

گزارش

آمار سوانح هوایی از سال ۵۷ تاکنون ۱۹۹۶ کشته در ۸۴سانحه هوایی

• شرق: از سال ۵۷ تاکنون، حدود ۸۴سانحه هوایی رخ داده و دوهزارنفر بر اثر سوانح هوایی و سقوط هواپیما در ایران جان باخته‌اند.
گویا آمار دقیقی در این زمینه وجود ندارد.
پایگاه اطلاع‌رسانی صنعت هواپیمایی کشور آمار دقیق را هزارو۹۶۶نفر عنوان کرده وویکی‌پدیا و دیگر آمارى که سایت‌های خبری منتشر کرده‌اند، آمار را هزارو۸۲۲نفر می‌داند.
اما آنچه در یک نگاه کلی می‌توان گفت این است که به‌طور متوسط سالانه دو حادثه هوایی رخ داده و در هر حادثه هم به‌طور میانگین ۲۴نفر جان باخته‌اند. نکته قابل‌توجه دیگر در سوانح هوایی، آماری است که درخصوص علل بروز حوادث عنوان می‌شود. بر اساس آمارى که پایگاه اطلاع‌رسانی صنعت هواپیمایی کشور منتشر کرده، خطاهای انسانی عمده‌ترین علل حوادث هوایی است.
یعنی ۶۸درصد حوادث به دلیل خطاهای انسانی است و ۲۰درصد هم به عوامل فنی بازمی‌گردد.
اگرچه اخبار حوادث هوایی عوامل فنی را اکثرا مهم‌ترین دلیل موجود می‌داند.
شرایط آب‌وهوایی، خرابکاری و دلایل دیگر هم به‌ترتیب ۶، ۳۲ و ۲۱و۲درصد در سوانح هوایی موثر بوده‌اند.
بیشترین سوانح هوایی هم برای پروازهای مسافری رخ داده است؛ ۴۱و۴درصد.
بعداً از پروازهای نظامی و بارى با ۱۳ و ۱۲درصد در ردیف‌های بعدى تلفات قرار دارند.
کمترین تلفات هم مربوط به پروازهای نمایشی و دولتی است که کمتر از یک‌درصد دچار سوانح هوایی شده‌اند.

سال	تعداد افراد جان‌باخته
۱۳۵۷	۶
۵۸	۱۳۱
۵۹	۱۲۸
۶۰	۸۰
۶۱	۱
۶۴	۲
۶۵	۱۰۱
۶۷	۲۹۰
۶۸	۴
۷۱	۱۷۰
۷۲	۳۲
۷۳	۷۸
۷۵	۹۰
۷۸	۸
۸۰	۱۵۰
۸۱	۲۷۵
۸۲	۵۰
۸۴	۱۲۰
۸۵	۶۵
۸۶	۱
۸۷	۵
۸۸	۱۹۱
۸۹	۷۹
۹۰	۳
۹۱	۹
۹۲	۶
۹۳	۳۹

گنر

وزیر راه دستور بررسی علت سقوط هواپیما را صادر کرد

• تسنیم:وزیر راه‌وشهرسازی با تسلیت به بازماندگان سانحه تاسفبار سقوط هواپیماى انتونوف ۱۴۰ هواپیمای سیاهان دستور داد تا کمیسیون بررسی سوانح سازمان هواپیمایی کشوری به محل سانحه اعزام و به بررسی علت آن بپردازند.
بنابر این گزارش این کمیسیون بلافاصله به محل اعزام شده و مشغول بررسی دقیق علت سانحه هستند و نتیجه بررسی‌ها را به اطلاع وزارتخانه و مردم عزیز خواهند رساند.

واردات اسب فعلا متوقف شد

• ایستنا: در حالی که واردات ۶۵ اسب اصیل و گران‌قیمت با پرواز فرست‌کلاس طی هفته گذشته حاشیه‌های بسیاری به همراه داشت و نمایندگان مجلس قرار است جزئیات ماجرا را از وزیر جهاد کشاورزی سوال کنند، سازمان دامپزشکی از توقف موقتى واردات اسب خبر داد.
البته نمایندگان مجلس در پی اعتراضات و ابراز نگرانی‌های کارشناسان و پرورش‌دهندگان اسب در داخل اعلام کردند که این موضوع را از طریق طرح سوال از وزیر جهاد کشاورزی پیگیری می‌کنند.



حمیدرضا کبیر سلطانی عزیز

کسب رتبه ۶۵ کنکور رشته ریاضی را به شما

تبریک می گویم.

خالات (فاطمه سرو)

شرق، فرزانه طهرانی: واردات روغن «پالم» موضوع جدیدی نیست. جداول گمرک نشان می‌دهد که این روغن با عنوان روغن خام نخل و پالمسیت تقریباً هرسال به کشور وارد شده‌است. هرچند واردات یک‌سال پر آب‌وتاب‌تر و یک‌سال کم‌رنگ‌تر انجام شده اما به‌جز چهارسال در خلال ۲۳سال گذشته هرسال ورود این روغن را شاهد بودهایم. اما چند تغییر مهم سبب شد این روغن گیاهی خیرساز شود و یکی از این خبرها، «رشد ۹هزار و ۵۰۰درصدی واردات «پالم» در سال ۹۱» است.

تحریم‌ها و آزارن‌تربودن این روغن نسبت به سایر روغن‌های گیاهی سبب شد در دو‌سال اخیر «پالم» وارد چرخه تولید صنایع غذایی شود. بنا بر اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس، روغن «پالم» ۲۰درصد نسبت به سایر روغن‌ها رازان‌تر است. قیمت مناسب این روغن در شرایطی که ورود محصولات از کشورها به‌ویژه کشورهای اروپایی سخت‌تر شده بود زمینه استفاده گسترده‌تر از آن را در کشور فراهم کرد. هرچند در روزهای گذشته رسانه‌ها، مهر صادرکننده این روغن به ایران را بر پیشانی مالزی زده‌اند اما آمارها نشان می‌دهد کشورهای سنگاپور، اندونزی، امارات، ترکیه، کره‌جنوبی، تاجیکستان و گاهی آلمان هم «پالم» به ایران صادر کرده‌اند. حتی در سال ۹۲ واردات «پالم» از سنگاپور تقریباً دوبرابر واردات این محصول از مالزی بوده است. به هر حال همانطور که اشاره شد «پالم» در گذشته هم وارد می‌شد اما ورود این محصول در این دو‌سال برای استفاده در صنایع غذایی بود حال آنکه تا پیش از این روغن «پالم» در صنایع آرایشی و بهداشتی کاربرد داشت. دلیل استفاده در صنایع آرایشی هم نقطه ذوب بالای این روغن است. با توجه به اینکه «پالم» در دمای عادی به‌راحتی ذوب نمی‌شود در ساخت بسیاری از لوازم آرایشی کاربرد دارد. حال پای این روغن به کارخانجات غذایی نیز باز شده است. یک منبع آگاه به «شرق» گفت: «پالم» نه‌تنها در لبنیات مورد استفاده قرار می‌گیرد بلکه در سسایر مواد غذایی هم به‌دلیل ارزانی استفاده می‌شود. اگر چیپس‌هایی را مصرف کرده‌اید که روغن آنها حالت‌ماسیده پیدا کرده‌است بدانید که چیپسی با روغن «پالم» خورده‌اید این موضوع به باقی مواد غذایی نیز قابل تعمیم است، این البته ادعایست. آمارهای گمرک هم بر این حکایت گواهی می‌دهد. جدولی که شرح کالاهای وارنده به کشور را در خود جای داده است نشان می‌دهد که واردات روغن «پالم» بعد از تشدید تحریم‌ها افزایش یافته است. در حالی که واردات این روغن در سال ۸۰، ۹۰تن به ارزش ۹۹هزاردلار برآورد شده در سال پس از آن ورود «پالم» به شش‌هزارو ۲۵۲تن تر به ارزش ۹میلیون و ۵۰۵هزاردلار رسیده است. این یعنی ۹۵۰۰درصد افزایش و ۹۶برابر، در جریان تحریم‌ها و کشمکش دو طرف

مبادله اما بازار خوبی هم برای واردکنندگان «پالم» ایجاد شد و صنایع غذایی هم که از وجود روغنی به‌مراتب ارزان‌تر بهره می‌بردند، قیمت‌های محصولانشان را با درصد افزایش متعارف تعیین کردند. در این بین وقتی انگشت اتهام به‌سوی واردکنندگان نشانه گرفته شد، آنها با ارایه مجوز قانونی ورود پالم، مقصر این ماجرا را وزارت بهداشت و وزارت صنعت دانستند که اجازه ورود روغن نخل را داده است اما به این نکته اشاره نکردند که این مجوز ورود، برای مصارف در صنایع بهداشتی و آرایشی و نه غذایی بوده است. شاید البته واردکنندگان نیز نقشی در تصمیمات مصرفی «پالم» نداشته باشند و بنا بر گفته وزیر بهداشت مقصران همان صنایعی باشند که اجازه ورود روغن «پالم» را به کارخانه خود داده‌اند اما از یک‌سو تمام تولیدکنندگان، مصرف‌کننده این روغن نبوده‌اند و فقط تعدادی از آنها متخلف قلمداد می‌شوند، از سوی دیگر استفاده‌کنندگان از این روغن هم درخصوص زیان‌آور بودن آن توجیه نشده بودند؛ چراکه «پالم» اگرچه نقطه ذوب بالایی دارد و مسبب بیماری‌های قلبی و عروقی خواهد بود اما در مقابل کلسترول بسیار کمتری نسبت به چربی‌های حیوانی دارد. به‌طوری‌که در مالزی و اندونزی که از تولیدکننده‌های اصلی این روغن هستند به‌شدت بر مفیدبودن این روغن اصرار می‌شود و همچنین کشورهایی مانند هند که قسمت عمده‌ای از روغن مصرفی مردم خود را از روغن «پالم» تأمین می‌کنند به‌شدت از ارزش‌های این روغن در مصرف خوراکی دفاع می‌کنند. همین تبلیغات کشوره‌ای تولیدکننده هم که از اوایل دهه ۸۰ در ایران شددت گرفت، زمینه ورود بیشتر «پالمس» را به ایران فراهم کرد. با این حال و باوجود تاکید کشورهای تولیدکننده، کشورهای اروپایی و همچنین سازمان بهداشت جهانی به‌شدت کم‌کردن مصرف روغن «پالم» را توصیه می‌کنند. مرکز پژوهش‌های مجلس درخصوص خوراکی‌بودن این روغن در گزارشی آورده است: روغن «پالم» حدود پنج‌هزار سال است که مصرف غذایی دارد. این روغن دارای بیشترین تولید در بین روغن‌های مختلف است. روغن «پالم» و روغن دانه «پالم» به ترتیب دارای ۵۰ و ۸۰درصد اسید چرب اشباع هستند. این روغن دارای اسید پالمیتیک و اسید اولئیک است و دانه آن علاوه بر اسید پالمیتیک دارای اسید لاریک هم هست. برخی از منابع تحقیقاتی نشان می‌دهد که مصرف روغن خام «پالم» به سلامت انسان کمک می‌کند. شواهدی در دست است که این روغن باعث کاهش احتمال لخته شدن خون می‌شود اما مصرف روغن در صورت اسهال شدن برای فعالیت‌های فیزیولوژیکی بدن بسیار خطرناک است.

در دنیا روغن «پالم» در تهیه مارگارین، پخت‌وپز، تولید صابون، سس‌ها و شیرینی‌ها استفاده می‌شود و بعد از سویا پر‌مصرف‌ترین روغن خوراکی است. در دنیا بین صاحبان

اقتصاد

روغن نخل ۲۰درصد ارزان‌تر از دیگر روغن‌هاست

رشد ۹هزار و ۵۰۰درصدی واردات «پالم» پس از تحریم

واردات روغن پالم		
سال	وزن (تن)	ارزش (هزاردلار)
۷۱	۱۱۱۱۶	۶۸۱۸
۷۲	۵۸۱۰۳	۲۵۵۶۷
۷۳	۲۶۴۱۱	۱۲۵۳۱
۷۴	۱۰۹۵۰	۱۰۹۸۷
۷۵	—	—
۷۶	۵۵۴	۴۵۸
۷۷	۸۲۱	۷۱۶
۷۸	۱۴۸۷	۱۶۶۶
۷۹	۴۰۲۹	۲۳۱۸
۸۰	۱۱۶۵	۶۴۹
۸۱	۳۵۶۵	۱۷۲۸
۸۲	—	—
۸۳	۷۳۳۰	۴۹۱۰
۸۴	۵۹۱۹۹	۲۷۰۳۶
۸۵	—	—
۸۶	۶۳	۵۵
۸۷	—	—
۸۸	۲۰۳۷	۱۲۴۷
۸۹	۱۲۷۷	۱۸۵۴
۹۰	۸۱	۹۹
۹۱	۶۲۵۲	۹۵۰۵
۹۲	۱۴۶۶۴	۱۷۹۶۷
سه‌ماهه ۹۳	۳۲۱۶	۵۴۰۳

واردات روغن «پالم» در سه‌ماهه ۹۳		
کشورهای صادرکننده	وزن (تن)	ارزش (هزاردلار)
امارات	۹۱۴	۱۳۸۶
اندونزی	۵۱۷	۸۲۳
سنگاپور	۱۱۲	۲۱۰
مالزی	۱۶۷۱	۲۹۸۲
جمع	۳۲۱۶	۵۴۰۳

واردات روغن «پالم» در سال ۹۲		
کشورهای صادرکننده	وزن (تن)	ارزش (هزار دلار)
چین	۲۰۶۶	۳۵۵۵
گرجستان	۴۲۴	۵۷۱
امارات	۴۴۵۰	۵۵۱۲
اندونزی	۲۶۴	۳۰۳
ترکیه	۱۱۶	۱
سنگاپور	۵۲۹۶	۵۲۵۰
مالزی	۲۴۴۹	۲۷۴۳
جمع	۱۴۹۶۴	۱۷۹۶۷

صنایع و متولیان سلامت جوامع بر سر سلامت روغن «پالم» اختلاف وجود دارد. صاحبان صنایع با وجود اینکه قیمت این روغن حدود ۲۰درصد ارزان‌تر از روغن‌های دیگر است، بر سلامت این روغن با توجه به حدود ۴۰درصد اسید

صنایع و متولیان سلامت جوامع بر سر سلامت روغن «پالم»

اختلاف وجود دارد. صاحبان صنایع با وجود اینکه قیمت این روغن حدود ۲۰درصد ارزان‌تر از روغن‌های دیگر است، بر سلامت این روغن با توجه به حدود ۴۰درصد اسید

علی دینی ترکمانی، در گفت‌وگو با «شرق» بررسی کرد

ریشه‌های غیراقتصادی کمبود شادی

✎ نتیجه‌ای که حاصل شده چیست؟

نتیجه، از سویی افزایش میزان توجه به چنین مطالعاتی است. از سوی دیگر، جلب توجه بیشتر به این نکته است که همه‌چیز در درآمد سرانه بالاتر خلاصه نمی‌شود.

✎ علت افزایش ناشادی از منظر این مطالعات چیست؟

بخشی از علت افزایش ناشادی را می‌توان در تضعیف شبکه‌های اجتماعی سنتی و شکل‌نگرفتن شبکه‌های مدرن جایگزین، یا آنچه «سپهر عمومی» نامیده می‌شود، یافت؛ سپهری که افراد جامعه به‌توانند در آن با یکدیگر ارتباط‌نظاممند برقرار کنند و در قالب کنشی جمعی به گفت‌وگو درباره مشکلات پیش‌رو و راهکارهای مرتبط بپردازند. در غیاب چنین شبکه اجتماعی‌ای، آدمی با‌وجود برخورداری از سطح رفاهی بالاتر، از نظر روحی و روانی دچار احساس تنهایی می‌شود. به زبان جامعه‌شناسان، همبستگی اجتماعی سنتی ناشی از روابط شخصی‌تر، جای خود را در گتر زمان به همبستگی اجتماعی مدرن مبتنی بر تقسیم کار حرفه‌ای غیرشخصی می‌دهد که در آن، زندگی رفته‌رفته تکسولوی شده و هرکسی در کنج خلوت خود فرورفته است. در این شرایط سطره ماشین بر زندگی آدمی، تبدیل‌شدن آدمی به مهرمان از این ماشین و لم‌شدن او در لابه‌لای چرخ‌دنده‌های سنگین ماشین نیز مزید بر علت می‌شود؛ مساله‌ای که در فیلم‌هایی چون «عصر جدید» چارلی چاپلین یا «هوگو» مارتین اسکورسیزی به‌خوبی به تصویر کشیده شده است. بخشی از مردم ما هم مردم ناشادی هستند. این موضوع بارها از سوی موسسات بین‌المللی اعلام شده است. مثلاً در آخرین گزارشی که چندی پیش منتشر شد، ایران دومین کشور غمگین جهان معرفی شده است. اما آیا این ناشادی همان ناشادی مدرنیزاسیون است یا ریشه دیگری دارد؟ به گمان من داستان ناشادبودن افراد در جامعه ما به مراتب عمیق‌تر از ناشادی‌ای است که بر اثر فرآیند مدرنیزاسیون و تکسولوی‌شدن زندگی ایجاد می‌شود. به‌گفته روانشناسان، بیش از یک‌سوم جامعه ایران درگیر بیماری افسردگی عمیق است. نیازی به آمار و ارقام کارشناسی نیست. کافی است رفتار تک‌تک ما به‌هنگام رانندگی منظر قرار بگیرد. صرف‌نظر از عدم رعایت قوانین و مقررات، هنگام رانندگی چنان می‌خواهیم به‌سوی مقصد موردنظر برویم که انگار قرار است موتشی را به هوا پرتاب کنیم. بنابراین، نباید مرتکب تاخیری، هرچند به اندازه یک‌دمد ثانیه در

این داده‌ها نشان می‌دهد آنچه جامعه و اقتصاد ما را از دیگر کشورها متمایز می‌کند، دستاوردهای رفاهی مادی نیست، بلکه احساس آرامش و امنیت و سرور و شادی کمتر است. این نکته را به‌راحتی می‌توان با انگیزه

خبر

جریزات تازه

از توافق نفتی ایران و روسیه

• مهر: وزیر نفت با تشریح ابعاد جدید توافق نفتی ایران و روسیه از آسان‌سازی عملیات بانکی بین دو کشور به‌منظور یکی از مفاد توافق دوجانبه یاد کرد و آخرین وضعیت بازگشت احتمالی شرکت توتال فرانسه به فاز ۱۱ پارس جنوبی و صنعت نفت را تبیین کرد.
به‌زین رنگته درباره جریزات امضای تاهنامه‌نامه نفتی بافدراسیون انرژی روسیه، گفت: هفته گذشته به‌عنوان رئیس کمیسیون مشترک ایران و روسیه به مسکو سفر کردم که در جریان سفر به روسیه تاهنامه‌های به‌منظور توسعه روابط اقتصادی، فنی و تجاری بین دو کشور امضا شده است.

ادامه از صفحه اول

«ایران ۱۴۰»؛ ناایمن

اما متأسفانه عملکرد آن در این شرکت هواپیمایی نیز موفقیت‌آمیز نبوده است زیرا پیش از این نیز این نوع هواپیما سابقه سقوط داشته است. اکنون که این هواپیما سقوط کرده و تعداد زیادی از مسافران آن جان باخته‌اند، باید یاد بگیریم برای پرواز هر هواپیمایی، شرایط استاندارد لازم‌برای پرواز را بسنجیم و طبق آن پرواز کنیم تا مشکلی پیش نیاید. البته در ادامه باید تاکید کنیم که صرف ایرانی بودن این هواپیما نه مایه افتخار است و نه اینکه همه مشکلات مربوط به سقوط هواپیما را به ایرانی‌بودن آن نسبت داد. پیش از این هواپیما، هواپیماهایی از شرکت‌های هواپیماسازی بزرگی مانند «بویینگ»، «ایرباس» و «فوکر» نیز ساقت شدند، اما مدیریت غلط در چنین سقوط‌هایی کمتر نقش داشته است. متأسفانه در چندسال اخیر، برخی از مدیران بهانه تازه تحریم کشور را نیز دستمایه توجیحات خود قرار داده‌اند و مدعی هستند چون قطعات ب‌دکی هواپیماها را نداریم، با چنین مشکلاتی روبه‌رو شده‌ایم. به‌نظر می‌رسد چنین بهانه‌هایی نیز بی‌مود است. اگر تشخیص دادیم که هواپیمایی مشکل دارد و نمی‌تواند به شکل ایمن پرواز کند، نباید اجازه پرواز صادر شود. اگر زمانی هواپیمایی با یک قطعه معیوب یا مستهلک پرواز کرد، باید مدیر آن شرکت هواپیمایی، پرواز آن هواپیما را متوقف کند. به بیان دیگر، اگر موارد ایمنی را درمورد هواپیماهایی مانند «ایرباس» و «بویینگ»، رعایت نکنیم، آنها هم سقوط می‌کنند. با توجه به اینکه متولی نظارت بر پرواز هواپیماها در کشور، «سازمان هواپیمایی کشوری» است، باید دقیق‌تر و حساس‌تر از قبل به بررسی دلایل اصلی سقوط این هواپیما بپردازد و ریشه اصلی این مشکلات را پیدا و آنها را اصلاح کند. از همان اولین هواپیمایی که سقوط کرد باید به این موارد رسیدگی می‌شد که متأسفانه رسیدگی نشده، اما امروز باید این موضوع به شکل ریشه‌ای بررسی شود و از حساسیت‌هایی مانند ایرانی‌بودن نام این هواپیما به‌ویوشی کرد و دقیق‌تر و فنی‌تر به این موضوع بپردازیم. در پایان ذکر این نکته ضروری است که برای موفقیت صنعت هواپیمایی کشور باید دیدگاه‌های سیاسی را در این حوزه کنار گذاشت و فقط از جنبه فنی و تخصصی به آن نگاه کنیم. اما اگر نگاه‌های سیاسی پررنگ و ملاحظاتی فنی و تخصصی نادیده گرفته شود، مطمئناً در آینده شاهد حوادث تلخ‌تری خواهیم بود.

ادامه از صفحه ۲

ایثار مطهری برای نجات مطبوعات

درحالی‌که به نظر می‌رسید اکثریت نمایندگان با انحصاری‌شدن انتخاب در حیطه نظرات یک گروه خاص مخالف هستند و احتمال می‌رفت که نظر هیات‌ریسه یا رای نمایندگان، راه را بر انحصارطلبی طیف نزدیک به جبهه پایداری که اکثریت کمیسیون فرهنگی را تشکیل می‌دهند، مسدود کند، انصراف علی مطهری از کاندیداتوری، آخرین تلاش مرد حامی مطبوعات بود برای نجات این انتخابات از انحصار تندروها؛ چراکه به عقیده مطهری، آنها به دلیل مخالفت با شاخص او چنین روشی را در پیش گرفته‌اند و حالا ممکن است در غیاب مطهری، نسبت به ورود یک چهره معتدل دیگر به انتخابات و خروج انتخابات از انحصار جبهه پایداری، مقاومت کمتری صورت بگیرد.

بازار ۱۹یکشنبه ۱۹ مرداد

طلا و سکه +	قیمت
طرح جدید	۹۵۶۹۰۰
طرح قدیم	۹۵۶۲۰۰
نیم	۴۸۰۰۰۰
ربع	۲۷۳۰۰۰
گرمی	۱۷۶۰۰۰
گرم ۱۸ عیار	۹۷۹۰۰
اونس + (دالر)	۱۳۱۰

ارز +	قیمت (میلید)
دالر آمریکا	۳۱۳۰
یورو	۴۲۱۰
پوند	۵۲۴۰
درهم	۸۵۳

عنوان شاخص	مقدار	تغییر (درصد)
کل	۷۴۳۹۸/۹	۰
۳۰ شرکت بزرگ	۳۴۸۴۷/۷	-۰/۱۳
آرژ شتاور	۸۴۴۲۵/۱	-۰/۲۱

بازار اول	۵۴۹۸۰	۰
بازار دوم	۱۴۵۲۹/۳	۰/۰۱
صنعت	۶۲۸۸۳/۳	۰/۱۶

± نرخ انواع ارز در صرافی‌های مجاز تهران