گزارش

علیرضا سزاوار

رونمایی از ۳ کاتالیست ایرانی

صنعت پتروشیمی از واردات کاتالیست بی‌نیاز شد

در دومین همایش بومی‌سازی فناوری‌های صنعت نفت، از کاتالیست‌هایی رونمایی شد که پس از حدود دو دهه تلاش به تولید رسیدند. این همایش دو سال یکبار و با محوریت فناوری‌های حوزه کاتالیست مخصوصاً در بخش پالایش و پتروشیمی برگزار می‌شود.

کاتالیست ماده‌ای است که سرعت واکنش‌های شیمیایی را از طریق کاهش انرژی فعال‌سازی افزایش می‌دهد بدون اینکه خود در آنها شرکت کند. در اهمیت کاتالیست همین بس که حداقل ۲۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشورهای پیشرفته وابسته به کاتالیست است.

■ نتیجه آزمایش کاتالیست ایرانی و اروپایی

نزدیک به دو دهه است که با حمایت‌های مالی شرکت فولاد خوزستان، چندین شرکت دانش‌بنیان به پژوهش برای بومی‌سازی فناوری ساخت کاتالیست ورود کردند. در همین راستا در سال ۹۴ در یکی از پتروشیمی‌های بزرگ کشور دو واحد مشابه هم از کاتالیست‌های ایرانی و کاتالیست‌های اروپایی راه‌اندازی شدند.

اکنون بعد از گذشت شش سال، طبق گزارش‌های مهندسان صنعت نفت، عملکرد کاتالیست‌های ایرانی قابل‌قبول‌تر بود. این نشان می‌دهد کیفیت کاتالیست ایرانی کاملاً قابل‌رقابت با سایر کاتالیست‌های اروپایی و حتی بهتر از نمونه‌های خارجی است. بنابراین در حال حاضر تولیدکننده‌های ایرانی به رقیبی سرسخت برای رقبای اروپایی خود تبدیل شده‌اند. کاتالیست‌ها به‌طور گسترده‌ای در صنایع شیمیایی، فولادی و دارویی استفاده می‌شوند و برای این صنایع حکم بنزین برای خودرو را دارند. ایران هم اکنون یکی از بزرگ‌ترین صادرکننده‌های کاتالیست در غرب آسیاست، اما فناوری کاتالیست‌های مهم صنایع مادر را اخیراً به دست آورده و امسال صنعت پتروشیمی به طور کامل در فناوری کاتالیست‌ها به خودکفایی رسیده‌است.

■ پیاده‌سازی پیشرفته‌ترین تکنولوژی تولید کاتالیست

در همین خصوص، دومین همایش دوسالانه بومی‌سازی فناوری‌های صنعت نفت، دیروز در حالی به کار خود پایان داد که در این مراسم از سه کاتالیست با فناوری ایرانی رونمایی شد.

این سه کاتالیست در صنایع پتروشیمی، پالایش و فولاد کاربرد دارد و تاکنون از خارج وارد می‌شد. آنطور که در این همایش مطرح شده، به دست آوردن فناوری ساخت این محصولات حاصل همکاری صنایع مادر با شرکت‌های دانش‌بنیان بوده‌است. شرکت دانش‌بنیان نفت و گاز سرو، تولیدکننده این کاتالیست‌هاست و مدیر عامل این شرکت در این همایش گفت: در شرایطی که تحریم تا حدودی ما را از فناوری‌های روزآمد و محصولات این حوزه دور ساخته‌است، تلاش ما بر این است که این همایش با یک روند علمی و فناورانه پیش برود. در سال گذشته چند کاتالیست جدید از جمله کاتالیست‌های سنتز متانول (برای صنایع پتروشیمی) و هیدروژناسیون استیلن (برای صنایع فولاد) را برای نخستین‌بار در کشور تولید و به بازار معرفی کردیم.

هومن کریمی وثیق افزود: در رابطه با پژوهش و توسعه دانش فنی کاتالیست‌ها ما توانسته‌ایم به لحاظ کیفی، جهش بالایی را نسبت به نمونه‌های قبلی خارجی داشته باشیم. شرکت سرو به یکی از پیشرفته‌ترین تکنولوژی تولید کاتالیست در جهان مجهز است. نقطه درخشان در شرکت سرو، روش تولید کاتالیست است که خط تولید سرو از آخرین متدهای روز دنیا بهره می‌برد.

■ حذف خارجی‌ها از بازار ۲۱۰۰ میلیارد تومانی

کریمی وثیق گفت: شرکت نفت و گاز سرو برای ایفای سهم و نقش خود در توسعه پایدار زنجیره تأمین، اقدام به افزایش ظرفیت تولید محصولات کاتالیست کرده و به همین منظور کارخانجات جدیدی را احداث کردیم، چراکه می‌خواستیم با افزایش ظرفیت تولید خطوط تولید خود نیاز کشور را از کاتالیست‌های مصرفی برطرف کنیم. وی در خصوص عملکرد شش ماه نخست امسال این دانش‌بنیان نسبت به سال گذشته گفت: در سال ۱۴۰۰ تولید ما نسبت شش ماه مشابه سال گذشته با رشدی سه برابری همراه بوده‌است که این روند رشد تا پایان سال حفظ خواهد شد. به گزارش فارس، محمدرضا سلیمان‌زاده، مدیر تولید صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس هم در این همایش با اشاره به توسعه روند داخلی‌سازی گفت: در سال ۹۹ حدود ۲هزارو ۱۰۰ میلیارد تومان هزینه فناوری‌های کاتالیست‌های پتروشیمی کشور بوده که این روند با تفاهمنامه‌ای که برای حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان داریم، به تولید محصولات ساخت داخل منجر شده‌است. به این صورت که محققان داخل کشور در تولید این فناوری‌ها نقش‌آفرینی و مشارکت می‌کنند.

رضا جمشیدی، مدیر عامل پتروشیمی پردیس هم در این‌باره گفت: در موضوع بومی‌سازی اکنون در جایگاهی قرار داریم که کشورهای خارجی به رغم همه تلاش‌هایشان برای ضربه زدن به ما، نتوانستند چرخ حرکت پتروشیمی‌ها و صنایع نفتی را متوقف کنند. با دانشی که در شرکت‌های دانش‌بنیان از جمله نفت و گاز سرو اتفاق افتاده، ایران در مسیر پیشتازی تولید کاتالیست قرار گرفته و اکنون از ظرفیت عرضه به دنیا و همکاری در این عرصه برخورداریم.

گزیده

کمک ۱۲۲ میلیارد تومانی بنیاد مستضعفان به مددجویان سیل‌زده

در پی وقوع سیل اخیر در استان‌های جنوبی کشور و وارد آمدن خسارت‌های سنگین به برخی از هموطنان، بنیاد مستضعفان تمامی خسارت‌های وارده به احشام و لوازم خانگی مددجویان سیل‌زده تحت پوشش کمیته امداد در چهار استان جنوبی را عهده‌دار شد.

به دنبال وقوع سیل در استان‌های جنوبی و وارد آمدن خسارت‌های هنگفت به برخی از ساکنان این مناطق، بنیاد مستضعفان، جبران تمام خسارت‌های وارد شده به خانواده‌های مددجویان کمیته امداد را عهده‌دار شده‌است. با دستور سید پرویز فتاح، تمام خسارت وارده به بیش از ۷هزارو ۳۰۰ خانواده مددجوی کمیته امداد در چهار استان سیل‌زده «سیستان و بلوچستان»، «فارس»، «هرمزگان» و «کرمان» با اختصاص اعتباری بالغ بر ۷۷ میلیارد تومان جبران می‌شود. با توجه به مکاتبات صورت گرفته میان رؤسای بنیاد مستضعفان و کمیته امداد، خسارت سیل همچون خسارت به «دام‌های سبک و سنگین، تلویزیون، یخچال، فرش، آبگرمکن، بخاری، کولرگازی، اجاق گاز، لباسشویی، پتو و سایر لوازم ضروری» از سوی بنیاد مستضعفان جبران می‌شود. این کمک‌ها در حالی است که پیش از این نیز بنیاد برای جبران بخشی از خسارت‌های وارده به لوازم خانگی هموطنان آسیب‌دیده در این استان‌ها، مبلغ ۵۰ میلیارد تومان را از طریق استانداری‌ها اختصاص داده و تأمین رایگان تمام سیمان مورد نیاز برای بازسازی مناطق سیل‌زده را نیز عهده‌دار شده‌بود.

مدیر عامل ستاد معاینه فنی شهر تهران در گفت‌وگو با «جوان»:

امسال ۱۰۰ هزار خودرو مراجعه اولی ایراد ترمز داشت!

گفت‌وگو

بیژن یانچشمه

ایرنا

۲۹ دی‌ماه روز نمادین «هوای پاک» است، اما هوا در بیشتر روزهای تهران ناسالم است. بنابر اعلام شرکت کنترل کیفیت هوای تهران از ابتدای امسال، ۲۰۳ روز هوای قابل‌قبول، ۸۷ روز ناسالم برای گروه‌های حساس و شش روز هوای آلوده برای همه افراد داشته‌است. «جوان» در گفت‌وگو با مدیر عامل ستاد معاینه فنی شهر تهران به مباحث ایمنی خودرو، نقش مراکز معاینه فنی در کاهش آلایندگی هوا و برخی از سخنان رایج بین شهروندان پرداخته شده‌است. حسین مقدم تصریح می‌کند در معاینه فنی، حداقل‌ها مورد معاینه قرار می‌گیرد و در همین خصوص در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۰ از تعداد ۸۹۵ هزار دستگاه خودرو در مراجعه اول، ایراد و نقص فنی ترمز ۱۰۰هزار خودرو شناسایی شده‌است.

آقای مهندس! کدام خودروها مشمول معاینه فنی می‌شوند؟ امکانات موجود در ۱۶ مرکز معاینه فنی تهران کفاف سنجش کیفیت این خودروها را می‌کند؟

در حال حاضر ۱۶ مرکز ثابت و هفت واحد سیار معاینه فنی مشغول ارائه معاینه فنی به خودروهای تهران هستند. روزانه ۵ تا ۶ هزار خودرو به این مراکز مراجعه می‌کنند. با توجه به ورود به سال میلادی جدید ۲۰۲۲ وسایل نقلیه وارداتی مدل ۲۰۱۸ بسته به ماه تولید خودرو مشمول معاینه فنی هستند. بر اساس قانون هوای پاک، دوره معافیت انجام معاینه فنی از زمان تولید برای وسایل نقلیه شخصی و دولتی چهار سال و برای وسایل نقلیه عمومی یکسال تعیین شده‌است.

در خصوص معاینه فنی برتر فقط ۹ مرکز در تهران که به تأیید سازمان حفاظت محیط‌زیست رسیده‌اند، معاینه فنی برتر ارائه می‌دهند. مبلغ دریافتی ۴۷ هزار تومان برای معاینه عادی و برتر است و در خصوص معاینه برتر فقط پروسه بررسی و ارزیابی خودرو دقیق‌تر است. خودروهای دارای معاینه برتر می‌توانند ۳۰ درصد تخفیف در عوارض ورود به محدوده طرح کاهش دریافت کنند.

وضعیت معاینه فنی خودروهای دفعه اول چگونه است؟

پاسخ به این پرسش سخت است. این خودروها بعد از چهار سال به مراکز معاینه مراجعه می‌کنند و به علت نقص‌های فنی متعدد در طول این مدت، بارها مورد تعمیرات جزئی قرار گرفته‌اند. معافیت چهار سال مناسب نیست. بر همین اساس از نمایندگان مجلس درخواست داریم در این زمینه ورود کنند تا مدت معاینه خودروهای صفر کاهش یابد. متأسفانه خروجی خدماتی که از سوی تعمیرگاه‌ها در سطح شهر ارائه می‌شود، نشان از این دارد که کیفیت قطعات به دلیل غیراستاندارد بودن به شدت افت کرده‌است. به عنوان مثال کاتالیست نصب‌شده از سوی کارخانه حداقل سه سال عمر دارد، ولی همین قطعه که در سطح شهر عرضه می‌شود، عمر شش ماهه و یکساله دارد. این قطعه و سایر قطعات مرتبط با آلایندگی بر کیفیت آلودگی هوا تأثیر منفی بر جا می‌گذارد. بعضاً شهروندی قطعه را همان لحظه معاینه فنی تعویض کرده ولی نمی‌تواند معاینه دریافت کند.

اخیراً در تصادف زنجیره‌ای بهبهان پلیس اعلام کرده‌است، ایربگ خودروهای داخلی عمل نکرده‌است. مراکز معاینه موظف به بررسی ایربگ خودروها نیست؟

ایربگ به صورت غیرمستقیم مورد کنترل قرار می‌گیرد؛ بدین صورت که چشمی چراغ‌های اخطار چک می‌شود. در خصوص اظهارنظر پلیس باید گفت ایربگ‌ها لزوماً خراب نبوده بلکه دلایلی سبب شده‌است ایربگ‌ها عمل نکند که باید مورد بررسی کارشناسی قرار گیرد.

بین مردم مطرح می‌شود که معاینه فنی هیچ تأثیری در کاهش آلودگی هوا ندارد.

معاینه فنی تأثیر بین ۱۰ تا ۲۳ درصد در کاهش آلودگی هوا دارد. این ارقام بر اساس مطالعات انجام شده در شهر تهران ثابت شده‌است. منتها این موضوع یک اما و اگر دارد که باید مورد توجه قرار گیرد: در صورتی که همه خودروها مورد معاینه درست و اصولی قرار بگیرند تأثیر ۱۰ تا ۲۳ درصدی محقق خواهد شد؛ یعنی اگر ۳ میلیون خودرو در تهران وجود داشته باشد و فقط یک یا دو میلیون خودرو به مراکز معاینه مراجعه کنند، تأثیر مثبت در آلودگی هوا محقق نخواهد شد.

نکته دیگر اینکه به صورت کلی ۳۰ درصد خودروها به دلیل نقص آلایندگی و ایمنی موفق به دریافت معاینه فنی نمی‌شوند و تنها ۲۷ درصد این میزان مربوط به عیوب آلایندگی است.

موضوع دیگر هم که باید به آن اشاره کنم، این است که حتی در بارندگی‌ها اگر مدت و شدت زمان بارش کم باشد، نه‌تنها کاهش آلایندگی رخ نمی‌دهد، بلکه به دلیل تشدید بار ترافیک، آلودگی گازی هم افزایش پیدا می‌کند یعنی میزان منواکسید کربن و هیدروکربن هوا افزایش پیدا می‌کند. در کل آن بخش آلایندگی که دست مردم و مسئولان است ناظر به کنترل انتشار آلایندگی است. نقش خودرو سازها آن است که خودروی باکیفیت و استاندارد تولید کنند. معاینه فنی وظیفه‌اش کنترل خودروها است که اگر ایراد دارند با ندادن معاینه مانع تردد آنها بشود.

نقش افزایش ایمنی خودروها را در کاهش تصادفات چطور ارزیابی می‌کنید؟

پاسخ این سؤال نیازمند اطلاعات دقیق و کارشناسی شده از سر صحنه تصادفات است. در کشور ما اطلاعات دقیقی وجود ندارد. در برخی کشورها با توجه به فرهنگ متفاوت رانندگی، خودروهای باکیفیت و جاده ایمن، ۱۰ تا ۱۱ درصد تصادفات به نقص ایمنی خود مربوط می‌شود. من در خصوص این مورد اصلاً نمی‌توانم اظهار نظر کنم. دو خودرو ایمن و غیر ایمن که به سمت دره‌ای می‌روند، اگر ترمز کنند، خودروی غیر ایمن به داخل دره سقوط کرده و تلفات و خسارت‌های زیادی بر جا می‌گذارد و در خودروی ایمن دارای تجهیزات مضاعف ایمنی ترمز عمل می‌کند و اگر هم به داخل دره سقوط کند، تلفات و خسارت اندکی برجا می‌گذارد. در همین مثال اگر پلیس سر صحنه بیاید، می‌بیند ماشین ترمز کرده اما به دره سقوط کرده، ولی اعلام می‌کند سرعت بالا و بی‌توجهی به جلو باعث حادثه شده‌است، نمی‌گوید خودرو نقص ایمنی هم دارد. اگر بخواهیم در این موضوع درصدی را برای نقش کیفیت خودرو در حوادث بیان کنیم، قطعاً عدد بالایی می‌شود.

> در ۹ ماهه سال ۱۴۰۰ از تعداد ۸۹۵ هزار دستگاه خودرو مراجعه‌کننده برای دریافت معاینه فنی در مراجعه اول، ایراد و نقص فنی ترمز ۱۰۰ هزار خودرو شناسایی شده‌است. هر یک از این خودروهای دارای نقص ایمنی می‌توانند خود عامل یک تصادف‌شده، عابری کشته یا عامل چندین تصادف باشند. در اصل بسیاری از مردم از نقص خودروی خود خبر ندارند، بلکه با مراجعه به مراکز معاینه فنی، این تعداد خودرو دارای ایراد با تجهیزات شناسایی می‌شود

در ۹ ماهه سال ۱۴۰۰ از تعداد ۸۹۵ هزار دستگاه خودرو مراجعه‌کننده برای دریافت معاینه فنی در مراجعه اول، ایراد و نقص فنی ترمز ۱۰۰هزار خودرو شناسایی شده‌است. هر یک از این خودروها با نقص ایمنی می‌توانند خود عامل یک تصادف‌شده، عابری کشته یا عامل چندین تصادف باشند. در اصل بسیاری از مردم از نقص ایمنی خودروی خود خبر ندارند، بلکه با مراجعه به مراکز معاینه فنی این تعداد خودرو دارای ایراد توسط تجهیزات شناسایی می‌شود. نقص می‌تواند در ترمز، در کمک خودرو یا در جلوبندی باشد.

شما تصور کنید یک لامپ خراب در چراغ جلوی خودرو می‌تواند منجر به تصادف شدید خسارتی و جرح و حتی منجر به مرگ شود. نقص ایمنی نباید لزوماً یک نقص بزرگ و عمده باشد، بلکه نقصی کوچک هم به اندازه یک لامپ می‌تواند بسیار مهم باشد.

گاهی صاحبان خودروها از ما ایراد می‌گیرند که یک لامپ سوخته را خودم بعداً عوض می‌کنم! اما لامپ سوخته برای رخ‌دادن یک حادثه، ایراد کوچکی نیست. اگر برف پاک‌کن خوب عمل نکند و راننده دید خوب نداشته باشد، کمترین نتیجه مخرب، افزایش ترافیک است. معاینه فنی جایگاهی است که باید همه این موارد در آن چک شود.

آماری از خودروهای مشمول که به معاینه فنی مراجعه نکرده‌اند، دارید؟

از زمان مکانیزه‌شدن معاینه فنی بیشتر خودروها مراجعه کرده‌اند؛ چراکه سیستم با کسی تعارف ندارد و جرائم از سوی دوربین ثبت می‌شود.

در تهران حداقل ۲میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودروی سبک مشمول معاینه وجود دارد که همیشه تعدادی مراجعه نمی‌کنند، البته شاید از مراکز خارج تهران معاینه دریافت کنند. حدود ۱۰ درصد از مشمولین تاکنون در پروسه زمانی که باید مراجعه می‌کردند، مراجعه نکرده‌اند.

از سوی برخی مطرح شده که شهرداری در بحث معاینه فنی به سوی در آمدزایی حرکت می‌کند. چه پاسخی دارید؟

الان برای معاینه فنی عادی و برتر خودروی‌های سبک مبلغ ۴۷ هزار تومان دریافت می‌شود. برای تنظیم باد چرخ خودروها ۲۰ هزار تومان دریافت می‌شود. ۴۷ هزار تومان ما برای ۹ آیتم تست مکانیزه مهم و اساسی به همراه تست‌های چشمی شامل کمربندها و چراغ‌ها است که واقعاً زیاد نیست.

به عنوان مثال، وقتی گازهای خروجی اگزوز آنالیز می‌شود، در اصل عملکرد کاتالیست، سنسور اکسیژن، سوپاپ، شمع، وایر انژکتور و مپ سنسور مورد تست قرار می‌گیرد و وقتی ترمز چک می‌شود، عملکرد لنت، پمپ، پمپ هیدرولیک، کاسه چرخ چند مورد دیگر نیز مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. یعنی با یک معاینه فنی ترمز برآیند عملکرد سامانه ترمز تست می‌شود. وقتی ترمز درست عمل کند در واقع می‌شود عنوان کرد تک‌تک مجموعه ترمز به درستی عمل کرده‌است. اگر قصد درآمدزایی شهرداری در معاینه فنی مطرح بود، خب زمین هر مرکز معاینه که ارزش بسیار بیشتری دارد و بهتر می‌تواند محلی برای درآمدزایی باشد!

چرا زمان معاینه فنی خودروهای فرسوده عمومی کاهش پیدا کرده‌است؟

با توجه به شرایط اقتصادی پیش آمده در خصوص خودروهای فرسوده و جایگزین نشدن این خودرو با خودروهای نو، آنچه سازمان محیط‌زیست اعلام کرده آن است که اگر نمی‌توانیم خودروی فرسوده‌ای را از چرخه حمل و نقل خارج کنیم، تنها فیلتری که می‌تواند حداقل‌های ایمنی یا آلایندگی را کنترل کند، ابزار معاینه فنی است. ما اعتقاد نداریم که با معاینه فنی می‌توان تشخیص داد خودرویی فرسوده است یا فرسوده نیست؛ چنین ادعایی نداریم و این ادعا علمی و فنی هم نیست. حالا که قرار است مثلاً با خودرویی که ۲۰ سال کارکرده تردد انجام شود، در معاینه فنی حداقل‌ها مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. ما در معاینه فنی حداقل‌ها را چک می‌کنیم، به گونه‌ای که اگر در آیتمی بیش از مقدار تعیین شده باشد، خودرو حادثه‌آفرین تلقی می‌شود.

در خودروهای فرسوده روال این گونه است که امروز یک بخش از خودرو تعمیر می‌شود، فردا بخش دیگری به علت فرسودگی خراب می‌شود. در خصوص آیتم آلایندگی ۵۰ قطعه مؤثر است. وسایل نقلیه فرسوده عمومی هر سه ماه معاینه می‌شود تا وجود نقص‌ها و عیوب مشخص شود.

اوضاع موتورسیکلت‌ها چگونه است؟

در مراکز معاینه فنی تهران ۱۱ خط مکانیزه برای معاینه فنی موتورسیکلت وجود دارد. مبلغ معاینه هم ۱۲ هزار تومان است. از ۳ میلیون موتورسیکلت فقط ۲۰۰ دستگاه موتور برای معاینه مراجعه کرده‌اند! قانون ملزم به معاینه فنی کرده، پلیس ضابط قضایی است و شهرداری هم مراکز را برای معاینه موتورسیکلت مجهز کرده‌است. هر موتور کاربراتوری به اندازه چند خودروی یورو ۲ آلایندگی تولید می‌کند و از نظر غلظت آلایندگی یک موتورسیکلت چند برابر یک خودرو دارای آلایندگی است، ولی سال‌هاست با این وسایل نقلیه مماشات صورت گرفته‌است.

ما برای معاینه موتورسیکلت‌ها پیشنهاد پلکانی را داده‌ایم؛ موتورهای کاربراتوری و انژکتوری سر زمان مشخصی مراجعه کنند. ما ضابط قضایی نیستیم و فقط پیشنهاد داده و برنامه‌ریزی کرده‌ایم، ولی این مورد تاکنون به صورت پیشنهاد باقی مانده‌است. مراکز معاینه فقط خدمات می‌دهند. با توجه به تأثیر آلایندگی موتورسیکلت‌ها بر هوا، باید فکر اساسی انجام شود. این مراکز با هزینه همین مردم احداث شده‌است، اما الان اوضاع به گونه‌ای شده که وقتی موتورسیکلتی به مرکز ما بیاید، باید دستگاه را روشن کنیم، چراکه مراجعه روزانه و منظم نداریم.

خودروهای سازمانی چطور؟

وقتی دوربین خودرویی را رصد می‌کند، فرقی ندارد این خودرو متعلق به کیست. دوربین‌ها خودروها را با یک چشم می‌بینند. خودروهای سازمانی هم اگر معاینه نداشته باشند، جریمه می‌شوند، چون همه در برابر قانون یکسان هستند. هماهنگی از سوی دستگاه‌های و سازمان‌ها برای معاینه خودرو از نظر زمانی صورت می‌گیرد. برای مجلس و سازمان برنامه و بودجه این هماهنگی صورت گرفته و آمده‌اند و مانند سایر خودروها تست داده‌اند. در معاینه فنی چشم‌پوشی نداریم. مطابق قانون، گواهی معاینه فنی یک خودرو تا زمانی دارای اعتبار است که خودرو دارای نقص فنی که موجب کاهش ایمنی در عبور و مرور یا انتشار بیش از حد مجاز گازهای آلاینده هوا یا آلودگی بیش از حد مجاز صدا نگردد. خودرویی که پس از اخذ معاینه فنی نسبت به تغییر وضعیت ظاهری و نصب تجهیزات غیر استاندارد مانند گارد یا لامپ‌های زنون و هدلایت اقدام می‌کند، از سوی پلیس متوقف و بلافاصله معاینه فنی آن ابطال می‌شود.

مسئولیت اجتماعی

حسین سروقامت

۴۹۵

«لذت سنجاقک» از «اریک امانوئل اشمیت» نویسنده و فیلسوف فرانسوی اثری لطیف و ماندگار است.

حشرات کوچکی در برکه‌ای زندگی می‌کردند. آنان همیشه می‌ترسیدند از آب بیرون بروند، بمیرند!

روزی حشره‌ای ساقه علفی را گرفته، از آن بالا رفت. همه فریاد زدند که مرگ در انتظار توست، چون هر حشره‌ای که از آب بیرون رفته، دیگر بازنگشته است.

حشره به سطح آب رسید و نور خورشید تن خسته‌اش را نوازش داد. او که از فرط خستگی رمقی نداشت، روی برگ گیاه خوابید.

حشره هنگامی بیدار شد که به سنجاقکی تبدیل شده و می‌توانست پرواز کند!

شوق پرواز مسحورکننده بود. سنجاقک چنان غرق لذت شد که می‌خواست بازگردد، به دوستانش بگوید که آن بالا کسی نمی‌میرد؛ ولی نتوانست، چون موجود دیگری شده‌بود...

دوستان! شاید خروج از وضع موجود قدری ترسناک باشد، اما ارزش ریسک کردن را دارد!

از شهر

وام ۲۰۰ میلیونی برای بهسازی بافت‌های فرسوده تهران

بافت فرسوده پاشنه آشیل شهر تهران است که سال‌هاست در کنار وقوع زلزله احتمالی به معضل غیرقابل حلی تبدیل شده‌است. حالا عضو مجمع نمایندگان استان تهران از اعطای وام ۲۰۰ میلیون تومانی از سوی بنیاد مسکن با سود ۵ درصد و باز پرداخت ۲۰ ساله برای نوسازی بافت فرسوده خبر می‌دهد. معاون شهرسازی شهرداری تهران نیز از چندمرحله‌ای شدن صدور پروانه به منظور کاهش زمان صدور آن خبرداد تا رونق، احیا و نوسازی بافت‌های فرسوده تهران هرچه سریع‌تر عملیاتی شود.

تدبیر مناسب در زمینه در صدور پروانه و پرداخت وام و تسهیلات به منظور رونق ساخت و ساز می‌تواند بخشی از معضلات این ابر شهر را برطرف کند. در این خصوص سید علی یزدی خواه، نماینده مردم تهران، در نشستی با رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی با اشاره به وجود بافت‌های فرسوده شهری و روستایی فراوان در شهرستان ری، بر لزوم بازنگری و اجرای طرح هادی روستاها و نوسازی این بافت‌های فرسوده تأکید کرد.

وی تصریح کرد: در این جلسه مقرر شد بنیاد مسکن انقلاب اسلامی ضمن تخصیص اعتبارات لازم، نسبت به بازنگری طرح هادی روستاهایی که بیش از ۱۰ سال از طرح هادی آنها می‌گذرد، با قید فوریت اقدام کند.

یزدی‌خواه اضافه کرد: بنیاد مسکن برای نوسازی بافت‌های فرسوده وام ۲۰۰ میلیون تومانی با سود ۵ درصد، باز پرداخت ۲۰ ساله و با ضمانت سفته زنجیره‌ای سه نفره و همچنین برای افراد تحت پوشش کمیته امداد ۴۰ میلیون تومان وام بلاعوض در نظر گرفته است.

در همین رابطه معاون شهردار تهران از چندمرحله‌ای کردن صدور پروانه به منظور کاهش زمان صدور پروانه خبر داد و گفت: می‌خواهیم پروانه‌های ساختمانی را به پروانه‌های مختلف تقسیم کنیم و پروانه یک و دو و سه داشته باشیم تا فرایند صدور کاهش یابد.

حمیدرضا صارمی، معاون معماری و شهرسازی شهرداری تهران درباره ادامه روند طولانی بودن زمان صدور پروانه در شهر تهران و تدابیر معاونت شهرسازی در این زمینه به ایلنا گفت: تدبیر ما این است که در راستای کاهش صدور پروانه اقداماتی انجام دهیم. برای مثال بخش‌های کنترل نقشه، نظارت، آتش نشانی، فضای سبز، بازدید، نقشه نما و مسائل ژئوتکنیک (محیط مکانیکی زمین‌شناسی و عملکرد آن) زمانی از صدور پروانه را به خود اختصاص می‌دهند، از همین رو می‌خواهیم تعدادی از این زمان‌ها را به بعد از صدور پروانه موکول کنیم.

وی افزود: باید بتوانیم از ظرفیت لشکر انبوه‌سازان که برخی از آنها سالیان سال مورد بی‌مهری قرار گرفته‌اند در ساخت و ساز تهران استفاده کنیم. صارمی همچنین درباره صدور پروانه و ساخت و ساز در مناطق جنوبی پایتخت اظهار کرد: در این مناطق تسهیلات بیشتری ارائه خواهد شد.

خبر کوتاه

■ معاون حقوقی و امور مجلس وزارت آموزش و پرورش گفت: تلاش می‌شود تا قبل سال جاری، ثبت‌نام و آزمون استخدامی قریب به ۳۵ هزار معلم مورد نیاز آموزش و پرورش انجام شود.

■ در شورای عالی مدیریت بحران کشور مصوب شده که ظرف چهار سال با مشارکت شهرداری تهران و سازمان برنامه و بودجه کشور ۴۰ سوله بحران ساخته شود. رئیس سازمان مدیریت بحران شهر تهران می‌گوید در صورتی که بودجه تأمین شود توان فنی برای انجام این کار وجود دارد.

■ وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اعلام کرد که واکسن اسپایکوژن به عنوان نوبت سوم تمامی واکسن‌های موجود در داخل کشور مورد تأیید است و با فاصله حداقل سه ماه از نوبت دوم قابل تزریق است. این واکسن به عنوان دوز اول و دوم در گروه سنی ۱۸ تا ۵۰ سال و به عنوان دوز بوستر در تمامی افراد بالای ۱۸ سال قابل تزریق است.

■ رئیس شعبه رسیدگی به تخلفات پزشکی سازمان تعزیرات گفت: در سال گذشته بیش از ۴ هزار پرونده در سه شعبه رسیدگی به تخلفات پزشکی سازمان تعزیرات حکومتی تهران بررسی شد که بیش از نیمی از آنها در مورد اخذ وجه مازاد بر تعرفه (زیر میزی) بوده‌است.

■ معاون اول قوه قضائیه گفت: در سال‌های گذشته رسیدگی به پرونده‌های ماده ۴۷۷ حدود سه تا چهار سال طول می‌کشید که در حال حاضر رسیدگی به این پرونده‌ها به سه ماه و رسیدگی به پرونده‌های مربوط به استیذان به دو ماه کاهش پیدا کرده‌است.

■ یک کارشناس آب با اشاره به ساخت و ساز بی‌رویه و بدون کارشناسی در حریم رودخانه‌ها گفت: اگر به ساخت و سازهای نادرست در حریم و بستر رودها و مسیل‌ها توجه نشود، در آینده و در مواجهه با بارش‌های شدید و سیل‌های احتمالی، ممکن است با خساراتی به مراتب بیشتر و جبران ناپذیرتر روبه‌رو شویم.

■ سازمان هواشناسی نسبت به افزایش ارتفاع موج در دریای خزر و خلیج فارس تا سه متر تا سه‌شنبه و خطر غرق شدن قایق‌های سبک و نیمه‌سنگین هشدار داد.

■ رئیس شبکه بهداشت و درمان ورامین گفت: بیماری سالک سال‌هاست در منطقه جنوبی ورامین و بخش جواداباد و روستاهای قلعه‌بلند، محمدآباد، حصار بالا و حصار گلی به صورت آندمیک وجود دارد. به گفته وی، تعداد مبتلایان به سالک نسبت به دو سال گذشته تغییر چندانی نداشته‌است؛ امسال نیز تاکنون ۴۸ مورد شناسایی شدند که تحت درمان قرار گرفتند و برای هیچ‌یک از این بیماران آثار غیرقابل‌جبران ناشی از بیماری سالک ایجاد نشده‌است.