

خبر

چرا ارز بانک مرکزی در بازار خریدار ندارد؟

● محدودیت سه‌روژه فروش ارز، سهمیه دوهزاردلاری برای هر نفر در طول یک‌سال و عدم امکان معامله بین صراف‌ها از جمله دلایل سطح پایین خرید ارز در بازار متشکل ارزی است اما معلوم نیست چرا با وجود تقاضای بسیار زیاد حواله، عرضه ارز حاصل از صادرات کمتر از خرید صراف‌هاست. به گزارش فارس، یکی از مسائلی که این‌روزها در بازار ارز به ابهام تبدیل شده، افزایش قیمت ارز و از طرف دیگر مشتری‌نداشتن ارزهای بانک مرکزی در بازار متشکل ارزی است. در خبرهایی که روزهای گذشته بانک مرکزی منتشر کرده، اعلام شده که این بانک در یک روز ۸۵ میلیون دلار و در روز دیگر ۷۸ میلیون دلار در بازار متشکل ارزی عرضه کرده است، اما میزان خرید ارز از بانک مرکزی در سطح ۱.۵ میلیون دلار بوده است.

خبر ویژه

امکان احراز هویت غیر حضوری افراد نابینا و کم‌بینا در بازار سرمایه از طریق یک اپلیکیشن ایرانی

● شرکت دانش‌بنیان پارت هم‌زمان با روز عصای سفید، امکان احراز هویت غیر حضوری برای افراد نابینا و کم‌بینا در بازار سرمایه را از طریق اپلیکیشن سینگنال فراهم کرد. به گزارش روابطعمومی شرکت دانش‌بنیان پارت، دکتر علی رسولی‌زاده، مدیرعامل شرکت دانش‌بنیان پارت، دراین‌پایاره گفت: خدمات احراز هویت غیرحضوری سجام از طریق اپلیکیشن سینگنال برای استفاده جامعه نابینایان و کم‌بینایان فراهم شده تا این افراد بتوانند مانند سایرین وارد حوزه سرمایه‌گذاری در بازار سرمایه شوند. او افزود: با توجه به نوظهوربودن خدمت احراز هویت غیر حضوری و با توجه به اینکه اولین سیستم احراز هویت غیر حضوری سامانه سجام توسط شرکت دانش‌بنیان پارت اجرا شده است، ارائه چنین خدماتی برای نابینایان نیز برای اولین‌بار در حال انجام است. البته در حوزه ارائه خدمات انتقال وجه کارهایی انجام نشده است. مدیرعامل شرکت دانش‌بنیان پارت تأکید کرد: در این سامانه خدماتی برای نابینایان فراهم شده تا بتوانند ازطریق صوت، مراحل احراز هویت خود را طی کنند.

لیلا مرکن:تایر فرسوده کالایی نیست که قاچاق آن به‌راحتی امکان‌پذیر باشد. کالایی که یک تریلی با ظرفیت ۲۰ هزار تن بار، فقط ۱۵۰ تا ۱۷۰ حلقه از آن (به وزن هفت تا هشت هزار تن) را می‌تواند حمل کند هم بعد از افزایش نرخ ارز به خارج قاچاق می‌شود. فعالان صنعت بازیافت می‌گویند به‌جای آنکه تایرهای فرسوده روکش شوند و مجدد در ایران مورد استفاده قرار بگیرند یا تبدیل به پودر و گرانول شده و در صنعت کفش، کیفپوش‌های لاستیکی یا کانوچو به کار گرفته شوند تا چرخ صنعت ایران را بگردانند، از سوی واحدهای غیرمجازی که گاهی در اختیار اتباع بیگانه هستند، تبدیل به قطعات کوچک می‌شوند تا به آن سوی مرزها در کردستان عراق، ترکیه و میرجاوه پاکستان صادر شوند. قاچاق تایر فرسوده که بعد از ممنوعیت صادرات این محصول به خارج از کشور همچنان ادامه دارد، گویا در انحصار چند نفر است و آنها هم به‌راحتی اطلاعاتی به افراد نمی‌دهند. یکی از آنها مدعی است که محموله‌اش را قانونی صادر می‌کند و به شرط دیدن انبار و داشتن دو هزار تن ضایعات، وارد مذاکره برای صدور محموله می‌شود. قاچاق غیرقانونی تایر و تیوب‌های فرسوده به خارج از کشور، صنایع بازیافت را دچار مشکل کرده است، اما آن‌طور که حمید بهشتی‌منفرد، دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری اتحادیه بازیافت، به «شرق» می‌گوید، این اتحادیه توانسته با اقداماتی که انجام داده است، موفق شودحدود ۶۰ تا ۷۰ درصد قاچاق را کنترل کند و مواد اولیه را در داخل کشور نگه دارد.

واحدهای مجاز فراوری تایر و تیوب فرسوده از کمبود مواد اولیه برای واحدهایشان کله دارند، اما گویا صحنه‌گردان اصلی بازار این محصول، واحدهای غیرمجازند؛ واحدهایی که کم‌وبیش در حاشیه همه شهرها پیدا می‌شوند. چند سال پیش، نرسیده به مسیر فرعی تالاب بندعلی‌های قم، در جاده‌ای خاکی، دود سیاهی به آسمان بلند می‌شد که مردم می‌گفتند حاصل سوزاندن تایرهای مستعمل است. برای کسب اطلاع از تداوم فعالیت آنها به همان محل می‌روم. با گذشت چند سال هنوز هم اثرات لاستیک سوخته روی زمین پیداست. این منطقه و حوالی آن به‌عنوان یکی از قطب‌هایی معروف است که افراد به خرید و فروش

انواع ضایعات مشغول‌اند. تایر فرسوده هم یکی از اقسام مورد معامله آنهاست. تا پیش از این کودکان کاری که لاستیک فرسوده ماشین‌آلات سنگین را جمع‌آوری می‌کردند، در این جاده خاکی آنها را به آتش می‌کشیدند تا ضایعات فلزی داخل تایرها را به فروش برسانند، اما اهالی منطقه می‌گویند این روزها کمتر دود سیاه حاصل از سوزاندن لاستیک به آسمان بلند می‌شود. با بچه‌هایی که به کسب‌وکار بازیافت غیرمجاز لاستیک مشغول هستند، به گفت‌وگو می‌نشینم. علی که حدوداً ۱۴ سال دارد، می‌گوید که مدل کسب‌وکارشان عوض شده است؛ قبلاً لاستیک‌های فرسوده کامیون، تریلی یا تراکتور را که کنار مزرعه رها شده بود، جمع‌آوری می‌کردند و برای به‌دست‌آوردن فلزاتش آتش می‌زدند، اما حالا لاستیک‌ها را خرد می‌کنند تا به واسطه‌ای دیگر که وانتی آبی دارد، در حاشیه بیشتر بفروشند. البته کار بچه‌ها کمی هم توسعه پیدا کرده است؛ آنها فقط لاستیک کهنه‌های رهاشده کنار مزارع را جمع نمی‌کنند، به قول خودشان از آپاراتچی‌های اطراف هم لاستیک کهنه می‌خرند. بچه‌ها شنیده‌اند که تایرها در ذوب‌آهن هم خریدار پیدا کرده است و احتمال می‌دهند به همین دلیل قیمت‌ها بالا رفته است.

قانونی‌صادرمی‌کنم

کودکان کار حاشیه شهرها، فقط بخشی از

کارت خودرو **پراید** رنگ تفره ای متالیک مدل ۱۳۸۰ به شماره پلاک ایران ۱۹- ۴۸۶ ل ۳۶ و شماره موتور 00282262 و شماره شاسی S1412280747030 به نام **آزاده رضائی** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

پروانه دفتر کار بینایی سنجی اینجانب هادی باغبان نیکو
به شماره ۷۴-ب-۸۹۷-۲۳۴
مفقود گردیده و فاقد اعتبار می باشد.

برگ سبز خودرو رنو ۵ رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۶۶ به شماره پلاک ایران ۱۳- ۷۶۶ ی ۴۳ و شماره موتور 008641 و شماره شاسی 209580 به نام **کر معلی توکلی دهقی** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

سند کمپانی موتور سیکلت رایگا رنگ آبی مدل ۱۳۸۹ به شماره پلاک ایران ۱۱۴- ۳۳۴۸۷ و شماره موتور CG125NB1A3086172 و شماره شاسی 125C8972192*NB1*** به نام **مسعود شهباز یان** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز خودرو سمند LX EF۷ رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۲ به شماره پلاک ایران ۲۰- ۴۳۵ ی ۱۱ و شماره موتور 147H0052848 و شماره شاسی NAACJ1JC5DF147096 به نام **سید مهدی حجازی** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

سند کمپانی، برگ سبز، کارت خودرو، کارت سوخت و بیمه نامه خودرویی گی رنگ مشکی مدل ۱۳۸۳ به شماره پلاک ایران ۳۸ - ۱۹۱ ی ۲۶ و شماره موتور M13977932 و شماره شاسی psv6813048355 به نام **خانم مرضیه تقی پور** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

اقتصاد

«شرق» از دلایل کمبود مواد اولیه صنایع بازیافت گزارش می‌دهد

قاچاق تایرهای فرسوده در انحصار چند نفر



حلقه غیرمجاز بازیافت تایر و تیوب‌های فرسوده هستند. آن‌طور که بازیافت‌کنندگان رسمی تایرهای فرسوده می‌گویند، واحدهای غیرمجاز مهم‌ترین رقبای آنها به حساب می‌آیند. فعالان مجاز صنعت بازیافت، قاچاق تایر را یکی از عوامل مهم کمبود مواد اولیه برای واحدهایشان معرفی می‌کنند؛ زیرا دو سال است که صادرات تایر و تیوب به خارج ممنوع شده است. فعالان صنعت بازیافت می‌گویند تایرهای فرسوده به کردستان عراق، ترکیه و میرجاوه پاکستان صادر می‌شود و این محموله را حتماً در کامیون‌های روباز باید قاچاق کرد، مگر اینکه ضایعات تیوب باشد که بشود آن را به‌صورت قطعات مکعبی از کشور خارج کرد. برخی هم بر این باورند که داخل این مواد ضایعاتی مواد مخدر هم قاچاق می‌شود. جست‌وجو برای یافتن نام کسانی که در قاچاق تیوب و تایر نقش دارند، به چند نام محدود می‌شود؛ نام‌هایی که به‌راحتی اطلاعاتی در دسترس قرار نمی‌دهند و مدعی‌اند: کارشان کاملاً قانونی است. یکی از آنها شرط ارائه اطلاعات را بازدید از انبار ضایعات تیوب و تایر معرفی می‌کند. او می‌گوید محموله زیر دو هزار تن برای صادرات به خارج نمی‌پذیرد. فعالان غیرمجاز بازار مواد بازیافتی اطلاعات بیشتری درباره نحوه کارشان و اینکه محموله‌ها را به کدام کشورها صادر می‌کنند، در اختیارم قرار نمی‌دهند.

نبود آمار دقیق از ضایعات تایر و تیوب
در ایران چقدر تایر ضایعاتی داریم؟ چرا واحدهای تولیدی با کمبود ماده اولیه مواجه هستند؟ چگونه می‌توان این بازار را ساماندهی کرد؟ حمید بهشتی‌منفرد، دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری اتحادیه بازیافت، در گفت‌وگو با «شرق» بیان می‌کند: در سال ۹۸، حدود ۲۵۰ تا ۲۶۰ هزار تن تایر و تیوب در داخل تولید می‌شد. تقریباً ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار تن هم واردات داشتیم. به این ترتیب حدود ۴۰۰ تا ۴۵۰ هزار تن تایر و تیوب انواع وسیله نقلیه در کشور وجود دارد. او اضافه می‌کند: از کل حجم موجود در کشور، بین هشت تا ۱۰ هزار تن تیوب و بقیه انواع تایر است. به گفته بهشتی، در کشورهای خارجی فرمول‌هایی دارند که میزان تیوب فرسوده را تخمین بزنند. سرانه تایر را به‌ازای هر پنج تا شش نفر، یک حلقه در نظر می‌گیرند یا میزان تایر فرسوده حدود شش کیلوگرم به‌ازای هر نفر در نظر گرفته می‌شود، اما در ایران به دو علت نمی‌توانیم آمار دقیقی از تایر فرسوده داشته باشیم.

او اضافه می‌کند: در کشورهای خارجی مراکز دیوبی وجود دارد یا شرکت‌هایی هستند که واسط بین شهرداری و بخش خصوصی، مسئول بازیافت هستند و تایرها را در محل‌هایی دیو می‌کنند و برای واحدهای بازیافت به‌صورت رایگان می‌فرستند. حتی برای بازیافت تایر جویابز بازیافتی هم در نظر گرفته می‌شود. دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری می‌گوید: ما در ایران مراکز دیو نداریم. استانداردهای مصرف تایر هم در ایران وجود ندارد. او ادامه می‌دهد: در دیگر کشورها اگر ضخامت عاج از حد خاصی کمتر شد، پلیس اجازه تردد به خودرو نمی‌دهد. در ایران به خاطر مباحث اقتصادی، لاستیک تا زمانی که بترک، مورد استفاده قرار می‌گیرد. با توجه به اینکه در ایران فرمول خاصی برای مصرف تایر نداریم، نمی‌دانیم چقدر تایر فرسوده در کشور وجود دارد.

او اضافه می‌کند: کسی که تامین‌کننده است، موادش را در این سامانه عرضه کند و مصرف‌کننده هم برای خرید اقدام می‌کند تا در نهایت مازاد عرضه شناسایی شود و در صورت نیاز صادرات انجام شود.

بهشتی یادآور می‌شود: چنین سامانه‌ای بحث واسطه‌گری را که عامل افزایش قیمت شده است، محدود می‌کند.

او تأکید می‌کند: به واحدهای بازیافت باید تسهیلات بدهند. این واحدها باید کمک‌های دولتی و معافیت مالیاتی داشته باشند. هزینه حمل‌ونقل، قیمت تمام‌شده را بالا می‌برد. اگر واقعاً قوانین مرتبط اجرا شود، شرکت‌های بازیافتی می‌توانند جانی بگیرند. دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری می‌گوید: از بازیافت تایر و تیوب، پودر لاستیک گرفته می‌شود که برای صنایع کفش و آسفالت مناسب است. از گرانول لاستیک که کمی درشت‌تر از پودر است نیز برای کیفپوش‌ها و چمن مصنوعی می‌توان استفاده کرد. این محصول در تولید کانوچوی دو بار آجاشده هم کاربرد دارد و ارزش افزوده بالایی تولید می‌شود. او بیان می‌کند: به دلیل تحریم‌ها نمی‌توانیم از کشورهای خوب ماشین‌آلات وارد کنیم. با توجه به قیمت ارز، مجبوریم ماشین‌آلات درجه‌چندم چینی را بخریم. ماشین‌آلات به‌روز نیاوردیم و هزینه تولید بالا رفته است.

بهشتی می‌گوید: حمل‌ماده اولیه یعنی تایر فرسوده خیلی هزینه‌بر است. اگر بخواهیم با یک تریلی که ۲۰ تن کالا حمل می‌کند، تایر حمل کنیم، ۱۷۰ تا ۱۸۰ حلقه لاستیک با وزن هفت تا هشت هزار کیلوگرم می‌توان بار زد؛ این در حالی است که تریلی گرایه ۲۰ هزار کیلوگرم بار را می‌گیرد. این هزینه در تراز بالا عدد سرسام‌آوری می‌شود.

مسئله خیلی استقبال نمی‌شود؛ درصورتی‌که اگر تایر به‌صورت استاندارد روکش شود، خیلی می‌تواند مفید باشد. او قیمت تایر روکش‌شده را یک چهارم یا یک‌پنجم تایر نو معرفی می‌کند و عدم استقبال کامیون‌داران از تایرهای روکش‌شده را عاملی می‌داند که سبب شده است شرکت‌های روکش تایر، با ۳۰ تا ۵۰ درصد ظرفیت خود کار کنند.

بهشتی اضافه می‌کند: از سوی دیگر به دلیل واردات تایرهای بی‌کیفیت چینی، تا حدود زیادی میزان تایرهای که قابلیت روکش‌شدن داشته باشند، در کشور کاهش یافته است؛ در نتیجه مواد اولیه به دست این شرکت‌ها نمی‌رسد.

او می‌گوید: حداکثر ۱۰ درصد تایر فرسوده در کشور روکش می‌شود.

جلوی قاچاق را بگیریم

دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری درباره قاچاق تایر می‌گوید: بحث صادرات و قاچاق تایر چندی است مطرح شده. در دو، سه سال اخیر وزارت صمت و ستاد مبارزه با قاچاق کالا با ما همراهی کردند و با توجه به نیاز صنایع داخل، جلوی صادرات تایر فرسوده را گرفتند. قاچاق آن را هم محدود کردیم.

او ادامه می‌دهد: واحدهای غیرمجاز تایر را با استفاده از گیوتین و دستگاه‌های برش به تکه‌های پنج تا ۲۰ سانتی‌متری تبدیل می‌کنند و به آن سوی مرزها می‌فرستند.

بهشتی می‌گوید: جذابیت صادرات وقتی قیمت ارز افزایش می‌یابد، بیشتر می‌شود. اگرچه ممنوعیت صادرات ایجاد کردیم، اما ازطریق یک‌سری مرزهایی که داشتیم، تایر فرسوده قاچاق می‌شد. جلساتی با ستاد مبارزه با قاچاق کالا و سوخت برگزار کردیم تا جلوی قاچاق هم گرفته شود. او اضافه می‌کند: متأسفانه با بازتایی که از بازار دریافت می‌کنیم، صد درصد نتوانسته‌ایم جلوی قاچاق را بگیریم، اما تا حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد موفق بوده‌ایم.

دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری یادآور می‌شود: ما تا سال گذشته با کمبود خیلی شدید ماده اولیه در واحدهای بازیافت مواجه بودیم و قیمت آن روزبه‌روز افزایش می‌یافت. درحال حاضر شرایط کمی بهتر از قبل شده است.

به گفته او، تایرهای ضایعات ازطریق نیشان و واحدهای کوچک از اطراف شهرها جمع می‌شود. یک‌سری اتباع و برادران افغانه در این حوزه فعال هستند و پس از جمع‌آوری تایر، آنها را در واحدهای غیرمجاز خرد و اقامد به قاچاق آنها می‌کنند. بهشتی یادآور می‌شود: یکی از مشکلات ما همین واحدهای غیرمجاز و اتباع حاضر در صنعت بازیافت هستند. برای مواد اولیه شرکت‌های بازیافتی به فاکتور نیاز داریم، اما اتباع نمی‌توانند برای ما فاکتور رسمی صادر کنند. از اسفند سال گذشته تاکنون قیمت ضایعات تایر و تیوب بین ۸۰ تا صد درصد افزایش یافته است. حمل‌ونقل گران شده و بهانه جمع‌آوری‌کنندگان افزایش نرخ ارز است.

تعریف سامانه برای عرضه ضایعات

دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری درباره راهکارهای کنترل قیمت ضایعات تایر و تیوب عنوان می‌کند: بر اساس جلساتی که در اتحادیه داشتیم، نهایتاً به این نتیجه رسیدیم که به سامانه‌ای نیاز داریم که عرضه و تقاضا داخل این سامانه به شکل شفاف ثبت شود.

او اضافه می‌کند: کسی که تامین‌کننده است، موادش را در این سامانه عرضه کند و مصرف‌کننده هم برای خرید اقدام می‌کند تا در نهایت مازاد عرضه شناسایی شود و در صورت نیاز صادرات انجام شود.

بهشتی یادآور می‌شود: چنین سامانه‌ای بحث واسطه‌گری را که عامل افزایش قیمت شده است، محدود می‌کند.

او تأکید می‌کند: به واحدهای بازیافت باید تسهیلات بدهند. این واحدها باید کمک‌های دولتی و معافیت مالیاتی داشته باشند. هزینه حمل‌ونقل، قیمت تمام‌شده را بالا می‌برد. اگر واقعاً قوانین مرتبط اجرا شود، شرکت‌های بازیافتی می‌توانند جانی بگیرند.

دبیر کارگروه بازیافت مواد پلیمری می‌گوید: از بازیافت تایر و تیوب، پودر لاستیک گرفته می‌شود که برای صنایع کفش و آسفالت مناسب است. از گرانول لاستیک که کمی درشت‌تر از پودر است نیز برای کیفپوش‌ها و چمن مصنوعی می‌توان استفاده کرد. این محصول در تولید کانوچوی دو بار آجاشده هم کاربرد دارد و ارزش افزوده بالایی تولید می‌شود. او بیان می‌کند: به دلیل تحریم‌ها نمی‌توانیم از کشورهای خوب ماشین‌آلات وارد کنیم. با توجه به قیمت ارز، مجبوریم ماشین‌آلات درجه‌چندم چینی را بخریم. ماشین‌آلات به‌روز نیاوردیم و هزینه تولید بالا رفته است.

بهشتی می‌گوید: حمل‌ماده اولیه یعنی تایر فرسوده خیلی هزینه‌بر است. اگر بخواهیم با یک تریلی که ۲۰ تن کالا حمل می‌کند، تایر حمل کنیم، ۱۷۰ تا ۱۸۰ حلقه لاستیک با وزن هفت تا هشت هزار کیلوگرم می‌توان بار زد؛ این در حالی است که تریلی گرایه ۲۰ هزار کیلوگرم بار را می‌گیرد. این هزینه در تراز بالا عدد سرسام‌آوری می‌شود.

ادامه از صفحه اول

سر ارادت بر آستان حضرت دوست

هدف ما از این یادداشت بیان این نکته است که در این سال‌ها خاصه در یک دهه اخیر در مسیر فعالیت‌های رسانه‌ای خود از صمیم قلب در مناسب‌های مختلف ملی و دینی دست به انتشار آثاری از صاحب‌نظران زده‌ایم؛ آثاری از صاحبان اندیشه و خرد که همگی در ستایش مقام شامخ رسول خدا (ص) بوده است. بدیهی است پرداختن به جایگاه رسول خاتم (ص) در روزهای پایانی ماه صفر، هفته گرامیداشت میلاد پرپرکشان در ربیع‌الاول یا روز بعثت آن وجود نورانی در ماه رجب، بیش از هر زمان دیگری امری برخاسته از باطن و عقیده همراهان من در «شرق» بوده است؛ این خواسته قلبی همواره دنبال شده و در این مسیر، استادان و گران‌مایگانی، در رثای ایشان دست به قلم برده‌اند و حاصل فکر و نظر آنان در «شرق» بازتاب داده شده است. پنجشنبه هفته گذشته نیز دو یادداشت خواندنی از استادان ارجمند حوزه و دانشگاه، آقایان محمدتقی فاضل‌میمدی و محمدرضا نور‌اللهیان در باب اهمیت رسول خاتم صلوات‌اللهیه و حضرت علی ابن موسی‌الرضا علیه‌السلام منتشر شد که تداوم همان مسیر مورد اشاره بود. در روزهایی که این نوع اقدامات به دلیل برخی نگرش‌ها، به‌به کاستی رفته است، برخی افراد و محافل به‌جای همراهی، هم‌افزایی و همسویی با رسانه‌های مستقل و تقویت آنها و حمایت از تداوم این شیوه حسن، براساس خواندن تیرک یادداشت، انواع نسبت‌های ناروا را به نویسنده و رسانه منتشرکننده آن داده‌اند که الحق جای تعجب و نگرانی دارد. آنچه مهم است، این است که همه ما باید با گذترا و رفتارمان مراقب حفظ شأن و جایگاه بزرگان دین، به‌ویژه وجود نازنین پیامبر گرامی اسلام و سایر اولیاءالله باشیم. چنانچه واژه به‌کاررفته درباره رحلت نبی مکرم اسلام باعث برداشت‌های ناصوابی شده، این‌جانب از مخاطبان فرهیخته «شرق» پوزش می‌طلبم و از سوی دیگر امید دارم افراد و جریان‌های سیاسی تلاش کنند بزرگان دین را مستمسکی برای علایق جناحی خود قرار ندهند. به هر تقدیر، آنچه گفته شده، اگر با نیت اصلاح و تذکر بیان شده، به دیده منت آن را می‌پذیریم و اگر آلوده به اغراض جریان‌ی و انتخاباتی از سوی منتقدان بوده، دعای خیر ما همراهشان آن‌هم در آغاز بهار ماه‌ها که با میلاد خاتمالنبیین آدین بسته شده است. ناگفته پیداست هرگز در مسیر ارادت ما به آن رسول آسمانی و رحمت‌آفرین، ذره‌ای خلل وارد نخواهد شد که به قول فخر رازگر، شیراز، ایران و جهان، لسان‌الغیبی حافظ:

سر ارادت ما و آستان حضرت دوست که هرچه بر سر ما می‌رود ارادت اوست

مدیریت بحران کرونا و آلودگی هوا

بیماری کووید-۱۹ برای بیشتر بیماران از ریه‌ها شروع می‌شود. در روزهای اولیه عفونت، ویروس به سلول‌های ریوی حمله می‌کند. وقتی سلول‌ها عفونی می‌شوند، می‌میرند و ریزش می‌کنند. با این کار مواد مزاحم موجود در راه‌های هوایی را افزایش می‌دهند و جلوی توانایی بدن برای دور نگه‌داشتن مواد مزاحم از ریه‌ها را می‌گیرند. التهاب موجب رایج‌ترین نشانه این بیماری یعنی سرفه خشک می‌شود. دیگر علائم ویروس کرونا خستگی، گلودرد، سردرد، درد مفصل یا ماهیچه، لرز و آبریزش بینی هستند. در روز پنجم بیماران دارای شرایط قبلی ممکن است احساس کنند که مشکل تنفسی دارند. معمولاً هفت روز طول می‌کشد تا یک نفر به بیمارستان برود. بیشتر افرادی که از این بیماری می‌میرند، در ۱۴ تا ۱۹ روز دچار مرگ می‌شوند و به طور معمول افرادی که بهبود می‌یابند، بعد از دوونیم هفته از بیمارستان مرخص می‌شوند؛ اما در موارد خیلی بحرانی بهبود می‌تواند تا ماه‌ها طول بکشد. حال برنامه اتفاقات مهم در سطح کشور را از اواخر مرداد ۹۹ مرور کنیم؛ از ۲۹ مرداد تا اول شهریور کنکور سراسری در چهار روز برگزار شد. روزهای ششم تا نهم شهریور تعطیلات ده اول محرم بود. ۱۵ شهریور بازگشایی مدارس انجام شد. از ۲۹ شهریور کارکنان ادارات و دستگاه‌های دولتی ملزم به حضور صددرصد در محل کار شدند. همه این مراحل البته با رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی و پروتکل‌ها انجام شده است. اگر به تاریخ‌های اوج‌گیری آمار مبتلایان و متوفیان کرونا (۲۸ شهریور، چهارم مهر و ۱۴ مهر) دقت کنیم، می‌بینیم که این زمان‌ها در فاصله‌های زمانی ۱۴ تا ۲۰ روز بعد از بازگشایی‌های مهم (مانند بازگشایی مدارس و حضور صددرصد کارکنان در ادارات دولتی) رخ داده‌اند. یادمان باشد که در ۱۷ مهر تعطیلی روز اربعین و شنبه ۲۶ مهر تعطیلی شهادت امام رضا (ع) بود و از هم‌اکنون می‌توان به بازه‌های اوج ابتلا و متوفیات در آخر مهر و هفته اول آبان ۹۹ فکر کرد. حال اگر به موضوع آلودگی هوا و شروع بازه زمانی آن از بیستم مهر بگردیم، می‌توانیم به این پیش‌بینی در کوتاه‌مدت ابعاد جدیدی نیز ببخشیم. ذرات معلق سعی ناشی از آلودگی هوا می‌توانند از طریق بینی وارد ریه‌ها شده و آسیب‌های متعددی را به سلامت دستگاه تنفسی وارد کنند. با توجه به اطلاع‌رسانی گسترده رسانه‌ها بیشتر مردم از خطرات رندگی در هوای آلوده آگاه شده‌اند و با استفاده از روش‌های مختلف سعی می‌کنند با آلودگی هوا مقابله کنند. زدن ماسک هنگام حضور در فضای باز، تصفیه هوای آلوده در خانه، خوردن مواد غذایی مفید و... از جمله راه‌حل‌هایی است که برای محافظت از خود در برابر آلودگی هوا استفاده می‌شود. اگر شروع آلودگی هوا را ۲۰ مهر (حداقل در تهران و کرج) در نظر بگیریم، از هم‌اکنون می‌توان روی اثر متقابل کرونا و آلودگی هوا بر هم متمرکز شد. به آن معنی که از اواخر مهر ممکن است با مشکلات گسترده‌تر مبتلایان به کرونا نیز مواجه باشیم.
* عضو وابسته فرهنگستان علوم