دوشنبه
۸ دی ۱۴۰۴- ۸ رجب ۱۴۴۷ - ۲۹ دسامبر ۲۰۲۵- شماره ۲۹۶۹-پیاپی ۴۲۸۷

صمت
صنعت معدن تجارت

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

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۱۰۵۲۸۸ - ۰۹۱۹۱۲۵۱۴۰۶

ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com

تلفن: ۸۲۱۹۰ (داخلی-۱۰۸)

توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۱۰۵۲۸۸

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱

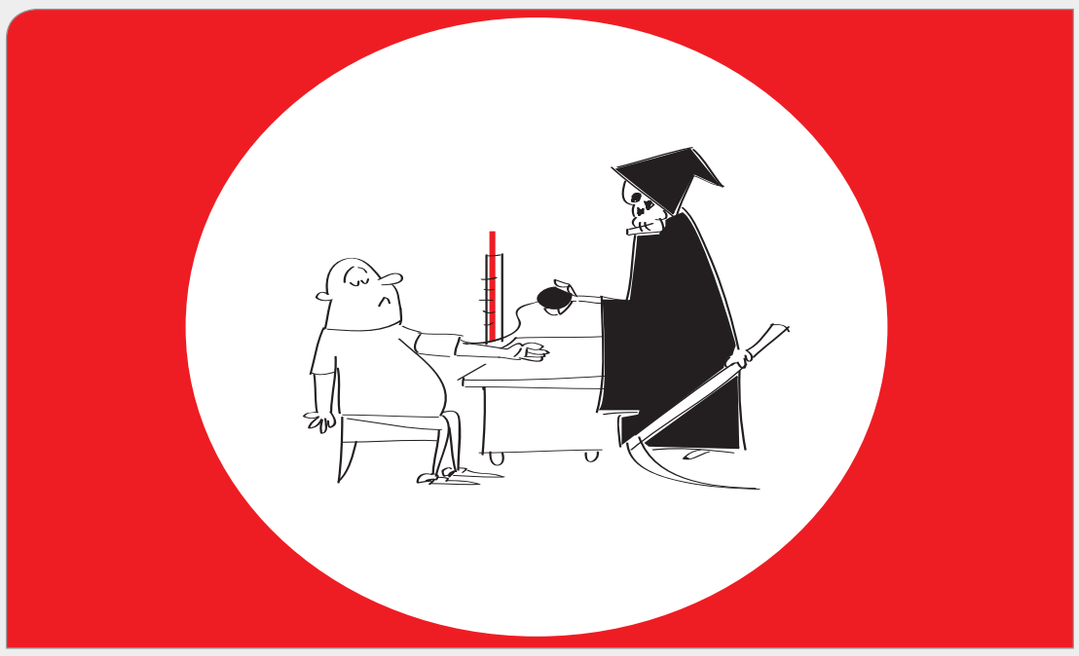
روابط عمومی: pr@smtnews.ir

چاپخانه: صمیم

www.smtnews.ir
info@smtnews.ir
telegram.me/smtnews
instagram.com/smtnewspaper
tozi.smtnews@gmail.com
http://eitaa.com/smtnews
https://ble.ir/smtnews

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده



چالش جدی مخاطبان با عوارض جدید آزادراه‌ها

چندی پیش معاون وزیر راه اعلام کرد که عوارض آزادراه‌ها پس از حدود ۵ سال، با افزایش حداکثر ۳۰ درصدی ابلاغ شد. این تصمیم در پی درخواست سازندگان آزادراه‌ها برای جبران چالش‌های مالی و پس از بررسی ستاد تنظیم بازار و وزارت راه اجرایی شده است، هرچند همچنان برخی پیمانکاران از میزان افزایش رضایت کامل ندارند. این اظهارات درحالی مطرح می‌شود که افزایش تعرفه عوارض آزادراهی در ایران در سال‌های اخیر موضوعی بحث‌برانگیز بوده و با واکنش‌های مختلف از سوی شهروندان همراه است.

افزایش تعرفه آزادراهی در ایران

در روزهای اخیر خبر مهمی درباره افزایش تعرفه عوارض آزادراهی در ایران منتشر شده است. براساس اعلام رسمی، عوارض عبور از ۱۰ آزادراه مهم کشور از جمله مسیرهای پر تردد مانند تهران-شمال، اصفهان-شیراز و قزوین-رشت با موافقت ستاد تنظیم بازار افزایش یافته‌اند و میزان این افزایش در برخی مسیرها بین ۴۵ تا ۱۲۰ درصد گزارش شده است. این تغییرات به‌طور گسترده در رسانه‌ها بازتاب داشته و نشان‌دهنده تلاشی رسمی برای بازنگری در ساختار هزینه‌های تردد جاده‌ای کشور است.

پیش از این نیز مقامات مربوطه اعلام کرده بودند که نرخ عوارض در آزادراه‌های کشور بین حدود ۳۷ تا ۶۰ درصد افزایش یافته و در برخی موارد به‌دلیل عدم افزایش در چند سال گذشته، نرخ‌ها به‌صورت تجمیعی بالا رفته‌اند. هدف از این افزایش، جبران کسری بودجه نگهداری و توسعه آزادراه‌ها و همچنین ایجاد توازن بیشتر در هزینه‌های بهره‌برداری این شبکه جاده‌ای اعلام شده است.

افزایش نرخ عوارض آزادراهی پیامدهای متعددی دارد؛ برای استفاده‌کنندگان شخصی و تجاری خودروها، افزایش هزینه سفرهای بین‌شهری را به‌همراه دارد و می‌تواند بر هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و مسافر نیز اثر بگذارد، که نهایتا ممکن است به افزایش قیمت نهایی کالاها و خدمات در برخی مناطق منجر شود.

هم‌زمان با این افزایش‌ها، بحث‌هایی نیز درباره سازکار تعیین و زمان‌بندی افزایش تعرفه‌ها در آینده مطرح شده و به‌نظر می‌رسد سیاست‌گذاران در تلاش هستند ساختار پایدارتری برای تعیین عوارض آزادراهی تدوین کنند.

در مجموع، افزایش تعرفه آزادراهی در ایران بخشی از تغییرات کلان در سیاست‌های حمل‌ونقل و مالی کشور است که می‌تواند تأثیرات اقتصادی و اجتماعی قابل‌توجهی بر رانندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل و الگوی تردد مردم داشته باشد، به‌ویژه در شرایطی که هزینه‌های عمومی و زیرساختی نیز تحت‌فشار تورمی قرار دارند.

تناسب تعرفه‌ها با خدمات و رضایت عمومی

افزایش تعرفه عوارض آزادراهی در ایران در سال‌های اخیر موضوعی بحث‌برانگیز بوده و با واکنش‌های مختلف از سوی شهروندان همراه بوده است. دولت و سازمان راهداری حکمی کرده‌اند که نرخ عوارض در چند آزادراه مهم کشور پس از سال‌ها ثابت‌ماندن، افزایش یابد تا هزینه‌های نگهداری و به‌روزرسانی آزادراه‌ها تأمین شود و از فعالیت مناسب شبکه حمل‌ونقل اطمینان حاصل گردد، اگرچه هنوز فاصله بین نیاز مالی و درآمدهای حاصل از عوارض وجود دارد.

یکی از محورهای واکنش عمومی به این افزایش تعرفه‌ها، نارضایتی نسبت به‌تناسب هزینه پرداختی باکیفیت خدمات و وضعیت آزادراه‌هاست. به‌عنوان‌مثال، گزارش‌های رسانه‌ای و بازتاب‌های مردمی نشان داده‌اند که زمانی که عوارض بالا می‌رود اما کیفیت روکش آسفالت، خدمات رفاهی و ایمنی مسیرها در سطح مطلوب محسوس نباشد، بخش قابل‌توجهی از کاربران مسیرهای آزادراهی آن را ناعادلانه یا غیرمنصفانه ارزیابی می‌کنند. در مواردی انتقاد شده است که با وجود دریافت عوارض، وضعیت جاده‌ها حتی در حد قابل قبول هم نیست، و این از دلایل اصلی نارضایتی رانندگان و مسافران بوده است.

از سوی دیگر، برخی از کاربران آزادراه‌ها نسبت به اینکه عوارض دریافتی مستقیما صرف نگهداری و ارتقای خدمات نمی‌شود یا کفاف هزینه‌های لازم را نمی‌دهد، واکنش منفی نشان داده‌اند. این موضوع باعث شده برخی رانندگان و گروه‌های اجتماعی مطرح کنند که هزینه پرداختی آنها با خدمات دریافتی هم‌پوشانی کافی ندارد و این عدم‌تناسب را نقد کنند، حتی اگر هدف دولت جبران کسری مالی نگهداری آزادراه باشد. در مجموع، رضایت عمومی از تعرفه‌های عوارضی و خدمات آزادراهی در ایران تحت‌تأثیر دو عامل اصلی قرار دارد: اول، افزایش قابل‌توجه هزینه عبور و دوم، کیفیت و مقدار خدمات ارائه‌شده در آزادراه‌ها. وقتی کاربران احساس کنند هزینه‌های پرداختی نتیجه ملموسی در بهبود جاده، ایمنی، امکانات رفاهی و سرعت سفر ندارد، رضایت آنها کاهش می‌یابد؛ در مقابل اگر اصلاح تعرفه‌ها با بهبود محسوس کیفیت خدمات همراه باشد، احتمالا نظرات مثبت‌تر خواهد شد.

ساز کار تعیین تعرفه در سایر کشورها

در بسیاری از کشورهای جهان، تعرفه‌های آزادراهی به‌عنوان یک ابزار مالی برای نگهداری و توسعه شبکه جاده‌ای تعیین می‌شود و سازوکار آن با ایران تفاوت‌های قابل‌توجهی دارد. در کشورهای پیشرفته، تعرفه‌های آزادراهی معمولا براساس مسافت طی شده، نوع خودرو، ساعات تردد و حتی میزان آلودگی محیط زیستی تعیین می‌شوند. برای مثال، در آلمان سیستم "تُل سیستم" برای کامیون‌ها طراحی شده که میزان پرداخت به وزن خودرو و مسافت پیموده‌شده بستگی دارد، درحالی‌که خودروهای شخصی اغلب از آزادراه‌ها رایگان استفاده می‌کنند، اما مالیات سوخت و سایر هزینه‌های حمل‌ونقل این استفاده را جبران می‌کند.

در فرانسه و ایتالیا، عوارض آزادراهی سیستم الکترونیک و شفاف دارند و کاربران می‌توانند قبل از سفر هزینه تقریبی خود را محاسبه کنند.

این روش باعث می‌شود تناسب بین پرداختی و خدمات ارائه‌شده به‌وضوح احساس شود: جاده‌ها دارای کیفیت آسفالت بالا، تابلوهای راهنمایی و رانندگی کامل، امکانات رفاهی منظم و ایمنی بالای مسیر هستند. به همین دلیل، رضایت عمومی از پرداخت عوارض در این کشورها نسبتا بالاست، زیرا مردم می‌دانند که هزینه پرداختی به‌طور مستقیم به بهبود شرایط سفر و خدمات رفاهی بازمی‌گردد.

در کشورهای آسیایی مانند ژاپن و کره جنوبی نیز سیستم الکترونیکی عوارض یا ETC رایج است. میزان تعرفه‌ها براساس نوع خودرو، فاصله طی‌شده و حتی تراکم ترافیک در برخی مسیرها متغیر است. این انعطاف باعث می‌شود که هم هزینه برای کاربران عادلانه و منطقی باشد و هم ترافیک مدیریت شود. تجربه نشان داده وقتی تعرفه‌ها با شفافیت و بازخورد مستقیم خدمات مرتبط می‌شوند، مردم احساس رضایت و عدالت بیشتری دارند و احتمال اعتراض یا دور زدن سیستم کاهش می‌یابد. به‌طور کلی، تجربه جهانی نشان می‌دهد تناسب بین تعرفه‌های آزادراهی و خدمات ارائه‌شده، کلید رضایت عمومی است. افزایش تعرفه‌ها بدون بهبود ملموس کیفیت جاده، ایمنی یا خدمات رفاهی، معمولا منجر به نارضایتی می‌شود، درحالی‌که شفافیت در تعیین تعرفه، ارتباط مستقیم با خدمات ارائه‌شده و سیستم پرداخت آسان، باعث پذیرش و رضایت عمومی بیشتر می‌شود. این تجربیات می‌تواند به‌عنوان الگوی اصلاح و بهبود سیستم عوارض آزادراهی در ایران نیز مورداستفاده قرار گیرد.

سخن پایانی

برای افزایش تناسب تعرفه‌های آزادراهی با رضایت عمومی در ایران، می‌توان چند راهکار کلیدی را پیشنهاد کرد که تجربه کشورهای موفق در این زمینه نیز از آن حمایت می‌کند؛ اول، شفاف‌سازی سازوکار تعیین تعرفه‌ها اهمیت دارد. مردم معمولاً نسبت به هزینه‌هایی که به‌صورت مبهم و بدون توضیح افزایش می‌یابند، نارضایتی نشان می‌دهند. بنابراین، اعلام دقیق معیارهای تعیین عوارض (مانند مسافت، نوع خودرو، کیفیت خدمات ارائه‌شده و هزینه‌های نگهداری و توسعه آزادراه) و اطلاع‌رسانی عمومی درباره نحوه استفاده از درآمدها، می‌تواند احساس عدالت و رضایت عمومی را افزایش دهد.

دوم، ارتقای کیفیت خدمات و زیرساخت‌ها همزمان با افزایش تعرفه‌ها ضروری است. به عبارت دیگر، هر افزایش نرخ باید با بهبود ملموس جاده، ایمنی، امکانات رفاهی و کاهش ترافیک همراه باشد. این امر باعث می‌شود رانندگان و مسافران پرداخت هزینه اضافی را منطقی و قابل قبول بدانند و رابطه مستقیم بین پرداختی و خدمات محسوس شود.

سوم، استفاده از فناوری‌های نوین در سیستم پرداخت عوارض مانند پرداخت الکترونیکی، کارت‌های هوشمند و سیستم‌های ETC (Electronic Toll Collection) می‌تواند فرآیند عبور از آزادراه‌ها را سریع و راحت کند. کاهش زمان انتظار و حذف مشکلات صف و توقف‌های طولانی، رضایت کاربران را افزایش داده و حس ارزشمندی پرداخت را تقویت می‌کند.

چهارم، می‌توان مدل‌های تعرفه‌ای انعطاف‌پذیر و مبتنی بر زمان و تراکم ترافیک را پیاده کرد. به‌عنوان مثال، کاهش تعرفه در ساعات کم‌ترافیک و افزایش آن در ساعات شلوغ، هم باعث مدیریت بهتر ترافیک و هم عدالت در پرداخت می‌شود. همچنین، تخفیف یا کارت‌های اعتباری برای خودروهای پرکاربرد و استفاده مستمر، می‌تواند رضایت گروه‌های مختلف رانندگان را جلب کند. در نهایت، ایجاد سیستم بازخورد عمومی و نظرسنجی مستمر درباره خدمات آزادراهی و میزان رضایت از تعرفه‌ها، می‌تواند به سیاست‌گذاران کمک کند تا تصمیمات به‌روز و متناسب با نیازهای کاربران اتخاذ کنند. ترکیب شفافیت، کیفیت خدمات، فناوری و انعطاف تعرفه‌ای، مهم‌ترین راهکارها برای افزایش رضایت عمومی و بهبود کارکرد اقتصادی و اجتماعی آزادراه‌ها در ایران است.

دریچه

زندگی ۳۰ میلیون نفر در ساختمان‌های فاقد دوام در برابر زلزله

استاد دانشگاه و عضو هیات علمی مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی با اشاره به زندگی حدود ۳۰ میلیون نفر در ساختمان‌های فاقد دوام در برابر زلزله، بر لزوم بازنگری در شرایط ساخت‌وسازها در کشور تاکید کرد.

علی بیت‌اللهی با اشاره روز پنجم دی‌ماه؛ سالروز زلزله مهیب و دهشتناک بم افزود: سحرگاه پنجم دی‌ماه سال ۸۲ در پی ۳ پس‌لرزه کوچک‌تر، زلزله مهیبی در بم اتفاق افتاد و بیش از ۳۱ هزار و ۵۰۰ نفر از هم‌وطنان عزیز بمی جان باختند.

وی گفت: این حادثه در بدترین ساعات وقوع زلزله که حوالی پنج صبح بود و اکثر مردم در خواب بودند، اتفاق افتاد. همچنین زلزله در محدوده‌ای رخ داد که با توجه به جغرافیای آن ناحیه، عمده ساختمان‌های احداثی از نوع گلی و قدیمی بود و دارای پتانسیل آواری بالایی بودند؛ لذا بیشترین تلفات در همان ساعات اولیه رخ داد.

این استاد دانشگاه ادامه‌داد: کمبود عوامل امدادی در ساعات اولیه، همچنین گردوغبار ناشی از فروریزش ساختمان‌های آواری گلی، سبب شد زمین‌لرزه تلفات بالایی داشته باشد.

وی یادآور شد: در همان ایام پس از وقوع زلزله بم، زمین‌لرزه‌ای به بزرگای ۶.۶ ریشتر در ژاپن اتفاق افتاد که مطابق گزارشات اعلام شده، فقط یک نفر آن هم در اثر سکته مغزی فوت کرد و این مسئله نشان‌دهنده اهمیت نحوه ساخت‌وسازها به‌عنوان عامل اصلی تخریب در زلزله‌هاست.

عضو هیات علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی اضافه‌کرد: سالم باقی ماندن ارگ تاریخی بم که قدمت آن بیش از ۲ هزار سال تخمین زده می‌شود، بسیاری را به این نتیجه رسانده بود که این منطقه از نظر لرزه‌خیزی فاقد استعداد زلزله است، اما این فروض و استدلال‌ها نادرست بود و نشان داد حتی در مناطقی که آرام به نظر می‌رسند، احتمال زلزله وجود دارد.

بیت‌اللهی گفت: گرچه نیروهای امدادی و دستگاه‌های مختلف تلاش مضاعف و چشمگیری در آن ایام داشتند، اما عمده تلفات جانی در همان ساعات اولیه اتفاق افتاد و کمبود ایستگاه‌های لرزه‌نگاری در آن زمان حتی سبب شد که در ساعت‌های اولیه محل وقوع زلزله نیز به‌درستی تشخیص داده نشود و این مسئله اهمیت توسعه شبکه گسترده لرزه‌نگاری و شتاب‌نگاری را نمایان کرد.

وی ادامه‌داد: کیفیت ساخت‌وسازها و ساختمان‌ها در برابر زلزله به وضوح در این زمین‌لرزه به نمایش درآمد که چقدر می‌تواند در میزان تلفات جانی موثر باشد، این در حالی است که زلزله حدود ۶.۶ ریشتری بم هرچند مخرب، اما در مقایسه با زلزله‌ها به بزرگای ۷.۴ تا ۷.۶ ریشتر ده‌ها برابر از نظر قدرت ضعیف‌تر است و نباید این‌قدر تلفات جانی می‌دادیم.

این استاد دانشگاه تاکید کرد: وقوع این زلزله و سایر زمین‌لرزه‌ها در سال ۵۶ در طبس، ۶۹ در رودبار و همچنین زلزله کرمانشاه، نشان‌دهنده اهمیت کیفیت ساخت‌وسازهاست.

وی تصریح کرد: با توجه به سابقه لرزه‌خیزی بالا و وقوع زمین‌لرزه‌های بزرگ در کشور، اما براساس آمار مرکز آمار ایران تخمین زده می‌شود که ۹ میلیون از ۲۴ میلیون واحد مسکونی موجود در کل کشور فاقد اسکلت باشند. اگر متوسط سکونت افراد در هر واحد را سه نفر در نظر بگیریم نزدیک به ۳۰ میلیون نفر در کشور در چنین ساختمان‌هایی که مقاومت کمتری در برابر زلزله دارند، ساکن هستند که این مسئله ریسک لرزه کشور را نشان می‌دهد.

بیت‌اللهی افزود: امروز نیازمند آن هستیم که در شرایط ساخت‌وسازها در کشور بازنگری داشته باشیم و این مهم به‌ویژه در سکونتگاه‌های روستایی که عمده ساختمان‌های آن نیازمند نوسازی و بازسازی هستند، از اهمیت بیشتری برخوردار است.

وی گفت: حتی در شهرها و کلان‌شهرها که انتظار می‌رود ساخت‌وسازها رویکرد مهندسی بهتری داشته باشند، اما همچنان شاهدیم که در بافت‌های قدیمی و حاشیه‌ای آنها ساخت‌وسازهای قدیمی و بی‌رویه وجود دارد و مخاطرات زمین‌لرزه‌ای در این مناطق جدی‌تر است.

عضو هیات علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی بیان داشت: برآورد می‌شود در تهران از حدود ۱.۱ میلیون پلاک ساختمانی، نزدیک به ۲۵۰ هزار پلاک در بافت فرسوده واقع شده‌اند که معرف وضعیت تاب‌آوری این کلانشهر است.

وی ادامه داد: شبیه‌سازی‌ها بر پایه روابط آماری و تجربی نشان می‌دهد چنانچه خدای ناکرده همان زلزله امروز در بم اتفاق بیفتد، با توجه به بازسازی‌ها و نوع ساخت‌وسازهای مقاوم انجام شده در آن، حداکثر تلفات جانی در حدود پنج‌هزار نفر خواهد بود که نشان می‌دهد چقدر ساخت‌وساز مبتنی بر ضوابط و مقررات می‌تواند در کاهش تلفات جانی تاثیرگذار باشد.

گزارش خبری

۴۰۵ همت درآمد معوق عوارض آزادراه‌ها در بودجه ۱۴۰۵ هدف‌گذاری شد

یک مقام مسئول گفت: بیش از نیمی از کاربران عوارض نمی‌پردازند و قانون محکمی برای وصول نداریم؛ تنها نقطه وصول تعویض پلاک است و در بودجه ۱۴۰۵ بازگشت ۴۵۰۰ میلیارد معوق برنامه‌ریزی شده است.

میلاد دوستی، معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور در گفت‌وگو با مهر با بیان اینکه در پنج سال گذشته، نرخ عوارض آزادراه‌ها تقریبا ثابت مانده بود و میانگین افزایش آن بین ۱۸ تا ۲۰ درصد بوده، گفت: از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۴ هیچ افزایش قابل‌توجهی اعمال نشده بود، درحالی‌که شاخص‌های تورم مرکز آمار ایران رشد داشته‌اند.

وی افزود: در سال جاری بر اساس بند «الف» ماده ۲۰ قانون هفتم توسعه برنامه، سرمایه‌گذاران می‌توانند نرخ عوارض پروژه‌های خود را تعیین و ابلاغ کنند و دستگاه اجرایی مکلف به اجرای آن است.

دوستی ادامه داد: وزارت راه و شهرسازی و شرکت ساخت با تشکیل کمیسیون‌های تخصصی، گزارش تمامی آزادراه‌های کشور را بررسی کردند. در بسیاری از آزادراه‌ها، سطح سرویس شامل روشنایی تونل‌ها و علائم خط‌کشی کاهش یافته بود، زیرا درآمد کافی برای نگهداری وجود نداشت.

وی یادآور شد: براساس این بررسی‌ها، امسال نرخ عوارض در برخی آزادراه‌ها بین ۳۵ تا ۴۰ درصد و در برخی دیگر بین ۴۰ تا ۴۵ درصد افزایش یافته است و در برخی موارد خاص ممکن است تا ۵۰ درصد هم برسد. این افزایش‌ها برای خودروهای سبک و سنگین متفاوت است و هر نوع وسیله نقلیه نرخ مصوب مخصوص به خود را دارد.

دوستی تصریح کرد: افزایش نرخ‌ها براساس مصوبه تنظیم بازار و صراحت بند «الف» ماده ۲۰ قانون برنامه هفتم توسعه انجام شده و سرمایه‌گذاران مسئول ابلاغ آن هستند. در آزادراه تهران - شمال، این افزایش عوارضی بین ۳۷ تا ۴۳ درصد بوده و هدف اصلی آن تأمین هزینه‌های نگهداری، ارتقا سطح سرویس و بهسازی آزادراه‌هاست.

وی با اشاره به برنامه‌های نگهداری و ارتقای آزادراه‌ها گفت: هم‌اکنون پروژه‌های بهسازی از جنوب کشور آغاز شده و در خرم‌آباد، اندیمشک، ارومیه و تبریز لکه‌گیری آسفالت و بهبود علائم در حال اجراست. این اقدامات موجب جهش کیفیت و ایمنی آزادراه‌ها می‌شود.

دوستی بیان کرد: سرمایه‌گذاران در کمیسیون‌های تخصصی حضور داشته و برنامه‌های بهسازی، نگهداری و افزایش ایمنی را ارائه کرده‌اند. افزایش نرخ‌ها صرف نگهداری بهتر آزادراه‌ها و جبران استهلاک سرمایه خواهد شد و پس از برداشت اصل سرمایه و سود، این آزادراه‌ها به‌عنوان سرمایه ملی به دولت بازمی‌گردند.

وی درباره میزان افزایش نرخ‌ها توضیح داد: میانگین افزایش ۴۵ درصد در سطح کشور است و در برخی آزادراه‌ها ممکن است ۳۵ درصد و در برخی دیگر تا ۵۰ درصد باشد، این افزایش مطابق با هزینه‌های نگهداری و ارتقای سرویس تعیین شده است.

دوستی در پایان با اشاره به چالش‌های وصول عوارض گفت: متأسفانه بیش از ۵۰ درصد کاربران از پرداخت عوارض آزادراهی خودداری می‌کنند و قانون محکمی برای وصول آن وجود ندارد. هم‌اکنون تنها نقطه وصول، تعویض پلاک خودروهاست. در بودجه ۱۴۰۵ برنامه‌ریزی شده که چندین گلوگاه تعریف و درآمدهای معوق حدود ۴, ۵۰۰ میلیارد تومان بازگردانده شود تا آسیب به سرمایه‌گذاری وارد نشود.