صنایع سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سمنان تصریح کرد: استاندار سمنان و اعضای کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان از ۳ واحد تولیدی ویرا ولتاژ، رنگرزی و چاپ حریر و کارخانجات نورد و لوله در شهرستان سمنان بازدید کردند و از نزدیک در جریان مسائل و مشکلات این واحدهای تولیدی قرار گرفتند. فرامرز محبوبی اضافه کرد: شرکت رنگرزی و چاپ حریر با سرمایه‌گذاری افزون‌بر ۴۴ میلیارد ریال ظرفیت تولید سالانه ۲۹۰۰ تن رنگرزی، تکمیل و چاپ پارچه را دارد و توانسته است برای ۹۰ نفر اشتغالزایی کند و کارخانجات نورد و لوله با سرمایه‌گذاری ۹ هزار میلیارد ریال و اشتغالزایی ۳۴۰ نفر ظرفیت تولید سالانه ۹۶۰ هزار تن لوله فولادی درزجوش و پروفیل، لوله فولادی درز جوش، گالوانیزه گرم انواع لوله و لوله فولادی درز جوش را دارد.



۸۳۰ میلیارد تومان احتکار در تهران

رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۷۶۰ مورد بازرسی از انبارها و مراکز نگهداری کالا درسطح استان صورت گرفته است. به گزارش شاتا، یداله صادقی گفت: در بازدید از انبارهای شهرستان های تابع انواع کاغذ روزنامه به میزان ۴۳ هزار و ۵۲۷کیلوگرم ، کاغذ تحریر ۶۹۸ رول کشف شده است. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران تصریح کرد: دربازه زمانی ۱۰ ماهه سال جاری انواع مواد پتروشیمی به میزان ۱۱۰ تن، انواع محصولات فولادی شامل ۱۰۰تن میلگرد آجدار فولادی، ۲۹ هزار تن ورق ساده فولادی و حدود ۲۰ هزار تن تختال فولادی توسط بازرسی سازمان کشف و ضبط شده است. وی خاطرنشان کرد: جمع کل ارزش کشفیات صورت گرفته ۸۳۰ میلیارد تومان بوده که مراتب برای رسیدگی قانونی پس از صورتجلسه به تعزیرات حکومتی ارسال شده است. صادقی همچنین تاکید کرد: به منظور مبارزه با قاچاق و ورود غیرقانونی کالا به کشور براساس قانون تمامی فرآیندهای خروج و ورود کالا و مدیریت فرآیندهای مربوطه باید از طریق سامانه جامع انبارها www. nwms.ir ثبت و در غیر این صورت با متخلفان برابر قانون برخورد می‌شود.



رشد ۱۲۹ درصدی صدور کارت بازرگانی در آذربایجان شرقی

سرپرست سازمان صنعت، معدن و تجارت آذربایجان شرقی در جلسه کمیته بررسی و پالایش کارت‌های بازرگانی و کمیته اقدام ارزی استان از صدور ۳۰۰ کارت بازرگانی طی ۹ ماه امسال و رشد ۱۲۹ درصدی در این بخش نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر داد. به گزارش شاتا، غلامعلی راستی در این جلسه ضمن ارائه گزارشی از آمار کارت‌های بازرگانی استان، گفت: طی ۹ ماه سال ۱۴۰۰، علاوه‌بر صدور ۳۰۰ کارت بازرگانی، ۵۱۱ کارت بازرگانی نیز تمدید شده است. وی با بیان اینکه در راستای تسهیل فرآیندها بدون بررسی عامل کارشناسی سازمان، کارت‌های بازرگانی با فرآیندی کاملا سیستمی صادر می‌شود، افزود: دقت و بررسی دقیق در خصوص احراز اهلیت متقاضیان کارت‌های بازرگانی، براساس مقررات از طریق اتاق بازرگانی تبریز و اتاق تعاون استان انجام می‌شود و علاوه‌بر بازدید از محل کسب و بررسی سایر موارد مرتبط قانونی، دوره‌های آموزشی برای متقاضیان برگزار می‌شود.

در این نشست مقرر شد با توجه به اهمیت پالایش و بررسی فعالیت محل کسب دارندگان کارت‌های بازرگانی استان، بازدید مشترک دوره‌ای توسط نمایندگان اتاق بازرگانی، اتاق تعاون استان، سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی ارس و سازمان صنعت، معدن و تجارت استان به صورت مستمر انجام شود. گفتنی است، در این جلسه ضمن ارائه گزارش از سوی رئیس اداره بازرگانی خارجی سازمان صنعت، معدن و تجارت استان، موضوع نامه دفتر توسعه خدمات بازرگانی در خصوص کارت‌های بازرگانی با ایفای تعهدات برگشت ارز حاصل از صادرات زیر ۶۰ درصد و مصوبات جلسه قبلی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

بار حمل محصولات صنعتی بر دوش جاده‌هاست

لجستیک، قربانی مافیای خودروسازی

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

افزایش تصادفات جاده‌ای در هفته‌های اخیر اذهان عمومی را متوجه کمبودهای بخش حمل‌ونقل در کشور کرده است. بخشی از این چالش‌ها تحت‌تاثیر توسعه نامتوازن در صنعت لجستیک و همگام نبودن آن با توسعه صنعتی و ایجاد ظرفیت‌های تولید در بخش‌های گوناگون است. کمااینکه در حال حاضر بار اصلی حمل مواد معدنی و محصولات تولیدشده در زنجیره تولید فولاد بر دوش جاده‌هاست و بدین ترتیب شاهد تردد کامیون‌های متعدد باری در جاده‌ها هستیم. با توجه به طرح‌های توسعه صنعتی و احتمال افزایش ظرفیت تولید در سال‌های آینده، انتقال بار از جاده‌ها به مراتب افزایش خواهد یافت. در چنین شرایطی، ایمنی خودروهای سواری کاهش می‌یابد و بار ترافیکی در جاده‌ها بیش از ظرفیت افزایش خواهد یافت. میزان آلودگی هوا تحت‌تاثیر سوخت‌های آلاینده بیش از پیش افزایش می‌یابد. یارانه‌ای که دولت هر ساله برای تامین گازوئیل می‌پردازد، بیشتر می‌شود و هزینه‌های مضاعفی را به دولت‌ها تحمیل می‌کند و در یک‌کلام چالش‌های ناشی از این ریل‌گذاری اشتباه ادامه دارد. البته این پایان کار نیست، چراکه ممنوعیت در روند واردات خودروهای باری به کشور یا مونتاژ خودروهای چینی با عنوان تولید داخلی و حمایت از داخلی‌سازی، عمق این فاجعه را بیشتر می‌کند.



عکس: صمت

> با توجه به طرح‌های توسعه صنعتی، انتقال بار از جاده‌ها به مراتب افزایش خواهد یافت. در چنین شرایطی، ایمنی خودروهای سواری کاهش و بار ترافیکی در جاده‌ها بیش از ظرفیت افزایش خواهد یافت

بار اضافی که به جاده‌ها تحمیل می‌شود

سیدرضا شهرستانی، عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در گفت‌وگو با صمت و درباره وابستگی زنجیره فولاد ایران به حمل‌ونقل جاده‌ای و چالش‌های ناشی از این وابستگی گفت: تولید فولاد به‌عنوان صنعتی مادر و استراتژیک در کشور ما مورد توجه قرار گرفت، با این وجود، اشتباهات اساسی در روند پایه‌گذاری و توسعه این صنعت اجرایی شد که در حال حاضر شاهد پیامدهای آن و همچنین اثرگذاری منفی این موضوع بر عملکرد حمل‌ونقل جاده‌ای کشور هستیم.

این فعال صنعت فولاد افزود: جانمایی صنعت فولاد ایران از ابتدا اشتباه بود و شاهد احداث صنایع فولادی در مناطق مرکزی و شمالی کشور هستیم. این درحالی است که در دنیا اولویت احداث صنایع فولاد، دسترسی به آب‌های آزاد است. این موضوع به‌ویژه برای کشورهایی همچون ایران که ظرفیت تولید فولاد در آن به مراتب بالاتر از نیاز داخلی برآورد می‌شود، اهمیت بیشتری دارد، چراکه امکان تسهیل صادرات فولاد را از طریق آب‌های آزاد فراهم می‌کند. اما متاسفانه در سایه سیاست‌گذاری‌های اشتباه و فشار نمایندگان مجلس شورای اسلامی در دوره‌های گوناگون به‌منظور توسعه مناطق مرکزی و ایجاد اشتغالزایی در این استان‌ها، شاهد چنین جانمایی اشتباهی هستیم.

شهرستانی گفت: محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد عموما حجیم هستند و وزن بالایی دارند، درنتیجه حمل‌ونقل آنها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در بسیاری از کشورها، اولویت انتقال محصولات زنجیره فولاد به کانال‌های آبی یا خطوط حمل‌ونقل ریلی اختصاص دارد. اما این موازنه در کشور ما کاملا برعکس است و با توجه به توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های ریل و راه‌آهن، حمل جاده‌ای بار اصلی انتقال محصولات صنعتی را بر دوش دارد. این موضوع، چالش‌های متعددی را ایجاد کرده است؛ ازجمله آنکه هزینه قابل توجهی به بحث انتقال بار محصولات تحمیل می‌شود. به‌دنبال ارتقای جابجایی بار از محورهای جاده‌ای شاهد افزایش قابل‌توجه بار ترافیکی در جاده‌های کشور خواهیم بود؛ این موضوع استهلاک جاده‌ها را تشدید می‌کند و هزینه تعمیر و نگهداری افزایش می‌یابد.

خطرات جاده‌ای و تصادفات تشدید و سلامت انسان‌ها و مسافران جاده‌ای تهدید می‌شود. در همین حال با توجه به افزایش قابل‌توجه مصرف سوخت، از یک‌سو منابع کشور هدر می‌رود، هزینه قابل‌توجهی صرف تامین سوخت برای نقل‌وانتقال جاده‌ای می‌شود و از سوی دیگر، آلودگی هوا نیز تشدید خواهد شد. از مجموع موارد یادشده می‌توان اینطور استنتاج کرد که وارد آوردن چنین فشاری به حمل جاده‌ای اشتباه است و باید در روند توسعه زیرساخت‌های کشور تجدیدنظر اساسی شود.

عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد گفت: با توجه به اهداف توسعه‌ای صنعت فولاد و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در این سال، انتظار می‌رفت خطوط حمل‌ونقل ریلی در کشور تقویت شود. از ۲۵۰۰۰ کیلومتر خط ریلی موردنیاز، تنها ۱۲۰۰۰ کیلومتر آن در طول سال‌های گذشته، احداث شده است. در همین حال، سرعت انتقال بار توسط خطوط حمل ریلی در ایران به مراتب پایین است. در کشورهای پیشرفته، حمل بار توسط ریل با سرعت ۷۰ کیلومتر بر ساعت انجام می‌شود؛ درحالی که این عدد در ایران به ۲۴ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. همین سرعت پایین موجب می‌شود، ظرفیت حمل بار از این طریق کاهش یابد و بر هزینه‌های آن افزوده می‌شود.



این فعال صنعت فولاد گفت: با توجه به تمام موارد یادشده توسعه زیرساخت‌های ریلی در کشور ضروری به‌نظر می‌رسد. دولت می‌تواند با ایجاد مشوق‌های گوناگون، زمینه جذب سرمایه را به این حوزه تسهیل کند. در حال حاضر، سرمایه‌گذاران و فعالان صنعتی در بخش‌های گوناگون همچون تولید فلزات و صنایع پتروشیمی از طریق برگزاری انجمن‌های تخصصی برای سرمایه‌گذاری در بخش لجستیک اعلام آمادگی کرده‌اند. اقدامی که از یک‌سو هزینه حمل‌ونقل آنها را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر، ارتقای منافع کشور را به‌دنبال خواهد داشت؛ درنتیجه امید می‌رود دولت از این ظرفیت‌ها استقبال کند.

> در طول سال‌های گذشته، کامیون‌های استاندارد و به‌روزی به کشور وارد نشده‌اند که بخشی از این ممنوعیت در سایه شعار حمایت از تولید داخلی بوده است

توازن اشتباه در حمل‌ونقل

آنوش رحام، دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی ایران در گفت‌وگو با صمت و درباره چالش‌های ناشی از حمل‌ونقل محصولات تولید شده در زنجیره فولاد و فشاری که بر حمل بار جاده‌ای وارد می‌شود، گفت: سهم عمده حمل‌ونقل صنعتی به‌ویژه در حوزه فولاد در جهان، بر عهده حمل ریلی است. از آنجاکه در کشور زیرساخت کافی برای حمل بار توسط خطوط راه آهن وجود ندارد، به ناچار از حمل جاده‌ای استفاده می‌شود. وی افزود: در حالت کلی، زیرساخت جاده‌های کشور برای حمل ترانزیت مناسب است اما نبود زیرساخت‌های مناسب نرم‌افزاری برای مدیریت حمل‌ونقل جاده‌ای به چالشی اساسی در این بخش بدل شده است.

این فعال صنعت فولاد گفت: با وجود اینکه در برخی حوزه‌های تجارت و گمرکی، سامانه‌های پیشرفته‌ای ایجادشده اما مقوله لجستیک ملی در کشور مغفول مانده است. اساسا متولی لجستیک ملی در کشور مشخص نیست. در حالت کلی، انتظار می‌رود لجستیک از منظر صنعتی، زیر نظر وزارت صنعت، معدن و تجارت باشد و بخش دیگر آن در حوزه زیرساخت و خدمات نیز زیر نظر وزارت راه و شهرسازی مدیریت شود.

اما هیچ‌کدام از نهادهای زیرمجموعه وزارت راه اعم از سازمان راهداری، راه‌آهن جمهوری اسلامی و همچنین سازمان بنادر، هنوز پنجره واحدی را ایجاد نکرده‌اند. این کمبود درحالی است که قانون‌گذار تکلیف کرده تمامی نهادهای یادشده باید به سامانه جامع تجارت و سامانه جامع گمرکی متصل باشند.

چالش‌های صنعت لجستیک

دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی ایران گفت: در چنین شرایطی، حمل‌ونقل در کشور به‌صورت خودمالک اداره می‌شود؛ یعنی بخش قابل‌توجهی از حمل‌ونقل بار در جاده‌ها توسط کامیون‌های خودمالک انجام می‌شود. نگاه نامتوازن به توسعه شرکت‌های حمل‌ونقل این شرایط را رقم زده است. این موضوع موجب شده میانگین زمان جابجایی کامیون‌ها در سال کاهش یابد. در واقع کامیون‌های ما یک‌سوم کامیون‌های خارجی در سال تردد دارند، چراکه برنامه کاری کامیون با راننده تنظیم می‌شود. این درحالی است که در دنیا شرکت‌های مدیریت حمل‌ونقل، مدیریت این شرایط را به‌عهده گرفته‌اند. راننده‌ها به‌صورت شیفتی عوض می‌شوند و کامیون‌ها ۲۴ ساعته فعالیت می‌کنند.

این فعال صنعت فولاد با اشاره به بار اصلی حمل محصولات معدنی و صنایع معدنی که بر عهده جاده‌هاست، گفت: دولت‌ها هر ساله یارانه قابل‌توجهی را به سوخت برای حمل جاده‌ای اختصاص می‌دهند و در چنین شرایطی، امکان بروزرسانی قیمت انرژی مطابق با استانداردهای جهانی و حتی منطقه‌ای وجود ندارد، چراکه صادرات بخش بزرگی از محصولات تجاری کشور که عموما هم جزو کالاهای خام هستند، به‌ویژه در زنجیره فولاد، تحت‌تاثیر قرار خواهد گرفت و بدین ترتیب مزیت فروش این محصولات در بازارهای جهانی از بین خواهد رفت.

وی افزود: علاوه بر این، مواد خام موردبحث به سمت جاده‌های کشور گسیل می‌شوند و همین موضوع بار ترافیکی قابل‌توجهی را به جاده‌های کشور تحمیل می‌کند.

این موضوع نیز از امنیت جاده‌های کشور می‌کاهد و جان انسان‌ها را در معرض خطر قرار می‌دهد. بدین‌ترتیب میزان تلفات جاده‌ای در کشور به مراتب رقم بالایی را به خود اختصاص داده است. در بخش تجهیزات و وسایل حمل‌ونقل نیز با کاستی‌های بسیاری روبه‌رو هستیم. کامیون‌ها و سایر وسایل حمل‌ونقل ما امنیت کافی ندارند و ممنوعیت‌های واردات نیز این ضعف را تشدید کرده است.

توقف توسعه به بهانه تولید داخلی

دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی گفت: در دنیای کنونی هیچ کشوری صنعت پردرآمد لجستیک را با هدف ساخت کامیون متوقف نمی‌کنند. به‌عنوان مثال، بخش عمده‌ای از کامیون‌های ترکیه که درآمد قابل‌توجهی از صنعت لجستیک دارد، وارداتی یا مونتاژی هستند اما کمتر کامیون چینی در این کشور دیده می‌شود، چراکه در بخش لجستیک دوام و امنیت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. هرچند کل سیستم حمل‌ونقل در کشور ما معطل مونتاژکاری خودروهای چینی و با شعار تولید داخلی است. در همین حال، این خودروهای درجه سوم با قیمت چندبرابری ارزش واقعی آن در کشور ما به فروش می‌رسند. در چنین شرایطی باید اذعان کرد مافیایی این صنعت را هدایت می‌کند و مانع توسعه صنعت لجستیک با هدف تامین نیازهای کوتاه‌مدت و همچنین تولید داخلی می‌شوند.

وی افزود: در طول سال‌های گذشته شاهد بودیم که شرکت‌های فولادساز یا معدنی، شرکت‌های زیرمجموعه‌ای را برای مدیریت فعالیت‌های حمل‌ونقل خود تاسیس کرده‌اند اما یک تولیدکننده نمی‌تواند با متخصصان حرفه‌ای لجستیک رقابت کند؛ درنتیجه در بخش نگهداری و مدیریت و برنامه‌ریزی این شرکت‌ها به‌درستی عمل نمی‌شود و تنها در قالب یک مجموعه باربری عمل می‌کنند.

رحام گفت: دولت اگر در ۱۰ سال آینده، سیستم حمل‌ونقل ریلی را توسعه ندهد و سهم انتقال بار از طرق ریل را بیشتر نکند، در آینده با مشکل کمبود منابع انرژی و سایر چالش‌ها روبه‌رو خواهد شد. ایجاد بستری برای ارتقای سطح لجستیک ملی برای بررسی شرایط موجود و کشف مزیت‌های رقابتی، راه‌حل رفع این مشکلات است.

ظرفیت‌های حمل‌ونقل و بسیاری از جنبه‌های ترانزیتی در کشور در سایه توجه به مزیت‌های طبیعی مغفول مانده است. بر همین اساس پیشنهاد می‌شود فرآیند لجستیک ملی از طریق کمیسیونی تخصصی و در سازمان توسعه تجارت، بررسی شود و همه طرف‌های درگیر در بخش حمل‌ونقل و شرکت‌های متخصص در این صنعت در کمیسیون یاد شده حضور یابند تا در گام نخست کمبودها و مشکلات در این بخش شناسایی شود و در گام دوم راهکارهایی برای رفع این کمبودها پیشنهاد و در گام سوم نقشه راهی که دربرگیرنده توسعه همه‌جانبه است، تدوین شود.

وی افزود: حمل‌ونقل ریلی نیز متاسفانه در طول سال‌های گذشته متناسب با نیاز کشور توسعه نیافته است. ریل یکی از اصول پیشران حمل‌ونقل و اقتصاد به‌شمار می‌رود که متاسفانه در کشور ما عقب مانده است.

شاخص توزیع بار به طول خطوط حمل‌ونقل ریلی در ایران برابر ۲.۴ میلیون تن برآورد می‌شود. این شاخص در کشوری همچون اوکراین ۱۰.۶ میلیون تن برآورد می‌شود. در ایران به‌ازای هر ۱۰۰۰ کیلومتر، متوسط ۸۶ لکوموتیو وجود دارد. این رقم در کشور اوکراین برابر ۲۰۳ گزارش شده است. هر واگن باری در ایران به‌طور متوسط ۱۰۵۰ تن بار جابه‌جا می‌کند. در حالی که هر واگن باری در روسیه ۳۰۸۰ تن بار جابه‌جا می‌کند. البته این شاخص در ترکیه از ایران پایین‌تر است و برابر ۵۸۰ تن برآورد می‌شود. هرچند این کشور در بخش حمل جاده‌ای به مراتب از ایران موفق‌تر عمل کرده است.



بنابراین حمل ریلی در کشور ما نیاز به توسعه دارد. در همین حال باید مراکز لجستیکی و پایانه‌های حمل‌ونقل لجستیکی برای برقراری ارتباط و هم‌بندی مولفه‌های مخالف لجستیک در کشور شکل بگیرد؛ بدین‌ترتیب می‌توان اعتراف کرد در بخش نرم‌افزاری، زیرساخت‌های ما بسیار ضعیف است. رفع چالش‌های یادشده در این بخش ضروری و عامل توسعه صنعتی و اقتصادی به‌نظر می‌رسد.

سخن پایانی

از مجموع موارد یادشده می‌توان اینطور برداشت کرد که بار اصلی حمل‌ونقل باری در کشور توسط جاده‌ها انجام می‌شود. با این وجود در طول سال‌های گذشته کامیون‌های استاندارد و به‌روز به کشور وارد نشده‌اند. بخشی از این ممنوعیت در سایه شعار حمایت از تولید داخلی ایجاد می‌شود؛ تولیدی که اغلب مونتاژ خودروهای چینی است. خودروهایی که از کیفیت بالایی هم برخوردار نیستند و درنتیجه به مرور زمان، چالش‌های جدی را برای تمام طرف‌های درگیر با حمل‌ونقل، تولید و حتی مردم ایجاد می‌کنند. متاسفانه همین خودروهای باری با قیمت‌های به‌مراتب بالاتری از نرم جهانی در بازار ایران به فروش می‌رسند. درنتیجه باید اذعان کرد مافیای خودروسازی، عملکرد صنعت لجستیک را در ایران متاثر کرده است.

یادداشت



ناوگان فرسوده ضعف حمل‌ونقل

کیومرث فتح‌اله‌کرمانشاهی
کارشناس اقتصاد

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

البته محدودیت‌های یادشده در سایر ابعاد حمل‌ونقل نیز به‌چشم می‌خورد. به‌عنوان مثال، حمل دریایی در ایران از روند توسعه جهانی آن عقب مانده است. در حال‌حاضر 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. البته هنوز امکان پهلوگیری این کشتی‌ها در ایران وجود ندارد. جابه‌جایی قابل‌توجه محصول با استفاده از کشتی‌های بزرگ و با ظرفیت بالا، هزینه‌های حمل بار را کاهش می‌دهد اما درحال‌حاضر صنعتگران و تجار ایرانی با توجه به محدودیت‌هایی که در این بخش وجود دارد، به ناچار هزینه‌های مضاعفی را متحمل می‌شوند.

حمل‌ونقل ریلی یکی از ابزارهای اصلی جابه‌جایی کالا در جهان به‌شمار می‌رود. با این وجود، این صنعت در ایران همچنان توسعه نیافته است. این درحالی است که انتظار می‌رفت حمل ریلی بیش از اینها در کشور موردتوجه قرار گیرد و برای توسعه آن تلاش شود. اما درحال‌حاضر و با توجه به تمام محدودیت‌های یادشده شاهد افزایش قابل‌توجه بهای جابه‌جایی در بخش‌های گوناگون هستیم. همین موضوع نیز فشار مضاعفی را به تولید، صنعت، خدمات تجارت و حتی مردم تحمیل می‌کند.

از مجموع موارد یادشده می‌توان اینطور نتیجه گرفت که باید راهکاری برای رفع چالش فرسودگی و عقب‌ماندگی صنعت حمل‌ونقل در کشور 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، راه آهن جمهوری اسلامی و سایر نهادهای مرتبط با حمل‌ونقل از این توسعه حمایت کنند. دولت نیز به‌عنوان سیاست‌گذار شرایط را به‌گونه‌ای مهیا کند که بخش خصوصی بتواند به‌عنوان متصدی حوزه حمل‌ونقل، ظاهر شود.

ذکر این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که توجه به ظرفیت‌های حمل‌ونقل در کشور، زمینه توسعه صنعتی و اقتصادی را فراهم می‌کند.

در همین حال به بهبود روابط تجاری ایران با سایر کشورها نیز منتهی می‌شود. کما اینکه بهبود روابط تجاری در حوزه‌های گوناگون واردات و صادرات، نیازمند ارتقای ناوگان حمل‌ونقل در کشور است.

تحقق این هدف از جنبه‌های دیگری نیز اهمیت دارد؛ از جمله آنکه به کاهش هزینه تولید در صنایع گوناگون منجر خواهد شد. بهای حمل‌ونقل در مواردی حتی تا ۱۰ درصد هزینه‌های تولید یک محصول را به خود اختصاص می‌دهد؛ بنابراین نمی‌توان به سادگی از کنار آن گذشت.

بدون تردید با بهبود شرایط حمل محصولات گوناگون، نرخ تولید کالاهای گوناگون کاهش خواهد یافت و این موضوع تاثیر بسزایی بر افزایش رقابت‌پذیری تولید در صنایع گوناگون دارد.

«کتاب سفید» چشم‌انداز اروپا را روشن کرد

ترجمه و تدوین:
ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

حمل‌ونقل به قدری در اروپا حائز اهمیت است که در سال ۲۰۱۱ مجموعه استراتژی‌های بلندمدتی در این باره توسط اتحادیه اروپا تدوین شد. کتاب سفید ۲۰۱۱ یک چشم‌انداز بلندمدت برای بخش حمل‌ونقل بوده که هدف آن تکمیل بازار داخلی حمل‌ونقل، کاهش وابستگی اروپا به نفت وارداتی و کاهش ۶۰ درصدی انتشار CO_2 ناشی از حمل‌ونقل تا سال ۲۰۵۰ است. یکی از اهداف اصلی استراتژی حمل‌ونقل اروپا در کتاب سفید ۲۰۱۱ کمک به ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل است که رقابت‌پذیری کشورهای اروپایی را افزایش می‌دهد چراکه براساس تحقیقات انجام شده، کیفیت ناوگان حمل‌ونقل به‌ویژه مسیرهای جاده‌ای در تمامی قسمت‌های اروپا یکسان نیست. از این رو، تمامی استراتژی‌های تدوین‌شده در این حوزه، با هدف افزایش و برابری کیفیت بخش حمل‌ونقل در این قاره انجام شده است. پایین بودن نسبی آمارهای تلفات و تصادفات، دارا بودن شاخص‌های مطلوب کیفی در زیرساخت‌های جاده‌ای و در نهایت وجود مسیری امن برای تردد افراد از ویژگی بارز کشورهای حوزه اروپا است. در گزارش زیر چشم‌انداز کلی سیاست‌ها و رویکردهای کشورهای اروپایی به مسائل کلی ترابری و راهکارهای افزایش ایمن‌سازی ناوگان حمل‌ونقل مورد بررسی قرار گرفته است.



مدل‌های مختلفی در قیمت‌گذاری برای بزرگراه‌ها و جاده‌ها در اروپا وجود دارد. نمونه‌هایی از هزینه‌های جاده‌ای مبتنی‌بر مسافت طی‌شده برای وسایل نقلیه سنگین را می‌توان در اتریش، آلمان یا جمهوری چک دید

سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها

مقالات مختلفی درباره روابط میان بخش حمل‌ونقل و توسعه اقتصادی کشورها ارائه شده است. براساس مقاله تحقیق و نوآوری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل در اروپا رابطه بین سرمایه‌گذاری بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل و اثرات اقتصادی گسترده‌تر آن، یعنی رقابت‌پذیری و رشد اقتصادی را می‌توان مستقیم دانست.

سرمایه‌گذاری در سیستم‌های حمل‌ونقل کارآمد، نه‌تنها منجر به صرفه‌جویی در زمان برای کاربران خواهد شد، بلکه مزایای اقتصادی و اجتماعی گسترده‌تری مانند افزایش بهره‌وری، اشتغال و بازگشت گسترده سرمایه‌گذاری‌های را در پی خواهد داشت. از زمان بحران اقتصادی جهانی در سال ۲۰۰۸ تاکنون، روند سرمایه‌گذاری اروپا بر زیرساخت‌های خود از جمله جاده‌ها، بنادر دریایی و فرودگاه‌ها سیر نزولی داشته است.

سرمایه‌گذاری ثبت‌شده در بنادر دریایی در سال ۲۰۱۶ در کشورهای اتحادیه اروپا حدود نصف سرمایه‌گذاری در سال ۲۰۰۷-۲۰۰۶ است. برای جاده‌ها و فرودگاه‌ها، نسبت بین سطوح سرمایه‌گذاری ۲۰۱۶ و ۲۰۰۶ به ترتیب حدود ۰.۸ و ۰.۷ است. با این حال، تلاش‌های سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های راه‌آهن و آبراه‌های داخلی (IWW) انجام شده و افزایش سرمایه‌گذاری در این بخش صورت گرفته است.

براساس مطالعه اخیر کمیسیون اروپا درباره روندها و مسائل جاری در بخش حمل‌ونقل، این کمبود سرمایه‌گذاری مانع از مدرن شدن سیستم حمل‌ونقل اتحادیه اروپا شده است. اما این کاهش‌ها ادامه‌دار نبوده و تا پیش از شیوع ویروس کرونا، کشورهای حوزه اروپا برنامه‌های کلان اقتصادی در جهت افزایش سرمایه‌گذاری بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود تدوین و اجرایی کردند. اما باید به این نکته توجه داشت که با بروز چالش‌های سیاسی در این منطقه مانند جدا شدن انگلستان از اتحادیه اروپا، برنامه‌ها و تصمیمات توسعه‌طلبانه در عرصه زیرساخت‌ها، رنگ‌وبوی متفاوتی به خود گرفت.

به عبارتی هر کشور تلاش کرد متناسب با شرایط اقتصادی و سیاسی و اولویت‌های خود به برنامه‌ریزی در این امر بپردازد.

تفاوت کیفیت جاده‌ها

با این همه اروپا در مدیریت حمل‌ونقل با چالش‌هایی مواجه است. چنانچه با وجود تلاش‌های سیاست انسجام اتحادیه اروپا، کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل هنوز تفاوت‌های قابل‌توجهی بین کشورهای عضو دارد و می‌توان به‌طور کلی گفت دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در بخش شرقی اتحادیه اروپا پایین‌تر از سایر کشورهای اروپایی است. به‌طور مثال، می‌توان گفت هلند در شاخص کیفیت جاده‌ها از ۷ نمره، ۶.۱۸ امتیاز دارد در حالی که رومانی امتیاز ۲.۹۶ را کسب کرده است. این اعداد در مقاله تحقیق و نوآوری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل در اروپا براساس نظرسنجی اجرایی مدیران درباره گستردگی و وضعیت زیرساخت‌های جاده‌ای است. برمبنای این شاخص عدد یک به‌عنوان بسیار ضعیف (بدترین وضعیت حمل‌ونقل در جهان) و ۷ به‌عنوان بسیار خوب (بهترین وضعیت حمل‌ونقل در جهان) ذکر شده است. علاوه‌بر نیاز به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای دستیابی به اهداف رشد و انسجام، اتحادیه اروپا با چالش مهم دیگری نیز مواجه است. انطباق طراحی و مدیریت زیرساخت‌های حمل‌ونقل با توجه به پیشرفت‌های فناوری جدید (مانند وسایل نقلیه متصل و خودکار)، الزامات زیست‌محیطی (مانند سوخت‌های کم‌کربن) و مدل‌های کسب‌وکار در حال ظهور از جمله این چالش‌ها به شمار می‌روند. این چالش‌ها (به‌ویژه مسائل محیط‌زیستی) همواره باعث شده در سال‌های اخیر، شبکه حمل‌ونقل در اروپا با دست‌انداز و نوسانات متعددی همراه باشد.

دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در بخش شرقی اتحادیه اروپا پایین‌تر از سایر کشورهای اروپایی است

برنامه‌ریزی برای توسعه بازار واحد

توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در سراسر اتحادیه اروپا به‌طور سنتی بخشی کلیدی از سیاست بازار واحد اروپا بوده است. توسعه یک شبکه حمل‌ونقل فرا اروپایی (TEN-T) به معاهده ماستریخت در سال ۱۹۹۲ برمی‌گردد. ماستریخت یکی از معاهدات پایه‌ای اتحادیه اروپا بود که در جهت بهبود و وحدت بیشتر کشورهای اروپایی با یکدیگر بسته شد. نخستین مجموعه از دستورالعمل‌های TEN-T در سال ۱۹۹۶ منتشر شد و شامل مجموعه‌ای از نقشه‌ها بود که زیرساخت‌های مورد نیاز ۱۵ کشورهای عضو TEN-T را مشخص می‌کرد. در کتاب سفید حمل‌ونقل ۲۰۱۱ به وحدت و شبکه جامع حمل‌ونقل در اروپا به ویژه ۱۵ کشور عضو برنامه TEN-T تاکید و اشاره شده است. «شبکه جامع» یک شبکه حمل‌ونقل چندوجهی در سراسر اروپا است که دسترسی و اتصال همه مناطق اتحادیه، از جمله مناطق دورافتاده، جزیره‌ای و بیرونی‌ترین مناطق را تضمین می‌کند. «شبکه اصلی» از نظر استراتژیک مهم‌ترین بخش شبکه جامع است که جریان‌های اصلی حمل‌ونقل اروپایی و بین‌المللی روی آن متمرکز شده‌اند. شبکه اصلی قرار است تا پایان سال ۲۰۳۰ و شبکه جامع تا سال ۲۰۵۰ تکمیل شود. هر دو لایه زیرساختی را برای همه شیوه‌های حمل‌ونقل (مسیرهای حمل‌ونقل، راه آهن مسافربری و جاده، آبراه‌های داخلی، بزرگراه‌های دریایی، بنادر دریایی، بنادر و فرودگاه‌های IWW) دربر می‌گیرند. پیش‌بینی می‌شود با اجرای این طرح‌ها و توجه کشورها به اهداف اولیه تشکیل بازار واحد اروپا، سرمایه‌گذاری‌ها بر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل افزایش یابند.

سیاست‌های متفاوت اخذ عوارض

یکی از منابع مهم درآمدی کشورها برای تامین هزینه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، مالیات‌های مربوط به این بخش است. بخش مهمی از این مالیات‌ها را عوارض تردد در جاده‌ها تشکیل می‌دهند. طبق تحلیل سایت رسمی اتحادیه اروپا، قوانین مشترکی در بعضی از کشورها درباره عوارض وابسته به مسافت و هزینه‌های زیرساختی مبتنی بر سن ماشین‌آلات را برای وسایل نقلیه سنگین (HGV) تعیین می‌کند. اهمیت و ارزش این ساز کار بر آن است که امکان اعمال هزینه‌های خارجی مربوط به آلودگی صوتی و هوا را فراهم می‌کند.

مدل‌های مختلفی در قیمت‌گذاری برای بزرگراه‌ها و جاده‌ها در اروپا وجود دارد. نمونه‌هایی از هزینه‌های جاده‌ای مبتنی‌بر مسافت طی شده برای وسایل نقلیه سنگین را می‌توان در اتریش، آلمان یا جمهوری چک دید. در کشورهای دیگر نیز از جمله فرانسه، ایتالیا و اسپانیا، عوارض خصوصی در بسیاری از بخش‌های شبکه بزرگراه‌های درون‌شهری و برون‌شهری اعمال می‌شود.

از سوی دیگر، سیاست و روش دریافت عوارض در تمامی کشورهای اروپایی یکسان نیست. به‌طور مثال، عوارض بزرگراه‌های آلمان فقط برای وسایل نقلیه با وزن ۷.۵ تن و بیشتر وضع شده است. طرح اخذ عوارض برای خودروهای سواری در سال ۲۰۱۹ به پایان رسید و بزرگراه‌های آلمان برای خودروهای سواری تاکنون رایگان هستند.

آینده‌نگری شبکه حمل‌ونقل در بریتانیا

پس از خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا، این کشور شروع به بازتعریف خود در بازارهای اقتصادی جهانی کرد. این کشور تلاش دارد تا با اتخاذ تصمیمات مناسب، استفاده از ظرفیت‌های خود را به حداکثر برساند.

هدف تمامی تلاش‌های این کشور، بهبود استانداردهای زندگی و رشد اقتصادی از طریق افزایش بهره‌وری و محرک رشد در سراسر کشور است. یکی از اجزای اصلی این استراتژی صنعتی، ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی است که حفظ و ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل از زیرمجموعه‌های مهم آن به شمار می‌رود. شبکه‌های حمل‌ونقل بریتانیا استانداردهای ایمنی بسیار بالایی دارند.

راه‌آهن بریتانیا همچنان بهترین رکورد ایمنی را در بین ۱۰ راه‌آهن بزرگ اروپایی دارد و کاهش طولانی‌مدت نرخ تصادفات جاده‌های، این کشور را در میان امن‌ترین جاده‌های اروپا قرار می‌دهد. اما حفظ ایمنی مستلزم سرمایه‌گذاری مستمر در نگهداری و بهبود سیستم‌های ایمنی و خود شبکه است. فرسودگی به دلیل اثرات آب‌وهوایی، افزایش عیوب فنی و مستهلک شدن زیرساخت‌ها در مرور زمان باعث افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری شبکه‌های حمل‌ونقل می‌شود.

بریتانیا برای مقابله با حوادث غیرقابل پیش‌بینی ناشی از فرسودگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل، همواره برنامه‌ریزی‌های پایه‌ای برای در نظر گرفتن منابع تامین هزینه آن و دیگر موارد مربوطه کرده است. تجزیه و تحلیل محرک‌های تقاضای سفر از بخش‌های مهم این بررسی‌ها و آینده‌نگری‌ها به شمار می‌روند.

براساس برنامه‌ریزی‌های حمل‌ونقل بریتانیا، پیش‌بینی افزایش ۱۹ تا ۵۵ درصدی ترافیک جاده‌های انگلستان تا سال ۲۰۴۰ از سوی دولت اعلام شده است. همچنین پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ تقاضا برای سفرهای ریلی تا ۴۰ درصد افزایش یابد و با حمل‌ونقل ریلی به‌طور کلی دو برابر شود.

انتظار می‌رود تعداد مسافران هوایی بریتانیا از طریق پایانه‌های بریتانیا به‌طور متوسط حدود ۲ درصد در سال افزایش یابد و تا سال ۲۰۳۰ به ۳۱۵ میلیون نفر مسافر هوایی در سال برسد.

از سوی دیگر، در حالی که مدل جدیدی برای پیش‌بینی تقاضای حمل‌ونقل دریایی و توسعه بنادر در دست برنامه‌ریزی است، انتظار می‌رود رشد قابل توجهی در حمل‌ونقل یکپارچه جهانی و دو برابر شدن تجارت دریایی تا سال ۲۰۳۰ شکل گیرد.

آمار تلفات جاده‌ای

براساس اعلام رسمی اتحادیه اروپا، در سال ۲۰۱۹، حدود ۲۲ هزار و ۸۰۰ نفر در تصادفات جاده‌ای در اتحادیه اروپا کشته شدند. ۴۴.۲ درصد از تلفات را رانندگان خودروهای سواری یا مسافران تشکیل داده و ۲۰.۲ درصد عابران پیاده بودند. در میان این آمار رومانی (با مجموع ۹۶ کشته در تصادفات جاده‌ای)، بلغارستان (۹۰ کشته) و به‌طور کلی کشورهای اروپای شرقی بیشترین آمار تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند.

در بخش‌های ابتدایی گزارش به این نکته اشاره شده بود که کشورهای اروپای شرقی از زیرساخت‌های ضعیف‌تری نسبت به سایر کشورهای اتحادیه اروپا برخوردارند. این صدرنشینی تعداد تلفات و تصادفات نیز نشانگر رابطه مستقیم کیفیت حمل‌ونقل و زیرساخت‌های جاده‌ای و میزان حوادث این حوزه است.

براساس این آمار منتشر شده، اسپانیا (با مجموع ۳۷ کشته در سال ۲۰۱۹)، دانمارک (با ۳۴ کشته در تصادفات) و سوئد (۲۲ کشته) کمترین میزان تصادفات و تلفات جاده‌ای را به خود اختصاص داده‌اند. این در حالی است که ارقام مربوط به تعداد تصادفات رخ داده و تعداد کشته‌شدگان این سوانح در کشورهای آسیایی بسیار بالاتر است. کشور هند و شهر دهلی نو سال‌هاست بالاترین آمار تصادفات جهان را داشته و ۱۱ درصد آمار کشته‌شدگان در سوانح جاده‌ای و تصادفات مربوط به این کشور هستند.

سخن پایانی

بررسی سیاست‌های زیرساختی اروپا به‌عنوان قاره‌ای که از دهه‌های گذشته بر کیفیت تولیدات صنعتی و غیرصنعتی خود همواره تاکید فراوان داشته، می‌تواند بر سایر کشورها (از جمله ایران) که در تامین پایه‌ای‌ترین استانداردهای جاده‌ای خود دچار نقص است، تاثیرگذار باشد.

در ابتدای بحث به این مطلب اشاره شد که یکی از دلایل مهم توسعه اقتصادی، توجه به زیرساخت‌های حمل‌ونقل بوده و سبب شده تا اروپا نگاهی چندبعدی، کلان و زنجیروار به این حوزه داشته باشد.

کشورهای در حال توسعه نیز می‌توانند با افزایش درک از این امر مهم، نه‌تنها در حفظ جان مردم عملکرد بهتر داشته باشند، بلکه گامی موثر در جهت افزایش بهره‌وری‌های گسترده اقتصادی بردارند.

بایدها و نبایدهای رانندگی در اروپا

دریچه



کشورهای اروپایی از ایمن‌ترین جاده‌های جهان برخوردارند. در وهله نخست این امنیت را می‌توان مدیون زیرساخت‌های مناسب جاده‌ای و شهری و به‌طور کلی توجه دولت‌ها به ناوگان حمل‌ونقل معرفی کرد. اما تنها این موضوع در کاهش تلفات و تصادفات جاده‌های اروپا موثر نبوده و وجهه دیگری که باید به آن توجه شود، قوانین و فرهنگ رانندگی مردم این منطقه است. کشورهای اروپایی جاده‌های متصل و مشابه به یکدیگر داشته و بنابر آمارها، بخش عمده‌ای از مردم اروپا راغب به سفرهای جاده‌ای و زمینی بین‌شهری هستند. از این رو، نحوه رانندگی و قوانین مربوط به این موضوع از درجه اهمیت بالایی برخوردار است. بنابر قوانین درج‌شده در سایت رسمی اتحادیه اروپا، قوانین مهم و اساسی درباره نحوه رانندگی مردم این منطقه وجود دارد. در وهله نخست رانندگی نکردن در زمان نوشیدن مشروبات الکلی جزو مهم‌ترین قوانین رانندگی اروپا به شمار می‌آید. همه کشورهای اروپایی محدودیت‌های شدید الکل داشته و جریمه‌های سنگینی بابت افرادی که این قانون را رعایت نکنند، وجود دارد. پیش از پرداختن به سایر قوانین رانندگی در اروپا بیان این نکته ضروری است که نه‌تنها در اروپا بلکه در اغلب کشورهای جهان محدودیت‌های الکلی در قوانین رانندگی وجود دارد و این موضوع سبب شده تمهیداتی ایجاد شود که کاهش چشمگیر تخلفات الکلی هنگام رانندگی و تصادفات حاصل آن بوده است.

یکی از قوانین رانندگی در کشورهای اروپایی، روشن نگه داشتن چراغ‌های ماشین است. بسیاری از کشورهای اروپایی به‌ویژه کشورهای شمال اروپا، به دلیل شرایط جوی و مختصات جغرافیایی، نیمه‌تاریک بوده و راننده باید در تمام طول مدت رانندگی خود (حتی در روز) چراغ‌های ماشین را روشن نگه دارد. در بسیاری از شهرهای بزرگ اروپا خودروهایی با آلایندگی بالا در زمان‌های خاص مجاز به تردد نیستند و در صورت رعایت نشدن این قانون، جریمه‌های سنگینی برای رانندگان این خودروهای آلاینده در متن قانون در نظر گرفته شده است.

تجهیزات ایمنی در تمامی ماشین‌ها باید کامل باشد. وسایلی مانند جلیقه‌های ایمنی فلئوروسنت که نور را بازتاب می‌دهند، یک (یا حتی دو) مثلث ایمنی قرمز رنگ الزامی است. در بعضی از کشورهای اروپایی مانند فرانسه نیز وجود دستگاه تنفسی در ماشین‌های کرایه‌ای ضروری است و شرکت کرایه اتومبیل حتما باید آن را برای هر ماشین تهیه کند.

ممنوعیت استفاده از تلفن همراه مانند تمامی کشورهای جهان، در اروپا نیز به‌عنوان قانون مهم رانندگی به شمار می‌رود. تقریبا در تمام کشورهای اروپایی برقراری تماس یا ارسال پیامک با تلفن همراه هنگام رانندگی خلاف قانون است. قانون مهم دیگر، نحوه جانشینی کودکان در ماشین است. در بسیاری از کشورهای اروپایی کودکان زیر ۱۲ سال مجاز به نشستن در صندلی جلو نیستند. همچنین باید کودکان زیر ۵ سال در صندلی‌های مخصوص مراقبت‌های خود قرار گیرند.

بستن کمربند ایمنی از دیگر قوانین رایج و مهم در کشورهای اروپایی بوده و این قانون برای رانندگان و مسافران در سراسر اروپا الزامی است.

به‌طور کلی نمادها و نشانه‌های موجود در کشورهای اروپایی، یکسان بوده و تفاوت شکلی چندانی با یکدیگر ندارند؛ بنابراین هر فردی که با قوانین و نمادهای یک کشور در اروپا آشنا باشد، به‌راحتی می‌تواند در جاده‌های سایر کشورهای اروپایی رانندگی کند. منشأ اغلب قوانین رانندگی وضع شده، انگلستان بوده و این کشور در قانون‌گذاری‌های مهم واحد در قاره سبز نقش مهمی را تا امروز ایفا کرده است.

گزارش خبری

محیط‌زیست و لزوم نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان ملی حفاظت محیط‌زیست با اشاره به عوامل موثر بر کاهش آلودگی هوا گفت: لازم است به موضوع از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و تولید و توزیع سوخت‌های استاندارد در کشور توجه داشته باشیم، چراکه خودروها در گذرگاه‌های میان‌شهری از سوخت‌های غیراستاندارد استفاده و آلودگی هوا را به کلانشهرها منتقل می‌کنند. به‌گزارش ایسنا، داریوش گل‌علیزاده در نشست تخصصی با شعار «هوای پاک، حقوق عامه، اراده ملی» با بیان اینکه بهتر است نام «هوای پاک» را به «درآرزوی هوای پاک» تغییر دهیم، گفت: سال گذشته در تهران حدود ۱۵۰ روز هوای ناسالم داشتیم و امسال تا ۲۷ دی ۶۲ روز که این روندی رو به کاهش است. پس از تصویب قانون هوای پاک به‌دلیل نداشتن اعتبارات، بسیاری از قوانین به خوبی انجام نشد. در زمان پایش و نظارت قوانین، اگر لازم باشد قانون را اصلاح می‌کنیم. از منظر زمان اجرا، یکسری تکالیف مقطعی هستند و یکسری اقدامات همچون از رده خارج کردن خودروهای فرسوده وکنترل معاینه فنی تکالیف مستمر هستند که همیشه باید انجام شوند تا حمل‌نقل سالم در درون و برون‌شهرها را شاهد باشیم. وی افزود: ما باید بر موضوع از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و تولید و توزیع سوخت‌های استاندارد در کشور توجه ویژه داشته باشیم، چراکه خودروها در گذرگاه‌های میان‌شهری از سوخت‌های غیراستاندارد استفاده و آلودگی را به کلانشهرها منتقل می‌کنند. سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست ادامه داد: معاینه فنی موتورخانه‌ها و سامانه‌های احتراقی و نصب فیلتر جاذب دوده (dpf) روی خودروهای دیزلی در حال تردد، بکارگیری روش‌ها و فناوری‌های نوین و پایش منابع آلاینده‌ها باید به‌طور جدی به آن پرداخته شود و استفاده از سوخت پاک در نیروگاه‌ها و نوسازی صنایع و نیروگاه‌ها در دستورکار قرار گیرد، زیرا نیروگاه‌ها بسیار فرسوده و قدیمی هستند. وی با اشاره به اینکه بسیاری از طرح‌های شهری، طرح‌های خودرومحور هستند، گفت: اگر اتوبان قبلا برای عبور ۱۰ خودرو مناسب بود، امروز برای عبور ۱۰۰ خودرو مناسب است این یعنی اهرم تشویق برای مردم که از خودرو شخصی استفاده کنند. وی افزود: تهران به انبار کشور تبدیل شده است. در جنوب تهران و منطقه ۱۸ کامیون‌های حمل بار در حال عبور و مرور هستند و در این مناطق غلظت آلاینده‌های جوی بسیار بالاست. سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست اضافه کرد: ۹۲ درصد مردم جهان در مناطقی زندگی می‌کنند که غلظت آلاینده‌های هوا بیشتر از رهنمود سازمان جهانی بهداشت و آلودگی هوا دومین علت مرگ بعد از بیماری‌های غیرواگیر است و بیشتر از سیگار کشندگی دارد. سالانه ۵۰۰ هزار مرگ زودرس بر اثر آلودگی هوا در جهان اتفاق می‌افتد و آلودگی هوا در میزان امید به زندگی هم تاثیر زیادی دارد و همه این موضوع‌ها به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی برمی‌گردد.

رتبه ششم درآلودگی هوا

در ادامه این نشست، عباس شاهسونی، عضو هیات‌علمی دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی و رئیس گروه سلامت هوا و تغییر اقلیم وزارت بهداشت گفت: ما در منطقه غرب آسیا رتبه ششم آلودگی هوا را داریم و میانگین ذرات معلق در منطقه غرب آسیا هیچ‌کدام از کشورها نمی‌تواند به رهنمودهای سازمان جهانی برسند. وی افزود: تعداد سال‌های عمر از بین رفته در شهر تهران ۴۵ هزار سال در سال ۹۹ بوده و ۲۸ هزار و ۹۰۰ نفر تعداد مولدهای از بین رفته براساس آلودگی هوا بوده است. تعداد کل مرگ‌های منتسب به ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون در سال ۹۵ تا ۹۹ روند افزایشی داشته و ۱۰ درصد مرگ نوزادان زیر یک سال هم منتسب به آلودگی هواست. عضو هیات‌علمی دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی ادامه داد: مطالعات نشان داده در بین تمام عوامل خطر ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون در جهان و ایران به ترتیب ششمین و پنجمین عامل خطر بیشترین درصد موارد مرگ را به خود اختصاص داده است. شاهسونی تصریح کرد: مقایسه درصد شاخص کیفیت هوا طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۹ در کشور نشان می‌دهد تعداد روزهایی که در محدوده شاخص کیفیت هوا در محدوده هوای خوب قرار داشتیم، افزایش و تعداد روزهایی که در محدوده شاخص کیفیت هوا در محدوده هوای قابل‌قبول و ناسالم برای گروه‌های حساس بود، کاهش یافته که نشان از فرسودگی سالانه خودروها و صنایع ثابت دارد.

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

آموزش، فرهنگ، رانندگی، مسئله این است

سیکل معیوب فرهنگ ترافیک



فرهنگ مجموعه‌ای از الگوهای رفتاری است که ارزش‌های یک جامعه را به‌وجود می‌آورد. در ادامه فرهنگ ترافیکی یا به‌عبارت ساده‌تر، شیوه رانندگی را هم می‌توان مجموعه‌ای از رفتارهای عادتی اعضای جامعه و نحوه برخورد مردم یک کشور یا منطقه با یکدیگر در محیط حمل‌ونقل (معابر، جاده‌ها، خیابان‌ها و...) در نظر گرفت که معمولا به گفته کارشناسان با نحوه نگرش مسئولان به مشکلات ترافیکی، قوانین و آیین‌نامه‌های به‌کار گرفته شده، کیفیت آموزش رانندگان و جامعیت اطلاعاتی که در اختیار رانندگان قرار می‌گیرد، ارتباط دارد. همچنین نحوه طراحی و ساخت معابر به‌ویژه میزان امنیت و راحتی آنها با فرهنگ ترافیکی مرتبط است.

یکی از مشکلاتی که شهرهای کشور دارند، موضوع گسترش معابر و بزرگراه‌ها و ساخت‌وساز اتوبان‌هاست و این در حالی است که در کنار آن توجهی به حمل‌ونقل عمومی نمی‌شود البته این نگرش امروز در جهان مردود است

به‌جرأت می‌توان گفت کمتر از ۳۰ درصد دلیل اصلی مشکلات ترافیکی که امروز کشور با آن دست‌به‌گریبان است، به ضعف زیرساختی فنی در حوزه ترافیک بازمی‌گردد و بیش از ۷۰ درصد ناشی از وجود و بروز رفتارهای غلط در حوزه رانندگی است

توسعه حمل‌ونقل با گسترش معابر



مهرداد تقی‌زاده، معاون اسبق وزیر راه‌وشهرسازی در امور حمل‌ونقل درباره فرهنگ ترافیک و مشکلات فعلی کشور در حوزه فرهنگ عمومی رانندگی و اینکه مشکلات به خلأ قانونی برمی‌گردد یا فرهنگ صاحبان خودرو به صمت گفت: مشکلات ترافیکی فعلی نه به خلأ قانونی برمی‌گردد، نه فرهنگ صاحبان خودرو. مشکل به نگرش‌های نادرستی که در شهرداری‌های کشور وجود دارد، برمی‌گردد.

وی افزود: در حوزه حل ترافیک، مسئله ارتباطی به بودجه هم ندارد و مدیران شهری باید نگرش خود را تغییر دهند.

او ادامه داد: یکی از مشکلاتی که شهرهای کشور دارند، موضوع گسترش معابر و بزرگراه‌ها و ساخت‌وساز اتوبان‌ها هستند. این در حالی است که کنار آن توجهی به حمل‌ونقل عمومی نمی‌شود. این نگرش امروز در جهان مردود است.

این کارشناس حمل‌ونقل و ترافیک با بیان اینکه بیش از ۳ دهه است که نگرش مربوط به گسترش بزرگراه‌ها و معابر تغییر کرده، گفت: در حال‌حاضر کارشناسان حوزه شهری کشورهای صنعتی معتقدند تنها امری که مشکل تردد افراد و شهروندان را می‌تواند حل کند، این است که حمل‌ونقل عمومی توسعه پیدا کند.

او تاکید کرد: بهبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی منجر به افزایش کیفی و کمی این حوزه شده و مسئله ترافیک را رفع می‌کند.

محرکی به‌نام توسعه بزرگراه‌ها

تقی‌زاده در ادامه سخنان خود گفت: اگر توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در کنار گسترش بزرگراه‌ها رخ دهد، به‌طور خودکار فرهنگ ترافیک بین شهروندان جا می‌افتد.

این کارشناس حوزه شهری اظهارکرد: تحقق این مسئله فقط برای شهروندان ایرانی نبوده و هر کشوری روی حوزه توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی فعالیت داشته باشد، بهترین فرهنگ ترافیک را در آنجا شاهد خواهیم بود.

معاون اسبق وزیر راه‌وشهرسازی در امور حمل‌ونقل با بیان اینکه با گسترش معابر تمایل افراد به استفاده از خودرو شخصی بیشتر می‌شود، بیان کرد: توسعه بزرگراه‌ها محرک استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی خواهد بود؛ این مسئله مختص ایران نبوده و در تمام کشورها صادق بوده و تجربه شده است.

تقی‌زاده اظهارکرد: هر معبری سبب شود تعداد بیشتری خودرو تردد داشته باشند، زمینه‌ساز افزایش حجم ترافیک در سطح شهرها می‌شود.

خودرو شخصی، رقیب ناوگان عمومی

تقی‌زاده یادآور شد: حدود ۴ دهه قبل در کشورهای صنعتی تجربه شد که هر چه خیابان‌ها، زیرگذرها و... افزایش پیدا کند به همان نسبت حجم ترافیک بیشتر می‌شود. از سوی دیگر هم حجم ترافیک ثابت نبوده و گسترش پیدا می‌کند، زیرا انگیزه برای استفاده از خودرو شخصی افزایش پیدا کرده است.

او خاطرنشان کرد: به هر حال استفاده از خودرو شخصی راحت‌تر بوده و برای صاحب آن آسایش بیشتری به همراه آورد.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل و ترافیک با اشاره به افزایش امکانات و آپشن‌های خودروها در سطح جهان ادامه داد: افزایش رفاه خودروهای شخصی به‌نوعی رقیب خودروهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی شده است.

تقی‌زاده تصریح کرد: در کشورهای صنعتی به این نتیجه رسیده‌اند که توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی بهترین راهکار برای رفع معضل ترافیکی شهرهاست. در این راستا، نیاز نیست معابر (محل عبورومرور خودرو) توسعه پیدا کند. این امر مهم در مدیریت شهری کشور ما برعکس در حال انجام است.

بودجه دارند

تقی‌زاده درباره اینکه مدیران شهری از کمبود منابع مالی برای گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی گلایه‌مند هستند، گفت: این‌گونه نیست شهرداری‌ها بودجه کافی در اختیار دارند اما به‌جای صرف آن برای ارتقای خودروهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی برای ساخت‌وساز بزرگراه‌ها هزینه می‌کنند.

او اظهارکرد: هرچند بودجه دارند اما اشکال نگرشی در حوزه شهری سبب شده همچنان معضل ترافیک کلانشهرهایی مانند تهران ادامه داشته باشد.

شعار مدیران شهری در کشورهای صنعتی

تقی‌زاده در ادامه موضوع فرهنگ ترافیک عنوان کرد: در حال‌حاضر شهرداری‌ها حل مشکل ترافیک را از دستور کار خارج کرده‌اند و شعارشان هم این است «ما مسئول جابه‌جایی افراد هستیم، نه خودرو».

معاون اسبق وزیر راه‌وشهرسازی در امور حمل‌ونقل تاکید کرد: مدیران شهری در کشورهای دیگر به‌دنبال راه‌اندازی فرهنگ استفاده از دوچرخه و تعبیه مسیرهایی جذب برای افراد استفاده‌کننده از این وسیله حمل‌ونقل پاک هستند. ساخت پیاده‌روهای وسیع و ایمن از دیگر کارهایی است که در این کشورها انجام‌شده است.

او ادامه داد: این امر علاقه و اشتیاق شهروندان را برای پیاده‌روی در فاصله‌های کوتاه و استفاده از دوچرخه به‌جای خودرو شخصی زیاد می‌کند.

تقی‌زاده گفت: برای رفع مشکل ترافیک باید افراد با آسان‌ترین روش جابه‌جا شوند.

ذخیره زمان با استفاده از حمل‌ونقل عمومی

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل و ترافیک با بیان اینکه کشورهای موفق تعداد خودروهای بیشتری نسبت به ما دارند، گفت: براساس آمار تعداد خودروهای شخصی این کشورها، بار ترافیکی آنها از ما باید بیشتر باشد اما به‌دلیل اینکه روی شبکه حمل‌ونقل عمومی خوب عمل کرده‌اند، معضل ترافیک ندارند.

بنابراین در کشورهای صنعتی اگر مردم عجله داشته باشند، برخلاف کشور ما به‌جای خودرو شخصی از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند، چون می‌دانند به لحاظ زمانی، زمان بیشتری در اختیار دارند.

تقی‌زاده با اشاره به تجربه خود در این کشورها عنوان کرد: در برخی سفرهای کاری هنگامی‌که در ترافیک شهری مانند پکن در حال از دست دادن زمان بودیم، پیشنهاد شد از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کنیم. یعنی در کشورهایی هم که بار ترافیک خودرویی بالایی دارند، به‌دلیل توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، استفاده از اتوبوس و مترو زمان را برای تردد کوتاه می‌کند.

معاون اسبق وزیر راه‌وشهرسازی در امور حمل‌ونقل ادامه داد: رسانه‌ها باید کمک کنند تا بودجه حوزه شهری در توسعه حمل‌ونقل عمومی هزینه شود. تجربه کشورهای موفق باید انعکاس داده شده و از این کشورها الگوگیری شود.

او گفت: اگر امروز از افراد پرسش شود چرا از خودروهای شخصی برای تردد از منزل تا محل کار استفاده می‌کنند، پاسخ دهند زمان تردد وسایط نقلیه عمومی مشخص نیست و زمان‌بندی ندارند؛ بنابراین نمی‌توان اظهارکرد کسانی که از خودرو شخصی برای رفت‌وآمد خود استفاده می‌کند، از فرهنگ شهری پایین‌تری برخوردار است. مدیریت زمانی به او این پیشنهاد را می‌دهد و طبیعی است.

وی گفت: خیابان‌ها و بزرگراه‌ها به‌گونه‌ای ساخته شده که اگر مردم از خودروهای شخصی استفاده کنند، راحت‌تر هستند. نمی‌توان از شهروندان ایراد گرفت که چرا سوار خودروهای عمومی نمی‌شوند.

تقی‌زاده در پایان با تاکید بر ضرورت تغییر نگرش در مدیریت شهری گفت: بودجه‌ای که شهرداری‌ها در اختیار دارند باید برای گسترش و توسعه شبکه و ناوگان حمل‌ونقل عمومی هزینه کنند.

ضرورت اصلاح رفتارهای اجتماعی



در ادامه سردار سیدتیمور حسینی، جانشین رئیس پلیس راهور ناجا درباره فرهنگ ترافیک (فرهنگ عمومی رانندگی) و خلأهای آن به صمت گفت: ۳۰ درصد مشکلات ترافیکی کشور به‌ویژه در کلانشهرها به ضعف مسائل فنی و ۷۰ درصد مرتبط به مسائل رفتاری‌فرهنگی برمی‌گردد.

وی افزود: به‌جرأت می‌توان گفت دلیل اصلی مشکلات ترافیکی که امروز کشور با آن دست‌به‌گریبان است، کمتر از ۳۰ درصد آن به ضعف زیرساختی فنی در حوزه ترافیک بازمی‌گردد و بیش از ۷۰ درصد ناشی از وجود و بروز رفتارهای غلط در حوزه رانندگی است.

جانشین رئیس پلیس راهور ناجا ادامه داد: منظور از رفتارهای غلط، رفتارهای نادرست در فرهنگ عمومی بوده که نیاز به اصلاح دارد.

سردار حسینی با بیان اینکه بحث کاملا فرهنگی و رفتاری است، تصریح کرد: یکی از نکات بسیار مهم این است که ما فرهنگ یا رفتار ترافیک را نمی‌توانیم به‌عنوان یک مولفه مستقل مورد بررسی قرار دهیم.

او گفت: رفتارهای ترافیکی یا فرهنگ ترافیکی بخشی از فرهنگ عمومی و رفتار اجتماعی افراد است.

اگر می‌خواهیم رفتار ترافیکی کاربران ترافیک و کسانی که در این سیستم فعالیت دارند را اصلاح کنیم، مستلزم این است که روی رفتارهای اجتماعی آنها کار کنیم و اینکه فرهنگ عمومی باید در راستای اصلاح و رفع مسائل موجود باشد.

آسیب‌های شناختی

جانشین رئیس پلیس راهور ناجا عنوان کرد: همین نگاه مطمئنا در طیف کسانی که مسئولیت دارند؛ یعنی مدیران مصداق دارد. به‌عنوان مثال، کسانی که در حوزه‌های مختلف مانند ایمنی راه، ایمنی خودرو، آموزش مسائل آن، نهادهایی که در حوزه ایجاد زیرساخت‌ها و... مسئولیت و فعالیت دارند باید به این باور برسند که باید از تمام امکانات استفاده کنند تا بهترین شرایط در این بخش را محقق کنند.

او ادامه داد: در حال‌حاضر یکی از مسائل جدی کشور آسیب‌های شناختی است، آسیب‌هایی که به حوزه باور و تفکر برمی‌گردد.

ایمنی برای نجات جان افراد

سردار حسینی معتقد است باید تلاش کنیم مدیران به لحاظ باور و تفکر به این یقین و اعتقاد برسند که انجام کارهای اثربخش در حد ایمنی ترافیکی می‌تواند سالانه جان هزاران نفر را نجات دهد و از مجروح و معلول شدن هزاران نفر جلوگیری کند.

او یادآور شد: کسانی که در این حوزه در بخش ایمنی راه‌ها مدیریت دارند، افرادی که در حوزه ساخت خودرو مسئولیت دارند و کسانی که در حوزه آموزش و اطلاع‌رسانی دست‌اندرکار هستند.

او تاکید کرد: برای مدیرانی که در بخش فرهنگ قبول مسئولیت کرده‌اند نیز همین‌گونه است. جانشین رئیس پلیس راهور ناجا در ادامه سخنان خود افزود: در این راستا نباید از حوزه قانون و قانون‌گذاری غفلت کرد؛ بنابراین کسانی که در حوزه قانون و قانون‌گذاری مسئولیت دارند باید کمک کنند تا اصلاحات موردنیاز انجام شود.

آنها باید بدانند تلاش آنها می‌تواند کمک کند به نجات جان هزاران انسان، زیرا سالانه حدود ۱۳ هزار کشته ناشی از حوادث رانندگی در کشور رقم می‌خورد. همچنین این اصلاحات می‌تواند از هزار میلیاردها خسارتی که از این ناحیه به اقتصاد کشور تحمیل می‌شود، جلوگیری کند.

ضرورت تحول در آموزش

سردار حسینی در پاسخ به این پرسش که چقدر تغییرات سرفصل‌های آموزشی برای کودکان در مدارس می‌تواند در بهبود وضعیت در آینده کمک کند، گفت: از تغییر سرفصل‌های مدارس برای آموزش فرهنگ ترافیکی اطلاع ندارم اما تاکید دارم کار در این حوزه از کودکی بسیار اثربخش خواهدبود.

او تاکید کرد: نظام آموزشی کشور نیاز جدی به تحول در حوزه آموزش‌وپرورش دارد. به‌عنوان یک شهروند و کارشناس حوزه ترافیک معتقدم آموزش‌وپرورش کشور نیاز به تغییر ساختاری و اساسی دارد.

او تصریح کرد: ضرورت دارد از آموزش محض فاصله گرفته و بیشتر روی تربیت و پرورش افراد کار شود که کودکان را برای زندگی آینده آماده کند.

جانشین رئیس پلیس راهور ناجا با تاکید بر تربیت افراد برای نقش‌آفرینی در هر جایگاهی، گفت: مسئولیت‌پذیری باید از کودکی آموخته شود. سردار حسینی در پایان گفت: در حوزه فرهنگ ترافیک یکی از حوزه‌هایی که نیاز به تغییر و اصلاح دارد در بخش آموزش‌وپرورش است.

سردار سیدتیمور حسینی: در حال‌حاضر یکی از مسائل جدی کشور آسیب‌های شناختی است که به حوزه باور و تفکر برمی‌گردد

مهرداد تقی‌زاده: بودجه‌ای که شهرداری‌ها در اختیار دارند باید برای گسترش و توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی هزینه شود

سخن پایانی

بنابر این گزارش کارشناسان حوزه شهری و کسانی که در بخش حمل‌ونقل کشور فعالیت دارند، تغییر نگرش مدیریتی در حوزه شهری و نیز اصلاح رفتار اجتماعی کمک زیادی به فرهنگ ترافیک می‌کند.

در حالی‌که برخی از این کارشناسان معتقدند معضلات کشور در حوزه ترافیک به مسائل فنی و فرهنگی برنمی‌گردد، زیرا نگرش مدیریت شهری سبب‌شده بزرگراه‌ها و اتوبان‌ها به‌جای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی گسترش پیدا کنند.

بعضی دیگر نیز عنوان می‌کنند که این مشکل بیش از ارتباط داشتن با مسائل فنی به رفتار اجتماعی افراد برمی‌گردد.

به این معنی که مدیران و مسئولان باید به این باور برسند که تلاش آنها در حوزه ایمنی راه‌ها و خودروها می‌تواند از جان هزاران نفر محافظت و از تحمیل هزاران میلیارد خسارت به اقتصاد کشور جلوگیری کند.

گزارش خبری

عوارض الکترونیکی آزادراه‌ها در بودجه ۱۴۰۱



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 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 موردتاکید 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 این‌گونه 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 کرد، 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؟

کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت تاکید کرد

ضرورت اصلاح ساختاری در حمل‌ونقل

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 گفت‌وگو را در ادامه بخوانید.



عکس: صمت

مدت‌هاست دچار یک وقفه تاریخی در بخش حمل‌ونقل کشور هستیم و متاسفانه چشم‌انداز خروج از این وضعیت هم دیده نمی‌شود



محمدرضا مودودی

مهم‌ترین مشکل کشور در بخش حمل‌ونقل، نبودن شرکت‌های لجستیکی ترکیبی 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.

◉ بسیاری معتقدند تصادفات جاده‌ای به مشکلات زیرساختی حمل‌ونقل در ایران بازمی‌گردد. 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.

◉ چند ماهی از عمر دولت سیزدهم می‌گذرد. چه چشم‌انداز تحولی در این بخش مشاهده می‌شود؟

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.

گفت‌وگو

کارشناس رسمی دادگستری وسایل نقلیه در گفت‌وگو با صمت:

همه مقصران باید خسارت بپردازند

کامیار فکور
editor@smtnews.ir



آمار پلیس راهور می‌گوید ماهانه به‌طور متوسط ۳۵ تا۶۰ نفر فوتی بر اثر تصادف داریم و به ازای هر نفر فوتی (که در هر ساعت حدود ۲ نفر است)، ۲۰ تا ۲۵ نفر مجروح داریم. براساس آمار در سال ۱۴۰۰ با توجه به رشد ۱۲ درصدی ترددها، حدود ۱۱ هزار و ۱۴۷ نفر جانباخته و ۲۶۱ هزار مجروح و معلول داشتیم.

ابتدای تابستان ۱۴۰۰، خبر جان دادن دو خبرنگار محیط‌زیست، ۳ سرباز معلم، یک مامور نیروی انتظامی و راننده در دو حادثه جاده‌ای افکار عمومی را یک‌بار دیگر متوجه معضل حوادث جاده‌ای در کشور کرد. ۵ سال پیش‌تر، در تابستان ۱۳۹۵ در حادثه‌ای مشابه ۱۹ سرباز در استان فارس در اتوبوس جان خود را از دست دادند. یا پیش‌تر از آن، در اسفند ۱۳۷۶ سقوط اتوبوس دانشجویان دانشگاه شریف در خوزستان، جان ۷ نفر را گرفت و به فاجعه‌ای دیگر بدل شد. جاده‌های مرگبار، ایران را در جایگاه هفتمین کشور با میزان مرگ‌ومیر جاده‌ای بالا در قاره آسیا قرار داده است. فقدان علائم افقی و عمودی، عرض‌کم جاده، فقدان حفاظ ایمنی، اختلاف سطح جاده‌ها با شانه راه‌ها و خرابی‌های سطحی روسازی از جمله مواردی است که داس مرگ‌های جاده‌ای را تیزتر کرده است.

پرداخت غرامت به افراد خسارت‌دیده توسط شرکت‌های بیمه نقش بسزایی برای افراد ایفا می‌کند. بیمه شخص ثالث به‌عنوان یک بیمه اجباری، یکی از پرکاربردترین رشته‌های بیمه‌ای است و بالاترین درصد کل خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه را تشکیل می‌دهد. اما در حوادث رانندگی اگر خودرو راننده مقصر دچار خسارت شود، بیمه شخص ثالث در جبران خسارت‌های آن نقشی ندارد. در چنین شرایطی لزوم خرید بیمه بدنه برای بیمه‌گذار اهمیت پیدا می‌کند. سوال اینجاست که زمانی که علت سانحه رانندگی به قصور شرکت تولیدکننده یا شهرداری‌ها برمی‌گردد، آیا جبران خسارت تنها بر دوش بیمه شخص خسارت دیده است؟

کامران گردان، کارشناس رسمی دادگستری وسایل نقلیه و کارشناس خسارت بیمه مرکزی در گفت‌وگو با صمت به سهم ادارات و شرکت‌های تولیدکننده خودرو در حوادث رانندگی می‌پردازد. وی درباره وظایف این بخش‌ها در جبران خسارت حوادث رانندگی می‌گوید: بسیاری از ادارات واجد بیمه مسئولیت هستند. مثلا شهرداری‌ها خود را بیمه مسئولیت سالانه می‌کنند و زمانی که حادثه‌ای در شهر پیش می‌آید، از بیمه مسئولیتی که خریده‌اند استفاده می‌کنند. اداره راه نیز یا بیمه هست یا اگر نباشد از بودجه خود باید خسارت را پرداخت کند.

◉ زمانی که مسائل و مشکلات جاده‌ای یا خودرو در ایجاد سانحه و تصادف دخیل می‌شود، به چه صورت در جبران خسارت سهیم می‌شوند؟

درباره سوانح و تصادفاتی که مسائل و مشکلات جاده یا خودرو در آن دخیل است، قانونی در چند سال اخیر تصویب شده است. براساس این قانون، اگر در یک تصادف کارشناس تشخیص دهد در یک سانحه یا تصادف جاده و وسیله نقلیه از لحاظ فنی مشکل داشته، از سوی کارشناس ثبت می‌شود و در پرداخت خسارات سهمی به آن تعلق می‌گیرد که به آن سهم سایر ادارات می‌گویند.

با توجه به تبصره ۳ ماده ۱۴ و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۸۹، یک روش جاری یکنواختی براساس همین قانون به‌عنوان دستورالعمل چگونگی حق‌السهم راه و وسایل نقلیه در تصادفات، نیروی انتظامی صادر شده است و در حال‌حاضر اجرایی می‌شود. اجرای این قانون به‌دلیل افزایش ایمنی عبور و مرور، پیشگیری از وقوع تصادفات و ارتقای کیفیت خودروهاست. به‌طور مثال، اگر کارشناس تشخیص دهد، وسیله نقلیه‌ای که تصادف کرده نقص فنی داشته و مثلا ایربگ آن باز نشده یا کمربند ایمنی عمل نکرده، بخشی از قصور به علت عیب وسیله نقلیه است. به این ترتیب در کروکی نوشته می‌شود و مثلا سهم کارخانه تولیدکننده در این حادثه را ۳۰ درصد در نظر می‌گیرند. از سوی دیگر، ممکن است نقص راه باعث ایجاد تصادف یا سانحه شده باشد.

مثلا چاله‌ای وجود دارد یا تابلوها و سرعت‌گیر مناسب نبوده است. کارشناس می‌تواند تشخیص دهد علت تصادف، قصور شهرداری یا اداره راه و ترابری در ترمیم این خیابان یا جاده بوده و سهمی برای آن در نظر گرفته می‌شود.

◉ خود کارخانه سازنده خودرو یا شهرداری برای چنین سوانحی بیمه می‌شوند؟

بله. بسیاری از ادارات واجد بیمه مسئولیت هستند. مثلا شهرداری‌ها خود را بیمه مسئولیت سالانه می‌کنند و زمانی که حادثه‌ای در شهر پیش می‌آید از بیمه مسئولیتی که خریدند استفاده می‌کنند. اداره راه نیز یا بیمه هست یا اگر نباشد از بودجه خود باید خسارت را پرداخت کند.

◉ تعهد کارخانه‌های تولیدکننده خودرو و ادارات چگونه است؟

بسیاری از خسارت‌ها پرداخت می‌شود اما معمولا زیاد اعتراض می‌زنند و سعی می‌کنند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کنند. در نهایت نتیجه این پرونده‌ها بستگی دارد به حکم قضاتی که پرونده را بررسی می‌کنند. اگر قاضی در حکم خود به نظر کارشناسی توجه کند، این هزینه باید پرداخت شود.

◉ تعهد شرکت‌های بیمه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در تصادفات جاده‌ای اگر راننده به‌تنهایی مقصر باشد از بیمه شخص ثالث او برای پرداخت فوتی، جرحی یا خسارت مالی استفاده می‌شود. به‌تازگی در بیمه شخص ثالث موردی اضافه شده که اگر خود راننده واژگونی داشته باشد به خود راننده بیمه تعلق می‌گیرد. سابق بر این، فقط تعهدات شرکت بیمه نسبت به مسائل جانی برای سرنشینان خود وسیله و وسیله مقابل و همچنین تعهد مالی برای وسیله مقابل بود اما اکنون این مورد اضافه شده که راننده نیز مشمول تعهدات بیمه شمرده می‌شود.

در حال‌حاضر در بحث بیمه شخص ثالث و بیمه بدنه مشکل خاصی وجود ندارد. زمانی‌که بیمه و گواهینامه معتبر و مسائل فنی مشکلی نداشته باشد، بیمه تعهد خود را پرداخت می‌کند. حال ممکن است اتوبوسی که بیمه شخص ثالث دارد با ۱۰ سرنشین دچار سانحه‌ای شود که تمام سرنشینان فوت کنند. اگر این حادثه در ماه حرام اتفاق بیفتد، دیه هر کدام از این افراد ۶۸۰ میلیون تومان است و درمجموع رقم بالایی خواهد شد. اما بیمه تعهدات خود را می‌پردازد. کمتر دیده شده که شکایتی از سوی بیمه‌ها به‌دست ما برسد. فقط مشکل ما اعتراض همان ادارات است که سهم آنها هم از خسارت با حکم قاضی باید پرداخت شود.

◉ مجموعه چه عواملی با یکدیگر می‌تواند به کاهش تصادفات بینجامد؟

باید در نظر داشت عامل انسانی در سوانح و تصادفات فقط مربوط به راننده نیست. عامل انسانی شامل راننده، راه و سازنده خودرو است. اگر این ۳ مورد با یکدیگر خوب کار کنند می‌توان انتظار داشت از شدت سوانح و تصادفات جاده‌ای کاسته شود. همچنین باید مهندسی ترافیک، آموزش و اجرای مقررات به‌خوبی اجرایی شود. مهندسی ترافیک مربوط به وظایف شهرداری و اداره راه است. اگر مهندسی ترافیک ناقص عمل کند، هرقدر هم پلیس جریمه کند، از شدت سوانح و تصادفات کم نخواهد شد. مسئله آموزش مربوط بخش‌هایی مانند صداوسیما و رسانه‌ها و نهادهای آموزشی است. نباید تصور کنیم زمانی که گواهینامه گرفتیم، دیگر مسئله آموزش تمام شده است. آموزش باید مستمر بوده و از سنین کودکی تا پیری ادامه داشته باشد. به همین دلیل، آموزش نیاز به متولی مشخص دارد که در حال‌حاضر وجود ندارد. اجرای مقررات نیز به عهده پلیس است که کم‌وبیش به نحو مطلوبی انجام می‌شود.

◉ کمیسیون ایمنی راه‌های کشور برای تامین منابع مالی ایمنی جاده‌ها و اصلاح آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های راهنمایی و رانندگی نقشی برای شرکت‌های بیمه در نظرگرفته است. بیمه چگونه نقش خود را در ارتقای سطح ایمنی جاده‌ها ایفا می‌کند و چقدر این تامین مالی موثر بوده است؟

بیمه‌ها وظیفه مستقیمی در ایمنی جاده‌ها ندارند. چند سال پیش گفته شد اگر بیمه‌ها در ارتقای ایمنی جاده‌ها به وزارت راه و راهنمایی و رانندگی کمک کنند، خسارات خود شرکت‌های بیمه‌ای نیز کاهش پیدا می‌کند. شرکت‌های بیمه‌ای نیز قبول کردند و بخشی از حق بیمه‌ای که از بیمه‌گذار می‌گرفتند را به خزانه دولت دادند تا دولت از طریق نهادهای مربوطه در این راستا اقدام کند. حتی بیمه‌ها تعهدی را متقبل شدند تا هزینه کروکی رفتن به بیمارستان‌ها برای افراد رایگان باشد. بیمه‌ها یک درصد هم به صندوق تامین خسارت‌های جانی می‌دهند. این صندوق برای این است که اگر کسی تصادف کند و گاها متواری شود، به کسی که صدمه‌دیده از طریق این صندوق پرداختی انجام شود. اما اینکه هزینه پرداختی شرکت‌های بیمه‌ای برای بهبود شرایط ایمنی خیابان‌ها و جاده‌ها موثر بوده یا خیر، به آنها مربوط نیست. بهبود ایمنی جاده‌ها و خودروهای تولیدی مسائل کلان است.

درباره مباحث ترافیکی و تصادفات تنها یک‌مورد درگیر نیست، بلکه عوامل انسانی، راه و وسایل نقلیه همراه با هم باید وظایف خود را به‌خوبی انجام دهند و با یکدیگر در تعامل مثبت باشند. در این صورت



می‌توانیم بگوییم رانندگی ما ایمن‌تر خواهد شد. اگر در یک روز برفی، شهرداری لایروبی انجام ندهد، در آخر همان روز راهنمایی و رانندگی از تصادفات پی در پی در شهر خبر می‌دهد. این یک وظیفه است که مربوط به مهندسی ترافیک بوده اما انجام نشده است. در کشورهای دیگر همه با هم وظایف خود را نحو احسن انجام می‌دهند و مسئله پرسشگری و پاسخگویی قوی‌تر انجام می‌شود. به این صورت که افراد به نهادها می‌گویند چرا این تیر برق جابه‌جا نشده که این ماشین به آن برخورد نکند. در کشور ما قدری نظارت‌ها ضعیف و وضعیت تصادفات جاده‌ای در ایران بحرانی است. در حال‌حاضر در ایران دومین مرگ‌ومیر کشور مربوط به تصادفات است.

◉ چقدر شرکت‌های بیمه‌ای از پس هزینه‌های خسارات برمی‌آیند؟

خسارت‌های بیمه شخص ثالث بسیار بالاست و اگر بیمه بدنه فروخته نشود، شرکت‌های بیمه ضرر خواهند کرد. در حال‌حاضر، دیه ۶۸۰ میلیون تومانی در ماه حرام و ۴۸۰ میلیون تومانی در ماه‌های عادی، برای شرکت‌ها مسئله شده است. به همین دلیل بود که راهنمایی و رانندگی و اداره راه گفتند اگر کاری کنید که جاده‌ها ایمن شود، خسارت کمتری پرداخت می‌کنید و درآمدتان بالاتر می‌رود.

◉ پرداخت خسارت زمانی که در یک سانحه عواملی به غیر از راننده دخیل می‌شوند با کیست؟

در مجموع براساس دستورالعمل چگونگی حق‌السهم راه و وسایل نقلیه در تصادفات، زمانی که در یک سانحه عواملی به غیر از راننده نیز دخیل می‌شوند، بار پرداخت خسارت تنها بر دوش بیمه راننده نیست. اگر برای مثال در تصادفی ایربگ یا ترمز خودرو به‌خوبی عمل نکند، شرکت سازنده آن خودرو علاوه بر پاسخگویی نسبت به نقص فنی خودرو، باید در پرداخت خسارت سهیم باشد. اگر شهرداری و اداره راه بیمه مسئولیت داشته باشند، زمانی که قصوری در تصادف دارند، خسارت خود را از محل این بیمه پرداخت می‌کنند.

عوامل انسانی در تصادفات شامل راننده، راه و سازنده خودرو می‌شود و برای کاهش سوانح و تصادفات جاده‌ای این ۳ عامل باید درست عمل کنند

یادداشت

نقش بیمه در تامین مالی ایمنی



کامیار فکور
روزنامه‌نگار

کشور رومانی با ۱۹ میلیون و ۲۵۰ هزار نفر جمعیت در سال ۲۰۲۰ بیشترین میزان مرگ‌ومیر را در تصادفات جاده‌ای در اروپا را به خود اختصاص داده است. تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای در این کشور در سال ۲۰۱۹ به ۹۶ نفر و در سال ۲۰۲۰ به ۸۵ نفر رسید. تعداد کشته‌شدگان جاده‌ای در این کشور نیز غم‌انگیز است اما در برابر تلفات جاده‌ای ایران بسیار کوچک به نظر می‌رسد. میزان مرگ‌ومیر برای ایران در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۱ هزار و ۱۴۷ نفر بوده است. بنابراین می‌توان به صراحت گفت تنها آموزش یا قصور فردی نیست که باعث تصادفات جاده‌ای در ایران می‌شود و جان افراد را می‌گیرد، بلکه نبود زیربنای جاده‌ای مناسب در کشور، جاده‌های ایران را در جایگاه مرگ‌آفرینی نشانده است. علاوه بر این، کمیت و کیفیت جاده‌ها و گذرگاه‌های برونشهری و درونشهری به‌طور متناسب بهبود نیافته و استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه در حد مطلوبی رشد نکرده، فرسودگی و ناایمنی خودروها نیز بر شدت خطرات خیابان‌ها و جاده‌ها در ایران افزوده است.

نباید گذاشت جان انسان‌ها، قربانی رقابت‌های سودمحورانه شرکت‌های عمرانی و خودروسازی شده و نصیب طبقات پایین‌دستی جامعه، خودروهای بی‌کیفیت و ناایمن شود. همچنین مسئولیت اصلی ایمنی جاده‌ها و خودروها بر عهده دولت و نهادهای ذی‌ربط است. اما از آنجایی که تصادفات جاده‌ای هزینه هنگفتی بر دوش شرکت‌های بیمه‌ای می‌گذارد، یکی از روش‌های تامین مالی ایمنی جاده‌ها در جهان از سوی شرکت‌های بیمه‌ای انجام می‌شود. به‌طور مثال، شرکت‌های بیمه با سرمایه‌گذاری و تحقیقات درباره جاده‌های حادثه‌خیز، تولید برنامه‌های ایمنی در رسانه‌ها، برنامه‌های آموزشی مسائل ایمنی در مدارس و ایجاد مراکز حوادث جاده‌ای، از بار مالی حوادث بر دوش خود کم می‌کنند.

شرکت‌های بیمه در کشورهایی مانند استرالیا، امریکا، انگلستان و دیگر کشورهای اروپایی، به‌طور داوطلبانه میلیون‌ها دلار در امر ایمنی جاده سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در کشورهای در حال توسعه‌ای مانند فیجی نیز شورای ملی ایمنی جاده به‌وسیله سرمایه گذاری بخش بیمه تشکیل شده و بر اثر برنامه‌ها و ابتکارات مربوط به ایمن‌سازی راه‌ها از سال ۱۹۹۲ تاکنون موجبات کاهش مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای به میزان ۲۳ درصد را فراهم کرده است.

در ایران در سال ۱۳۸۵ به پیشنهاد رئیس‌جمهوری وقت مقرر شد شرکت‌های بیمه ۱۰ درصد از حق بیمه دریافتی در بخش شخص ثالث، سرنشین و مازاد را در راستای ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی در امر حمل‌ونقل از طریق قانونی به ناجا پرداخت کنند. در سال‌های ۱۳۸۶، ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ موضوع ۱۰ درصد حق بیمه دریافتی بنا به پیشنهاد دولت و تصویب مجلس در قانون بودجه سالیانه منظور و ابلاغ گردید. در نتیجه شرکت‌های بیمه با هدف ارتقای سطح ایمنی راه‌ها به صورت قانونی مکلف به پرداخت این حق بیمه به پلیس راهور شدند. در نتیجه از آن پس این موارد در بیمه‌نامه‌های صادرشده شخص ثالث لحاظ شد. به این ترتیب؛

الف- طبق ماده ۱۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه، باید ۵ درصد از حق بیمه‌های اجباری موضوع این قانون به صندوق تامین خسارت‌های بدنی اختصاص یابد.

ب- طبق ماده ۲۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه، شرکت‌های بیمه موظف هستند ۲۰ درصد از سود عملیات بیمه‌های خود در بخش بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موضوع این قانون را به حسابی که از سوی بیمه مرکزی تعیین می‌شود، واریز کنند. بیمه مرکزی ایران موظف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، مبالغ یادشده را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آن می‌شود، هزینه کند.

پ- طبق بند ب ماده ۳۷ برنامه پنجم توسعه، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است اقدامات لازم برای درمان فوری و بدون قید و شرط مصدومین حوادث و سوانح رانندگی در همه واحدهای بهداشتی و درمانی دولتی و غیردولتی و همچنین در مسیر اعزام به مراکز تخصصی و مراجعات ضروری بعدی را به عمل آورد. برای تأمین بخشی از منابع لازم برای ارائه خدمات تشخیصی و درمانی به مصدومین یادشده، معادل ۱۰ درصد از حق بیمه شخص ثالث، سرنشین و مازاد از شرکت‌های بیمه تجاری اخذ و به‌طورمستقیم طی قبض جداگانه به حساب درآمدهای اختصاصی نزد خزانه‌داری کل کشور به‌نام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی واریز می‌شود. توزیع این منابع توسط وزارتخانه یادشده با تایید معاونت، براساس عملکرد واحدهای فوق‌الذکر برمبنای تعرفه‌های مصوب، هر ۳ ماه یک‌بار انجام می‌شود. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است هزینه‌کرد اعتبارات یادشده را هر ۶ ماه یک‌بار به بیمه مرکزی و معاونت گزارش کند.

روی خط آمار

تصادفات منجر به مرگ در ۱۰ سال گذشته

در یکی، دو سال گذشته که کرونا مردم را خانه‌نشین کرد، آمار سوانح جاده‌ای در ایران نیز کاهش یافت. در سال ۹۷ آمار فوت ناشی از تصادف به بیش از ۱۷ هزار نفر در سال افزایش پیدا کرده، در حالی که این مقدار در ۳ سال قبل از آن سابقه نداشته است. پس از آن، همه‌گیری کرونا باعث کاهش رفت‌وآمدهای جاده‌ای شد که آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادف را تا ۱۵ هزار نفر در سال کاهش داده است. از ابتدای امسال با افزایش سفرهای بین‌شهری، این آمار دوباره به به فزونی بوده است. آمار مرگ‌ومیر و جراحت به‌دلیل تصادفات، بخش بزرگی از مرگ‌ومیر در اثر عوامل غیرطبیعی در ایران را تشکیل می‌دهند. به گزارش ایمنا، براساس آمار در دوماهه نخست امسال هر روز به‌طور میانگین ۴۰ نفر در جاده‌های ایران در اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست دادند. سازمان پزشکی قانونی کشور با استناد به گواهی‌های مرگ صادرشده در دوماهه نخست سال ۱۴۰۰ اعلام کرد در در مدت موردنظر، ۲۵۹۶ نفر در حوادث رانندگی در ایران، جان خود را از دست دادند. کشته‌شدگان حوادث رانندگی در مدت مشابه سال گذشته ۱۹۸۰ نفر بود که در مقایسه با رقم فعلی، ۳۱.۱ درصد رشد داشته است. همچنین براساس آماری دیگر؛ در سال ۱۳۹۹ تعداد ۱۵،۳۹۶ فوت ناشی از تصادف رانندگی در سازمان پزشکی قانونی به ثبت رسیده است. استان‌های فارس، تهران، اصفهان، کرمان، سیستان‌وبلوچستان، گیلان، مازندران، خراسان رضوی، آذربایجان شرقی و غربی بیشترین سهم را در کشته‌های تصادفات سال ۱۳۹۹ داشته‌اند. تعداد کشته‌های تصادف در استان‌های چهارمحال بختیاری، کهگیلویه و بویراحمد، ایلام، خراسان جنوبی و شمالی، سمنان و یزد نسبت به سایر استان‌ها در این سال کمتر بوده است.





شنبه
۲ بهمن ۱۴۰۰- ۱۹ جمادی‌الثانی ۱۴۴۳ - ۲۲ ژانویه ۲۰۲۲- شماره ۱۹۸۵-پیاپی ۳۳۰۳

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

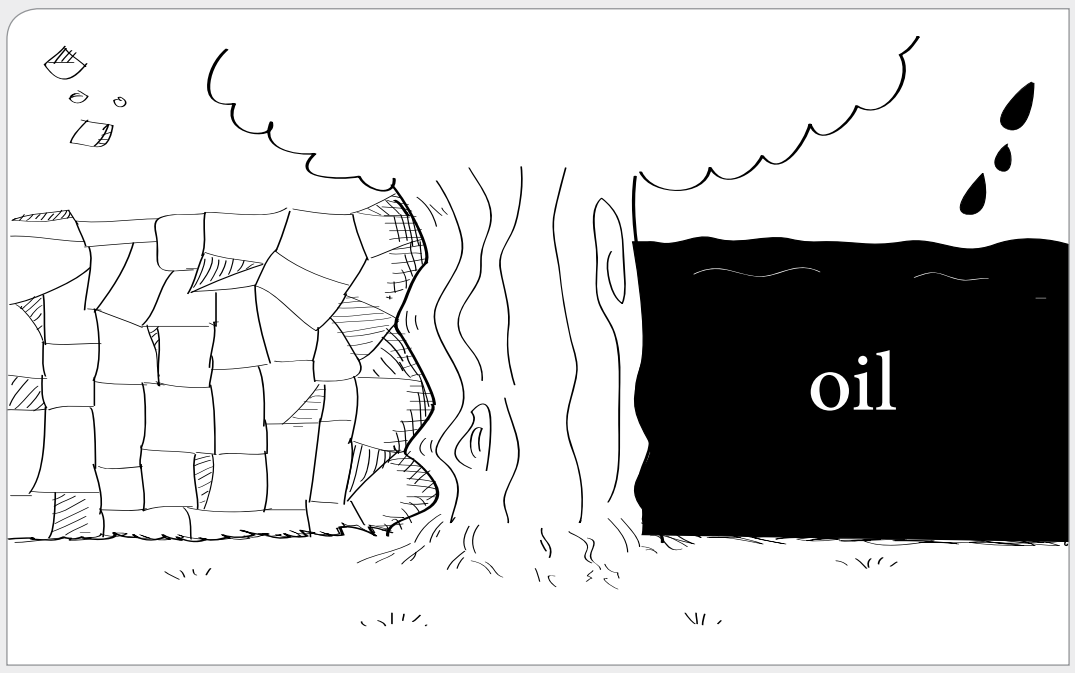
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: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

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

جان به جاده می‌دهند



جاده‌های نا ایمن همچون فرشته مرگ، در انتظار گرفتن جان کسانی هستند که هیچ نقشی در اتفاقات ناگوار جاده‌ای ندارند یا با داشتن حداقل تقصیر، بزرگترین تقاص را پس می‌دهند. برخی از آمارها حاکی از آن است که پنج هزار و ۴۰۰ محل حادثه خیز در جاده‌ها وجود دارد. این جمله‌ای تکراری است که بارها از زبان پلیس و سایر مسئولان شنیده شده اما گویا هیچ گوش شنوایی نیست، نقاط حادثه خیز سرجایشان هستند و این مردمانند که در این نقاط جان می‌بازند.

همواره گفته می‌شود سه عامل انسانی، خودرو و جاده در بروز تصادفات جاده‌ای موثر است و کاهش هر یک از این علت‌ها منجر به کاهش میزان مرگ و میرهای جاده‌ای می‌شود. اگر خودرو ایمن شود و خطاهای انسانی نیز کاهش یابد اما راه همچنان ناایمن باشد، چگونه می‌توان، توقع داشت که تعداد کشته‌های جاده‌ای نیز کاهش یابد.

آمار سازمان جهانی بهداشت

بر اساس گزارش سازمان جهانی بهداشت سالانه بیش از ۲۵ میلیون نفر در تصادفات رانندگی در سراسر جهان جان خود را از دست می‌دهند، از سوی دیگر گفته می‌شود تصادفات جاده‌ای نهمین عامل مرگ و میر در جهان است و بیشترین مرگ و میر ناشی از تصادفات در کشورهای کم درآمد صورت می‌گیرد.

به گزارش ایرنا، با توجه به این آمارها، میزان خسارات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در ایران را می‌توان یک فاجعه دانست چرا که در طول ۷سال و ۱۱ماه دفاع مقدس ۱۸۸هزار و ۱۵ رزمنده به شهادت رسیدند و اگر این آمار را به آمار ۱۷ هزار شهید ترور و دیگر شهدای هسته‌ای و مدافع حرم نیز اضافه کنیم، باز به شمار قربانیات تصادفات جاده‌ای یک دهه اخیر نمی‌رسد. جاده‌های کشور روزانه جان حدود ۴۳ نفر را می‌گیرد و ۹۰۰ نفر را مصدوم می‌کند. در حالی شاهد ۴۳ نفر کشته به صورت روزانه آن هم به دلیل تصادفات جاده‌ای در کشور هستیم که ۹۴ درصد از حمل‌ونقل کشور به صورت زمینی و جاده‌ای انجام می‌شود. هر چند میزان جانباختگان جاده‌ای نسبت به سال‌های گذشته با وجود افزایش خودرو کاهش یافته است اما همچنان خودرو و جاده در ایران قربانی می‌گیرد.

هزینه برای رفع نقاط حادثه خیز



امیرحسین قاضی‌زاده هاشمی، نماینده پیشین مجلس شورای اسلامی در مورد حوادث جاده‌ای معتقد است؛ تعداد تلفات حوادث طبیعی مثل زلزله بسیار کمتر از حوادث جاده‌ای است، اما بسیاری از امکانات بسیج می‌شود تا خانه‌های تخریب شده را از نو بسازند که البته باید این گونه باشد اما لازم است تا در مورد حوادث جاده‌ای نیز چنین تدبیری کنیم.

وی اضافه کرد: اکنون بیمه شخص ثالث اجباری شده است. این بیمه برای درمان یا برای پرداخت خسارت هزینه می‌شود در حالی که باید برای جلوگیری و پیشگیری از حوادث هزینه‌ای از بیمه را در نظر بگیرند. البته قانون تخصیص بخشی از اعتبار بیمه به جلوگیری و پیشگیری از حوادث جاده‌ای اختصاص یابد اما بیمه‌ها این قانون را اجرا نمی‌کنند.

قاضی‌زاده هاشمی افزود: جهت‌گیرهای ما درست نیست چرا که مدیران ما، مدیران خوب برای حل بحران هستند نه پیشگیری از بحران.

باید بودجه‌ای که بیمه‌ها برای پرداخت خسارت‌ها پرداخت می‌کنند برای رفع نقاط حادثه خیز لحاظ شود از آن جایی که بیمه مرکزی زیر نظر دولت است، دولت باید در این زمینه ورود کند. یکی از راه‌های حل این مشکل این است که باید منابع بیمه شخص ثالث به این سمت گسیل شود. برای پرداخت حوادث جاده‌ای خسارت ماده ۱۰ و ۱۲ قانون وجود دارد بر این اساس از این محل می‌توان برای رفع نقاط حادثه خیز هزینه کرد.

وی تاکید کرد: مسئولان باید به سمت خرید سلامت مردم حرکت کنند نه هزینه برای درمان نقص عضو مردم. همان طور که گفته شد، قانون برای اجرای این روند مصوب شده و در برنامه ششم توسعه نیز تاکید شده است. بنابراین می‌توان گفت زیرساخت قانونی این امر وجود دارد اما به درستی اجرا نمی‌شود.

نیاز به آسیب شناسی جامع



در همین حال معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با تاکید بر اهمیت خدمات هنگام سفر بیان کرد: تحقق مولفه ایمنی جاده‌ای نیازمند یک اقدام همه جانبه همراه با آسیب شناسی جامع است.

به گزارش ایلنا حمیدرضا شهرکی خستگی و خواب آلودگی را یکی از مولفه‌های تاثیرگذار در تصادفات جاده‌ای دانسته و معتقد است تحقق مولفه ایمنی جاده‌ای نیازمند یک اقدام همه جانبه همراه با آسیب شناسی جامع است و خدمات هنگام سفر بسیار حائز اهمیت است. به گفته معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری کشور پوشش دوربین محورهای شریانی از اهداف‌های اصلی است که باید مدنظر قرار گیرد.

سخن پایانی

سازمان‌های بین المللی نرخ فوت حوادث رانندگی را به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت گزارش می‌دهند. سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۹ میلادی (۱۳۹۸ شمسی) نشان می‌دهد ایران در میان کشورهای دنیا به لحاظ نرخ کشته‌های حوادث جاده‌ای وضعیتی شبیه به لیبی، بولیوی، چاد، السالوادور، مغولستان، پاراگوئه، افریقای جنوبی و مالزی داشته و در میان ۱۹۱ محدوده جغرافیایی در رتبه ۱۳۰ ام (تقریبا در ۳۲ درصد پایانی) قرار داشته است. به طور متوسط از هر ۱۰۰ هزار نفر از جمعیت ایران، ۲۱ نفر در این سال در حوادث رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. سوئیس، سنگاپور و نروژ با مرگ کمتر از ۳ نفر در هر ۱۰۰هزار نفر جمعیت در کنار چند کشور کم جمعیت دیگر بهترین رتبه را در میان کشورها دارند. با توجه به تمام موارد یاد شده و تاکید بر حفظ جان انسان ها باید راهکارهایی برای افزایش ایمنی جاده‌ها و رانندگی ایجاد کرد.

دریچه

ایمنی یعنی چه؟

آمار تصادفات کشورمان همچنان بالاست. تصادفات در دیگر کشورها هشتمین و در ایران چهارمین عامل مرگ میر است. براساس آمار حوادث ترافیکی ۷ درصد تولید ناخالص ملی کشور را هدر می‌دهد. در حوادث ترافیکی کشور اگر ۴۰درصد 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 حادثه ساز را به صفر برساند. که البته نباید از نظر دور داشت که نقش خودروهای سواری در حوادث حدود ۷۶درصد است. اما به راستی ایمنی یعنی چه؟

- ایمنی یعنی رعایت کامل قوانین رانندگی، احترام به حقوق همدیگر و فرهنگ صحیح رانندگی.
- ایمنی یعنی رانندگی و استراحت به موقع. ایمنی یعنی جاده‌های ایمن و فاقد نقاط حادثه ساز. ای
- منی یعنی آماده‌سازی شیب‌های کنار جاده‌ها شیب شیروانی که باعث کاهش تلفات واژگونی و انحراف خودرو می‌شود.
- 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، حمل و نقل بار، ایمنی یعنی بازدید میدانی حداقل هر یک ماه از جاه‌ها توسط مدیران کل راهداری استان‌ها و رفع خرابی و ترمیم جاده‌ها.
- ایمنی یعنی بارگیری طبق ظرفیت ناوگان جاده‌ای از طرف رانندگان که از خرابی جاده‌ها جلوگیری شود و از فرسودگی و استهلاک ناوگان جلوگیری کند.
- ایمنی یعنی موقع تصادف، از تجمع در صحنه حادثه جلوگیری شود که حادثه دیگر رخ ندهد. ایمنی یعنی کاهش سرعت در ۳۰کیلومتری 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 احتمال ورود به جاده را مد نظر قرار دهیم.
- ایمنی یعنی موقع راهبندان در جاده‌ها و بزرگراه‌ها یک لاین یا لاین وسط جاده را برای تردد نیروهای امدادی اشغال نکنیم.
- ایمنی یعنی توجه به این‌که در جاده‌های دو طرفه رانندگی در شب ها خطرناک است و احتمال حادثه رخ به رخ وجود دارد.

چند توصیه هنگام حوادث جاده‌ای

حوادث جاده‌ای بخشی از حوزه حمل‌ونقل است و این تصادفات و حوادث به دلیل حجم تردد دربرخی روزهای سال بیشتر هم می‌شود. در چنین زمان‌هایی جاده‌ها همان جاده‌های قبل هستند، اما حجم تردد در آنها بیشتر شده است؛ افرادی هستند که عجله دارند و می‌خواهند زودتر به مقصد برسند. به دلیل حجم تردد، حوادث ترافیکی افزایش پیدا می‌کند. البته الزاما این ترادف وجود ندارد که هر قدر حجم تردد بیشتر شد، تصادفات جاده‌ای هم باید بیشتر شود، اما این اتفاق می‌افتد.

تصادف جاده‌ای مثلثی است که سه ضلع آن خودرو، جاده، مقررات و فیزیک جاده است. به‌عنوان مثال در اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها تصادف کمتر داریم، اما در جاده‌هایی که رفت‌وبرگشتی هستند، تصادف بیشتر است. بخشی از حوادث جاده‌ای نیز به خودروها بر می‌گردد. به همین دلیل درحال حاضر یکی از آیتم‌های اصلی در خرید خودرو، جنبه‌های ایمنی آن مانند استقامت و ایمنی است. به عنوان مثال در بحث ایمنی خودروها، ایربگ بحث مهمی است؛ این‌که در هنگام حادثه چند ایربگ عمل می‌کند و اگر درست عمل کند، آسیب‌های فیزیکی بسیار کمتر می‌شود. مورد دیگری که نباید فراموش کرد، این است که بحث کمربند ایمنی در جاده‌ها بسیار مهم است. مطالعات در این سال‌ها نشان داده که استفاده از کمربند ایمنی تاحدودی آسیب‌های نخاعی را به‌خصوص در ناحیه گردن و ضربه مغزی کمتر کرده است.

فرمانده میدان در حوادث جاده‌ای پلیس راه است. وظیفه پلیس است که شرایط ایمنی را ایجاد کند.در حوادث جاده‌ای دو سازمان دیگر نیز وارد بحران می‌شوند: جمعیت هلال‌احمر و اورژانس. اینها دو کار مستقل از هم، اما مرتبط با هم انجام می‌دهند که «نجات» نامیده می‌شود.

نجات زنجیری است که حلقه‌های مختلف دارد؛ حلقه نخست نجات تثبیت وضع خودرو است. به این معنا که نجاتگر زمانی که به محل حادثه می‌رسد باید وضع خودرو را تثبیت کند؛ به‌عنوان مثال اگر خودرو در سراشیبی است آن را متوقف کند. یا شاید لازم است باد لاستیک‌ها را کم کند. در عین حال خودرویی که آسیب دیده است حتما باید خاموش شود، حتی در برخی موارد توصیه می‌شود سر باتری و برق خودرو قطع شود. اگر سوخت نشت می‌کند باید مانع آن شد.

نگاه روز

رانندگی زنان بهتر است یا مردان؟

یکی از موضوعاتی که همواره محل بحث و جدل میان مردان و زنان بوده و طی سالیان گذشته جوک‌ها و لطیفه‌های بسیاری در این مورد منتشر شده، روش رانندگی آن‌هاست؛ به‌طوری که نه مردان رانندگی زنان را قبول دارند، نه بالعکس! اما سال گذشته مطالعات علمی پرده از حقایق جدیدی در این مورد برداشته است.

به گزارش پرشین خودرو، به عقیده خانم‌ها، ویراژ دادن بین خودروها و عجله برای زودتر به مقصد رسیدن، مختص آقایان است اما نظر مردان در این مورد نیز درخور توجه است؛ آن‌ها معتقدند خانم‌ها هنگام رانندگی قدرت تصمیم‌گیری کافی ندارند و دلیل آرام رانندگی کردن آن‌ها هم ریشه در همین موضوع دارد. جالب است بدانید، بسیاری از مردان، خانم‌ها را یکی از عوامل ترافیک شهری می‌دانند، زیرا معتقدند رانندگی آماتور آنها موجب کندی در ترافیک خیابان‌هاست.

رانندگی زنان ، ایمن‌تر از مردان

این درحالی است که نتیجه مطالعات جدیدی که از سوی شرکت‌های بیمه منتشر شده نشان‌دهنده این موضوع است که رانندگی زنان در مقایسه با مردان از ایمنی بیشتری برخوردار است. این مطالعات نشان داده‌اند آمار مردانی که با زیر پا گذاشتن قوانین موجب تصادفات می‌شوند، ۵ درصد بیشتر از زنان است.

تمایل بیشتر مردان به رانندگی پرخطر

البته، نتایج منتشر شده نکات جدیدی را یادآور نشده‌اند، زیرا بررسی‌ها و تحقیقاتی که در گذشته نیز در این مورد انجام شده، نشان‌دهنده تمایل بیشتر مردان، به‌خصوص مردان جوان به رانندگی پرخطر و خشونت در هنگام رانندگی است، در حالی که زنان این خشونت را به روش‌های غیرمستقیم دیگری نشان می‌دهند.

آمار تصادفات برابر زنان و مردان

بنابر این تحقیقات، مردان در هنگام رانندگی قانون‌گریزترند و ریسک‌پذیری بیشتری از خود به نمایش می‌گذارند. با این حال، با وجود رانندگی ایمن‌تر، نمی‌توان به سادگی روی این موضوع صحه گذاشت که زنان رانندگان بهتری هستند زیرا میزان تصادفات ثبت شده برای هر دو گروه برابر است؛ با این حال، شدت و خسارت تصادفات زنان کمتر از مردان بوده است. گزارشات شرکت‌های بیمه‌ای نشان‌دهنده آن است که مردان پس از تصادف، تصمیم منطقی‌تری می‌گیرند و بار تصادفات خود را به دوش بیمه‌کنندگان می‌اندازند.

حواس‌پرتی بیشتر مردان در هنگام رانندگی

حواس‌پرتی بیشتر یکی از موضوعاتی است که خود مردان هم به آن اذعان دارند. تحقیقات انجام شده نشان می‌دهند احتمال از دست دادن تمرکز مردان در حین کار کردن با ضبط خودرو حدود ۴۲ درصد است. این در حالی است که این آمار در زنان در حدود ۳۸ درصد است.

از سوی دیگر، ۲۱ درصد مردان اعتراف کرده‌اند در هنگام مکالمه با تلفن‌همراه از هندزفری استفاده نمی‌کنند. این آمار در زنان تقریبا ۱۶ درصد است.

تفاوت رانندگی زنان و مردان چیست؟



در همین حال سرهنگ رابعه جوانبخت کارشناس تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ در یک برنامه تلویزیونی بابیان اینکه خانم‌ها رانندگانی محتاط‌تر هستند اظهارداشت: رانندگی یک فرآیند و فن اکتسابی است که همه افراد جدا از جنسیت می‌توانند به این مهارت دست یابند.

وی گفت: تفاوت رانندگی خانم‌ها و آقایان تنها به دلیل تفاوت‌های خاص فیزیولوژیکی است. یکی از این تفاوت‌ها رانندگی پر سرعت و پر پیچ و خم آقایان است؛ درنتیجه تغییر مسیر ناگهانی آقایان بیشتر است.

وی افزود: رانندگان آقا خطرپذیری و ریسک پذیری بیشتری داشته و بیشتر به سمت تخلفات حادثه ساز می روند در حالی که خانم‌ها محتاط‌تر رانندگی می‌کنند. جوانبخت اظهار داشت: خانم‌ها رانندگی آهسته‌تر و آرام‌تری دارند، به این واسطه در زمان رانندگی آنها کمتر شاهد تغییر مسیر ناگهانی هستیم. آقایان خطرپذیری و ریسک‌پذیری بیشتری دارند و بیشتر به سمت تخلفات حادثه‌آفرین می‌روند در حالی که خانم‌ها کمتر از آقایان دچار این تخلفات می‌شوند. وی افزود: خانم‌ها رانندگانی محتاط‌تر هستند در هنگام رانندگی پایبندتر به قواعد و اصول رانندگی هستند. آقایان در ابتدای اخذ گواهینامه قواعد را رعایت می‌کنند اما رفته‌رفته کمتر اصول رانندگی را رعایت می‌کنند.

کارشناس تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ خاطرنشان کرد: بیشتر تخلفات خانم‌ها پیرامون عدم مهارت است. خانم‌ها در جانمایی و تشخیص فاصله بین خودروها مشکل دارند و فاصله‌ها را کوتاه‌تر دیده و فاصله خود را با خودروی جلویی بیشتر ارزیابی می‌کنند. خانم‌ها کمتر به سمت تخلفات پرحاشیه می‌روند.

زیر ذره‌بین

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 وزارت 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 ۲سال 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.برخی معتقدند 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 است. 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. مخالفان این طرح معتقدند 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.