

در بررسی گلایه رانندگان ماشین‌های باری، ادعای کاهش غیرمنطقی سوخت و بی‌توجهی به میزان پیمایش مطرح شد

گازوئیل ندارم تا به جاده بروم



طبق بارنامه قبلی ۸ هزار کیلومتر پیمایش داشتیم؛ ولی فقط ۲ هزار و ۶۳۰ لیتر برآیم واریز شده و دوباره ۵۰۰ لیتر از همین سهمیه هم کم شد که نمی‌دانم چطور این اتفاق افتاد

■بیمه تکمیلی رانندگان با راهداری نیست

به گفته معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری خراسان رضوی مسئله بیمه تکمیلی رانندگان، یک مسئله کشوری است و از سال ۱۴۰۲ تاکنون موضوع قراردادها از طریق تشکل‌های صنفی رانندگان و کامیون‌داران و همچنین شرکت‌ها در سراسر کشور پیگیری می‌شود. این تشکل‌ها با یک شرکت بیمه قرارداد می‌بندند و خودشان پیگیری‌های لازم را انجام می‌دهند. مسعود قاسمی نوقابی در گفت‌وگو با طوس ادامه می‌دهد: قرارداد قبلی تا تاریخ ۱۵/۵/۱۴۰۵ اعتبار داشته و اکنون صنف کانون‌های رانندگان کشور، کانون کامیون‌داران و کانون شرکت‌های حمل و نقل در حال پیگیری قرارداد جدید هستند. در واقع تنها وظیفه سازمان راهداری در این خصوص، این است که اطمینان حاصل کند حق بیمه تکمیلی از محل بارنامه‌های صادر شده پرداخت می‌شود و اگر شرکتی حق بیمه را واریز نکند، سازمان راهداری پیگیری‌های لازم را انجام می‌دهد تا مبلغ مربوط وصول شود. وی با بیان اینکه تعداد رانندگان فعال در ناوگان باری استان ما ۴۹ هزار و یک نفر است، اظهار می‌کند: سهمیه سوخت ناوگان باری بر اساس پیمایش

براساس بارنامه است. طبق بارنامه قبلی ۸ هزار کیلومتر پیمایش داشتیم؛ ولی فقط ۲هزار و ۶۳۰ لیتر برآیم واریز شده و دوباره ۵۰۰ لیتر از همین سهمیه هم کم شد که نمی‌دانم چطور این اتفاق افتاد.

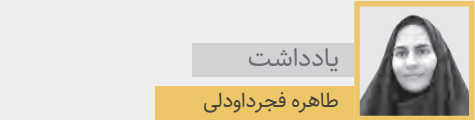
■حواله به سامانه‌ای که قطع است

این راننده ماشین باری با بیان اینکه وقتی برای پیمایشی که من داشتم گازوئیل در نظر نگرفتند و مانده کارت من صفر شده، دیگر چطور می‌توانم بارگیری کنم و پیمایش داشته باشم، تصریح می‌کند: در حالی که طبق صحبت‌های خود مسئولان، برای هر ۱۰۰ کیلومتر باید ۲۵ لیتر برای این ماشین واریز شود. حالا می‌گویند از دست ما خارج است، به سامانه «راه من» مراجعه کنید. این سامانه هم برای من قطع است و نمی‌توانم وارد شوم. ماشینم را برای فروش گذاشتم؛ ولی کسی آن را هم نمی‌خرد چون کار نیست. وقتی سوختی برای من نمی‌ریزند، کارتم بی‌استفاده می‌شود. قبلاً شرایطی بود که اگر کارت سوخت خالی بود، ۱۰۰ لیتر گازوئیل به قیمت ۶۰۰ تومان به ما می‌فروختند؛ اما حالا همان سوخت هم به ۷۰ هزار تومان رسیده است.

عفت رضوی | «پیش از ۶۰ روز از آخرین سرویس‌م می‌گذرد، ۱۶ تیرماه از ایرانشهر به مشهد آمدم و بعد از آن، از دوستانم چند لیتری گازوئیل قرض کردم و فقط توانستم چند سرویس شهری انجام دهم. من راننده بین‌شهری هستم؛ ولی دو ماهه که جاده نرفتم؛ چون گازوئیل نداشتم». این جملات گلایه‌ها و وصف حال راننده‌ای است که به گفته خودش در زمان جنگ نیز پای کار بوده و به همه شهرهای ایران سرویس‌دهی کرده و الان، لنگ چند لیتر گازوئیل برای ماشینش است تا بتواند به کارش ادامه دهد. برای پیگیری بیشتر وضعیت و گلایه‌های این مخاطب، با او تماس گرفتیم و مشخص شد با یک ماشین یخچال‌دار فعالیت می‌کند که تقریباً هر ۱۰۰ کیلومتر ۴۰ لیتر مصرف دارد.

■سهمیه سوخت برای یخچال ماشین نمی‌دهند

این راننده بین‌شهری با بیان اینکه سهمیه ۳۰۰ لیتری برای ما که ماشین یخچال‌دار داریم، نمی‌تواند هیچ کمکی بکند، می‌گوید: به خدا قسم برای پرداخت اقساطم، هرچه توانستم قرض کردم. با این سهمیه هم فقط تا نیشابور می‌توانم بروم. بار ماشین من گوشت، مرغ، سوسیس و بستنی است که حتماً باید در یخچال حمل شود. متأسفانه برای یخچال ماشین، سهمیه جداگانه‌ای نمی‌دهند. در حال حاضر موتور آن هر ۱۰۰ کیلومتر ۳۰ لیتر مصرف می‌کند و برای یخچال نیز هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۱۲ لیتر و جمعاً حدود ۴۰ لیتر مصرف دارم. حالا با ۳۰۰ لیتر تا کجا بروم! او ادامه می‌دهد: وقتی مراجعه می‌کنم، می‌گویند



یادداشت

طاهره فجرداودی

باک سوخت صنعت را برای توسعه پر کنید

در ساختار برنامهریزی اقتصاد استان و کشور، از بخش معدن همواره با کلیدواژه‌هایی چون پیشران رشد غیرنفتی، موتور محرک اشتغال مناطق محروم و جایگزین طلایی درآمدهای نفتی یاد شده است ضمن آنکه در سند برنامه هفتم توسعه با تکیه بر همین رویکرد، رشد خیره‌کننده سالانه ۱۳درصدی برای بخش معدن هدف‌گذاری شد؛ هدفی بلندپروازانه که قرار بود مسیر صنعتی کشور را دگرگون کند؛ اما اکنون در واپسین روزهای تابستان ۱۴۰۵ و با عبور از دومین سال برنامه پنج‌ساله توسعه اگر از سیاست‌گذاری‌ها در پایتخت فاصله بگیریم و به پهنه‌های معدنی خراسان رضوی پا بگذاریم، با واقعیتی کاملاًمتناقض‌روبرو می‌شویم، این تناقض زمانی شفاف‌تر می‌شود که معدن‌داران استان به جای برنامه‌ریزی برای ثبت رکورد جدید استخراج، در اضطراب خاموشی ماشین‌آلات و توقف کوره‌ها در زمستان پیش‌رو به سر می‌برند.

خراسان رضوی با دارا بودن نزدیک به ۳میلیارد تُن ماده معدنی شناسایی شده؛ یعنی معادل ۷/۵درصد از کل ذخایر کشور و برخورداری از بیش از هزار واحد معدنی فعال و غیرفعال، یکی از ارکان کلیدی نقشه راه در سیاست جایگزینی درآمذزایی از معادن به جای نفت‌است؛ اما این پرسش اساسی مطرح می‌شود که چگونه می‌توان از بخشی که سهمیه سوخت سال ۱۴۰۵ آن هنوز بر مبنای پایه‌های انقباضی و محدود سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ محاسبه می‌شود، انتظار جهش ۱۳درصدی در تولید داشت؟

واقعیت آن است که برنامه هفتم توسعه دچار یک جدایی ساختاری از واقعیت‌های انرژی است. در اسناد بالادستی، برای تولید هدف‌گذاری‌های کمی تعیین شده؛ اما سازوکار تحقق زیرساخت‌های آن مشخص نیست؛ یعنی ناترازی مزمن انرژی در کشور که در روزهای اوج سرمای زمستان با کسری روزانه ۱۰ تا ۱۵۰ میلیون مترمکعبی گاز خودنمایی می‌کند، هر سال با پاک کردن صورت‌مسئله و هدایت فشارقطعی‌ها به سمت صنایع و معادن مدیریت می‌شود و در زنجیره مصرف، معادن همواره در انتهای جدول اولویت‌بندی تخصیص سوخت جای می‌گیرند.

معدان و صنایع فراوری آن برخلاف سایر بخش‌ها، با سه‌گانه انرژی‌های برق، گاز و گازوئیل نفس می‌کشند. گازوئیل نیاز اساسی ناوگان فرسوده و پر مصرف ماشین‌آلات سنگین است، برق جریان اصلی خردایش و پمپاژ را در دست دارد و گاز، روشن بودن کوره‌های فراوری را تضمین می‌کند. وقتی در فصل سرما این زنجیره مختل می‌شود، اثر آن تنها یک افت مقطعی نیست؛ بلکه موجی زنجیره‌ای از پیامدهای زیان‌بار است که کارشناسان نخستین پیامد آن را تحمیل هزینه‌های سراسر آور معرفی کرده‌اند. به گفته فعالان این حوزه، انرژی ۱۵ تا ۴۰درصد قیمت تمام‌شده مواد معدنی و فراوری شده نظیر سیمان و فولاد را تشکیل می‌دهد و کمبود رسمی سوخت، تولیدکننده را ناچار به تأمین گازوئیل از بازارهای غیررسمی با ارقام ۲۰ تا ۳۰ برابر یا اتکا به ژنراتورهای پرخرج می‌کند و این هزینه سنگین در نهایت با جهش قیمت مصالح ساختمانی به سفره‌ومسکن مردم می‌رسد و بر صادرات ایران در بازارهای منطقه‌ای اثر منفی می‌گذارد. ثبت درخواست تأمین سوخت در سامانه‌های فرسایشی از دیگر پیامدهای این جریان است؛ زیرا فعالان معدنی استان امروز به جای تمرکز بر استخراج، بخش عمده‌ای از توان خود را صرف عبور از هفت خان سامانه‌های سوخت، قطعی مکرر سیستم‌های اداری و ثبت سهمیه‌های قطره‌چکانی ۶۰درصدی می‌کنند. این چرخه معیوب نشان می‌دهد سامانه محوری به جای شفافیت، به سرعت‌گیر تولید تبدیل شده است. از طرف دیگر حواله دادن حل این بحران به دوگانه‌سوز کردن صنایع یا خرید ماشین‌آلات جدید توسط بخش خصوصی در شرایط تحریم و کمبود نقدینگی، مصداق بارز شانه خالی کردن از مسئولیت حکمرانی انرژی است.

بخش خصوصی بارها نشان داده که حاضر است در ازای تهاتر ۲۰ تا ۴۰درصدی حقوق دولتی سالانه، به طور مستقیم در پروژه‌های خورشیدی و انرژی‌های پاک سرمایه‌گذاری کند؛ اما نظام اداری، فاقد جابجی لازم برای بستن قراردادهای تضمین شده و اصلاح آیین‌نامه‌های مصرف است.

تأپیش از فرارسیدن یخبندان زمستان ۱۴۰۵، هنوز چند وقتی فرصت باقی است. اگر دولت و وزارتخانه‌های متولی نخواهند اهداف برنامه هفتم در حوزه معدن را به آمار بایگانی شده تبدیل کنند، باید پیش از آغاز سرما دست به اصلاح شیوه تخصیص بزنند.

واقع‌سازی سهمیه‌ها بر اساس برنامه سالانه نه سوابق گذشته، تضمین حقوقی قطع نکردن بی‌برنامه سوخت و باز کردن مسیر تهاتر حقوق دولتی با توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، حداقل اقدام‌هایی است که می‌تواند امید را به شریان‌های معدنی شرق کشور بازگرداند. در غیر این صورت، زمستان امسال نیز شاهد تعطیلی شیفت‌های کاری، تعدیل کارگران بومی و خوابیدن چرخ تولید در پهنه‌های معدنی خراسان خواهیم بود؛ پیامدی که مسئولیت آن نه متوجه سرمای طبیعت؛ بلکه حاصل ناهمانگی در اتاق‌های تصمیم‌گیری است.

خراسان رضوی

ذخیره آب سدهای مشهد فقط ۲درصد

عضو اصلی شورای راهبردی روابط عمومی بخش آب کشور گفت: هم‌اکنون فقط ۲درصد از حجم ذخیره سدهای مشهد آب دارد و در حقیقت چهارسبد این کلانشهر به گل نشسته‌اند.

به گزارش خبرگزاری فارس، کاظم جم اظهار کرد: حجم ذخیره سدهای تأمین‌کننده آب مشهد شامل دوستی، ارداک، طرق و کارده یکمیلیارد و ۲۰۰ میلیون مترمکعب است که اکنون فقط ۲میلیون مترمکعب از این حجم آب دارد.

وی افزود: میزان بارندگی در مشهد طی سال آبی جاری تاکنون حدود ۱۷۷ میلیمتر گزارش شده که این میزان نسبت به میانگین درازمدت ۱۰درصد کاهش دارد. آب موجود در سدهای استان نیز تنها ۹۲میلیون مترمکعب معادل ۶درصد از حجم ذخیره سدهاست.

محاسبه می‌شود. در واقع پیمایش بارنامه‌هایی که صادر می‌شود، در سازمان راهداری احصا شده و پس از تأیید، به شرکت ملی نفت ارسال می‌شود. معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری خراسان رضوی با بیان اینکه محاسبات میزان سوخت بر اساس جدول قواعد آن و نوع ناوگان صورت می‌گیرد و سهمیه سوخت برای رانندگان واریز می‌شود، خاطرنشان می‌کند: تا مرحله تعیین پیمایش و مقدار کیلومتر، موضوع به راهداری مرتبط است و پس از آن به شرکت نفت مربوط می‌شود. رانندگان می‌توانند از سامانه «راه من» استفاده کنند تا عملکرد خود را مورد بررسی قرار دهند. در این سامانه، میزان پیمایش و سوخت تخصیص‌یافته قابل مشاهده است.

قاسمی نوقابی در مورد مشکل تعیین مقدار پیمایش این راننده نیز می‌افزاید: اگر کسی ۸ هزار کیلومتر پیمایش داشته، می‌تواند در سامانه راه من مقدار پیمایش و سهمیه اختصاصی خود را ببیند و اگر مشکلی در سامانه دارد، به مسئولان سازمان در این حوزه مراجعه کند. در این سامانه مراحل بعدی شکایت توسط راننده نسبت به همه موضوعات مطرح شده وجود دارد.

وی با بیان اینکه رانندگان حمل و نقل بین‌شهری باید کارت هوشمند داشته باشند تا بتوانند بارنامه فعالیت در یافت کنند، می‌گوید: تعداد سفرهای کامیون‌های حمل کالا از ابتدای سال تاکنون ۸۳۶ هزار و ۹۸۲ سفر بوده است.

معاون حمل و نقل اداره کل راهداری خراسان رضوی اشاره به اینکه متوسط عمر ناوگان باری استان حدود ۲۱ سال است، می‌افزاید: متوسط مسافت طی شده برای هر سفر کامیون در استان ما ۵۸۹ کیلومتر است. همچنین، میزان کالای جابه‌جا شده به لحاظ تناژ معادل ۱۳میلیون و ۴۷۵ هزار و ۶۰۶ تُن کیلومتر بوده است. در واقع، کل مسافت طی شده در استان به ۴۹۳ میلیون کیلومتر می‌رسد.

■کجای زنجیره ایراد دارد؟

با وجود ثبت ۸۳۶ هزار و ۹۸۲ سفر ناوگان باری خراسان رضوی از ابتدای سال و پیمایش نزدیک به ۴۹۳میلیون کیلومتر، بخشی از رانندگان همچنان برای تأمین چند لیتر گازوئیل مورد نیاز خود با مشکل مواجه‌اند؛ راننده‌ای که باید بار را به مقصد برساند، امروز به دلیل نبود سوخت، دو ماه است از جاده مانده است. حالا پرسش اینجاست که اگر پیمایش ثبت می‌شود؛ اما سهمیه متناسب با آن به دست راننده نمی‌رسد، ایراد در کجای این زنجیره است! در حالی که شرایط اقتصادی و سیاسی کشور، بخش عمده‌ای از صادرات و واردات استان را به مرزهای خراسان رضوی کشانده و اهمیت حمل و نقل ریلی استان بیش از همیشه باید مورد توجه باشد، مسئله قاچاق سوخت از یک سو و نرسیدن سوخت به راننده واقعی جاده‌ها از سوی دیگر، چالشی است که چندین سازمان مرتبط استانی و کشوری را همزمان دخیل می‌کند؛ کمیسیون انرژی، کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، شرکت نفت، راهداری و حمل و نقل، سازمان بهینه‌سازی مصرف انرژی و... باید راه چاره‌ای برای مشکلات این ناوگان حیاتی کشور پیدا کنند. به نظر می‌رسد حداقل کار در این زمینه، نظارت بیشتر بر جایگاه‌ها و افزایش کارایی و به‌روزرسانی سامانه‌هایی مانند راه‌من بوده که راننده به صورت روزانه با آن‌ها در ارتباط است.

سخنگوی مجمع نمایندگان خراسان رضوی:

انتقال آب از عمان به خراسان رضوی درگیر بهانه‌های برخی مسئولان شده است



می‌شود سطح آب زیرزمینی در برخی مناطق مشهد ۴ متر فروکش کرده که هشدار جدی است و خطرش به نسل‌های بعد خواهد رسید و بی‌شک آن‌ها ما را نخواهند بخشید.

حجت‌الاسلام اخلاقی امیری اظهار کرد: در خصوص انتقال آب از دریای عمان برای استفاده آب شرب و صنعت در استان، برخی مسئولان معتقدند که آب گران درمی‌آید؛ اما اگر آینده نیاز آبی استان را لحاظ کنیم، اعتقاد دارم هر طور شده باید به جای استفاده از حفر چاه برای آب شرب و صنعت استان، پروژه انتقال آب از دریای عمان را عملیاتی کرد وگرنه با این شیوه استفاده از آب و حفر بی‌رویه چاه، مشهد و خراسان رضوی را نابود خواهیم کرد.

خطر بزرگی است که زندگی شهری را تهدید می‌کند.

■چرا صنایع سنگان خواب هزینه انتقال آب را ندهند؟

وی خاطرنشان کرد: به عقیده من انتقال آب از دریا باید به طور جدی پیگیری شود و اتفاق بیفتد؛ زیرا ما صنایع بزرگی در استان داریم که با مصرف بالای آب، ریشه استان را می‌خشکانند. چرا صنایع فعال در منطقه سنگان خواب هزینه انتقال آب را ندهند؟ صنعتی که به شهر و استان ما آسیب می‌زند و عملاً آورده‌اش هم خیلی برای استان نیست، چرا هزینه انتقال آب را به استان ندهد؟! صنایع نباید فقط دنبال درآمد باشند. عضو کمیسیون فرهنگی مجلس تأکید کرد: گفته

گذشته، حدود ۲۵ سانتیمتر در دشت‌های اطراف مشهد فرونشست زمین داشتیم و این آسیبی است که صدایش در آینده نزدیک به بدترین شکل ممکن درمی‌آید.

■خطر رسیدن فرونشست‌ها به منطقه‌ثامن

حجت‌الاسلام اخلاقی امیری با اشاره به اینکه براساس همین پژوهش متأسفانه مشهد دومین آمار فرونشست در کشور را داراست، گفت: درست است که با حفر چاه نیازهای امروزمان را برطرف می‌کنیم؛ اما حفر چاه موجب افزایش معضل فرونشست زمین می‌شود. امروز فرونشست‌ها تا منطقه ثامن در مرکز شهر مشهد هم رسیده و این