خبر

شمار قربانیان کرونا از ۲۳ هزار نفر گذشت

● **شرق:** سخنگوی وزارت بهداشت آخرین موارد بروز و فوتی ناشی از کرونا در کشور را اعلام کرد. دکتر سیماسادات لاری گفت: از ۲۱ تا ۲۲ شهریور ۱۳۹۹ و بر اساس معیارهای قطعی تشخیصی، دوهزارو ۱۳۹ بیمار جدید مبتلا به کووید۱۹ در کشور شناسایی شد که هزارو ۱۳۸ نفر از آنها بستری شدند. مجموع بیماران کووید۱۹ در کشور به ۳۹۹هزارو ۹۴۰ نفر رسید. متأسفانه در این ۲۴ ساعت، ۱۱۶ بیمار کووید۱۹ جان خود را از دست دادند و مجموع جان‌باختگان این بیماری به ۲۳هزارو ۲۹ نفر رسید. خوشبختانه تاکنون ۳۴۴هزارو ۵۱۶ نفر از بیماران، بهبود یافته یا از بیمارستان‌ها ترخیص شده‌اند. به گفته وی، سه‌هزارو ۷۶۸ نفر از بیماران مبتلا به کووید۱۹ در وضعیت شدید این بیماری تحت مراقبت قرار دارند. تا کنون سه‌میلیون‌و۵۳۲هزارو ۸۷۳ آزمایش تشخیص کووید۱۹ در کشور انجام شده است. وی در توضیح استان‌های در شرایط قرمز بیماری گفت: بر اساس آخرین اطلاعات کرونا در کشور، استان‌های تهران، مازندران، گیلان، قم، اصفهان، خراسان رضوی، آذربایجان شرقی، کرمان، خراسان شمالی، سمنان، یزد، زنجان و قزوین در وضعیت قرمز قرار دارند. او درباره استان‌های در شرایط زرد نیز گفت: همچنین استان‌های آذربایجان غربی، البرز، فارس، لرستان، هرمزگان، اردبیل، بوشهر، کرمانشاه، کهگیلویه‌وبویراحمد، خراسان جنوبی، مرکزی، ایلام، چهارمحال‌وبختیاری، گلستان و خوزستان در وضعیت هشدار قرار دارند.

وضعیت بارش‌ها در ایران طی پاییز ۹۹

● **ایسنا:** رئیس مرکز ملی خشک‌سالی و مدیریت بحران سازمان هواشناسی می‌گوید بارندگی‌ها در ایران در پاییز ۹۹ کمتر و ضعیف‌تر از حد معمول خواهد بود و در سه‌ماهه پاییز کم‌بارشی نسبی در کشور حاکم است. احد وظیفه با اشاره به اینکه در هفته پایانی شهریور و دو هفته ابتدایی مهر عمده بارش‌های کشور در نوار شمالی ازجمله استان‌های ساحلی خزر، شمال آذربایجان غربی و آذربایجان شرقی و خراسان شمالی است، اظهار کرد: البته این بارش‌ها ضعیف‌تر و کمتر از حد نرمال خواهد بود و با وجود اینکه در دو هفته ابتدایی مهر بارش‌ها کمی بیشتر می‌شود، اما همچنان با بی‌هنجاری منفی بارش مواجه خواهیم بود. وی با بیان اینکه بارش‌های تابستانه مونسون که از سمت هند و پاکستان به سمت جنوب شرق ایران حرکت می‌کنند، همچنان تداوم خواهد داشت، تصریح کرد: فعالیت مونسون در جنوب شرق کشور سبب می‌شود که سیستم‌های بارانزا دیرتر از همیشه به ایران وارد شوند. از این‌رو به احتمال قوی بارش‌ها در ایران در پاییز کمتر از حد نرمال است. وظیفه ادامه داد: بر اساس الگوهای بارشی ایران، آبان همیشه ماه بارش برای شمال غرب و غرب کشور بوده است اما پیش‌بینی می‌شود در آبان و آذر آنومالی بارش‌ها در این مناطق منفی و کم‌بارشی نسبی حاکم باشد. وی همچنین درباره وضعیت دمای هوا در مهر توضیح داد: پیش‌بینی می‌شود دمای هوا در نیمه غربی کشور حدود یک تا سه درجه سانتی‌گراد بیشتر از حد نرمال و در شرق کشور حدود یک تا دو درجه کمتر از نرمال و خنک‌تر از حد معمول باشد.

کاهش شوکه‌کننده آمار ازدواج در ایران

● **ایلنا:** «محمدمهدی تندگویان»، معاون ساماندهی امور جوانان وزارت ورزش و جوانان، در واکنش به اینکه شیوع کرونا و حواشی آن چقدر باعث شده آمار ازدواج کاهش یابد و شاهد عدم تمایل جوانان به ازدواج باشیم، گفت: در این خصوص نه آمار قطعی داریم و نه پایش مناسبی صورت گرفته است که بخواهم بر اساس آمار گزارش دهم، اما در این خصوص هشدار می‌دهیم و معتقدیم باید فکر اساسی برای آن کرد. تندگویان درباره کاهش شوکه‌کننده آمار ازدواج گفت: شیب کاهشی ازدواج به نسبت سال‌های قبل می‌تواند یک شوک باشد و این شوک روی موضوع فرزندآوری حتما تأثیر خود را خواهد گذاشت. فکر می‌کنم برای شش‌ماهه دوم امسال و شش‌ماهه اول سال آینده مشروط بر اینکه موضوع کرونا جمع شود، حتما کاهش آمار موالید را خواهیم داشت. معاون وزیر ورزش و جوانان در توضیح کاهش آمار فرزندآوری در کشور گفت: کاهش فرزندآوری به دو موضوع مربوط می‌شود که یک وجه آن مربوط به زوجینی است که می‌خواستند زندگی را شروع کنند و شاید چند ماه بعد از ازدواج نیز فرزندآوری را پیش می‌گرفتند، اما شیوع کرونا شروع زندگی آنها را به تعویق انداخت. بحث دوم زوجینی هستند که در رابطه و زندگی مشترک هستند، ولی به دلیل کرونا موضوع فرزندآوری خود را به دلایل مشخص به تعویق انداختند.

اجرای مونوریل در تهران، قم و کرمانشاه به کجا رسید؟

بودجه‌های واقعی طرح‌های توهمی

شرق: ماجرای مونوریل در ایران داستانی پیچیده با پایانی باز است؛ حالا سال‌ها از خشت‌گذاری این پروژه در تهران، قم و کرمانشاه می‌گذرد و در هیچ‌کدام از این شهرها خبری از پایان پروژه نیست. در این سال‌ها البته بودجه فراوانی هزینه شد و در این شهرها بخشی از پروژه هم عملی شد، اما مونوریل ایران هیچ‌گاه مسافری به خود ندید. چه شد که سیستم حمل‌ونقل شهری مورد علاقه رئیس‌جمهوری پیشین ایران، شهر به شهر گشت و به نتیجه نرسید؟ اساسا مونوریل پروژه‌ای مناسب برای فضای شهری ایران به حساب می‌آید؟

سرگذشت مونوریل؛ از لندن قرن نوزدهم به ایران در قرن بیست‌ویکم

تک‌ریل یا مونوریل درواقع یک خط منفرد است که به‌عنوان ریل برای واگن‌های مسافری یا باری استفاده می‌شود.

در ۲۲ نوامبر سال ۱۸۲۱ بود که وسیله نقلیه‌ای طراحی شد که روی یک ریل حرکت می‌کرد. مخترعش هم هنری رابینسون پالمر بود. اولین خط مونوریل در سال ۱۸۲۴ در لندن ساخته شد. این مونوریل که از یک اسب به‌عنوان پیشرانه استفاده می‌کرد، اولین خط مونوریل مسافربری جهان بود.

حدود ۱۸۰ سال پس از این اختراع، در پایتخت ایران شهرداری که با دوربرگردان‌های بی‌شمار شناخته می‌شد به فکر راه‌اندازی مونوریل افتاد.

مونوریل در ایران به پدیده‌ای عجیب تبدیل شد و از نوع ورود تا نوع اجرا همواره سؤالات و مباحث فراوانی را از سوی موافقان و مخالفان به همراه داشته است.

پروژه شهری احمدی‌نژاد؛ مونوریل تهران

احداث خط مونوریل صادقیه تا فرودگاه در سال ۸۲ در جلسه شورای شهر تهران مطرح شد. برخی اعضا صراحتا با این موضوع مخالفت کردند، اما یاران آقای شهردار در نهایت توانستند حرف خود را به کرسی نشانده و مصوبه شش کیلومتر مونوریل صادقیه تا اکباتان را برای اجرا به محمود احمدی‌نژاد بسپارند.

در آن زمان هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان از بودجه شهروندان تهران به امر احداث ۲۴۰ کیلومتر مونوریل تخصیص یافت.

مونوریل شش‌کیلومتری با پنج ایستگاه طبق برنامه می‌بایست در دو سال به بهره‌برداری می‌رسید، ولی باوجود انعقاد قرارداد در سال ۸۴ متوقف شد. هرچند وعده اولیه اجرا با هزینه بخش خصوصی بود، اما درنهایت بیش از ۵۲ میلیارد تومان برای شهرداری هزینه برداشت و به نتیجه نرسید.

چرا شکست خورد؟

بابایی، مجری پروژه مونوریل در آن زمان اظهار کرد: مخالفت‌های بعضی از مسئولان دولتی باعث شد شرکت مالزیایی به‌عنوان پیمانکار اصلی پروژه با متهم‌کردن مجری پروژه به دادن اطلاعات غلط و درگیرکردن آنها با پروژه‌ای غیرقانونی، قرارداد سه‌ماهه خود را فسخ کند و پروژه عملا متوقف شد. حدود ۱۲ میلیارد تومان برای احداث پایه‌های مونوریل هزینه شده که هفت میلیارد تومان از محل پیش‌فروش هزارو ۲۰۰ مترمربع تراکم واحدهای تجاری مربوط به پروژه بود که آن‌هم به صورت تهاتر به دست آمده است. شاید شهر تهران آن زمان شانس آورد که شرکت مالزیایی فقط قرارداد را فسخ کرد و درصدد گرفتن خسارت و غرامت برنیامد. آقای شهردار نیز در آن روزها بهشت را به مقصد پاستور ترک کرد تا رؤایش برای احداث مونوریل تهران ناکام بماند.

سردار قالیباف که یونیفورم نیروی انتظامی را از تن درآورده و نتوانسته بود به ریاست‌جمهوری برسد، به شهرداری رفت تا از این سکو برای پرش به سمت شغل رؤیاهایش تلاش کند. او در ابتدای شهرداری حتی پایه‌های مونوریل را جمع‌آوری کرد تا این هزینه هنگفت از یاد مردم شهر برود.

مونوریل زیرزمینی قم

آقای شهردار که این روزها رئیس‌جمهور شده بود، پس از ناکامی در احداث مونوریل تهران تلاش کرد این ایده را در قم اجرائی کند.

در سال ۸۸ طرح مونوریل قم کلنگ‌زنی و سازمان قطار شهری قم نیز رسما افتتاح شد. بنا بود دو فاز ۶.۲ و ۱۱کیلومتری مونوریل بار ترافیکی قم را کم کند.

از همان ابتدای کار مباحث فراوانی درباره مطالعات و مسیریابی صورت‌گرفته ایجاد شد، ولی پس از یک سال با استانداری محمدحسین موسی‌پور کار سرعت بیشتری گرفته و با صرف هزینه زیاد ستون‌های مونوریل در نقاطی از شهر قد علم کردند. بنا بود پروژه در سال ۹۰ به بهره‌برداری برسد، اما پس از مدتی اعتراضات و مباحثی درباره نحوه عبور منوریل از مقابل حرم مطهر حضرت معصومه ایجاد شد که منجر به کندی انجام کار شد.

تا زمانی که در سال ۹۳ مهر ابطال بر پروژه مونوریل قم زده شد، رقمی نزدیک به ۲۰۰ میلیارد تومان بودجه صرف و در آخر بنا شد مبلغ ۳۶۰ میلیارد باقی‌مانده صرف سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های متروی این شهر شود.

ماجرای کرمانشاه

سرنوشت حمل‌ونقل شهری کرمانشاه در ادوار مختلف دستخوش تغییرات متفاوتی شد. اولین‌بار در سال ۷۸ و در زمان استانداری محمدحسین مقیمی، پروژه «تراموای کرمانشاه» مطرح شد، اما به نتیجه خاصی نرسید. طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر کرمانشاه در سال ۸۴ توسط شرکت حمل‌ونقل و ترافیک تهران انجام گرفت و در جلسه شصت‌ودوم شورای عالی ترافیک شهرهای کشور مورخ ۱۳۸۴/۱۲/۲ به تصویب رسید.

در سال ۸۵ و در روزی که محمود احمدی‌نژاد از ساعت حضور مردم در مراسم استقبال می‌پرسید، خط ریلی کرمانشاه به طول ۱۳/۵ کیلومتر مطرح شد و در شصت‌وهفتمین جلسه شورای عالی ترافیک به‌صورت مترو به تصویب رسید.

بااین‌حال در ۲۶ شهریور سال ۸۸ و در زمان استانداری دادوش هاشمی، کمیته فنی شورای عالی ترافیک کشور با حمایت محمود احمدی‌نژاد، به دلایلی که آنها را «تفکر مهندسی و اصلاح الگوی مصرف» اعلام کرد، پروژه متروی کرمانشاه را به پروژه مونوریل کرمانشاه تبدیل کرد و ادعا شد که هزینه و بودجه اجرای قطار شهری کرمانشاه به نصف کاهش یافته است.

برنامه اجرائی احداث خط یک قطار شهری کرمانشاه از اواخر سال ۱۳۹۰ و اوایل ۱۳۹۱ در قراردادی به مبلغ اولیه ۲۱۵ میلیون یورو و مدت زمان اجرائی ۴۲ ماه آغاز و پیش‌بینی شد تا سال ۱۳۹۳ اولین فاز آن به بهره‌برداری برسد. پس از سفر مقام معظم رهبری و با انتقاد کارشناسان و نمایندگان شهر از پروژه مونوریل، مقرر شد مترو جایگزین مونوریل شود. بااین‌حال، از آنجا که عملیات ساخت و نصب ستون‌ها آغاز شده و تا حدی پیش رفته بود، نمایندگان از حفظ این بخش دفاع کرده و به این ترتیب شبکه حمل‌ونقل ریلی کرمانشاه دوپاره شد. در دولت یازدهم نیز مقامات استانداری کرمانشاه از جایگزینی مونوریل با قطار سبک شهری خبر دادند.

هر مدیری پروژه خودش را می‌خواهد

اما دلیل شکست پروژه مونوریل در ایران چیست و چرا این پروژه‌ها بی‌سرانجام و با صرف هزینه فراوان به حال خود رها شده است؟ آیا سیستم مونوریل مناسب شهرهای ایران نیست یا اینکه روند برنامه‌ریزی و اجرا مشکل دارد؟

«سارا ثابت»، کارشناس طراحی شهری و پژوهشگر معتقد است که انتخاب یک سیستم حمل‌ونقل شهری پژوهش‌های دقیق و عمیق می‌خواهد. او دراین‌باره به «شرق» می‌گوید: «سیستم‌های حمل‌ونقل مختلف بر اساس بهینه‌سازی بین هزینه و کارایی در شهرهای مختلف انتخاب می‌شوند. انتخاب بین مترو، بی‌آرتی، ال‌آرتی، تراموا، مونوریل و... بستگی به جمعیت، اقلیم، مسافت، هزینه و... دارد و اینکه در یک کلمه بگوییم مونوریل در ایران مثمرثمر نیست، اصلا سخن درستی نیست». ثابت دراین‌باره می‌گوید: «باید مشخص کنیم که مونوریل در مقایسه با کدام سیستم و برای چه مسافتی قرار است مورد استفاده قرار بگیرد؛ این موضوع خود نیازمند بررسی و کار پژوهشی دقیق است و نمی‌توان به‌راحتی نظر کلی صادر کرد، اما می‌توان گفت که در ایران درباره استفاده از مونوریل نیازسنجی و مطالعه دقیق انجام نشده و معمولا با این سیستم‌های حمل‌ونقل مانند یک کالای لوکس برخورد می‌شود. مثلا مدیری در جایی دیده یا شنیده و می‌خواهد همان را وارد کند. حتی اگر مطالعه‌ای انجام شود، پیشاپیش نتیجه آن مشخص است و این پژوهش‌ها باید به نتیجه مدنظر آن مدیر برسد. این روند نه‌تنها درباره مونوریل بلکه درباره زیرگذر، روگذر، مال‌سازی، مفاهیم، جایابی شهرهای جدید و دیگر موارد هم تکرار می‌شود». این پژوهشگر حوزه شهری معتقد است نوع مواجهه با تکنولوژی است که اثرگذار می‌شود و نه خود تکنولوژی و در توضیح می‌گوید: «مثلا وقتی پروژه مونوریل نیمه‌کاره رها می‌شود معنای آن پاسخ‌ندادن این پروژه نیست و دلیل آن پایان دوره آن مدیر علاقه‌مند به مونوریل بوده و مدیر بعدی هم الزامی به ادامه آن پروژه نمی‌بیند. معمولا دلیل مدیر بعدی هم نه بررسی و پژوهش دقیق بلکه تلاش برای آغاز پروژه‌ای مشابه است».

ثابت در ادامه به ماجرای علاقه محمود احمدی‌نژاد به پروژه مونوریل اشاره می‌کند و دراین‌باره می‌گوید: «می‌دانیم که احمدی‌نژاد پس از آنکه نتوانست مونوریل را در تهران به سرانجام برساند و با مخالفت‌هایی روبه‌رو شد، سراغ قم رفت که همین پروژه را آنجا اجرا کند. البته من نمی‌خواهم این روند را به یک فرد و صرفا فقط احمدی‌نژاد محدود کنم چون این کار یک فرد یا جناح خاص نیست، این یک شیوه مدیریتی در ایران است که درباره دلایل آن می‌شود مفصل سخن گفت».

این کارشناس طراحی شهری درباره بُعد زیباشناختی سیستم مونوریل هم می‌گوید: «من مونوریل را یک مانع در منظر در طراحی شهری می‌بینم که البته به این معنی نیست که نباید از مونوریل استفاده کرد، به این معناست که مونوریل می‌تواند منظر شهری را خراب کند و باید درست از آن استفاده کرد. استفاده از مونوریل نیازمند کاری دقیق است که کجا و چگونه استفاده شود که منظر شهری از بین نرود». ثابت در ادامه بی‌توجهی به طرح‌های جامع و تکمیلی شهری را هم یکی از دلایل چنین پروژه‌های نیمه‌کاره‌ای می‌داند: «نکته دیگر طرح جامع حمل‌ونقل است که می‌دانیم تهران چنین طرحی دارد و این طرح‌ها کار همان مطالعه و پژوهش را انجام می‌دهند و بر اساس پژوهش طراحی می‌شوند. متأسفانه برخورد با این طرح‌ها معمولا عقیم است و مدیران آنها را جدی نمی‌گیرند که اگر مبنا قرار گیرد، دیگر با آمد و رفت هر مدیر، پروژه‌ای ناقص به جا نمی‌ماند».

این روزها اولین مونوریل جهان به ۲۰۰سالگی نزدیک می‌شود. محمود احمدی‌نژاد نیز هم شهرداری را واگذار کرده و هم دولت را. پرونده راه‌اندازی مونوریل نیز با پایانی باز مواجه است. در شرایط فعلی دولت و شهرداری‌ها تمایلی به انجام آن ندارند، اما چرخش سیاست‌مداران در ایران زیاد است. احداث مونوریل نیز شاید وقتی دیگر.

جولان رمدیسیور تقلبی در بازار سیاه

شرق: روز گذشته خبری مبنی بر فوت شش نفر بر اثر مصرف داروی تقلبی کرونا منتشر شد؛ خبری که ابتدا روی سایت پلیس قرار گرفت و مقامات پلیس آن را تأیید کردند، اما این خبر ساعاتی بعد تکذیب و سایت پلیس نیز خبرش را تصحیح کرد.

در خبر اولیه آمده شبکه‌ای که اقدام به فروش این آمپول‌های تقلبی می‌کرد، در شهریار قرار داشته و نیروی انتظامی آنان را دستگیر کرده است. این گروه داروی تقلبی رمدسیویر را می‌فروختند که نمونه تقلبی آن در بازار آزاد فراوان است.

خبر مرگ شش نفر به دلیل استفاده از داروی تقلبی را سایت پلیس از زبان سردار خانچرلی اعلام کرد. سردار محسن خانچرلی اظهار کرد: در پی مراجعه یکی از شهروندان به کلانتری ۱۶ اندیشه و طرح شکایت مبنی بر اینکه پدر وی به بیماری کرونا مبتلا بوده و افرادی با فریب اقدام به فروش چهار عدد آمپول تقلبی کرونا با مارک تجاری Remedesivir به مبلغ یک‌میلیاردو ۳۶۰ میلیون ریال کردند، به دلیل حساسیت موضوع، شناسایی و دستگیری کلاهبرداران در دستور کار مأموران قرار گرفت. مأموران با انجام اقدامات اطلاعاتی و با هماهنگی قضائی موفق شدند دو نفر از کلاهبرداران را در شهریار شناسایی و در عملیاتی ویژه، متهمان را حین فروش دو عدد آمپول تقلبی کرونا دستگیر کنند. سردار خانچرلی در ادامه با بیان اینکه متهمان تاکنون ۵۲ عدد از این آمپول‌ها را هر کدام به مبلغ ۴۵۰ میلیون ریال به شهروندان در مناطق مختلف استان تهران فروخته و مبلغی بالغ بر ۲۳میلیاردو ۴۰۰ میلیون ریال به این بهانه از آنان کلاهبرداری کرده‌اند، افزود: تاکنون شش نفر از مصرف‌کنندگان این داروهای تقلبی در استان تهران که به بیماری کرونا مبتلا بودند، جان باخته‌اند.

تکذیب شد

اما ساعتی بعد خود دکتر خانچرلی با حضور در تلویزیون خبر خود را تکذیب کرد و گفت: ما اطلاعاتی نداریم که آیا این افراد به علت مصرف این دارو جان خود را از دست داده‌اند یا نه؟ شاید این دارو اثربخشی لازم را نداشته که جان خود را از دست دادند. این موضوع را باید پزشکی قانونی و مسئولان پزشکی بررسی کنند.

روزنامه «شرق» پیش‌تر در گزارش‌هایی به فروش این داروها در بازار آزاد در نقاط مختلف کشور پرداخته بود؛ داروهایی که در موج اولیه گاهی با قیمت صد میلیون تومان نیز در بازار آزاد فروخته می‌شدند. داروهایی که در صدر آن رمدسیویر به‌عنوان قطعی‌ترین داروی درمان کرونا بود و تقریبا تمام خانواده‌هایی که اقدام به خرید این داروها کرده بودند، بعد از مراجعه به بیمارستان متوجه تقلبی‌بودن آن می‌شدند.

فارغ از تکذیب‌شدن مرگ شش نفر در روزهای اخیر به دلیل استفاده از داروی تقلبی کرونا، سؤال این است که مگر اعلام نشد که نمونه ایرانی داروی رمدسیویر تولید شده و در دسترس بیماران قرار گرفته است؟ پس دلیل ارجاع خانواده‌ها به بازار آزاد چیست؟ سردار خانچرلی از آن جهت خبر خود را تکذیب کرده که تعیین علت مرگ با سازمان پزشکی قانونی است، اما این مسئله در اصل ماجرا و اینکه عده‌ای به دلیل نبودن داروی رمدسیویر اقدام به خریدش از طریق بازار سیاه کرده‌اند تفاوتی ایجاد نمی‌کند. این دارو مگر در کشور تولید نمی‌شود؟

یک منبع آگاه در سازمان غذا و دارو در پاسخ به سؤال «شرق» درباره تولید داروی رمدسیویر در ایران گفت: «میزان داروی تولیدشده در ایران بسیار محدود است و شاید نتواند به خوبی همه بیماران را پوشش دهد. دلیل این مسئله هم تحریم‌هاست و نبودن مواد اولیه داروها. چون بیشتر مواد اولیه دارویی در خارج از کشور تولید می‌شود، تولید داروی رمدسیویر هنوز به صورت انبوه آغاز نشده و همین می‌تواند یکی از دلایل روی‌آوردن مردم به بازار سیاه دارویی باشد».

در همین رابطه دکتر حمید خیری، عضو هیئت‌مدیره انجمن داروسازان ایران، به «شرق» می‌گوید: اولا داروی رمدسیویر در کشور به حدی تولید نشده که پاسخ‌گوی همه بیماران باشد. نکته دوم این است که برخی بیماران به جای آنکه از کانال بیمارستان و داروخانه‌های بیمارستانی اقدام به تهیه دارو کنند، خودشان به صورت سرخود سراغ دارو در بازار سیاه رفته و گرفتار باندهای توزیع‌کننده رمدسیویر تقلبی می‌شوند. داروی رمدسیویر در داروخانه‌های معمولی توزیع نمی‌شود و تنها فروش آن در داروخانه‌های بیمارستانی مجاز است.

موج‌سواری روی تولید رمدسیویر ایرانی

خبر مراجعه مردم به بازار سیاه برای رمدسیویر در حالی منتشر می‌شود که چهارم مردادماه، خبرگزاری ایرنا از رونمایی داروی ایرانی رمدسیویر خبر داده و اعلام کرده بود این دارو از هفته آینده در بازار توزیع می‌شود.

بر اساس این خبر، تولید داروی رمدسیویر در یکی از شرکت‌ها و کارخانه‌های دارویی زیرمجموعه بنیاد برکت در ستاد اجرائی فرمان امام(ره) بود که مراحل تأیید و ورود آن به بازار در حال طی‌شدن است.

۱۰ روز بعد نیز دو شرکت خصوصی دیگر مراسم رونمایی از تولید رمدسیویر را برگزار کردند؛ یکی در ساوه و دیگری در تهران. همان زمان حیدر محمدی، مدیرکل نظارت بر داروی سازمان غذا و دارو اعلام کرد: داروی رمدسیویر از دو هفته پیش در سه شرکت داخلی تولید شده است، اما نمی‌توانیم به محض تولید این داروها را وارد بازار کنیم، باید یک‌سری آزمایش‌های پایداری دمایی و رطوبتی روی این داروها انجام شود و تا زمانی که این آزمایش‌ها انجام نشود، اجازه ورود به بازار داده نمی‌شود. میزان و سهم هر بیمارستان نیز بر اساس تعداد بیماران کووید۱۹ بستری در آی‌سی‌یو است. فعلا داروی رمدسیویر فقط برای بیماران حاد بستری در بخش‌های مراقبت‌های ویژه بیمارستان‌هاست که گفته می‌شود برای این بیماران اثربخشی دارد.

وی گفت: فعلا سه شرکت ایرانی این دارو را تولید کرده و نمونه‌هایشان را برای تأیید و گرفتن مجوز ورود به بازار به سازمان غذا و دارو داده‌اند که به صورت سریع در حال رسیدگی است. روال عادی رسیدگی به این درخواست‌ها در سازمان غذا و دارو ممکن است تا شش ماه طول بکشد ولی روال تسریع‌شده‌ای گذاشته شده است و احتمالا تا هفته آینده اگر نتایج آزمایش‌ها مثبت باشد، در بیمارستان‌ها توزیع می‌شوند.

محمدی افزود: هر سه شرکتی که از وزارت بهداشت مجوز تولید رمدسیویر گرفته‌اند، این دارو را با واردکردن مواد اولیه و با استفاده از فرمولاسیون آن تولید کرده‌اند و این‌طور نیست که داروی آماده را وارد و در ایران بسته‌بندی کنند. چند شرکت ایرانی هم هستند که در حال تولید مواد اولیه داروی رمدسیویر هستند.

مدیرکل داروی وزارت بهداشت افزود: نمونه‌های وارداتی رمدسیویر هم به مقدار محدودی از دو کشور آسیایی خریداری شده است. تاکنون دو محموله از این داروی وارداتی در بیمارستان‌ها توزیع شده و یک‌سری دیگر هم (که بیشتر از موارد قبلی است) در بیمارستان‌ها توزیع می‌شود. به گفته او قیمت داروی رمدسیویر وارداتی حدود یک‌میلیون‌و ۲۰۰ هزار تومان است. تولید داخل آن هنوز قیمت‌گذاری نشده است و احتمالا حدود نصف این قیمت خواهد بود، در حالی که این دارو در بازار آزاد به قیمت ۶۰ میلیون تومان و حتی بیشتر هم فروخته شده است، البته امیدواریم با ورود داروی ایرانی قیمت رمدسیویر قاچاق در بازار آزاد هم شکسته شود.

ادامه از صفحه ۴

هند به همکاری با ایران نیاز دارد

درست است که عربستان سعودی و امارات و اینها به هند نفت می‌دهند اما ولی حقیقت این است که مسیر ایران هم امن‌تر است هم قیمتی که ایران به هند پیشنهاد می‌دهد باصرفه‌تر است. بنابراین هندی‌ها به نظرم این محاسبه را دارند که در انتخابات آینده آمریکا ممکن است شرایط تغییر کند. هرچند دموکرات‌ها هم بیایند خیلی تغییر نمی‌کند اما ممکن است گشایشی برای هند هم به وجود بیاید. آن لابی هندی بود داخل آمریکا که ترامپ را قانع کردند که چابهار را از تحریم‌ها جدا کردند. لابی هند بعد از اسرائیل و ارمنستان بیشترین نفوذ را در کاخ سفید دارد. پیش‌بینی هم می‌کند که ممکن است در آینده گشایشی پیش بیاید و نمی‌خواهد نفت ایران را از دست بدهد؛ چون واقعا در بلندمدت نیاز دارد.

بحث دیگری مطرح شده که ممکن است جزئی هم باشد. عضویت غیردائم هند در شورای امنیت هم در راه است. ممکن است این در تماس هند و ایران مؤثر بوده باشد؟

بی‌تأثیر نیست ولی به نظر تعیین‌کننده نمی‌آید. چون اعضای غیردائم شورای امنیت چرخشی هستند و خیلی تعیین‌کننده نیستند. البته هند از زمان رائو به این طرف سه راهبرد مهم را پیگیری کرده است. یکی سیاست اقتصادی‌شان بود که موفق شدند و الان هند دارد تبدیل به قدرت اقتصادی مهم بعد از چین می‌شود. سیاست دیگر سیاست نظامی بود که هند را تبدیل به قدرت نظامی کرد که از ۱۹۹۸ آزمایش هسته‌ای انجام می‌دهد. مسئله دیگر طراحی رفتن هند به‌عنوان عضو دائم شوراست. صحبتی هست که تعداد اعضای دائمی شورا را گسترش دهند و هند یکی از داوطلبان اصلی است. گزینه‌های دیگر برزیل، آفریقای جنوبی و ژاپن هستند اما هند قوی‌ترین گزینه است، در این زمینه که هم با آمریکا و هم با روسیه مناسبات خوبی دارد و همین با با بقیه اعضا منهای چین که فقط چین ممکن است مخالفت کند.

درباره مسئله چابهار که اشاره کردید، تنش‌هایی هم ایجاد شد و خبرهایی آمد که ایران هند را از بحث چابهار خارج کرده است. آیا چنین اتفاقی افتاد و آیا ایران به سمت قطع همکاری با هند در بحث چابهار رفت و اگر چنین شد، آیا الان بناست هند برگردد؟

مسئله چابهار مسئله مهمی است برای هند. به نظرم می‌آید هند هیچ چاره‌ای ندارد، برای اینکه بتواند به افغانستان و آسیای مرکزی دسترسی داشته باشد، جز چابهار. منتهی اتفاقی افتاده و آن این است که یک پیش‌نویسی از پیمان استراتژیک بین ایران و چین انتشار یافت که در واقع چین را در موقعیتی قرار می‌دهد که رقابت را از هند می‌برد. به این معنا که چینی‌ها در بندر گوادر سرمایه‌گذاری کلان کردند. نگاه چینی‌ها از ابتدا این بود که چابهار و گوادر رقیب نیستند. چینی‌ها پیشنهاد دادند که خط آهن از گوادر به چابهار کشیده شود که خودشان بکشند و حتی نگاهشان این است که با جاده‌کشی و استفاده از جاده مکران به بندرعباس و خرمشهر هم وصل کنند و در واقع کراچی را می‌خواهند وصل کنند به کل منطقه خلیج فارس. اگر قرارداد ۲۵ساله امضا شود، این تصور هست که چینی‌ها بیایند در چابهار. در آن صورت جایگاه هند تنگ خواهد بود و ممکن است چینی‌ها ایران را راضی کنند و سرانجام هندی‌ها را کنار بزنند. اما برداشت خود من این است که اساسا ایران نباید به شکل انحصاری با هند کار می‌کرد، بلکه اجازه می‌داد در چابهار چین و ژاپن و آلمان و حتی کشورهای عربی مثل عمان سابقه حضور دارد، آنجا و سرمایه‌گذاران عرب همه بیایند. اگر این کار را از ابتدا کرده بودیم، هند این قدر تعلل نمی‌کرد در توسعه چابهار. همان‌طورکه می‌دانید هندی‌ها دو قرارداد با ما دارند، یکی قرارداد ۵۰۰ میلیون دلاری برای ایجاد تأسیسات بندرسازی در چابهار و یکی قرارداد حدود یک‌ونیم میلیارددلاری که خط آهن زاهدان چابهار را بسازند و در بحث ریل‌سازی و قطارها با ایران همکاری کنند. این از دو زاویه برای ایران مهم است یکی اینکه این کارخانجات برای آقای تاتا هست که از فارسیان هند است و از مهاجران ایرانی است که به هند رفته و به ایران علاقه بسیار بالایی دارد و آنها بودند که کار کردند و ایران و هند را به هم نزدیک کردند برای این همکاری‌ها. به نظرم آنچه انتشار یافت که ایران هند را کنار گذاشت، واقعیتش این است که در چابهار کنار نگذاشته است، در خط آهن چابهار زاهدان کنار گذاشته. این هم علتش این بود که هندی‌ها تحت فشار آمریکا و بسته‌شدن کانال‌های بانکی انتقال پول نمی‌توانستند بیایند سرمایه‌گذاری کنند و در نتیجه تعلل می‌کردند و هرچه ایران فشار می‌آورد آنها امروز و فردا می‌کردند؛ بدون اینکه خودشان را کنار بکشند. اما اعلام شده. من نمی‌دانم تا چه حد صحت دارد که ایران آنها را کنار گذاشته ولی به‌هرحال الان پروژه را قرارگاه خاتم‌الانبیا دارد عملیاتی می‌کند. هرچند که کند است. هم به لحاظ زیرساخت‌ها مشکلات هست، هم تأمین هزینه. هرچند استاندار سیستان‌وبلوچستان اخیرا گفته بود که دولت در اعتبارات ملی این را به‌طورجدی مد نظر قرار داده است ولی درهرحال کند است. در حقیقت من همین چند وقت پیش رفته بودم می‌دیدم که خیلی آن‌طور که گفته می‌شد که تا پایان سال باید کار تمام بشود، نیست و احتمالا طولانی‌تر خواهد بود.