

بررسی علل عقب ماندگی طرح خودکفایی دانه های روغنی

اجرای طرح خوداتکایی دانه های روغنی منجر به بهبود ۱۰ درصدی ضریب خوداتکایی شده با این وجود طرح مذکور دچار عقب ماندگی جدی است.

به گزارش مهر، طرح خوداتکایی دانه‌های روغنی یکی از مهم‌ترین طرح‌های وزارت جهاد کشاورزی در جهت کاهش وابستگی به خارج و تأمین نیاز روغن کشور در داخل است؛ طرحی که به سرانجام رسیدن آن می‌تواند منجر به تأمین امنیت غذایی، اشتغال زایی و جلوگیری از خروج ارز از کشور شود. هر چند که طی سالهای گذشته دولت بر اجرای این طرح تأکید زیادی داشته و حدود ۱۰ درصد نیز ضریب خوداتکایی بهبود یافته اما عقب ماندگی زیادی در برنامه مشاهده می‌شود. طرح خوداتکایی دانه‌های روغنی یکی از هشت طرح خوداتکایی محصولات اساسی بود که توسط وزارت جهاد کشاورزی شد. اجرای این طرح ۱۰ ساله که تا فاق ۱۴۰۴ تدوین شده بود از نیمه دوم سال ۹۴ آغاز شد.

در این زمینه علیرضا مهاجر، مجری دانه‌های روغنی وزارت جهاد کشاورزی اعلام کرده بود: ما برنامه‌ای ۱۰ سال برای خوداتکایی در این زمینه داریم که بر این اساس باید تا در پایان این ۱۰ سال، حداقل ۷۰ درصد نیاز کشور را به روغن در داخل تأمین کنیم؛ بیشترین تمرکز ما در این زمینه روی محصول کلزا است چراکه این دانه در کشور به پاییز کشت می‌شود و از نزولات جوی استفاده می‌کند بنابراین به حل بحران کم آبی کشور نیز کمک خواهد شد.

۱۰درصد رشد، ۴سال بعد از اجرای طرح خوداتکایی

با گذشت حدود ۴ سال از اجرای این طرح، پیش بینی‌های مسئولان وزارت جهاد کشاورزی تاکنون محقق نشده و عقب ماندگی زیادی در این حوزه مشاهده می‌شود. به عبارتی طی این سال‌ها گذشته میزان خوداتکایی تنها حدود ۱۰ درصد رشد کرده و از شش درصد به ۱۶ درصد رسیده است. همچنین وضعیت موجود نیز گویای این نیست که مسئولان بتوانند در مدت باقی مانده عقب ماندگی ایجادشده را جبران کنند و به اهداف برنامه دست یابند.

به گفته مسئولان وزارت جهاد کشاورزی در سال ۹۴، حدود ۹۶ درصد از روغن مورد نیاز کشور، وارداتی بود و ۶ درصد تولید داخل محسوب می‌شد و در حال حاضر ۱۶ درصد روغن مورد نیاز کشور تولید داخل است.

کارشناسان دلایل گوناگونی را برای این عقب ماندگی عنوان می‌کنند. در همین زمینه سید جعفر حسینی، مشاور نظام صنفی کشاورزی و منابع طبیعی در گفتگو با خبرنگار مهر با بیان اینکه کشت دانه‌های روغنی در کشور به چند دلیل اهمیت دارد گفت: دلیل نخست وابستگی شدید کشور به واردات روغن است همچنین برای تأمین خوراک دام و طیور به کتجالة استحصالی از دانه‌های کشت شده نیازمندیم ضمن اینکه با کشت محصولی

موتور XU پلاس امسال به تولید

انبوه می‌رسد

کاهش ارزیزی سه میلیون یورویی با کمک متخصصان داخلی

تولید انبوه موتور XU پلاس با ظرفیت سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه امسال آغاز می‌شود، در مرحله اول این موتور بر روی سه خودروی پژو ۴۰۵ دوگانه‌سوز، پارس و سمند نصب خواهد شد. مدیر طرح موتور XU پلاس، گفت: طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، موتور XU پلاس در آینده نزدیک بر روی خودروهای کار ایران خودرو نیز به کار خواهد رفت.

وی با اشاره به توسعه و داخلی سازی صورت گرفته بر روی موتور XU۷ افزود: این موتور جزو موتورهای دارای بازده خوب و مشتری پسند بوده و به همین دلیل ارتقای آن در دستور کار ایران خودرو قرار گرفته است.

کاطلی با اشاره به قوانین سخت گیرانه در حوزه استانداردهای آلایندگی و مصرف سوخت در سال های ۹۶ و ۹۷ خاطرنشان کرد: ارتقای کیفی این موتور به XU پلاس با هدف عمل به مسوولیت اجتماعی، ارتقای سطح آلایندگی به اروپا ۵، کاهش حداکثری مصرف سوخت افزایش سطح کیفی در راستای مشتری مداری و نیز افزایش ۱۰ درصدی توان و گشتاور آن، به عنوان یکی از طرح های شرکت تحقیق طراحی و تولید موتور ایران خودرو تعریف شد.

مدیر طرح موتور XU پلاس با بیان اینکه حدود ۳۵ قطعه از این موتور تغییر یافته، تصریح کرد: این طرح به صورت رسمی از اواخر سال ۹۸ آغاز شده و تا پایان امسال به تولید انبوه خواهد رسید.

وی تأکید کرد: نکته بسیار مهم در توسعه موتور XU که از این پس با نام XU پلاس شناخته می‌شود، این است که تمام فرآیند توسعه محصول، ساخت قطعات و قالب‌ها مجموعه‌ها و سامانه‌ها به صورت صد در صد داخلی و با کمک متخصصان مرکز تحقیقات ایران خودرو ایپکو، سایکو و تمامی سازندگان رتبه یک کشور انجام شد. در این طرح توسعه محصول، هیچ گونه قرارداد و وابستگی به خارج از کشور وجود نداشت تا صرفه جویی ارزی بالایی برای صنعت خودروی کشور رقم بزنند. مدیر طرح موتور XU پلاس افزود: این موتور با توجه به ارتقای مشخصات فنی و کیفی، ارتقای سیستم خنک کاری، بهبود انتقال قدرت موتور و تغییرات در نمای ظاهری اجزای موتور که نسبت به موتور جاری XU۷ کاملاً متفاوت است، به‌عنوان موتور نسل جدید خانواده XU به مشتریان عرضه می‌شود.کاطلی عنوان کرد: تا پیش از این، تمام فرآیند توسعه احتراقی موتور، نگاشت و طراحی سامانه‌ها فناوری بالا یا در خارج از کشور انجام می‌شد و با کمک مشاوران خارجی صورت می‌گرفت که ارزیزی زیادی را به دنبال داشت، اما در حال حاضر، این فرآیند به صورت کامل در ایپکو انجام می‌شود. نگاشت موتور نیز کاملاً در داخل کشور و توسط سازندگان داخلی انجام شده که یکی از دستاوردهای این پروژه‌است. میزان کاهش ارزیزی در کل این طرح، دست کم سه میلیون یورو فقط در حوزه توسعه محصول است. مدیر طرح موتور XU پلاس، با بیان این که شمارگان تولید این موتور مانند موتورهای XU سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خواهد بود، به مشخصات فنی موتور XU پلاس اشاره کرد و گفت: این موتور با ثابت ماندن حجم، افزایش توان و گشتاور داشته و مصرف سوخت آن در چرخه سیکل رانندگی شهری ۷.۷ لیتر در هر صد کیلومتر پیمایش خواهد بود. همچنین یادآور می‌شود، این محصول دوگانه سوز بوده و در شرایط گازسوز نیز قابلیت رانندگی خوبی برای مشتری ایجاد می‌کند.

صاحب امتیاز: سیدمحمدطاهر موسوی زاده / مدیرمسئول و سردبیر: حسین حسین نژادیان / دبیرصفحات: محمد کاظم حاج سردار

نشانی: اهواز، آمانیه، خیابان انقلاب، بین سقراط و دز کوجه رشیدی پلاک ۸- مجتمع مطبوعاتی نور
تلفن: ۴-۳۳۳۶۳۶۹۳ و ۲-۳۳۱۰۳۳۱۳۳۳

نمابر: ۳۳۳۶۳۶۹۱/کدپستی:۶۱۳۳۸۶۳۷۴۳ /پایمک و تلگرام:۹۳۷۲۷۲۹۳۵۹۰

آین نامه اخلاقی حرفه ای: آیین_نامه _اخلاقی_حرفه ای/ www.NoorDaily.ir/ چاپ و لیتوگرافی: چاپخانه نور

نور خوزستان آنلاین: www.NoorDaily.ir/ روابط عمومی: NoorDaily@ yahoo.com

بررسی علل عقب ماندگی طرح خودکفایی دانه های روغنی



مانند کلزا تناوب زراعی بسیار خوبی در کشت محصولات دیگر ایجاد می‌شود.

وی اضافه کرد: طی سالهای گذشته تبلیغات گسترده‌ای در خصوص کشت دانه‌های روغنی بویژه کلزا انجام شد و به همین دلیل کشاورزان به کشت این محصولات روی آوردند اما بی مهری‌های که صورت گرفت موجب دلسردی تولیدکنندگان و عقب نشینی آنان شد.

این کشاورز کلزاکار تصریح کرد: بررسی روند تولید کلزا طی چند دوره گذشته نشان دهنده فراز و نشیب زیاد در این حوزه است که این اتفاق خوبی نیست.

حسینی با بیان اینکه کلزا همواره بیشترین افزایش قیمت را در بین محصولات کشاورزی داشته است، افزود: با این حال هیچگاه نرخ خرید تضمینی این محصول متناسب با هزینه‌های واقعی تولید و نرخ تورم نبوده است. به عنوان مثال سال گذشته برای نرخ خریدکلزا، ما قیمت پنج هزار و ۹۰۰ تومان را تعیین کردیم و پیشنهاد دادیم، اما نرخ پیشنهادی شورای اقتصاد برای این محصول ۴ هزار و ۶۶۰ تومان بود که این دلیل عمده عدم استقبال کشاورزان از کشت کلزا در سالجاری بود.

کمبود ماشین آلات برداشت و گرفتاری کلزاکاران

وی کمبود ماشین آلات و ضعف در این حوزه را از دیگر دلایل عدم توسعه کشت کلزا اعلام کرد و افزود: وقتی کاری را از صفر تا صد درست و اصولی انجام می‌دهید اما در لحظه آخر به مشکل بر می‌خورید تمام دستاوردها از بین می‌رود. وضعیت ناوگان مخصوص برداشت کلزا نیز چندان مناسب نیست و هد برداشت به میزان اندک در داخل کشور وجود دارد بنابراین هم موقع برداشت ریزش داریم وهم محصول دچار ناخالصی

سرپرست وزارت صمت:

جلوی تولید را با سرکوب تغییرات طبیعی قیمت‌ها نمی‌گیریم

پلیس امنیت، تیم‌های گذاری های جدید به مرور این سیلوها نوسازی و بازسازی می‌شوند و به ظرفیت آن‌ها اضافه می‌شود.
وی گفت: به موازات خرید گندم بیشتر از کشاورزان، نیازی به محل نگهداری گندم یا سیلوهای فلزی، بتنی و روباز داریم.
سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت افزود: اکنون شرکت های بازرگانی دولتی و بخش خصوصی، طرح های زیادی در سیلوسازی راه انداخته اند که نمونه آن بهره برداری از دو سیلوی ۳۰ هزار تنی شهرستان قلیقد و ۴۰ هزار تنی شهرستان داراب بود.

مدرس خیابانی گفت: هفته آینده هم سیلوی ۵۰ هزار تنی شهر فیروزه نیشابور به بهره برداری می‌رسد.

برخورد شدید با سوء استفاده کنندگان از تغییرات قیمت

کالاها

سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت، گفت: با سوء استفاده کنندگان از تغییرات قیمت کالاها که متاثر از شاخص‌های کلان اقتصادی است، به شدت برخورد می‌کنیم. حسین مدرس خیابانی با اشاره به افزایش قیمت‌ها در برخی کالاها مثل لبنیات و حبوبات افزود: باید بین تغییرات قیمت که متاثر از شاخص‌های کلان اقتصادی است و گرانی که با سوء استفاده، احتکار و امتناع از فروش پیش می‌آید، تفاوت قائل شویم.

وی تصریح کرد: با سوء استفاده کنندگان در بخش‌های تولید یا عرضه به شدت، برخورد می‌کنیم.
سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: هم سازمان حمایت و هم سازمان تعزیرات حکومتی همراه با دادستانی و

تولید دستگاه ایرانی اندازه‌گیری پارامترهای برق با مانیتورینگ رنگی

پورت‌های متعدد و همچنین امکان فرمان دادن به چند خروجی از سایر سیستم‌های اندازه‌گیری مثل کنتورهای برق دقیق(دقت ۰.۲ درصد) پیچیده-تر است.
اخباری با بیان این که تمامی دانش فنی برد، طراحی و نرم‌افزار این محصول داخلی است ادامه داد: یکی از نقاط برجسته این دستگاه دقت بالای اندازه‌گیری است که در چند نمونه محدود در بازار جهانی وجود دارد، همچنین این دستگاه به دلیل دقت در اندازه‌گیری، قابلیت مانیتورینگ رنگی و قابلیت اتصال USB نسبت به نمونه‌های دیگر در جهان برتری دارد، با توجه به قیمت بسیار بالای آن ارزیزی بالایی را نیز داشته بنابراین به دلیل مزیت قیمتی این محصول دانش بنیان، واردات این محصول کاهش یافته است.
وی یادآور شد: تمام نمونه‌های داخلی و خارجی از میکروهای قدیمی و LCD سیاه و سفید استفاده می‌کنند در حالی که دستگاه تولیدیه شده ما با استفاده از سیستم میکرو پروزرسانی شده و با LCD رنگی تولید می‌شود.
این مسوول شرکت دانش بنیان تصریح کرد: مهمترین جنبه‌های نوآورانه این دستگاه شامل کامپکت کردن دستگاه در اندازه ۹۶*۹۶، استفاده از GPU پر قدرت، نمایش فیزور پروتکل‌های ارتباطی متنوع، ارتباطات نوین GPRS و SMS، اتصال USB برای انتقال اطلاعات و ظرفیت بالای آن محاسبات هارمونیکی، جهت هارمونیکی، نرم افزار جمع آوری اطلاعات در مقیاس تعداد بالا و قابلیت customize کردن

موجود در این حوزه می‌توان عنوان کرد.

همچنین محمدشفیع ملک زاده، رئیس نظام صنفی کشاورزی و منابع طبیعی کشور در گفتگو با خبرنگار مهر با بیان اینکه سیاستگذاری‌های نادرست سازمان برنامه و بودجه و شورای اقتصاد در بحث تعیین قیمت کلزا موجب شد تا برنامه کشت این محصول تحقق نیابد، گفت: علی رغم پیشنهادات تشکل‌های بخش خصوصی و وزارت جهاد کشاورزی، حداقل قیمت را برای کلزاتعیین کردند که برای کشاورزان مقرون به صرفه نبود و در نهایت کشاورزان استقبال زیادی از کشت نکردند.

وی اضافه کرد: سال ۹۶، دولت وعده‌های زیادی را در زمینه تولید کلزا به کشاورزان داد که هیچکدام آنها عملی نشد و همین مساله نیز از دیگر دلایل بی رغبتی کشاورزان به کشت بوده است.

خلف وعده دولت وقهر کشاورزان

ملک زاده گفت: به عنوان مثال وعده‌هایی درباره تعیین نرخ منطقی و خوب و همچنین در حوزه بیمه محصول به کشاورزان داده شد که هیچکدام آنها عملیاتی نگردید و کلزاکاران شاکی بودند که دولت به تعهدات خود عمل نکرده است. حتی در بحث پرداخت مطالبات نیز حتی همین امسال هم تأخیر زیادی وجود داشت تا پول کشاورزان را بدهند و همه این موارد باعث بی رغبتی کشاورزان می‌شود.

وی ادامه داد: کلزا محصولی است که خریدار آن دولت است و هر کسی نمی‌تواند آن را خریداری کند بنابراین توسعه کشت آن به حمایتها و مشوق‌های دولتی نیازمند است که این حمایت‌ها نیز انجام نمی‌شود.

این فعال بخش خصوصی تصریح کرد: در بحث ماشین‌آلات کلزا نیز با مشکل مواجه هستیم. کمباین مخصوص برداشت کلزا در کشور کم است و باید از کمباین‌های گندم برای برداشت این محصول استفاده شود که باعث ریزش محصول و خسارت به تولید و کشاورزان می‌شود.

از نبود تکنولوژی تا عدم شفافیت در واردات بذر

یک کارشناس صنعت روغن نباتی در گفتگو با مهر مباحثی از جمله فقدان مکانیزاسیون مناسب، نبود تکنولوژی‌های روز و مواردی از این قبیل را در عدم تحقق طرح خوداتکایی دانه‌های روغنی مؤثر دانست.

این کارشناس که خواست نامش در گزارش ذکر نشود، با اشاره به اینکه بذر مورد نیاز کشت کلزا وارداتی است، گفت: شفافیت‌های لازم در زمینه واردات بذور به کشور وجود ندارد. وی اضافه کرد: متأسفانه در کشور با کمبود کمباین تخصصی برداشت کلزا مواجه هستیم که همین مساله نیز به تولید خسارت زیادی میزند.

اذان صبح:۵:۰۴، طلوع آفتاب:۶:۳۲، اذان ظهر:۱۲:۲۲، غروب آفتاب:۴:۱۰، اذان مغرب:۲۰:۲۹، نیمه شب:۳:۰۷

بهبهان	۷-دقیقه	ماهنور،بندر امام	۷/۱۵-دقیقه	خرمشهر و جزیره مینو	۲+دقیقه
ایذه	۴-دقیقه	راسخون،نفت سفید	۲-دقیقه	بستان	۲/۱۵+دقیقه
یاسملک، هندijan،هنگل،امیدیه، آغاچاری	۳/۱۵-دقیقه	لالی	۱۵-دقیقه	هويزه، انديشک، دزفول	۲+دقیقه
رامهرمز، اندیکا	۳-دقیقه	شوش،شادگان	۱-دقیقه	شوش،دانیال،آبادان،سوسنگرد	۷+دقیقه
مسجدسليمان	۷/۱۵-دقیقه	کونده، ملاکانی	۱۵-دقیقه	حمديه، سر دشت دزفول	۱/۵+دقیقه

ساخت ترانس‌های صنعت

ریلی: تلفیق علم و صنعت

برای رفع مشکلات

به گفته پژوهشگر جهاد دانشگاهی خواجه نصیرالدین طوسی، با همکاری جهاد دانشگاهی و شرکت رجا تمام واگن‌های خودران‌ی در حال تبدیل به واگن‌های ۶۶۰ ولتی هستند و با این کار سیستم گرمایش و سرمایش واگن‌ها بدون هیچ خرابی، دشارژ و... به نحو احسن کار می‌کنند.
مهندس رضا عزیزی در گفت‌وگو با ایسنا طراحی و ساخت ترانس‌های فشار قوی صنعت ریلی از سال ۱۳۸۰ در جهاد دانشگاهی شروع شده و این نهاد تاکنون قراردادهای زیادی برای تجهیز واگن‌های شرکت رجا داشته است.
این محقق با اشاره به مشکلات واگن‌های قطار گفت: در گذشته واگن‌ها از سیستم ژنراتور استفاده می‌کردند. در زمان حرکت قطار، برق واگن با نیرومحرکه حرکت چرخ‌های قطار تأمین می‌شد.
زمان توقف واگن‌ها در ایستگاه ژنراتورها از حرکت می‌ایستادند و از باطری استفاده می‌کردند. به دلیل اینکه باتری توان جواب‌گویی به انرژی مورد نیاز کمپرسور و المنت سیستم‌های سرمایشی و گرمایشی را نداشت، بیشتر در تابستان‌ها واگن‌ها دچار خسارت می‌شدند و سیستم‌های سرمایشی از کار می‌افتاد و تحمل گرما برای مردم سخت بود.

به گفته پژوهشگر جهاد دانشگاه واحد خوجه‌نصیر، برای جلوگیری از این خسارت‌ها با پیشنهاد این واحد به شرکت رجا، به جای ژنراتور از ترانس استفاده شد و واگن‌ها با حالت بین سوکت به هم متصل شدند. این سیستم روی بعضی از واگن‌ها که با هزینه خیلی سنگین از خارج کشور وارد می‌شدند، وجود داشت، ولی نمونه‌هایی که در داخل ساخته می‌شدند، این سیستم را نداشتند.

وی افزود: تمام واگن‌های خودران‌زی در حال تبدیل به واگن‌های ۶۶۰ ولتی هستند و به تازگی بخش ما درخواست ۶۵ دستگاه دیگر هم گرفته است. با این کار سیستم گرمایش و سرمایش واگن‌ها بدون هیچ خرابی، دشارژ و... به نحو احسن کار را انجام می‌دهند.

این پژوهشگر جهاد دانشگاهی در مورد سابقه همکاری این نهاد با شرکت رجا گفت ما ۶۹ سال در زمینه تجهیزات، طراحی و ساخت این ترانس‌ها کار کردیم و ترانس‌هایی داریم که ۲۰ سال است در صنعت ریلی کار می‌کنند و به دلیل طراحی خوب و ضرایب بالا هنوز مشکلی پیدا نکرده‌اند.
این محقق صنعت برق در آستانه چهل سالگی جهاد دانشگاهی با اشاره به خدمات این نهاد گفت جهاد دانشگاهی در بخش‌های مختلفی مثل پزشکی، دندان‌پزشکی، کلاس‌های آموزشی، انتشارات کتاب و فعالیت‌های فرهنگی خدمات زیادی انجام داده است. فعالیت‌های جهاد در زمینه پزشکی قابل توجه است.

وی افزود: جهاد دانشگاهی واحد خواجه نصیر در سه بخش برق قدرت، الکترونیک و مخابرات فعالیت می‌کند.

در زمینه مخابرات فرستنده‌های FM و MW طراحی شده و برای واگن‌های رجا شارژرهای T۳ شارژرهای سونیچی نیز ساخته شده است. همچنین ما در زمان جنگ موتورهای تخریب شده را بازسازی می‌کردیم. برای صنایع دفاع نیز موتورهایی را به روش مهندسی معکوس ساختیم. این موتورها قبلا همه از خارج کشور وارد می‌شدند و بار مالی زیادی داشتند و ما توانستیم خودمان در کشور تولید کنیم. به تازگی نیز در حال انجام کارهایی در خصوص چراغ‌های فرودگاهی هستیم و طراحی منبع تغذیه، چراغ و ترانس را انجام می‌دهیم.

این محقق اضافه کرد: با وجود توانایی تولید ترانس برای قطارهای شهری، هنوز بخش برق قدرت جهاد دانشگاهی خواجه‌نصیر، قراردادی با مترو نداشته ولی گیت‌های ورود و خروج مترو توسط جهاد دانشگاهی تولید شده است.

این پژوهشگر درباره این سوال که در صورت تاسیس شدن جهاد دانشگاهی در سال‌های اولیه پیروزی انقلاب، اکنون چه مشکلاتی وجود داشت، گفت: جهاد در محیط دانشگاهی شکل گرفته و به نظر من این نهاد تلفیقی از علم و صنعت است. اگر این نهاد تشکیل نمی‌شد مشکلات بیشتری داشتیم. شرکت‌های دیگر باید تلاش می‌کردند که علم و صنعت را در خود جمع کنند تا بتوانند جایگزین جهاد باشند. امروزه جهاد مانند یک شرکت عمل می‌کند و خودش درآمدهایش را تأمین می‌کند. در این نهاد اعضای هیئت‌علمی دانشگاه‌ها و برخی دانشجویها به صورت سرباز فعالیت دارند و به نظر من به دلیل این که این افراد علم‌ی آموزشی زیادی انجام داده است. شاید ما از نظر مادی تأمین نوبسیم ولی از لحاظ معنوی خیلی از افراد را آموزش دادیم.

این پژوهشگر اضافه کرد: «من از سال ۶۸ در جهاد بودم. از جاهای مختلفی پیشنهادات مختلفی داشتم ولی اصلا نتوانستم بروم و اصلا فکر هم نکردم. در زمانی که بنامم، اینجا کار نمی‌من. من زمانی که مشکلاتی داشتم، این‌جا (جهاد دانشگاهی) مشکلاتم را حل کرد. درست نیست من دانش این‌جا را به جای دیگه ببرم. من با جان و دل در خدمت سیستم بودم.»