

مأموریت ۱۶ساله بیژن نامدار زنگنه در نفت تا دو ماه دیگر به سر می آید و او برای همیشه با نفت وداع می‌کند، با انبوهی از ویرانی‌ها که وظیفه اصلاح آن به دولت بعد واگذار شده است. یکی از مهم‌ترین خرابکاری‌های وزیر نفت، از بین بردن ماهیت صنعتی نفت است که با اظهارات حاشیه‌ساز و البته انتصابات عجیب‌ترش، کار کتان نفت را در مقابلیش قرار داد. کار کتانی که مجبور بودند ۱۶سال با او بسازند ولی طی سال‌های اخیر، برای نخستین بار در تاریخ جمهوری اسلامی ایران به کف خیابان‌ها آمدند و از اقدامات وزیر خود نسبت به کم‌کاری او در احقاق حقوق قانونی‌شان شعار سر دادند و حتی از دیوار وزارت نفت بالا رفتند. بارها به آقای وزیر هشدار داده شده بود مسیر انتخابی‌اش، مقصدی جز یک بحران امنیتی -اجتماعی ندارد اما او بی تفاوت به همه هشدارها، به راه خود وفادار ماند.

آقای همیشه وزیر، بارها نیمی از کار کتسان وزارت نفت را «اضافه» و «زائد» نامید ولی در مقابل آشنایان، دوستان، آقازادگان، دامادها، چهره‌های سیاسی و نمایندگان مجلس را جذب نفت کرد تا در کنار او بمانند و «ضربه گیری» باشند برای انتقادات محکمی که از برخی نهادها به او می‌شد. تبعیض‌هایی که او در نفت پیاده کرد، نشان داد هیچ چیز جز تداوم وزارت برایش مهم نیست، با وجود اینکه می‌گوید از «وزارت» اشباع شده ولی «دو دستی» آن را در آغوش گرفته است.

«ژنرال» در سال ۹۲ و پیش از آنکه رأی اعتماد بگیرد، گفت که نفت را باید نفتی‌ها اداره کنند اما اتفاقی که در عالم واقع رخ داد، فرسنگ‌ها با این ادعا فاصله داشت. او با تخریب، تسخیر و حتی توهین به کار کتان نفت، که بخشی از آنها را «رحمه‌العالمین» برای مفسدان اقتصادی نامید، خشم کارکنان بیشتر برانگیخت و از سوی دیگر، برخلاف ادعایی که داشت، برخی سمت‌های مهم را به افراد غیرنفتی سپرد.

زنگنه هم سفرهای سیاسی خود را به نفت آورد و سمت‌ها را میان آنها تقسیم کرد. بیشتر معاونان او طی سال‌های اخیر، افراد غیرنفتی بودند که از مسیر وزارت نگخانه‌ها و نهادهای دولتی به نفت آمدند بدون اینکه بداندنفت جامد است یا مایع یا با شاگردان دانشگاهی خود را از «بر زمین‌های چایخانه» راهی طبقه پانزدهم وزارت نفت کرد تا آنها برای نفت و کار کتان تصمیم بگیرند.درست برعکس سایر وزارتخانه‌های اقتصادی که همه معاونان و مدیران آن از بدنه آن وزارتخانه هستند، او هیچ اعتمادی به بدنه نکرد و ماهیت صنعتی نفت را به طور کامل از بین برد؛ چه در دوره اول وزارت خود که مُشت مُشت مدیر او وزارت نیرو، آب و فاضلاب، شیلات و وزارت جهاد کشاورزی به نفت آورد و چه در دوره دوم که نفتی‌ها را با داس از بدنه مدیریت جدا کرد و مدیریت شرکت ملی نفت را به یکی از متهمان اصلی وضع موجود اقتصاد سپرد.

گویاقرار بود هر زمانانتقاد با یک «دهن‌کچی» پاسخ داده شود و خشم کارکنان را بیشتر کند، به همین دلیل است که پوش‌های کار کتان صنعت نفت در سراسر ایران برای خدا حافظی با او و یاران سیاسی‌اش لحظه‌شماری می‌کنند(و در بیاتنه‌ها و گردهمایی‌هایشان، بیش از همه دوران لعن و نفرین‌نشان می‌کنند). زنگنه چند هفته دیگر از نفت می‌رود اما یادگاری‌های بسیاری روی دیوار نفت حک کرده است که شاید یکی از مهم‌ترین آنها که سال‌ها بعد خود را نشان می‌دهد، یادوی کامل هویت صنعتی نفت باشد؛ مأموریتی که طی ۱۶سال وزارت تا چند دهه دیگر تبعات دارد.

انرژی

ناگفته‌هایی از دلایل آتش‌سوزی در پالایشگاه تهران

چندین سال است که HSE یا پالایشگاه تهران در رتبه پایین قرار دارد و با عدم حمایت از مد پریوت HSE و بحث یکپارچگی مکانیکی، مدیریت ایمنی فرایند تلاش نکرده‌اند تا رتبه HSE یا پالایشگاه تهران را ارتقا دهند.
مجتب قدیری مدیر اصلی پالایشگاه تهران در گفت‌وگو با فارس گفت: در حادثه گسست (catastrophic ruptre) مخزن جمع‌آوری ضایعات نفتی سرد (۲۰۲۴ - ۲۰۲۳) پالایشگاه شمالی تهران شمع آتش حدود ۸۰ متر بوده که گاز مایع (LPG) در تیررس آتش قرار داشته‌است که نشان‌دهنده‌یبارد در طراحی ضایعات است.بنابراین پیشنهاد می‌شود، در طراحی جدید این فاصله رعایت شود. همچنین میزان ظرفیت حوضچه مخازن و دیوار آن و فاصله مخازن تا دیواره باندول باید احتیاط‌های لازم انجام گیرد.
مدیر عامل اسبق پالایشگاه تهران در مورد دلیل وقوع حادثه در پالایشگاه تهران گفت: مخزن جمع‌آوری ضایعات نفتی سرد (۲۰۲۴ -۲۰۲۳) ۶۱ سال قدمت ساخت دارد و دارای پنج حلقه عمودی (Ring or course) است. هر رینگ دارای ارتفاع ۲/۴ متر است و ارتفاع مخزن ۲۰/۱۲ متر و ظرفیت آن ۲۲هزار بشکه است. ضخامت استاندارد رینگ اول از پایین ۹ میلیمتر، رینگ دوم ۷/۴ میلیمتر، رینگ سوم و چهارم ۶ میلیمتر است. وی اظهار داشت: در سال ۱۳۸۶ پس از اورهال و بازرسی تست ضخامت سنخنی واقعی، رینگ اول ۸ میلیمتر، رینگ دوم ۶/۵ میلیمتر و رینگ سوم ۵/۸ میلیمتر و رینگ چهارم و پنجم بدون تغییر بوده‌است. در زمان حادثه نیز ۱۴ سال از عمر استادی مخزن گذشته و با توجه به وجود آب و سولفید هیدروژن (H۲S) در ورودی این مخزن و همچنین خوردندگی نفتای حاصل فرایند تصفیه در واحد تصفیه گازوئیل (GHDS Wild Naptha)، خوردندگی لابی(لایه) روپوشی مخزن (۲b) دارد. مخازن در شرکت نفتی فراورده‌های نفتی هر پنج سال تعمیرات اساسی می‌شوند. پیشنهاد می‌شود زمان تعمیرات اساسی مخازن پالایشگاه تهران نیز به پنج سال کاهش یابد.

قدیری گفت: با توجه به راه‌اندازی واحدهای منطقه الف و ب شمالی در زمان حادثه به جهت سوراخ شدن لوله آب خنک‌کننده (cooling water) به نظر می‌رسد که گاز مایع یا مواد سبک‌داری فشار بالا و گرم به مخزن وارد شده و با توجه به خوردگی مخزن، تولید گسست در دیواره مخزن (catastrophic rupture) می‌کند.

وی افزود: ضخامت رینگ دوم و سوم در زمان حادثه در رنج ۲/۵ تا ۳ میلیمتر بوده‌است. در اینجا بحث یکپارچگی مکانیکی و مدیریت ایمنی فرایند در بحث بازرسی، تعمیر و نگهداری و راه‌اندازی در نظر گرفته‌نشده‌است. نکته مهم دیگر بحث مهم مدیریت تغییر یا MOC (Management Of Change) در نظر گرفته‌نشده‌است که در این حالت باید از ریزی ریسک انجام شده و خطرات مربوطه پیش‌بینی می‌شود. مدیر عامل اسبق پالایشگاه تهران توضیح داد: در پالایشگاه اصفهان در مخازن جمع‌آوری ضایعات نفتی سرد (cold slops) را کف بر کرده و نوسازی کرده‌اند،اما در پالایشگاه تهران با اینکه مخزن یکد موجود بوده و به راحتی می‌توانستند مخزن جمع‌آوری ضایعات نفتی سرد (۲۰۲۴ - ۲) که دچار حادثه شده‌است را تعمیر و نگهداری کنند، ولی به جهت عدم اطلاع و سوءمدیریت و قرار نگرفتن افراد در جایگاه واقعی از این کار مهم غفلت کرده‌اند. وی تأکید کرد: مدیریت عملیات پالایشگاه تهران چندین سال توسط فردی مدیریت شده که هیچ‌گونه سابقه عملیاتی نداشته و الان توسط کمی اداره می‌شود که لیباس شیمی غیرنفتی دارد، در حالی که بر اساس شرح وظایف این شغل مهم باید حداقل ۲۰ سال سابقه مدیریتی و مهندسی شیمی باشد.قدیری اظهار داشت: به همین جهت است بحث سیستمی و یکپارچگی مکانیکی، مدیریت ایمنی فرایند در این مورد هم در نظر گرفته نشده‌است، به طوری که اخیراً پس از بازرسی از مخزن جمع‌آوری ضایعات نفتی سرد در پالایشگاه جنوبی همین مشکل مشاهده شده‌است. متأسفانه به‌غم اینکه این پالایشگاه در سال ۹۱ خصوصی شده‌است در انتخاب اعضای هیئت مدیره و مدیران این مجموعه توسط مدیریت پالایش و پخش اعمال نظر انجام می‌گیرد.

چون

اقتصاد

سرویس اقتصادی۸۸۹۹۸۴۳۳

افزایش تسهیلات دهی بانک‌ها هم رشد اقتصادی سال ۹۹ را مثبت نکرد

با وجودی که سال ۹۹ بانک‌ها ۹۰ درصد بیشتر از سال ۹۸ تسهیلات پرداخت کرده‌اند اما در ۹ماهه ابتدایی سال گذشته رشد اقتصادی منفی بود



انتفاع می‌برد و ثروتمند می‌شوند. ■

بدهکاران بانکی حامی و مدافع تورم

نکته دیگر آن است که اگرگردنگان هزاران میلیارد تومانی از سیستم بانکی سود خود را در ایجاد و افزایش تورم می‌بینند، زیرآهر چقدر ارزش پول کاهش یابد، بدهی آنها به بانک نزول می‌کند و از طرف دیگر ارزش دارایی‌های بادوام آنها افزایش می‌یابد، به همین دلیل شاهد ایجاد انگیزه برای ایجاد تورم در اقتصاد ایران هستیم و دهها سال است که تلاشی برای تقویت ارزش پول ملی به چشم نمی‌خورد زیرا تورم هواداران زیادی در اقتصاد دارد.

توزیع ناعادلانه تسهیلات بانکی

نکته جالب توجه در این میان آن است که منابع ارزان قیمت تسهیلات بانکی طی دهه‌های گذشته به شکل عادلانه برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان توزیع نشده‌است و هنوز میلیون‌ها ایرانی نتوانسته‌اند برای یکپار هم که شده وام دریافت کنند چرا که با ضامن نداشته‌اند یا اینکه درآمد گمنام برای بازپرداخت اقساط نداشته‌اند،

اما در همین بین، ثروتمندان بسیاری صرفاً از محل باطلا، سکه و خودرو تبدیل‌کنند به واسطه رشد ارزش این دارایی‌ها و کاهش ارزش پول بعد از مدتی کالتی به دست آورده‌اند.

عبور اجاره‌های کمرشکن مسکن از مصوبه دولت

مصوبه ستاد ملی کرونا سقف افزایش اجاره‌بها در کلان شهرها را تنها ۲۰ درصد مجاز دانسته‌بود اما این حال در سال ۹۹ مالکان با افزایش ۳۶ درصدی سقف مجاز اجاره‌بها را شکستند

مصوبه‌ای سقف مجاز افزایش اجاره‌بها در تهران را ۲۵درصد، سایر کلانشهرها ۲۰درصد و دیگر شهرها ۱۵ درصد اعلام کرد. روز گذشته ۲۳ خردادماه ۱۴۰۰ نیز در هفتاد و دومین جلسه ستاد ملی کرونا حاکمتر سقف افزایش نرخ اجاره که صاحبخانه باید می‌کند، شاید دلیل این روند قیمتی این باشد که بازار زمین و ساختمان بازیگران حقیقی و حقوقی و ذی‌نفعان بزرگ و ثروتمند دارد، اما گناه مردم عادی چیست که حتی یک سرپناه برای اسکان به شکل ملکی یا استیجاری ندارند؟!

مستأجران که امید داشتند یک نهاد پیدا شود تا نرخ مسکن را کاهش دهد این روزها با هزینه‌های سنگین اجاره روبه‌رو شده‌اند، به شکلی که نرخ مسکن در سال گذشته ۳۰ تا ۵۰ درصد جهش کرده‌است، جامعه مستأجر به اشکال مختلف تلاش کرده باز سنگین اجاره‌بها را به شلکی روی شانه‌های خود بکشد، اما طی یکی دو سال اخیر بازسنگین اجاره بها واقعا کمرشکن شده‌است، به طوری که برخی از مستأجران در مانده شده‌اند و دیگری می‌دانند بار شد هزینه اسکان باید چه کنند و به کجا پناه ببرند. سیاستگذار اقتصادی موظف است بین هزینه‌های معیشت و زندگی و درآمد خانوار، یک تعادل عقلایی و منطقی برقرار کند، اما به نظر می‌رسد به این حوزه بی‌توجهی شده‌است و سیاستگذار آنقدر گرفتار اقتصاد کلان است که به طور کامل نازاری هزینه و درآمد خانوار را فراموش کرده‌است. طی سال‌های اخیر بازار زمین و ساختمان با وجودی که در بعد معاملات در رکود بود، اما به تاسی از رشد بازارهای موازی مالی همانند سهام، ارز و طلا بازار مسکن سقف قیمت واقعی خود را بالا برد، به شکلی که رشد ۲۰۰درصدی نرخ مسکن طی همین یکی دو سال گذشته رقم خورد.

نکته قابل تأمل در مورد بازار ملک آن است که طی یکسال اخیر بازارهای مالی چون سهام، ارز و طلا بین ۳۰ تا ۵۰ درصد بافت نرخ مواجه شده‌اند، اما بازار مسکن که در اثر رشد بازارهای موازی فوق‌با رشد نرخ مواجه شد به روی خود نمی‌آورد که باید کاهش سقف قیمت را تجربه کند. چون مکانیزم‌های تعدیل حباب قیمت در بازار مسکن وجود ندارد، و همین در و کمتر سالی می‌بینیم که نرخ مسکن در ایران کاهش یافته باشد.

مخبر

۱۰برابر شدن قیمت کامیون در ۳سال

در بی‌برنامگی دولت برای نوسازی ناوگان کامیونی، امروز ۶۵هزار دستگاه کامیون فرسوده در کشور داریم که با وجود کارهای نمایشی دولت نوسازی نشدند و به گفته فعالان صنف

حمل کالای جاده‌ای، همین بی‌برنامگی دولت در نوسازی ناوگان و نبود نظارت، قیمت کامیون را تا ۱۰برابر افزایش داد. به گزارش فارس، احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور اظهار کرد: یکی از عوامل افزایش زیاد قیمت کامیون در کنار دیگر عوامل، کم‌کاری دولت و ناهماهنگی در نوسازی ناوگان کامیونی است. نوسازی ناوگان فرسوده به خوبی انجام نشد و آن میزان نوسازی هم که انجام شد در واقع رانت و دلالتی بود و تأثیری در کاهش نرخ کامیون‌ها نداشت. کریمی افزود: دولت در موضوع نوسازی ناوگان کامیونی فوق‌العاده بی‌برنامه عمل کرد و همین امر موجب افزایش قیمت کامیون شده‌است.

وی با انتقاد از اینکه وزارت راه و شهرسازی هیچ برنامه‌ای برای نوسازی ناوگان کامیونی ندارد، گفت: بعید می‌دانم در دو تا سه ماه آینده هم کاری در این باره انجام شود.

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور تأکید کرد: ما تعداد زیادی ناوگان کامیونی در کشور داریم، اما فرسوده‌است. این ناوگان هر بار که کالایی را جابه‌جا می‌کند، باید به تعمیرگاه برود و چند روز در تعمیرگاه سرویس شود، این هزینه‌های تعمیراتی و تأمین قطعه در کنار خوابیدن کامیون، برای کامیون‌دار خسارت ایجاد می‌کند.

کریمی اظهار داشت: قیمت کامیون در این چند سال افزایش بسزایی داشت، در پایان سال ۹۷ یک دستگاه کامیون FH۵۰۰ حدود ۴۷۰میلیون تومان قیمت داشت اما در سه سال، قیمت همان کامیون امروز ۱۰برابر شده و به حدود ۵میلیارد تومان رسیده‌است، حال جای سؤال است در این سه سال آیا قیمت ارز ۱۰برابر شده‌است؟ آیا درآمد کامیون‌دار ۱۰برابر افزایش یافته یا عملکرد کامیوندار ۱۰برابر شده‌است؟

تولید فولاد ۱۰برابر تقاضاست

سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: نبود نظارت بر بازار و فعالیت سوداگران موجب آشفتگی بازار و گرانی میلگرد و محصولات فولادی شده‌است.

به گزارش فارس، حجت‌الله فروزی با انتقاد از نابسامانی بازار فولاد و گرانی میلگرد اظهار داشت: از آنجا که تولید و میزان مصرف داخلی فولاد طی ماه‌های گذشته تغییری نداشته‌است، عدم مدیریت بازار توسط دولت را می‌توان دلیل اصلی گرانی میلگرد و نابسامانی بازار دانست. وی با بیان اینکه میزان مصرف داخلی فولاد افزایشی نداشته‌است که گرانی میلگرد را ناشی از آن بدانیم، افزود: آنجا که دولت در ماه‌های پایانی عمر خود به سر می‌برد، ممکن است برخی مسئولان انگیزه لازم برای ساماندهی بازار را نداشته باشند و گرانی سایر کالاها در ماه‌های اخیر نیز مؤید این نکته است. سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس اضافه کرد: در حال حاضر میزان تولید فولاد دو برابر تقاضا و نیاز واقعی کشور است و نوسانات قیمتی فعلی بازار ناشی از عدم عرضه تمامی محصولات زنجیره فولاد در بورس کالا است.