در لایحه‌ای به دولت پیشنهاد شد

راهکارهای افزایش ایمنی در حمل و نقل جاده‌ای

اشاره:

ایران در سه دهه گذشته همواره یکی از بالاترین آمار تلفات جاده‌ای را در سطح جهان داشته است. براساس آمارها به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه، جاده‌های ایران به صورت میانگین ۲۰ نفر کشته می دهند (آمار سال ۸۲) که رقمی بسیار فراتر از میانگین‌های بین المللی است.

در این راستا برنامه چهارم توسعه کشور هدف گذاری کرده است تا در سال پایانی برنامه این رقم به ۱۵ نفر برسد که راهکارهای تحقق آن در قالب دو بخش کلی «راهکارهای ایمنی قبل از وقوع تصادف» و «راهکارهای ایمنی بعد از وقوع تصادف» توسط وزارت راه و ترابری با همکاری وزارت کشور تدوین شده است.

راهکارهای افزایش ایمنی در حمل و نقل جاده‌ای براساس تکلیف برنامه چهارم توسعه جهت دستیابی به اهداف کمی و شاخص های مندرج در جداول هدف گذاری شده برنامه چهارم توسعه تدوین شده و براساس آن در پایان برنامه چهارم علاوه بر تحقق رقم فوق الذکر شاخص هایی چون «تعداد کشته شدگان به ازای هر تصادف» و نیز «تعداد کشته ها به هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت» می باید به ترتیب ارقام ۳ و ۳۵ نفر را محقق می کند.

روزنامه ایران برای اطلاع و نظرخواهی از همه صاحبنظران این حوزه، متن کامل لایحه «افزایش ایمنی در حمل و نقل جاده‌ای» را که قرار است در هیات دولت مورد بررسی قرار بگیرد منتشر می کند.

وزارت راه و ترابری موظف است تا پایان برنامه چهارم توسعه نسبت به تجهیز ۲۶۰۰ کیلومتر آزادراه و بزرگراه های موجود به سیستم های هوشمند حمل ونقل (ITS) اقدام نماید

شاخص	وضعیت موجود	پیش بینی برنامه	
	۸۲	۸۴	۸۸
تعداد کشته به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه	۲۴/۸	۲۰	۱۵
تعداد کشته به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت	۳۸/۷	۳۸	۳۵
تعداد کشته به ۱۰۰ تصادف	۴/۹	۴/۵	۳
تعداد کشته به تعداد کشته و مجروح	۰/۰۶۴	۰/۰۴	۰/۰۱

«کمیسیون های امور زیربنایی، صنعت ومحیط زیست در هیأت دولت لایحه راهکارهای افزایش ایمنی در حمل ونقل جاده‌ای را براساس هدف برنامه چهارم توسعه (مندرج در جدول ذیل) بررسی کرده وآیین‌نامه اجرایی آن را جهت تصویب به هیأت دولت ارسال خواهند داشت.

فصل اول- کلیات و تعاریف

ماده ۱- اصطلاحات و مفاهیم به کار رفته در این تصویب نامه به شرح زیر تعریف می شوند:

الف- راهکار: مجموعه اقداماتی که توسط دستگاه های ذیربط در جهت افزایش ایمنی انجام می شود.

ب- راهکارهای ایمنی قبل از وقوع تصادف: مجموعه اقداماتی که توسط دستگاه‌های ذیربط در جهت پیشگیری از تصادفات و تلفات جاده‌ای صورت می گیرد و به سه دسته راهکارهای مربوط به «عامل انسانی»، «عامل وسیله نقلیه» و «عامل جاده» به شرح ذیل تقسیم می شود:

ب- ۱- راهکارهای مربوط به عامل انسانی شامل:

۱- آموزش رانندگان حرفه‌ای بار و مسافر.

۲- اصلاح روش‌های آموزش وآزمون رانندگی و ارائه آموزش های لازم قبل از صدور گواهینامه

۳- تقویت وبهبود نظام کنترل ونظارت بر حمل و نقل وتجهیز پلیس به نیروی انسانی مجرب وفناوری نوین کنترل ترافیک.

۴- بازنگری و اصلاح مقررات وپیش بینی محدودیت های بازدارنده برای متخلفین و مرتکبین تخلفات حادثه ساز.

۵- آموزش رفتار صحیح در رانندگی وعبور ومرور عابران پیاده.

۶- آموزش کودکان، والدین، معلمان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش.

۷- ایجاد و راه اندازی رشته تخصصی ایمنی حمل ونقل در دانشگاهها و مراکز آموزش عالی کشور.

۸- بهبود وضعیت سلامت جسمی و روانی رانندگان.

۹- انجام تحقیقات وپژوهش های مرتبط به رفتار کلیه استفاده کنندگان راهها.

ب-۲- راهکارهای مربوط به عامل وسیله نقلیه شامل:

۱- نوسازی وسایل نقلیه از طریق حذف و جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده

۲- الزام خودروسازان، واردکنندگان خودرو و سازندگان موتوسیکلت به رعایت استانداردهای ایمنی وبه کارگیری فناوری نوین در واردات وساخت وسایل نقلیه.

۳- تهیه امکانات، برنامه زمانبندی، آموزش ونظارت بر اجرای معاینه فنی وسایل نقلیه.

ب - ۳- راهکارهای مربوط به عامل جاده شامل:

۱- بهسازی و گسترش شبکه راههای برون شهری و برگراههای شهری با توجه به میزان تقاضای ترافیک.

۲- شناسایی، اولویت بندی و اصلاح سریع نقاط تصادف خیز در راههای درون و برون شهری.

۳- بازبینی شبکه راهها و تهیه چک لیست معضلات و مشکلات معابر (ممیزی ایمنی راهها).

۴- ایجاد تسهیلات لازم و بسترهای ایمن برای عبور و مرور استفاده کنندگان آسیب پذیر نظیر عابر پیاده.

۵- برقراری امکان پوشش تلفن همراه وبی سیم در کل شبکه راههای کشور.

۶- توسعه و بهبود زیرساختهای حمل ونقل عمومی.

۷- ایمن سازی محوطه مقابل پاسگاههای پلیس راه و انتظامی.

۸- تجهیز شبکه راهها به سیستمهای هوشمند حمل ونقل.

ج- راهکارهای ایمنی بعد از وقوع تصادف: مجموعه اقداماتی که در جهت کاهش تلفات جاده‌ای توسط دستگاههای ذی ربط، بعد از وقوع تصادف انجام می شود و به دو دسته راهکارهای مربوط به «امدادرسانی» و «ثبت اطلاعات» به شرح ذیل تقسیم می شود:

ج - ۱- راهکارهای مربوط به امدادرسانی شامل:

۱- تهیه برنامه مدیریت سوانح به منظور ایجاد هماهنگی بین دستگاههای مسئول.

۲- توسعه وتقویت امدادرسانی در جاده‌ها.

ج - ۲- راهکارهای مربوط به ثبت اطلاعات شامل:

۱- طراحی و راه اندازی شبکه On Line اطلاعات مرتبط با تصادفات منجر به بستری شدن یا مرگ.

۲- ایجاد نظام هماهنگ و به هنگام ثبت اطلاعات تصادفات.

د- وسیله نقلیه: کلیه وسایل نقلیه زمینی اعم از اتومبیل و موتورسیکلت که قابلیت شماره گذاری دارند.

هـ - تصادفات: برخورد وسایل نقلیه با یکدیگر، وسایل نقلیه با عابر پیاده، وسایل نقلیه با اجسام و حیوانات و انحراف وسایل نقلیه از جاده برای اجتناب از برخورد با وسایل نقلیه واجسام ثابت، حیوانات و...، را شامل می شود.

و - کشته: شخصی که بر اثر تصادف فوراً یا طی ۳۰ روز بعد از تصادف فوت نماید.

ز - مجروح: شخصی که در اثر تصادف فوت نشود، ولی دچار جراحات سطحی یا عمقی یا نقص عضو گردد.

ح - رانندگان حرفه‌ای بار و مسافر: افرادی که علاوه بر گواهینامه رانندگی، دارای دفتر کار (برگ) رانندگی از سازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای هستند و از طریق شغل رانندگی ناوگان عمومی بار و مسافر امرار معاش می کنند.

فصل دوم- راهکارهای ایمنی قبل از وقوع تصادف

ماده ۲- وظایف و تکالیف هریک از دستگاههای اجرایی در جهت تحقق راهکارهای ایمنی مربوط به عامل انسانی به شرح ذیل می گردد:

۲-۱- وزارت راه وترابری موظف است با همکاری وزارت کشور، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران وجمعیت هلال احمر طرف مدت یک سال طرح جامع آموزش رانندگان را تهیه کند وآموزشهای لازم را بر اساس نتایج طرح به رانندگان ارائه نماید.

۲-۲- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است طی مدت ۱۸ ماه نسبت به تهیه طرح کنترل دوره‌ای سلامت، مهارت وصلاحیت رانندگان سیستم حمل ونقل عمومی بعد از اخذ گواهینامه با همکاری وزارت راه وترابری، وزارت کشور ووزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اقدام نماید.

۲-۳- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است در مدت ۶ ماه نسبت به تهیه پیش نویس آیین نامه ممنوعیت رانندگی رانندگان دارای گواهینامه آزمایشی در جاده‌های برون شهری اقدام نماید.

۲-۴- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است در مدت ۱۸ ماه نسبت به تهیه طرح اصلاح روند آموزش و آزمون رانندگان و آموزشهای قبل از صدور گواهینامه وتجهیز ۱۶۰ مرکز صدور رایانه‌ای صدور گواهینامه رانندگی واستخدام نیروی انسانی مورد نیاز اقدام نماید.

۲-۵- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است با همکاری وزارت راه وترابری ووزارت کشور در طی مدت ۲ سال نسبت به تجهیز پلیس به تجهیزات نوین کنترل ترافیک از قبیل دوربین کنترل سرعت و خودروی مناسب اقدام نماید.

۲-۶- وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موظفند ساختار وتشکیلات سازمانی فرماندهی پلیس راه ومعاونت راهنمایی ورانندگی ناجا را بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران اصلاح نماید.

۲-۷- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است در مدت ۶ ماه با همکاری وزارت کشور ووزارت راه وترابری نسبت به اصلاح قوانین ومقررات، آیین نامه‌ها ودستورالعمل های لازم در جهت ایجاد محدودیت های بازدارنده برای متخلفین و مرتکبین تخلفات حادثه ساز اقدام نماید.

۲-۸- وزارت کشور موظف است با همکاری وزارت راه و ترابری، وزارت آموزش و پرورش، نیروی انتظامی و سازمان صداوسیمای جمهوری ایران حداکثر طی مدت ۴ ماه نسبت به تهیه طرح و برنامه آموزش رفتارهای صحیح در رانندگی و عبور و مرور کاربران ترافیکی اقدام نماید.

۲-۹- وزارت آموزش وپرورش مکلف است با همکاری وزارت کشور، وزارت راه وترابری، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، هلال احمر وسازمان صدا وسیمای جمهوری اسلامی ایران در مدت یک سال نسبت به آموزش ۱۰ درصد معلمان، مدیران، مربیان و کادر اجرایی مقاطع ابتدایی راهنمایی و ۱۰ درصد از دانش آموزان مقاطع ابتدایی، راهنمایی و متوسطه کشور در زمینه مسائل ایمنی و تشکیل دبیرخانه ایمنی حمل و نقل در ستاد وزارت آموزش وپرورش و سازمان های استانی وتهیه و تولید رسانه‌های آموزشی و کمک آموزشی اقدام نماید.

۲-۱۰- وزارت علوم، تحقیقات و فناوری مکلف است باهمکاری وزارت کشور و وزارت راه وترابری حسب نیاز وزارتخانه‌های مذکور نسبه تخصصی ایمنی حمل ونقل را در دوره اجرایی این طرح در دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی کشور ایجاد نماید.

۲-۱۱- وزارت بهداشت، درمان وآموزش پزشکی مکلف است با همکاری وزارت کشور، وزارت راه وترابری و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران نسبت به تدوین ضوابط احراز سلامت جسمی وروانی متقاضیان گواهینامه رانندگی وآموزش پزشکان ارزیابی کننده اقدام نماید.

۲-۱۲- وزارت راه وترابری مکلف است طی مدت یک سال براساس تحقیقات و پژوهش های لازم نسبت به نیازسنجی آموزشی جهت مدیران، کارکنان و مؤسسات حمل ونقل اقدام نماید.

۲-۱۳- سازمان صداوسیمای جمهوری اسلامی ایران موظف است به منظور ارتقای فرهنگ و افزایش آگاهی های عمومی برای رعایت قوانین ومقررات وتوسعه رفتارهای صحیح ترافیکی، قوانین و مقررات مذکور را در تهیه وپخش برنامه‌ها رعایت واقدامات لازم به منظور تشکیل و راه اندازی یک رادیو تخصصی ایمنی را به انجام برساند.

ماده ۳- تکالیف ووظایف دستگاه های اجرایی در جهت تحقق راهکارهای ایمنی مربوط به عامل وسیله نقلیه به شرح ذیل تعیین می شود:

۳-۱- سازمان حفاظت محیط زیست موظف است با همکاری وزارتخانه های کشور، راه وترابری، صنایع ومعادن، نفت، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور حداکثر در مدت یک سال نسبت به تهیه طرح اجرایی جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده اقدام نماید.

۳-۲- مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی مکلف است در مدت یک سال نسبت به تدوین استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه اقدام کند و بر کارخانجات ساخت وسایل نقلیه در جهت رعایت استانداردهای ایمنی نظارت نماید. وارد کنندگان خودروها ملزم به دریافت تأیید استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه وارداتی از وزارت صنایع می باشند.

۳-۳- وزارت کشور موظف است با همکاری وزارت صنایع و معادن و سازمان حفاظت محیط زیست و مشارکت شهرداری ها نسبت به تهیه دستورالعمل چگونگی تأمین تجهیزات، نصب، راه اندازی و بهره برداری مراکز معاینه وسایل نقلیه طی مدت ۴ ماه اقدام نماید.

۳-۴- وزارت راه وترابری مکلف است با مشارکت بخش خصوصی نسبت به تهیه دستورالعمل راه اندازی مراکز فنی معاینه وسایل نقلیه سنگین ظرف مدت ۶ ماه اقدام نماید.

ماده ۴- وظایف دستگاه‌های اجرایی در جهت تحقق راهکارهای ایمنی مربوط به جاده به شرح ذیل تعیین می شود:

۴-۱- وزارت راه وترابری موظف است تا پایان برنامه چهارم توسعه نسبت به احداث ۵۰۹۳ کیلومتر آزادراه، ۵۶۷۹ کیلومتر بزرگراه و ۳۳۳۷ کیلومتر راه اصلی اقدام نماید.

۴-۲- وزارت کشور موظف است تا پایان برنامه چهارم توسعه نسبت به گسترش و بهسازی شبکه بزرگراه‌های شهری، متناسب با تقاضا اقدام نماید.

۴-۳- وزارت راه وترابری مکلف است تا پایان برنامه چهارم توسعه نسبت به ایمن سازی ۱۵۳۶ نقطه حادثه خیز وساماندهی ۴۶۲۰ دسترسی مستقیم جاده‌های فرعی به شبکه ملی کشور اقدام نماید.

۴-۴- وزارت کشور مکلف است تا پایان برنامه چهارم توسعه نسبت به شناسایی و اصلاح کلیه نقاط حادثه خیز شبکه معابر شهری اقدام نماید.

۴-۵- وزارت راه وترابری موظف است نسبت به تهیه طرح بازرسی ایمنی راه (ممیزی ایمنی راه‌ها) به شرح ذیل اقدام نماید:

۴-۵-۱- شبکه راه‌های در دست احداث، حداکثر درمدت ۱۸ ماه.

۴-۵-۲- شبکه راه‌های شریانی ملی (معادل ۱۵۰۰۰ کیلومتر) حداکثر درمدت یک سال.

۴-۶- وزارتخانه‌های راه وترابری و کشور موظفند دستورالعمل ارائه تسهیلات، امکانات و بسترهای لازم را برای ایجاد عبور و مرور عابران پیاده به ترتیب در نقاط مورد نیاز بین شهری و شبکه درون شهری را درمدت ۳ ماه فراهم کنند.

۴-۷- وزارت ارتباطات وفناوری اطلاعات موظف است تا پایان سال ۱۳۸۴ ،۱۵۰۰۰ کیلومتر شبکه راه‌های ملی (فهرست پیوست)، تا پایان سال ۱۳۸۴ ،۵۰۰۰ کیلومتر راه‌های کشور (فهرست پیوست) و تا پایان برنامه چهارم کلیه محورهای درجه دو را زیرپوشش شبکه تلفن همراه و بیسیم قرار دهد. همچنین نصب تلفن های GSM در کنار جاده در هر ۵ کیلومتر در محل احداث توقفگاه وپارکینگ از دیگر وظایف آن وزارتخانه در مدت زمان برنامه چهارم می باشد.

۴-۸- وزارت کشور موظف است نسبت به تهیه طرح توسعه و بهبود زیرساخت های حمل و نقل عمومی طی مدت ۵ ماه اقدام نماید.

۴-۹- وزارت راه وترابری موظف است در مدت یک سال نسبت به ایمن سازی محوطه پاسگاه های پلیس راه، بهبود و بهسازی کیفیت، توسعه ونیز تجهیز پاسگاه های پلیس راه کشور اقدام نماید.

۴-۱۰- وزارت کشور موظف است در مدت یک سال نسبت به ایمن سازی محوطه ۱۱۰ پاسگاه انتظامی واقع در شبکه جاده‌ای کشور اقدام نماید.

۴-۱۱- وزارت راه وترابری موظف است تا پایان برنامه چهارم توسعه نسبت به تجهیز ۲۶۰۰ کیلومتر آزادراه و بزرگراه های موجود به سیستم‌های هوشمند حمل ونقل (ITS) اقدام نماید.

فصل سوم- راهکارهای ایمنی بعد از وقوع تصادف

ماده ۵- وظایف دستگاه های اجرایی به منظور تحقق راهکارهای ایمنی مربوط به امدادرسانی به شرح ذیل تعیین می شود:

۵-۱- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است با همکاری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت راه وترابری، وزارت کشور، سازمان پزشکی قانونی کشور و هلال احمر جمهوری اسلامی ایران ظرف مدت ۶ ماه طرح مدیریت سوانح را تهیه نماید.

۵-۲- هلال احمر جمهوری اسلامی ایران موظف است با همکاری وزارت راه وترابری، وزارت کشور و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در طول برنامه چهارم توسعه نسبت به احداث پایگاه های امداد و نجات جاده ای در راه های کشور، حمل قربانیان تصادفات، پاکسازی صحنه تصادف و آموزش کمک های اولیه در تصادفات به پرسنل امدادرسانی اقدام نماید.

۳-۵- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است در طول برنامه چهارم توسعه نسبت به احداث پایگاه های اورژانس به میزان ۵۰ درصد پایگاه های موجود، تریاژ و ارائه خدمات فوریت های پزشکی به مصدومین سر صحنه و انتقال مجروحین با همکاری وزارت راه و ترابری، وزارت کشور و جمعیت هلال احمر اقدام نماید.

ماده ۶- وظایف دستگاه های اجرایی در رابطه با راهکارهای ایمنی مربوط به ثبت اطلاعات به شرح زیر تعیین می گردد:

۶-۱- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است با همکاری وزارت راه وترابری، وزارت کشور، نیروی انتظامی وسازمان پزشکی قانونی کشور شبکه on line اطلاعات مرتبط با تصادفات منجر به بستری و مرگ را راه اندازی نموده و تا پایان سال ۱۳۸۴ نسبت به گسترش آن در ۱۰ استان نمونه و تا پایان سال ۱۳۸۷ در سراسر کشور اقدام نماید.

۶-۲- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است با همکاری وزارت راه وترابری وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، سازمان پزشکی قانونی کشور و هلال احمر جمهوری اسلامی ایران در مدت سه ماه نسبت به تهیه طرح اجرایی نظام هماهنگ و به هنگام ثبت اطلاعات تصادفات جاده‌ای اقدام و ظرف مدت ۶ ماه پس از تهیه و تصویب طرح مذکور در کمیسیون ایمنی راه‌های کشور نسبت به اجرایی نمودن آن اقدام نماید.

۶-۳- شورایعالی بیمه موظف است به منظور کاهش تخلفات منجر به تصادفات با بهره گیری از اطلاعات ثبت شده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در خصوص تصادفات و تخلفات مربوطه نسبت به افزایش تعرفه های خود برای رانندگان متخلف و سیاست های تشویقی برای سایرین اقدام نماید.

۶-۴- شورایعالی بیمه موظف است به منظور کاهش ترافیک ناشی از تصادفات خسارت، نسبت به افزایش مبلغ خسارت ناشی از تصادفات بدون گزارش پلیس تا مبلغ یک میلیون و پانصد هزار ریال در شهرها و یک میلیون ریال در جاده‌ها اقدام نماید.

ماده ۷- شروع مهلت های زمانی تعیین شده در این تصویب نامه جهت انجام اقدامات مورد نظر از تاریخ تصویب این تصویب نامه تعیین می گردد.

ماده ۸- کلیه دستگاه های مسئول در این تصویب نامه موظفند گزارش اقدامات اجرایی خود را در رابطه با وظایف مندرج در این تصویب نامه هر ۶ ماه یک بار به هیأت وزیران ارائه نمایند.

ماده ۹- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور موظف است اعتبار موردنیاز دستگاه های اجرایی مشمول این تصویب نامه را برحسب جدول پیوست در قوانین بودجه سالیانه تأمین و منظور نماید.

کوتاه از اقتصاد ایران و جهان

دومین فاز بهره برداری از سه میدان نفتی جمهوری آذربایجان

کنسرسیوم شرکتهای نفتی خارجی فعال در جمهوری آذربایجان با آغاز استخراج نفت در بخش شرقی میدان «آذری» فاز دوم طرح بهره برداری از میادین «آذری، چراغ و گونشلی» این کشور را به پایان رساند.

به گزارش ایرنا به نقل از دفتر نمایندگی شرکت «بریتیش پترولیوم» پیمانکار بهره برداری میادین مذکور واقع در دریای خزر خبرداد: نخستین محموله نفت بخش شرقی میدان «آذری» ظرف یک هفته آینده از طریق خط لوله زیردریایی به ترمینال «سنگه چال» در حومه شهر باکو انتقال می یابد.

براساس این گزارش، استخراج نفت در سکوی نفتی بخش شرقی میدان «آذری» که یک هفته پیش آغاز شده به تدریج افزایش یافته و به ۲۶۰ هزار بشکه در روز رسانده می شود.

کنسرسیوم شرکت های نفتی خارجی برنامه ریزی کرده است حداکثر استخراج نفت در میدان آذری را ظرف دو سال آینده به ۸۰۰ هزار بشکه در روز برساند.

این کنسرسیوم در قالب فاز سوم بهره برداری «آذری، چراغ وگونشلی» حداکثر استخراج نفت از این میادین تا سال ۲۰۰۸ میلادی را تا سقف یک میلیون بشکه در روز پیش بینی کرده است.

میادین نفتی «آذری، چراغ وگونشلی» در ۱۲۰ کیلومتری شرق شهر باکو در دریای خزر واقع است.

جمهوری آذربایجان در ماه سپتامبر سال ۱۹۹۴ میلادی قرارداد استخراج نفت از این میادین را با ۱۱ شرکت نفتی خارجی به مدت ۳۰ سال امضا کرد.

نخستین محموله نفت در قالب این طرح پس از فعالیت سه ساله به پیمانکاری بریتیش پترولیوم در ماه نوامبر سال ۱۹۹۷ میلادی استخراج شد.

روسیه قادر به تأمین انرژی اروپا نیست

کمیسر انرژی اتحادیه اروپا ضمن انتقاد از سیاستها و راهبردهای مسکو در زمینه انرژی، تأکید کرد : استراتژیهای روسیه در زمینه انرژی به هیچ وجه قادر به تأمین نفت و گاز مورد نیاز اروپا در سالهای آینده نخواهد بود.

به گزارش فارس، آندریس پیبالگز که در کنفرانس بین المللی انرژی مسکو سخن می گفت، تصریح کرد : امیدوارم روسیه و اروپا برای عقد قرارداد جدید انرژی که قرار است اوایل سال آینده در برلین به امضای نهایی برسد، به توافق برسند.

پیبالگز نخستین مقام اروپایی است که ناخرسندی خود از سیاستهای انرژی روسیه را به صراحت بیان می کند. وی گفت: سیاستهای کنونی روسیه به هیچ وجه با رشد تقاضای انرژی در اروپا، هماهنگ نیست. مسکو باید بیش از پیش برای افزایش تولید نفت و گاز سرمایه گذاری کند. سرمایه گذاریهای کنونی به هیچ وجه برای تأمین تقاضای انرژی اروپا در ده سال آینده کافی نخواهد بود.

وی در ادامه گفت: انحصاری بودن فعالیت شرکتهای نفت و گاز در روسیه مانع بزرگی برای توسعه و پیشرفت این بخش به شمار می رود. اتحادیه اروپا خواستار ایجاد رقابت و آزادسازی در بخش انرژی روسیه است.

ویکتور خریستنکو وزیر انرژی روسیه نیز ضمن رد اظهارات پیبالگز، تأکید کرد: مسکو در سالهای اخیر سرمایه گذاریهای کافی را برای افزایش تولید نفت و گاز انجام داده است و سرمایه گذاریهای کنونی کاملاً با نیازهای انرژی اروپا هماهنگ بوده است.

سرمایه‌گذاری ۳۵۰ میلیارد درهمی امارات در صنعت هواپیمایی

امارات عربی متحده تاکنون ۳۵۰ میلیارد و ۵۰۰ میلیون درهم در پروژه های تکمیل شده و در دست اقدام صنعت هواپیمایی خود سرمایه گذاری کرده است.

به گزارش ایرنا به نقل از روزنامه «گلف نیوز»، ۸۴ درصد این سرمایه گذاری ها معادل ۲۹۵ میلیارد درهم مربوط به بخش صنعت هواپیمایی شهر دبی است.

مسئولان بخش صنعت هواپیمایی دبی از این مبلغ ۱۴۰ میلیارد درهم را هزینه پروژه های زیربنایی و توسعه فرودگاهها و ۱۵۵ میلیارد درهم دیگر را هزینه خرید و نگهداری هواپیما کرده اند.

در حال حاضر دبی مشغول تکمیل سومین فرودگاه بزرگ بین المللی خود است که تا سال ۲۰۱۲ آماده بهره برداری خواهد شد.

شرکت هواپیمایی امارات چندی پیش ۴۵ فروند هواپیمای سوپر ایربس A ۳۸۰ سفارش داده بود که با تأخیر دو ساله در دریافت آنها مواجه شده است. اما این شرکت هنوز هیچ تصمیمی در خصوص لغو قرارداد خرید ایربس نگرفته است.

چین برای کاهش وابستگی، نفتکش‌های غول‌پیکر می‌سازد

چین برای کاهش اتکای خود به خارج برای وارد کردن نفت، اقدام به ساخت نفتکش های غول پیکر می کند.

به گزارش ایرنا، روزنامه «صبح» پکن نوشت که شرکت های بزرگ کشتی سازی چین قصد دارند در یک اقدام مشترک نفتکش های غول پیکر ۳۰۸ هزار تنی بسازند.

بنابه این گزارش، دولت چین چهار فروند از این نفتکش ها را تا سال ۲۰۱۰ میلادی خواهد ساخت.

تعداد نفتکش های، شرکت دولتی کشتیرانی چین تا سال ۲۰۱۰ میلادی به ۱۲ فروند خواهد رسید و ظرفیت حمل نفت آنها سالانه هشت میلیون تن خواهد بود.

با این حساب سالانه این شرکت می تواند نزدیک به یکصد میلیون تن نفت جابه جا کند. چین برای حمل نفت وارداتی و فرآورده های نفتی به شدت به خارج وابسته است و کمتر از یک پنجم این نفت را نفتکش های داخلی حمل و نقل می کنند.

چین سومین وارد کننده نفت جهان پس از آمریکا و ژاپن محسوب می شود و سال گذشته میلادی بیش از ۱۲۷ میلیون تن نفت خام و ۳۰ میلیون تن نفت پالایش شده وارد کرد.

پیش بینی می شود میزان واردات نفت خام چین تا سال ۲۰۱۰ میلادی به ۲۰۰ میلیون تن در سال برسد.

حجم واردات ژاپن از ایران افزایش یافت

گزارش ماهانه وزارت دارایی ژاپن نشان می دهد که واردات ژاپن از ایران در ماه مبادلاتی گذشته (سپتامبر) حدود ۵۹ درصد نسبت به همین دوره در سال قبل افزایش یافته است.

به گزارش ایرنا براساس این گزارش ژاپن در ماه سپتامبر ۱۳۸ میلیارد و ۱۸۸ میلیون و ۸۶۱ هزار ین کالا از ایران وارد کرده است که بیشتر آن را نفت خام تشکیل می دهد. این گزارش همچنین نشان می دهد که دو میلیون و ۵۲۰ هزار و ۵۵۹ کیلو لیتر نفت خام به ارزش ۱۲۸ میلیارد و ۳۰۸ میلیون و ۱۴۵ هزار ین از جمله کالاهای صادراتی ایران به ژاپن در ماه گذشته میلادی را تشکیل می دهد.

جدول آمار بازرگانی وزارت دارایی ژاپن نشان می دهد که در ماه گذشته میلادی، صادرات ژاپن به ایران ۵/۷ درصد نسبت به همین دوره در سال گذشته میلادی کاهش یافته است. بر پایه این جدول، در ماه گذشته میلادی، ژاپن ۱۰ میلیارد و ۱۳۲ میلیون و ۱۲۳ هزار ین کالا به ایران صادر کرده است.

هر دلار آمریکا امروز در بازار توکیو برابر با حدود ۱۱۶ ین ژاپن است.