

کاهش زمان صدور کارت سوخت

مدیر سامانه هوشمند سوخت کشور از برنامه ریزی برای اجرای آزمایشی طرح انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی مالکان خودرو در پنج استان خبر داد و گفت: پس از برگزاری جلسات کارشناسی و هماهنگی میان دستگاه های مسئول مقرر شده است این طرح به صورت پایلوت اجرا شود و سامانه هوشمند سوخت نیز برای همکاری در این زمینه آمادگی دارد. عباس باصفا- مدیر سامانه هوشمند سوخت کشور- در گفت وگو با ایسنا، درباره طرح انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی مالکان خودرو اظهار کرد: در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ موضوع انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی مالکان خودرو مطرح شده بود و در اوایل سال گذشته جلساتی برای اجرای این طرح برگزار کردیم، اما پس از آن قانونگذار وزارت امور اقتصادی و دارایی را مکلف کرد این نامه اجرایی آن را ندوین کند.

وی افزود: با توجه به تجربه بیش از ۲۰ سال فعالیت در حوزه سامانه هوشمند سوخت، جلسات فنی و کارشناسی گسترده ای با حضور وزارت امور اقتصادی و دارایی، سازمان برنامه و بودجه و نهاد های نظارتی و امنیتی برگزار و در جریان جنگ ۱۲ روزه نیز اهمیت وجود کارت هوشمند سوخت برای مدیریت توزیع سوخت کشور بیش از پیش مشخص شد. در آن مقطع با توجه به مشکلاتی که با توجه به حملات سایبری در حوزه کارت های بانکی اتفاق افتاده بود، اگر کارت هوشمند سوخت در اختیار نداشتیم، مدیریت و توزیع روزانه حدود ۲۰۰ میلیون لیتر سوخت با چه مشکلاتی مواجه می شد؟ در آن شرایط کارت های هوشمند سوخت نقش مهمی در مدیریت توزیع سوخت داشتند.

باصفا با اشاره به ادامه جلسات کارشناسی پس از آن دوره گفت: آیین نامه اجرایی این طرح تا جایی که به خاطر دارم در آذرماه ابلاغ شد و وزارت امور اقتصادی و دارایی مامور ایجاد سوئیچ سهمیه شد و وزارت نفت، وزارت ارتباطات و بانک مرکزی نیز به عنوان دستگاه های همکار در این فرایند تعیین شدند. ما از ابتدا اعلام آمادگی کردیم که برای اجرای هر طرحی در این زمینه همکاری کنیم. وزارت امور اقتصادی و دارایی نیز اجرای طرح را به صورت پایلوت در یکی از جایگاه های تهران در دستور کار قرار داده بود و از مادرخواست معرفی جایگاه داشت. ما چهار جایگاه معرفی کردیم تا هر کدام را که مناسب می دانند انتخاب کنند.

باصفا افزود: در ادامه جلسات دیگری برگزار شد تا از موای کاری با طرح شناسه دار کردن تراکنش های کارت های اضطراری جلوگیری شود. قرار بر این شد که مطرح شناسه دار کردن تراکنش ها را اجرا کنیم چرا که مدیریت و اعمال سیاست های مربوط به سوخت برعهده وزارت نفت است و مسائل پولی و مالی نیز در حوزه مسئولیت وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار دارد. طرح شناسه دار کردن تراکنش ها را به عنوان تکلیف قانونی اجرا کردیم و وزارت امور اقتصادی و دارایی نیز اقدامات خود را دنبال می کند. چند روز قبل جلسه ای بین وزارتخانه داشتیم و مقرر شد طرح پایلوت در پنج استان کشور اجرا شود و مانیز برای همکاری در این زمینه آمادگی داریم.

روند ثبت درخواست و صدور کارت

مدیر سامانه هوشمند سوخت کشور در ادامه درباره روند ثبت درخواست و صدور کارت سوخت و مدت زمان انتظار متقاضیان توضیح داد: شهروندان از سه روش می توانند درخواست خود را ثبت کنند. در گذشته مردم برای درخواست کارت سوخت باید به دفاتر پلیس ۱۰۰ مراجعه می کردند و مدارک خود را به صورت دستی تحویل می دادند. این فرایند حدود ۴۰ تا ۴۵ روز زمان می برد و مراحل مختلفی از جمله انتظار متقاضیان، انجام استعلام های دستی، بررسی و ارسال مدارک به شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی را شامل می شد. وی افزود: سال گذشته سامانه سوخت من را راه اندازی کردیم تا افراد بتوانند درخواست کارت سوخت الکتنی خود را ثبت کنند و در مواردی که نیازی به مراجعه حضوری به دفاتر پلیس ۱۰۰ وجود ندارد، درخواست خود را از طریق سامانه ثبت کرده و کارت را از طریق پست دریافت کنند. این فرایند حدود ۱۰ روز زمان می برد. باصفا با اشاره به اقدامات انجام شده برای افزایش ظرفیت تولید کارت سوخت پس از جنگ ۱۲ روزه تصریح کرد: یکی از اقدامات بزرگ ما این بود که دانش فنی شخصی سازی کارت را به دست آوردیم و توانستیم تجهیزات مربوط به تولید آنی کارت را مهیمندسی معکوس کنیم. این تجهیزات پیش از این از خارج از کشور تأمین می شدند و دانش فنی شخصی سازی کارت در داخل کشور وجود نداشت. وی ادامه داد: در جریان جنگ ۱۲ روزه همکاران مادر سامانه هوشمند سوخت با وجود شرایط دشوار و بمباران به صورت شبانه روزی تلاش کردند و ظرف یک هفته توانستند دانش فنی شخصی سازی کارت را به دست آورند؛ این اقدام سبب شد بتوانیم ظرفیت تولید را افزایش دهیم. در گذشته دو شرکت از دو کشور مختلف تجهیزات تولید کارت سوخت را تأمین می کردند و هر بار که بخشی از این دستگاه ها دچار مشکل می شد تولید ما نیز کاهش می یافت به طوری که ظرفیت تولید روزانه کارت سوخت که حدود ۷۰ هزار کارت بود، به ۱۲ هزار کارت در روز رسید و بود و نگرانی هایی درباره کاهش بیشتر تولید وجود داشت. مدیر سامانه هوشمند سوخت کشور گفت: پس از دستیابی به دانش شخصی سازی متوجه شدیم که علاوه بر دانش فنی باید تجهیزات را نیز در داخل کشور تولید کنیم؛ به همین دلیل با چند شرکت دانش بنیان وارد مذاکره شدیم و همکاران ما به صورت شبانه روزی فعالیت کردند. خوشبختانه توانستیم دستگاه صدور آنی کارت را نیز در داخل کشور بسازیم. وی با اشاره به راه اندازی این دستگاه ها در جایگاه ها و نواحی مختلف کشور اظهار کرد: قرار بود در بهمن ماه مرحله آزمایشی آغاز شود و طبق برنامه زمان بندی ظرف سه ماه کل کشور را تحت پوشش قرار دهیم، اما با وقوع جنگ رمضان وقفه ای در اجرای برنامه ایجاد شد و شرکت تولیدکننده نیز فعالیت خود را متوقف کرد. در آن مقطع دستگاه صدور آنی کارت را در حدود ۳۰ جایگاه کشور راه اندازی کردیم و روزانه حدود ۵۰۰۰ تا ۶۰۰۰ کارت سوخت تولید و به مردم تحویل می دادیم. در حال حاضر نیز حدود ۴۰۰ دستگاه در کشور راه اندازی شده و این تجهیزات در نزدیک به ۱۸۰ جایگاه ناحیه مورد استفاده قرار گرفته اند. باصفا افزود: بر اساس برنامه ریزی انجام شده ۳۷ منطقه اصلی و حدود ۸۰ ناحیه را با استفاده از این تجهیزات پوشش داده ایم و امیدواریم ظرف یک ماه آینده با تکمیل نواحی باقی مانده این فرایند به طور کامل اجرا شود. در حال حاضر مشکل خاصی در زمینه تولید کارت سوخت نداریم.

«آرمان ملی» ترمیم ظرفیت حمل و نقل تجاری خزر را بررسی می کند

حفظ مسیر امن تجارت ایران



تخلیه و بارگیری، تشریفات گمرکی و سایر بخش های زنجیره حمل و نقل متناسب با آن توسعه نیابد، احتمال شکل گیری تراکم کشتی ها و طولانی شدن زمان انجام عملیات وجود خواهد داشت. چنین وضعیتی نه تنها بهره وری بنادر را کاهش می دهد، بلکه می تواند هزینه جابه جایی کالا را نیز افزایش دهد. این مسئله در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می کند که کشور برای تأمین اقلام اساسی و حفظ جریان تجارت خارجی، به استفاده مؤثر از مسیرهای در دسترس نیاز دارد. در چنین وضعیتی، افزایش ورود کالا به بنادر بدون پیش بینی ظرفیت های لازم در مراحل بعدی، ممکن است به جای تسهیل تجارت، گلگوه های تازه ای ایجاد کند.

فراتر از سواحل ایران

بیک محمملو در پاسخ به پرسشی درباره علت کاهش تراز آب دریای خزر و نقش تغییرات اقلیمی در این روند گفت: این مسئله به بخش ایرانی خزر محدود نیست و کل این پهنه ای با چنین شرایطی روبه روست. او بخشی از کاهش تراز آب را مرتبط با شرایط اقلیمی و بخشی دیگر را ناشی از تحولات حوضه های آبریز شمال دریای خزر دانست. به گفته او، وضعیت رودخانه ها و حوضه هایی که آب خزر را تأمین می کنند، می تواند بر تراز این دریا تأثیر بگذارد و در بررسی علل کاهش سطح آب باید این عوامل در کنار یکدیگر مورد توجه قرار گیرند. او توضیح داد: کاهش تراز آب خزر، در صورت تداوم، می تواند محدودیت های عملیاتی بنادر را تشدید کند؛ هرچند میزان تأثیر آن در هر بندر به شرایط جغرافیایی، عمق کانال ها و دسترسی، مشخصات حوضه ها و نوع شناورهای مورد استفاده بستگی دارد. بنابراین، نمی توان تنها با استناد به کاهش سطح عمومی آب، درباره میزان افت ظرفیت همه بنادر شمالی نتیجه یکسانی گرفت. آنچه اهمیت دارد، بررسی مستمر شرایط هر بندر و تطبیق برنامه های نگهداری و بهره برداری با تغییرات واقعی عمق آب است.

رایزنی با روسیه

این صاحب نظر حوزه حمل و نقل دریایی همچنین بر اهمیت گفت وگو با روسیه درباره مسائل مرتبط با حوضه های آبریز شمال خزر تأکید کرد. به اعتقاد او، از آنجا که بخشی از عوامل مؤثر بر وضعیت آب این دریا به تحولات منطقه ای مربوط می شود، پیگیری موضوع در سطح همکاری های میان کشورهای ساحلی نیز ضرورت دارد. بیک محمملو با اشاره به نقش تغییرات اقلیمی در کاهش تراز آب، معتقد است کشورهای متأثر از این روند باید پیامدهای آن را در برنامه ریزی های خود لحاظ کنند. در این چارچوب، رایزنی با روسیه می تواند بخشی از تلاش ها برای بررسی عوامل مؤثر بر وضعیت خزر و پیگیری مسائل مرتبط با حوضه های آبریز باشد.

ظرفیت بنادر شمالی نیست، بلکه ضرورت دارد نقش هر بندر متناسب با شرایط آینده تعیین شود. به گفته او، ممکن است در سناریوی کاهش ظرفیت عملیاتی، تنها یک یا دو بندر برای ادامه فعالیت های تجاری و حمل و نقل دریایی در اولویت قرار گیرند و سایر بنادر در حوزه های دیگری فعالیت کنند. البته چنین تصمیمی باید بر پایه مطالعات کارشناسی و ارزیابی دقیق ظرفیت ها اتخاذ شود، نه بر اساس پیش بینی های قطعی نشده درباره آینده دریای خزر.

بهبهینه سازی زیرساخت ها

این کارشناس حوزه حمل و نقل دریایی با اشاره به بندر امیرآباد و بخش مرتبط با منطقه آزاد انزلی، بر ضرورت نگهداری مستمر زیرساخت های بندری تأکید و بیان کرد: اگر قرار باشد بخشی از بنادر شمالی همچنان نقش اصلی را در مبادلات تجاری بر عهده داشته باشند، لایروبی و عملیات نگهداری آنها باید به صورت مستمر و سالانه انجام شود تا کاهش عمق آب، امکان فعالیت شناورها را بیش از پیش محدود نکند. او اضافه کرد: نگهداری زیرساخت ها در این شرایط اهمیتی فراتر از اقدامات معمول بندری دارد، زیرا کاهش توان عملیاتی هر بندر می تواند بخشی از ظرفیت محدود شده حمل و نقل دریایی کشور را نیز از دسترس خارج کند. به همین دلیل، برنامه ریزی برای لایروبی، حفظ عمق کانال های دسترسی و بهینه سازی تأسیسات باید با توجه به نقش آینده هر بندر صورت گیرد.

مقایسه خزر و جنوب

مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به شرایط خاص کشور و محدودیت های ایجاد شده در مسیرهای جنوبی، بر ضرورت هماهنگی دستگاه های مسئول برای استفاده مؤثر از ظرفیت بنادر شمالی تأکید کرد. او معتقد است افزایش اهمیت این بنادر در شرایط محدودیت مسیرهای جنوبی، به تنهایی برای جبران مشکلات حمل و نقل کافی نیست. فعال بودن بندر زمانی به افزایش توان تجارت منجر می شود که تمام حلقه های مرتبط با ورود کشتی، تخلیه و بارگیری، ترخیص کالا و انتقال آن به مقصد نیز آمادگی لازم را داشته باشند.

هماهنگی نهادهای مرتبط

بیک محمملو در این زمینه بر ضرورت شکل گیری یک سازوکار هماهنگ و فراگاهی تأکید کرد و گفت: سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک، وزارت جهاد کشاورزی و سایر دستگاه های مرتبط باید برای استفاده حداکثری از ظرفیت بنادر شمالی همکاری کنند. اقدامات جداگانه و بدون هماهنگی میان این مجموعه ها نمی تواند باستگی و نیازهای حمل و نقل در شرایط محدودیت باشد. به گفته او، اگر فعالیت ها در بنادر شمالی افزایش پیدا کند، اما ظرفیت

بابک صدرا بی کارشناس صنعت خودرو:

قیمت خودرو هیچ تناسبی با درآمد مردم ندارد



وی درباره تناقض میان امتناع فروشنندگان از عرضه و ناتوانی مردم در خرید توضیح داد: وقتی بازار رکود را تجربه می کند و ثبات نسبی برقرار است، خرید کم می شود، اما به محض آغاز روند افزایشی، تقاضا از روی ترس برای حفظ ارزش دارایی ها بیشتر می شود و متأسفانه فروشنندگان نیز از این وضعیت سوء استفاده می کنند. با این حال، هر بار که افزایش قیمت ها را تجربه می کنیم، سهم تقاض ریزش کرده و یا سید خرید جابه جا می شود؛ یعنی خریدار ناچار

چشم انداز روشنی از روند پیش روی بازار خودرو وجود ندارد. صدرا بی با بیان اینکه نرخ های فعلی هیچ تناسبی با درآمد ها و واقعیات اقتصادی جامعه ندارد، خاطرنشان کرد: هنگامی که قیمت یک خودرو معمولی در بازار به سه الی چهار میلیارد تومان می رسد، مشخص است که هیچ همخوانی با عرف بازار تا چه حد این کشش را دارد، موضوعی است که تجربه نشان داده هر بار با جهش ها، حجم و اندازه بازار کوچکتر می شود؛ به طوری که در حال حاضر هیچ

آب دریا در انتظار بهره برداری

ظرفیت تولید روزانه ۶۰۰ هزار مترمکعب آب در آب شیرین کن های کشور و احداث حدود ۳۰ تأسیسات جدید توسعه این فناوری در حالی دنبال می شود که قرار است عملیات اجرایی پنج آب شیرین کن تا پایان امسال به اتمام برسد؛ ظرفیتی که می تواند در تأمین آب شرب مناطق ساحلی و کاهش فشار بر منابع آبی متعارف نقش آفرین باشد.

به گزارش ایسنا، در شرایط تداوم خشکسالی و افزایش تقاضا برای آب استفاده از منابع آبی غیرمتعارف و توسعه فناوری های شیرین سازی آب دریا و آب های شور به یکی از راهکارهای تأمین آب در مناطق مختلف جهان تبدیل شده است؛ راهکاری که با وجود برخورداری ایران از سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر ظرفیت بهره گیری از آن در کشور همچنان با کشورهای منطقه فاصله دارد.

آب دریاها و بسیاری از منابع آب زیرزمینی به دلیل برخورداری از مقادیر مختلف نمک و املاح معدنی بدون انجام فرایندهای تصفیه و شیرین سازی برای شرب مناسب نیستند. در همین راستا استفاده از آب شیرین کن های خانگی و صنعتی در بسیاری از کشورها توسعه یافته است تا امکان بهره برداری از این منابع و تأمین بخشی از نیاز آبی جوامع فراهم شود.

شیرین سازی آب فرایندی تخصصی است که با استفاده از فناوری ها و تجهیزات مکانیکی و حرارتی و روش های جداسازی نمک و املاح انجام می شود. اجرای این فرایند به زیرساخت های مناسب و تجهیزات تخصصی نیاز دارد تا ضمن کاهش میزان املاح موجود در آب کیفیت آب تولید شده نیز مطابق با استانداردهای تعیین شده باشد.

بر اساس اعلام مسئولان آب تولید شده در این تأسیسات باید استانداردهای ملی ۲۰۷۰۵ و ۲۰۷۰۴ ایران را در زمینه پارمترهای میکروبی، فیزیکی و شیمیایی رعایت کند. این استانداردها الزامات کیفی مشخصی را برای آب تولیدی تعیین می کنند و رعایت آن ها در تأمین آب با کیفیت اهمیت دارد. بررسی وضعیت کشورهای منطقه نشان می دهد که شیرین سازی آب در کشورهای حوزه خلیج فارس جایگاه مهمی در تأمین منابع آبی دارد و این کشورها از این فناوری برای پاسخگویی به نیازهای آبی خود استفاده می کنند. این در حالی است که با وجود اختصاص ۵۰ درصد از طول و متراژ سواحل خلیج فارس به ایران، میزان استحصال آب از منابع های استان های ساحلی، می تواند زمینه استفاده بیشتر از منابع آبی غیرمتعارف را فراهم کند. بر اساس ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه، ایران مکلف است ۷۰ درصد تجهیزات مورد نیاز سامانه های آب شیرین کن را در داخل کشور تولید و بومی سازی کند. همچنین استفاده از آب شیرین کن را در داخل طبق این ماده، باید ۴۰ درصد آب مورد نیاز استان های ساحلی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر از منابع آب شیرین کن تأمین شود. در همین زمینه هاشم امینی- مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب کشور چندی پیش درباره ظرفیت تولید آب شیرین کن ها در ایران توضیح داد: در حال حاضر ظرفیت تولید آب شیرین کن ها در سطح کشور حدود ۶۰۰ هزار مترمکعب در شبانه روز است. به گفته وی این تأسیسات به ویژه در استان های سیستان و بلوچستان، بوشهر، هرمزگان و خوزستان و به صورت پراکنده در برخی استان های دیگر فعال هستند. این آب شیرین کن ها در قالب قراردادهای ساخت، بهره برداری و واگذاری (BOO) و با سرمایه گذاری بخش خصوصی اجرا شده اند. تلاش شده است خرید تضمینی آب تولیدی آن ها از محل منابع عمومی کشور تأمین شود تا در تأمین آب شرب و بهداشت مردم مناطق ساحلی خللی ایجاد نشود. امینی همچنین از احداث حدود ۳۰ آب شیرین کن در سطح کشور خبر داد و گفت: برنامه ریزی شده است عملیات اجرایی حدود پنج مورد از این طرح ها تا پایان امسال به اتمام برسد و تأسیسات به مردم این شهرها تحویل داده شود.

توسعه آب شیرین کن ها

با توجه به تداوم خشکسالی افزایش تقاضای آب و فشار بر منابع آبی متعارف توسعه آب شیرین کن ها می تواند نقش مؤثری در تقویت امنیت آبی کشور داشته باشد. استفاده از فناوری های شیرین سازی آب دریا و آب های شور به ویژه در مناطق ساحلی امکان بهره گیری از منابعی را فراهم می کند که در صورت برخورداری از زیرساخت های لازم، می توانند بخشی از نیاز آبی این مناطق را تأمین کنند. در همین چارچوب توسعه زیرساخت های صنعت آب در بخش های مختلف و حوضه های آبریز کشور از جمله ساخت سیل بندها و سد ها، ایجاد خطوط انتقال، کانال ها و تصفیه خانه ها و توسعه شبکه های آبرسانی و توزیع، در دستور کار دولت و وزارت نیرو قرار گرفته است.