



استاندار فارس:
**رویکرد نخبه‌پروری
را عوض کنیم**

صفحه ۴



حسینی عضو شورای اسلامی شهر شیراز:
**حساسیت شورای ششم
در بازنگری لوایح عوارضی
در جهت حفظ منافع عمومی،
خصوصاً طبقات ضعیف**



تولودaily@gmail.com

پست الکترونیک: آدرس سایت: www.tolounews.com

منطقه جنوب ایران (فارس/خوزستان/بوشهر/کهگیلویه و بویراحمد/هرمزگان)

چهارشنبه ۷ اردیبهشت ۱۴۰۱ | ۲۵ رمضان ۱۴۴۳ | ۲۷ آوریل ۲۰۲۲ | سال بیست‌وهشتم | شماره ۳۳۴۲ | بها ۸۰۰۰ تومان

پتروشیمی‌های کاغذی

ماجرای طرح‌هایی که منابع مالی و زیست محیطی را بر باد می‌دهند

کمبود آب، مشکلات زیست محیطی، نبود توجیه اقتصادی و تأمین خوراک، چهار معضل و چالش اصلی طرح‌های نیمه‌کاره پتروشیمی در کشور محسوب می‌شوند

کلاف سردرگم پتروشیمی‌های نیمه‌کاره استان فارس

همراه با تحلیل خبر

۱

وزیر کشور شایعه تغییر استانداران را تکذیب کرد

لیست تعویض استانداران منتشر شده، تکذیب می‌شود

۲

رئیس کمیسیون سومین حرم و گردشگری و زیارت شورای اسلامی شهر شیراز:

انتقال نیمی از تردهای دروازه «قرآن» به گویم با راه‌اندازی اتوبان شیراز-اصفهان

۴

رئیس سازمان آتش‌نشانی شیراز خبر داد:

برگزاری چهارمین دوره از جشنواره شهر ایمن

در مسیر رسیدن به شهر ایمن متوقف نمی‌شویم

۴

رئیس کمیسیون هوشمندسازی، فناوری‌های نوین و اطلاعات شورا:

در آمد پایدار شهرداری شیراز با استفاده از ۲۰۰ کیلومتر فیبر نوری

۴

رئیس پلیس راهور ناجا مطرح کرد: هر ۲۴ ثانیه یک نفر در جاده‌های جهان کشته می‌شود

مقاومت خودروسازان برای ایمن‌سازی

صفحه ۱



سرپرست ورزش و جوانان فارس در پاسخ به خبرنگار روزنامه طلوع:

در ردیف اعتبارات جایی برای تجهیز، تعمیر و نگهداری اماکن ورزشی در نظر گرفته نشده است

شهرستان شبیراز، محروم‌ترین شهرستان فارس در زمینه سرانه ورزشی

صفحه ۲



استاندار بوشهر خبر داد:
واگذاری یک روزه زمین به سرمایه‌گذاران در استان بوشهر

صفحه ۳

کلاهبرداری‌های میلیونی زن شیاد به بهانه گرفتن وام قرض الحسنه

صفحه ۷

پتروشیمی‌های کاغذی

ماجرای طرح‌هایی که منابع مالی و زیست محیطی را بر باد می‌دهند

کمبود آب، مشکلات زیست محیطی، نبود توجیه اقتصادی و تأمین خوراک، چهار معضل و چالش اصلی طرح‌های نیمه‌کاره پتروشیمی در کشور محسوب می‌شوند

کلاف سردرگم پتروشیمی‌های نیمه‌کاره استان فارس

شمار زیادی پروژه پتروشیمی در کشور وجود دارد که برخی از آنها حتی در مرحله انتخاب زمین و حصارکشی فراتر نرفته‌اند؛ کم‌آبی، بی‌توجهی به صرفه اقتصادی پروژه‌ها و کلنگ‌زنی غیر کارشناسانه تحت فشار نمایندگان مجلس و مسئولان محلی از دلایل اصلی توقف این پروژه‌ها هستند.

به گزارش گروه اخبار استان‌های ایرنا، کشور ایران به دلیل برخورداری از منابع سرشار گاز و نفت از ظرفیت گسترده‌ای برای تولید محصولات پتروشیمی برخوردار است و در این راستا، دهه‌ها مجتمع پتروشیمی در کشور می‌شود و بخش قابل توجهی از منابع ارزی کشور را تأمین می‌کنند.

با این حال، شماری از واحدهای پتروشیمی در برخی استان‌ها وجود دارند که سالهاست به صورت نیمه‌کاره رها شده‌اند؛ اغلب این پروژه‌ها شامل یک زمین چند هکتاری حصارکشی و دیوارکشی شده است که زمین آنها تسطیح شده و در گوشه‌ای از زمین، یک ساختمان کوچک برای بخش نگهداری یا اداری قرار دارد.

این پتروشیمی‌های نیمه‌کاره که به آنها «پتروشیمی‌های کاغذی» نیز گفته می‌شود، تنها روی نقشه و کاغذ وجود دارند و گاه حدود ۱۵ سال است که به صورت بلا تکلیف رها شده‌اند. نکته قابل توجه این است که سرمایه‌گذاران این طرح‌ها، نه اقدام به تعیین تکلیف پروژه‌ها می‌کنند و نه ارضی می‌شوند که از زمین‌های چند هکتاری که چندین میلیارد تومان ارزش پیدا کرده‌اند، دل کنده و آن را به اراضی ملی و بیت‌المال بازگردانند.

آلاینده‌های پتروشیمی‌ها

ملاحظات زیست محیطی از مهم عوامل توقف پروژه‌های پتروشیمی یا واحدهای صنعتی محسوب می‌شود؛ علاوه بر اینکه برای ساخت یک مجتمع پتروشیمی باید مجوز زیست محیطی آن دریافت شود، در دوران فعالیت نیز بر عملکرد آن نظارت شده و در صورت تخلف زیست محیطی، از مجتمع متخلف، جریمه و عوارض آلاینده‌های اخذ می‌شود.

رفع گره بلا تکلیفی با تجمیع پتروشیمی‌ها در استان‌های ساحلی جنوب کشور

کمبود آب، مشکلات زیست محیطی، نبود توجیه اقتصادی و تأمین خوراک، چهار معضل و چالش اصلی طرح‌های نیمه‌کاره پتروشیمی در کشور محسوب می‌شوند که برای رفع آنها، کارشناسان پیشنهاد تجمیع طرح‌های پتروشیمی در مناطق ویژه تعیین شده در ساحل دریای عمان و خلیج فارس را مطرح کرده‌اند.

اگرچه به نظر کارشناسان، تجمیع مجتمع‌های پتروشیمی در نزدیکی مراکز خوراک، آب و پایانه‌های صادراتی، تجربه‌ای موفق در عرصه جهانی بوده و باعث سودآوری آنها می‌شود، اما به دلایل مختلف از جمله فشار مسئولان محلی در استان‌های مختلف، طرح انتقال مجتمع‌های بلا تکلیف تاکنون اجرایی نشده است. نگاهی به کشورهای همسایه (عربستان، امارات و ...) که رقیب ایران در صنعت پتروشیمی محسوب می‌شوند، نشان می‌دهد که این کشورها با هدف تأمین و حیانت از منافع ملی از پراکنده کردن طرح‌های پتروشیمی بر اساس سلیقه مسئولان محلی، خودداری کرده و طرح‌های پتروشیمی را در مناطق ویژه در مناطق ساحلی، متمرکز کرده‌اند.

پیگیری مراکز ایرنا در استان‌های ساحلی جنوب کشور حاکی از آمادگی این استان‌ها برای میزبانی از مجتمع‌های پتروشیمی و ایجاد مراکز تخصصی است.

این پتروشیمی‌های نیمه‌کاره که به آنها «پتروشیمی‌های کاغذی» نیز گفته می‌شود، تنها روی نقشه و کاغذ وجود دارند و گاه حدود ۱۵ سال است که به صورت بلا تکلیف رها شده‌اند. نکته قابل توجه این است که سرمایه‌گذاران این طرح‌ها، نه اقدام به تعیین تکلیف پروژه‌ها می‌کنند و نه ارضی می‌شوند که از زمین‌های چند هکتاری که چندین میلیارد تومان ارزش پیدا کرده‌اند، دل کنده و آن را به اراضی ملی و بیت‌المال بازگردانند.

کلاف سردرگم پتروشیمی‌های نیمه‌کاره استان فارس

استان فارس دارای بیشترین تعداد پتروشیمی‌های نیمه‌کاره و بلا تکلیف است. هیئت وزیران در سال ۱۳۸۶ با هدف محرومیت‌زدایی و توسعه صنعتی مناطق محروم استان و با تعهد تأمین خوراک از خط اتیلن مرکز، با راه‌اندازی پتروشیمی در شهرهای فیروزآباد، فسا، جهرم و داراب با مشارکت بخش خصوصی موافقت کرد که تاکنون با گذشت حدود ۱۵ سال به مرحله جدی از ساخت نرسیده‌اند.

البته دو پتروشیمی دیگر نیز در شهرستان‌های کازرون و ممسنی کلنگ‌زنی شده که آن‌ها هم تاکنون سرنوشتی مشابه داشته‌اند. برنامه‌ریزی‌های دولت وقت در مصوب کردن آن چهار واحد که به پتروشیمی پلی اتیلن مرکز مشهورند بر مدار وابستگی‌شان به یکدیگر می‌چرخید به این ترتیب که این چهار واحد در مجموع یک زنجیره را تشکیل می‌دادند که خروجی هر یک از آنها خوراک واحد دیگر را تأمین کند تا در انتها به محصول نهایی ختم شود و مقرر شد راه ارتباطی این چهار واحد هم از طریق خط لوله باشد.

جزئیات آن هم اینگونه بود که اتیلن مورد نیاز را از پارس جنوبی به فیروزآباد بیاورند و پس از انجام فرآیندهایی بر روی آن یا خط لوله به جهرم منتقل شود تا پلی اتیلن سنگین استحصال شود و سپس از جهرم به فسا منتقل شود تا پلی اتیلن سبک، حاصل شده و نهایتاً از فسا به داراب برسد تا فرآورده نهایی به دست آید.

بنابراین طبق این برنامه‌ریزی، این چهار واحد بهتر است به طور همزمان به بهره‌برداری برسند تا بیشترین کارایی را داشته باشند، در غیر این صورت

**رئیس پلیس راهور ناجا مطرح کرد:
هر ۲۴ ثانیه یک نفر در جاده‌های جهان کشته می‌شود**

مقاومت خودروسازان برای ایمن‌سازی

فرهنگی و اجتماعی تصادفات بسیار بالاست و می‌تواند به عنوان یکی از مهمترین موضوعات جاری کشور همانند تلفات بیماری کرونا و حتی بالاتر از آن مورد بررسی و برنامه‌ریزی قرار گیرد. بیماری کرونا، تلفات حوادث طبیعی مثل سیل و زلزله و مشابه آن و حتی جنگ‌ها یک امر کوتاه‌مدت و گذرا بوده ولی تصادفات به لحاظ ماهیت سیستم حمل و نقل و دائمی بودن جریان تردد همیشگی است و تمامی اقدامات کشورها باید معطوف به کاهش و به حداقل رساندن این حوادث شود.

هزینه تصادفات در ایران معادل ۸ درصد تولید ناخالص ملی

وی به نتایج تحقیق مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی اشاره کرد و گفت: نتایج این پژوهش نشان می‌دهد هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی تصادفات رانندگی در کشور ما بالغ بر هشت درصد تولید ناخالص داخلی است. هزینه مذکور برای سال ۹۰ فقط معادل ۵۱۹ هزار میلیارد ریال بوده است.

رئیس پلیس راهور ناجا ادامه داد: به‌طور کلی در تصادفات رانندگی سه عامل انسان، خودرو و جاده نقش دارند که بر اساس میزان تأثیر در وقوع حادثه سهم تقصیر تصادفات مشخص می‌شود. اگر چه سهم عامل انسانی بیشتر از بقیه عوامل بوده ولی در رویکرد نوین سیستمی در نگاه به حوادث رانندگی به اشتراک سهم عامل انسانی با راه و خودرو نیز پرداخته شده و به‌صورت کامل‌تر علاوه بر سهم کاربران راه یعنی راننده، سرنشین و عابر به سهم مسئولان و طراحان راه و خودرو نیز پرداخته شده است.

مقاومت خودروسازان برای ایمن‌سازی محصولاتشان

هادی‌انفر ادامه داد: در این نگاه جدید صحبت این است که برای هر انسانی احتمال ارتکاب خطا در رانندگی وجود دارد ولی نایستی با این وجود کشته یا مصدوم شود. در این زمان در صورتیکه خودرو ایمنی کامل داشته باشد و راه هم دارای استانداردهای ایمنی باشد باید بتواند در ابتدا از خطا و وقوع حادثه جلوگیری کند و در صورت وقوع حادثه کمترین آسیب به راننده و سرنشینان وارد شود. یکی از علت‌های رواج نیافتن این نگاه در کشور ایران، مقاومت خودروسازان برای اصلاح و ایمن‌سازی تولیدات خود است که ادامه این روند تداوم تلفات رانندگی و از بین رفتن سرمایه‌های کشور است. وی اضافه کرد: هر چند اقداماتی در این زمینه صورت پذیرفته ولی در مقایسه با استانداردهای دنیا و به منظور دستیابی به کاهش تصادفات راه درازی در پیش است. اصطلاح راه بخشنده که اخیراً در کشورهای پیشرفته رواج یافته حاصل نگاه جدید به حوادث رانندگی است. منظور این است که اگر راننده خطا و تخلفی در جاده انجام داد مانند حواس‌پرتی و خواب‌آلودگی و ... نباید با مرگ مجازات شود و جاده باید بتواند با حداقل خسارت از راننده و خودرو محافظت کند. جاده‌های بخشنده، ایمن با بکارگیری سامانه‌های هوشمند حمل و نقل، از شاخص‌های توسعه یافتگی کشورها بوده و از جمله زیرساخت‌های حیاتی کشور است که بر بستر آن تمامی ابعاد سیاسی و اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و ... قرار می‌گیرد.

رئیس پلیس راهور ناجا در پایان گفت: به هر میزان که در ایمن‌سازی و بهبود جاده‌ها هزینه‌ای صرف شود یک پشتوانه برای کشور محسوب شده و نه به عنوان هزینه بلکه به عنوان یک سرمایه‌گذاری محسوب خواهد شد و ما امیدواریم که ان‌شاءالله با مدیریت و برنامه‌ریزی دولت و مجلس و همکاری تمامی بخش‌ها و سازمان‌های مرتبط، وضعیت مطلوبی در این عرصه فراهم شود.



رئیس پلیس راهور ناجا مقاومت خودروسازان برای اصلاح و ایمن‌سازی تولیدات خود را یکی از عوامل متجر به تلفات رانندگی و از بین رفتن سرمایه‌های کشور دانست.

به گزارش ایسنا، سردار سید کمال هادی‌انفر با اشاره به نزدیک شدن به روز ایمنی حمل و نقل اظهار کرد: در مارس ۲۰۱۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد طی قطعنامه‌ای سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ را دهه کاهش و اقدام برای ارتقاء ایمنی جاده‌ها با هدف تثبیت و سپس کاهش تلفات جاده‌ای اعلام کرد. این قطعنامه از سازمان بهداشت جهانی و کمیسیون‌های منطقه‌ای سازمان ملل با همکاری نهاد مربوط به ایمنی جاده‌ای سازمان ملل و سایر ذینفعان خواست تا برنامه جهانی این دهه را به مثابه سندی راهنما برای حمایت و اجرای اهداف این دهه تهیه کنند و در همین راستا روز هفتم اردیبهشت ماه به منظور فرهنگ‌سازی در راستای افزایش ایمنی راه‌ها و کاهش تصادفات به‌عنوان روز ایمنی حمل و نقل در تقویم کشور از سوی شورای عالی انقلاب فرهنگی برگزیده شد.

هر ۲۴ ثانیه یک نفر در جاده‌های جهان کشته می‌شود

وی با بیان اینکه انتظار بر این است که این نامگذاری در تقویم سالانه بتواند به حساب‌سازی جامعه و مسئولین در مقوله ایمنی و تصادفات کمک کرده و با عملیاتی کردن راهکارهای تخصصی میزان حوادث ترافیکی کاهش یابد، گفت: نگاهی کوتاه به حوادث رانندگی در دنیا نشان می‌دهد که مرگ و میر ناشی از سوانح ترافیکی یکی از دغدغه‌های اصلی دولت‌هاست و بار بزرگی از جمله مرگ، ناتوانی و هزینه‌های بسیاری را در مقیاس وسیع به کشورهای تحمیل می‌کند. برابر گزارش سال ۲۰۱۸ سازمان جهانی بهداشت هر ساله یک میلیون و سیصد و پنجاه هزار نفر در اثر سوانح ترافیکی جان خود را از دست می‌دهند که این موضوع بیانگر کشته شدن یک نفر در هر ۲۴ ثانیه در جاده‌های دنیا است.

رئیس پلیس راهور ناجا افزود: سالانه بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر نیز به نحوی مصدوم می‌شوند. این حوادث مهم‌ترین عامل مرگ‌ومیر در کشورهای با درآمد کم و متوسط است. با این که کمتر از نیمی از وسایل نقلیه دنیا در این کشورها وجود داشته ولی بیش از ۹۰ درصد مرگ‌ومیرهای ناشی از سوانح ترافیکی در این کشورها رخ می‌دهد.

هادی‌انفر با بیان اینکه مطابق گزارش سازمان بهداشت جهانی، عواقب مالی سوانح ترافیکی نیز فراوان بوده و در کشورهای با درآمد کم و متوسط، مرگ‌ومیر ناشی از سوانح ترافیکی، بین دو تا هفت درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص می‌دهد، گفت: هزینه سنگین و رو به رشد تلفات، جرح و مصدومیت و از بین رفتن اموال، هزینه‌های عمیق روحی روانی و

تحلیل این خبر را در صفحه دو بخوانید