

یادداشت
سیدمحمد مهدی میرزایی قمی*

همه عوامل مصرف بالای سوخت



در روزهای ابتدایی سال جاری و در تعطیلات نوروز، رکورد جدیدی از حیث مصرف سوخت در کشور به ثبت رسید و در یک روز، بیش از ۲۰ میلیون لیتر بنزین مصرف شد. متأسفانه این رکورد، سال به سال در حال شکستن است و هر ساله، افزایش محسوسی در مصرف سوخت حادث می گردد. در اینگونه مواقع، عمدتاً مقایسه‌هایی از میزان مصرف سوخت در ایران و سایر کشورها مانند ترکیه و چین و یا کشورهای اروپایی انجام می شود، اما سؤالی که به ذهن متبادر می شود، این است که دلیل بالا بودن میزان مصرف سوخت در کشور چیست؟ آیا صرفاً باید مردم را مقصر افزایش مصرف سوخت دانست یا به علل دیگر نیز توجه نمود؟ واقعیت این است که عوامل مختلفی در افزایش مصرف سوخت کشور دخیل هستند که مهم‌ترین آنها عبارت‌ند از تعداد خودروها، نوع سوخت، میزان پیمایش، تکنولوژی و کیفیت خودروها، استانداردهای تولید خودرو، نحوه پیمایش نا همان استندگی میانگین، میانگین، کیفیت راه‌ها، میزان توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی و مهم‌تر از همه میانگین سن خودروها.

در موضوع سرانه تعداد خودروها در ایران یا به‌عبارتی نسبت تعداد کل خودروها به جمعیت، رتبه ایران در سطوح میانی رده‌بندی‌های جهانی و در رتبه ۵۰ بین کشورهای جهان قرار دارد. به این ترتیب، تعداد خودروها نسبت به جمعیت در ایران در مقایسه با بسیاری از کشورهای دنیا از جمله کشورهای اروپایی و خاورمیانه و حتی شرق آسیا، کمتر است. می‌توان گفت لزوماً بیشتر بودن تعداد خودروها به‌معنای بالا رفتن مصرف سوخت نیست، اما نکته مغفول، تعداد موتورسیکلت‌هاست، چراکه موتورسیکلت‌ها نیز مصرف‌کننده بنزین هستند و در ایران، بالغ بر ۱۲ میلیون دستگاه موتورسیکلت بنزینی وجود دارد و این میزان، بسیار بیشتر از تعداد موتورسیکلت‌ها در کشورهای اروپایی و توسعه‌یافته‌است. از این‌رو بالا بودن تعداد موتورسیکلت‌ها در ایران نسبت به سایر کشورها، یکی از عوامل افزایش مصرف بنزین است. محور مهم و تعیین‌کننده دیگر در مصرف سوخت کشور، سبد سوختی ناوگان است. برخی آمارهای می‌گویند که سرانه تعداد خودرو در ایران، یک‌چهارم برخی از کشورهای اروپایی است. پرسش قابل تأمل این است که چند درصد از خودروهای این کشورها، بنزینی و چه تعداد گازوئیلی، برقی و ... هستند. برخلاف ایران، در این کشورها شماره‌گذاری خودروهای سواری گازوئیلی مجاز بوده و در سال‌های اخیر نیز پیشرفت‌های زیادی در توسعه وسایل نقلیه با سوخت پاک در این کشورها انجام شده‌است؛ ضمن آنکه مقررات سختگیرانه‌ای نیز برای تولید و شماره‌گذاری خودروهای بنزینی در برخی کشورها وجود دارد. از طرفی، میزان پیمایش خودروها نیز بر میزان مصرف سوخت اثرگذار است. آمارهای مختلف، نشان می‌دهند که میانگین پیمایش خودروها در ایران، بسیار بیشتر از سایر کشورهاست. حداقل در خصوص کشورهای اروپایی، می‌دانیم که میانگین پیمایش سالانه خودروهای شخصی بین ۸ تا ۱۰ هزار کیلومتر است، اما این رقم در ایران بین ۱۵ تا ۲۰ هزار کیلومتر است. میانگین پیمایش سالانه خودروها به عوامل مختلفی از جمله میزان توسعه‌یافتگی سیستم حمل‌ونقل عمومی، وضعیت راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری و ... بستگی دارد، اما عامل مهم‌تر در این خصوص، قیمت بنزین و میزان عوارض تردد است. طبیعتاً تا زمانی که قیمت سوخت و عوارض تردد واقعی‌سازی نشوند، میزان استفاده از خودروهای شخصی نیز مدیریت نخواهد شد. علاوه بر این، مقوله تکنولوژی خودروهای مورد استفاده در کشور بسیار حائز اهمیت است. در ایران، میانگین مصرف سوخت خودروهای تولید داخل، حدود ۱۶۰ گرم بر کیلومتر براساس میزان انتشار دی اکسید کربن است؛ درصورتی که این عدد در خودروهای اروپایی، ۱۱۰ تا ۱۲۰ گرم است. کشورهای پیشرفته، استانداردهای سختگیرانه‌ای در خصوص مصرف سوخت خودروها دارند و مالیات سنگینی برای تولیدکنندگان خودروهای پر مصرف در نظر گرفته می‌شود. نتیجه این اقدام، آن است که قیمت خودروهای پر مصرف بسیار بالاتر بوده و تولیدکنندگان نیز استقبال کمتری از تولید این خودروها دارند. همچنین، استاندارد تولید خودروها در ایران نسبت به کشورهای توسعه‌یافته پایین‌تر است؛ به‌عنوان مثال سطح استاندارد آلایندگی خودروهای بنزینی در ایران، یورو ۵ است در حالی که اتحادیه اروپا از ۱۰ سال پیش در حال اجرای استاندارد یورو ۶ است. کیفیت بنزین مصرفی خودروها، عامل مؤثر دیگری بر میزان مصرف آن است. یکی از مهم‌ترین پارامترهای سنجش کیفیت سوخت بنزین، عدد اوکتان است و این پارمتر به نوعی با پهنسوزی سوخت در موتور، ارتباط دارد و هرچه عدد آن بالاتر باشد، بازدهی احتراق موتور خودرو بیشتر بوده و در نتیجه، از یک واحد سوخت، انرژی بیشتری آزاد می‌شود و این یعنی مصرف سوخت کمتر. عدد اوکتان در بنزین مصرفی ایران، بین ۸۷ تا ۹۵ است و در اتحادیه اروپا، بنزین با اوکتان ۹۵ معمولاً یافت نمی‌شود. در نتیجه، خودروهای ایرانی سوخت بیشتری مصرف می‌کنند، بدون اینکه رانندگان آنها متوجه این موضوع بشوند.

از همه عوامل مهم‌تر و تأثیرگذارتر بر میزان مصرف بنزین، میانگین سن ناوگان خودروهای شخصی و میزان فرسودگی آنهاست. شور بختانه، سال‌هاست چرخه اسقاط خودروهای فرسوده در کشور متوقف شده و هر سال، بیش از یک میلیون دستگاه خودروی جدید به تعداد خودروهای موجود افزوده می‌شود، بدون آنکه حتی یک خودرو از چرخه خارج شود. در اثرگذاری زایدالوصف خودروهای فرسوده در افزایش مصرف سوخت، همین سن که برخی از این خودروها تا بیش از دو برابر خودروهای دیگر، سوخت مصرف می‌کنند و به همین دلیل، حتی اگر تعداد خودروهای فرسوده کم باشد، این خودروها سهم زیادی در سرانه مصرف سوخت دارند. بنابراین، یکی از مهم‌ترین راهکارهای کاهش سرانه مصرف بنزین، اسقاط خودروهای فرسوده است و این امر، نیازمند سیاستگذاری و اقدامات مناسب از طرف دولت است.

عوامل بر شمرده شده، همگی از دلایل مهم مصرف روزافزون سوخت در کشور هستند که نشأت گرفته از اقدامات سیاست‌های حاکم بر کشور بوده و اتفاق مردم‌نقش کمی در آنها دارند. بدیهی است، برون‌رفت از این وضعیت، مستلزم اتخاذ و اجرای مجموعه‌ای از سیاست‌های کلان و اقدامات زیرساختی با تمرکز بر رفع کاستی‌ها و بهبود موارد مطرح شده برای دستیابی به هدف کنترل و کاهش مصرف سوخت در افق میان‌مدت و طولانی‌مدت است.

«مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

گزارش مهدی اسماعیل‌پور روزنامه‌نگار

شهر تهران با سرعت و شتاب قابل قبولی در حال تغییر و تحول است و پروژه‌های کوچک و بزرگ در حوزه‌های مختلف یکی پس از دیگری در حال اجرا و تکمیل شدن است و تعدادی از آنها در قالب رویدادهای امید و افتخار به بهره‌برداری رسیده‌است. اجرای بخشی از این پروژه‌ها بر عهده سازمان عمرانی مناطق شهری‌داری تهران است. از جمله این پروژه‌ها میدانگاه جهاد و ایمن‌سازی گود برج میلاد است. پروژه‌هایی که یکی در آستانه افتتاح قرار دارد و دیگری با پیشرفت ۷۵ درصدی در ساخت سازه به مرحله‌ای رسیده که از این گود معروف رفع خطر کرده‌است. در گزارش می‌دانی با حضور هادی حق‌بین، مدیرعامل سازمان عمرانی مناطق شهری‌داری تهران آخرین وضعیت این دو پروژه را بررسی کرده‌ایم و نگاهی هم به دیگر برنامه‌ها و پروژه‌های در حال اجرا توسط این سازمان عمرانی شهر تهران انداخته‌ایم.

میدانگاه جهاد، با معماری ایرانی-اسلامی

میدانگاه جهاد در تقاطع خیابان حضرت ولیعصر (عج) و خیابان فاطمی در مجاورت خروجی ایستگاه متروی میدان جهاد قرار دارد. هادی حق‌بین، مدیرعامل سازمان عمرانی مناطق شهری‌داری تهران با بیان اینکه به لحاظ معماری و

تشریح

خروج برج میلاد از وضعیت قرمز

گزارش میدانی از آخرین وضعیت پروژه‌های میدانگاه جهاد و ایمن‌سازی گود برج میلاد که در حال اجراست

زیبایی‌شناختی کار خاصی در این پروژه صورت گرفته‌است و میدانگاه جهاد باعث افزایش کیفیت سطح زندگی مردم می‌شود، در این رابطه می‌گوید: «ایستگاه جهاد که یکی از پرتددترین ایستگاه‌های مترواست، به‌لحاظ موقعیت جغرافیایی در مجاورت مراکز و معابر مهم و پرترددی چون وزارت کشور، بخشداری، خیابان ولیعصر (عج) و خیابان فاطمی قرار دارد. پروژه میدانگاه جهاد یک طرح ویژه برای مدیریت شهری بوده و با توجه به این موضوع کل پروژه در یک زمانبندی حدوداً یکساله به اتمام رسیده‌است. در شروع پروژه بحث معارض‌ها و جابه‌جایی آنها را داشتیم. در گذشته یک سرویس بهداشتی در این محل قرار داشت که باید جابه‌جا می‌شد. در بررسی‌ها و نیازسنجی‌ها مشخص شد که سرویس‌های بهداشتی باید مجدداً احیا شود و با توجه به این موضوع، سرویس‌های بهداشتی مناسب‌سازی شده برای افراد کم توان جسمی در ضلع غربی پروژه در نظر گرفته شده‌است. امیدواریم این پروژه سطح کیفیت زندگی مردم را در این محدوده بالاتر برده باشد و منظر شهری را ارتقا دهد. در ادامه تکمیل پروژه، بحث کاشت فضای سبز در اطراف میدانگاه را داریم و پیش‌بینی می‌شود طی ۱۰ تا ۱۵ روز آینده پروژه میدانگاه جهاد تکمیل شود و کاملاً به اتمام برسد.» طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته، تا ۲ هفته آینده حصار میدانگاه جهاد برداشته شده و با بهره‌برداری از آن مردم می‌توانند از فضا و سکوهای ایجاد شده استفاده کنند. در کنار معماری خاص، یکی دیگر از ویژگی‌ها و جذابیت‌های این مکان، نورپردازی فآخری است

که در ساعات شب در میدانگاه اجرا می‌شود. این میدانگاه بدون درب و حصار است و شهروندان در هر ساعتی از شبانه‌روزی می‌توانند از این فضا استفاده کنند. همچنین حق‌بین درباره اینکه وجود چنین فضایی در یک تقاطع پرتردد و شلوغ باعث تشدید ترافیک این محدوده نمی‌شود، اینگونه توضیح داده و می‌گوید: «مطالعات ترافیکی برای تأسیس میدانگاه انجام شده و با توجه به مجاورت با مترو بعدی‌است بار ترافیکی در این محدوده ایجاد کند»

گود برج میلاد ایمن‌سازی‌شد

پروژه ساخت سازه در کنار گود برج میلاد در ۲ فاز در حال انجام است و این پروژه امروز به مرحله‌ای رسیده‌است که طبق اعلام مدیرعامل سازمان عمرانی مناطق شهرداری تهران خطر ریزش جداره‌های آن برطرف شده‌است. گود برج میلاد که گودهای معروف و پرخطر تهران در سال‌های اخیر محسوب می‌شود، از سال‌های گذشته به‌دلیل اختلاف پیش‌امده بین شهرداری تهران و سرمایه‌گذار، به حال خود رها شده بود. هادی حق‌بین درباره آخرین وضعیت گود برج میلاد می‌گوید: «نیاز بود جداره گود مدام پایش شود و همیشه این نگرانی وجود داشت که حرکت گود باعث آسیب به مرکز همایش‌های برج شود. با توجه به این موضوع، مدیریت جدید پروژه از همان ابتدا باید توجه ویژه‌ای به موضوع گودهای پرخطر تهران، به‌ویژه گود برج میلاد داشته باشد. به این نتیجه رسیدیم که جداره گود باید به‌صورت دائمی پایدارسازی شود؛ بنابراین با دستور ویژه

مشخصات میدانگاه جهاد که در مرحله بهره‌برداری است

- سازه‌ای آجری به سبک معماری ایرانی- اسلامی
- ۲۵۰۰ متر مربع فضای سازی
- ۸۰۰ متر مربع رینما
- ابتدای سال ۱۴۰۱ زمان شروع پروژه
- حدود ۲۲ میلیارد تومان هزینه اجرای پروژه
- پروژه در مرحله جمع‌آوری حصار و کاشت فضای سبز و زیباسازی جداره‌ها قرار دارد.

۲ هفته آینده زمان تکمیل پروژه

- سال گذشته ۵ میدانگاه ایستگاه میدان صادقیه، بلوار شهدای صادقیه در منطقه ۲، باغ فردوس، میدانگاه جهاد و میدان امام خمینی (ره) تحویل مردم شد.

سایر پروژه‌ها:

- در سال گذشته بالغ بر ۸ پروژه افتتاح شد و در اختیار شهروندان قرار گرفت.
- در سال ۱۴۰۲ تعداد دیگری از پروژه‌ها افتتاح خواهد شد.
- پروژه در مرحله جمع‌آوری حصار و کاشت فضای سبز و در حال حاضر ۵۰ درصد پروژه فعال و بویا وجود دارد که تعدادی به‌صورت پکیج در حال احداث است.

در حوزه ساخت پارکینگ:

- پارکینگ امیرکبیر که ۱۰ سال رها شده بود و سال گذشته توسط شهردار تهران افتتاح شد.
- پارکینگ میانیی در منطقه ۱۵ طی ۵ ماه آینده به سازمان ترافیک تحویل داده می‌شود.
- پارکینگ جوادیه نیز جدیداً عملیاتی شده‌است.
- پروژه پارکینگ نیایش که چند سال رها شده بود، با تأمین منابع امسال به بهره‌برداری می‌رسد.
- احداث پارکینگ نیایش در مجاورت صدا و سیما و پارک ملت در حال اجراست که تأثیر بسیار بزرگی بر رفع معضل پار