

یادداشت

افزایش مخاطرات زمین‌شناسی و دخالت انسان مدرن

پایتمآ گیاهچی

● در تعریف مخاطرات زمین‌شناختی باید گفت این مخاطرات مجموعه حوادثی هستند که منشأ طبیعی داشته و معمولا غیر قابل پیش‌بینی بوده یا حداقل از مدت‌ها قبل نمی‌توان وقوع آنها را پیش‌بینی کرد. زمین‌لرزه، زمین‌لغزش، آتشفشان و سونامی از انواع مهم و زیان‌بار مخاطرات زمین‌شناختی هستند که در حال حاضر عموم مردم جهان از آن شناخت نسبی دارند. درباره هرکدام از انواع مخاطرات می‌توان ساعات‌ها صحبت کرد و مکانیسم وقوع آنها را توضیح داد؛ اما آنچه به نظر مهم می‌رسد، نحوه مواجهه انسان با این مخاطرات است. با آنکه اغلب بلایای طبیعی خارج از کنترل انسان به نظر می‌رسند، ولی خسارات و آسیب‌های ناشی از آنها را می‌توان به‌طور چشمگیری کنترل کرد. این موضوع ارتباط مستقیمی با نوع تعامل انسان با این بلایا دارد. انجام مطالعات زمین‌شناختی پایه، قبل از احداث هرگونه زیرساخت‌های حیاتی مانند سد، بزرگراه، فرودگاه، نیروگاه و راه‌آهن، به‌منظور کاهش رخدادهای طبیعی مانند سیل و زمین‌لغزش و همچنین بهره‌برداری اصولی و منطقی از مواد معدنی موجود در استان مانند عدم برداشت بی‌رویه شن و ماسه از بستر رودخانه‌ها، سبب محافظت بیشتر از انسان، طبیعت و محیط زیست می‌شود. برای مثال، برداشت بی‌رویه شن و ماسه از رودخانه‌های استان گیلان موجب تغییر شکل رودخانه‌ها شده و آنها را از حالت طبیعی خود خارج کرده است. در نتیجه با کوچک‌ترین تنش آبی، اثرات نامطلوب این برداشت‌ها در ایجاد سیلاب‌های ویرانگر مشاهده می‌شود. از طرفی تصمیم‌گیری‌های ناکاگاهانه و بدون توجه به مطالعات زمین‌شناختی با ساختن سد، جاده‌سازی و تغییر کاربری اراضی و همچنین تخریب پوشش گیاهی و جنگل‌ها، موجب رسوب‌زایی حوضه‌های آبریز رودخانه‌ها می‌شود.در این زمینه می‌توان به حوضه آبریز رودخانه پلرود در شرق استان گیلان که پس از سفیدرود پرآب‌ترین رود گیلان است، اشاره کرد. تکنوتیک حوضه آبریز رودخانه پلرود بسیار فعال و جوان است که با توجه به جنس رسوبات منطقه، ایجاد زمین‌لغزش در آن امری انکار نشدنی است؛ زمین‌لغزش‌هایی که موجب ناپایداری دامنه‌ای کوه‌ها و ازبین‌رفتن پوشش گیاهی منطقه و فرسایش سنگ‌ها و نیز موجب فراوانی ذرات دانه‌ریز و خردشدگی شدید سنگ‌های منطقه می‌شد.نمونه دیگر دخالت انسان در زیست طبیعی زمین و از تعادل خارج‌کردن چرخه طبیعی آن، بحث تالاب‌ها و مرداب‌های سراسر کشور است که بسیاری از آنها خشک شده یا در شرف نابودی هستند. در استان گیلان نیز تالاب‌های بین‌المللی بندر انزلی، بوجاق و امیرکلاویه چنین وضعیت فرغنجی دارند. فعالیت‌های انسانی در بالادست و اطراف تالاب‌ها و ورود مقادیر درخورد توجهی فاضلاب‌های شهری و همچنین تخلیه انواع سموم کشاورزی در آنها به همراه سرعت‌بخشیدن به روند رسوب‌گذاری در این تالاب‌ها به وسیله ساخت‌وسازهای غیراصولی و عاری از هرگونه کار کارشناسی دقیق و عمیق در بالادست و پایین‌دست (به‌ویژه در تالاب انزلی)، این تالاب‌ها را به حالت احتضار درآورده که ادامه این روند، صدمات جبران‌ناپذیری بر بیکر طبیعت و بالطبع زندگی جوامع انسانی ساکن در اطراف آنها وارد خواهد کرد.

● **مدیر مرکز زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی گیلان**

خبر

تعلیق خلبان پرواز تهران- ماهشهر

● محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، با اشاره به حادثهٔ فروگاه ماهشهر، از تعلیق خلبان پرواز تهران - ماهشهر خبر داد. به همچنین با اشاره به ثبت‌نام و غربالگری دوم طرح آمای مسکن تا پیش از پایان سال، از افتتاح آزادراه تهران - شمال از ابتدای اسفندماه خبر داد. به گزارش فارس، محمد اسلامی اظهار کرد: در دهه فجر امسال ۳۶۸ پروژه به مبلغ دوهزارو ۳۳۴ میلیارد تومان افتتاح می‌کنیم که بیش از هزارو ۸۰۰ میلیارد تومان آن پروژه‌های زیرساختی حمل‌ونقل شامل آزادراه و جاده اصلی و ۹۰۰ کیلومتر راه روستایی تازه تأسیس و آسفالت شده است و ۸۰۰ کیلومتر راه روستایی آسفالت به راه‌های روستایی کشور اضافه شده است.و درباره آخرین بررسی وضعیت جعبه سیاه هوایماي اوکرائنی گفت: سانحه هوایی بر اساس بررسی ۱۱۳ ایکانو در دست رسیدگی است و کمیته بررسی سانحه کار خود را انجام می‌دهد؛ این کار مراحل گوناگونی دارد که جعبه سیاه یکی از این ایتیم‌ها است.وزیر راه‌وشهرسازی افزود: از آن منظر که اوکراین جزه، لانینگ بررسی سانحه طبق انکس ۱۳، بررسی‌ها به‌صورت مشترک در حال انجام است و کار پیش می‌رود.

لیلا مرگن: برخی قطعه‌سازان منهای کروژ، هلدینگ «شرکت سرمایه‌گذاری صنعتی قطعه‌سازان پارس» را با هدف خرید سهام دولت در دو غول خودروساز داخلی تشکیل دادند. این هلدینگ قصد دارد سهام دولت را در ایران خودرو و سایپا که کمتر از ۲۰ درصد است، خریداری کنند. آن‌طور که پرویز بابایی به «شرق» می‌گوید: سرمایه اولیه اعضای این کنسرسیوم ۵۰ میلیارد تومان است که قابلیت افزایش تا ۲۵۰ میلیارد تومان را نیز دارد. این در حالی است که به گفته او خریداران برای خرید ۲۰ درصد سهام ایران‌خودرو در این حالت باید حداقل چهارهزارو ۷۶۶ میلیارد تومان بپردازند. بنابراین با توجه موجودی هلدینگ تشکیل شده، خریداران باید نسبت به افزایش سرمایه خود وارد عمل شوند. در میان اعضای هلدینگ تازه‌تأسیس نام گروه عظام به چشم می‌خورد که هنوز هم پرونده مفتوح در قوه قضائیه دارد. با توجه به اثری که صنعت خودروسازی بر اقتصاد کلان کشور دارد، آیا واگذاری سهام دولتی می‌تواند به ساماندی‌هی صنعت خودرو کمک کرده و اوضاع این دو غول خودروساز را بسامان کند؟ امیرحسن کاکایی، عضو هیئت‌علمی دانشگاه علم و صنعت اگرچه اهلیت قطعه‌سازان برای خرید سهام ایران خودرو و سایپا را تأیید می‌کند اما بر این باور است که واگذاری سهام دولت به بخش خصوصی دست دولت را از اطلاعات این شرکت‌های خودروسازی کوتاه می‌کند و این واگذاری برای اقتصاد کشور تبعاتی هم در پی خواهد داشت. البته او یادآور می‌شود که اوضاع تابسانمان خودروسازی‌های فعلی به خاطر دخالت دولتمردان در صنعت خودروسازی است زیرا در حال‌حاضر هم از نظر حقوقی، دو غول خودروساز ایران خصوصی به حساب می‌آیند. اما سعید مدنی، مشاور سابق مدیرعامل سایپا در گفت‌وگو با «شرق» که این باور است که با واگذاری سهام دولت، آینده روشنی پیش‌روی صنعت خودروسازی قرار خواهد داشت. ایران در خصوصی‌سازی صنایع بزرگ تجربه خوبی نداشته است. از آواره‌شدن کارگران هیکو تا فروش تمام املاک و اموال بسیاری از صنایعی که روزگاری ملی بودند و در چارچوب خصوصی‌سازی‌ها به مرز تعطیلی‌کشانده شدند، ذهنیتی منفی در جامعه ایجاد کرده است. نام خصوصی‌سازی با تعطیلی واحدهای صنعتی در ذهن جامعه گره خورده است و حالا که دولت قصد دارد همان اندک سهام خود در ایران خودرو و سایپا را واگذار کند، بسیاری دل‌نگران‌اند که سرنوشت این خصوصی‌سازی چه خواهد شد.ایران خودرو و سایپا در آستانه خصوصی‌سازی کامل قرار دارند و ایران خودرو بیش از چهار دهه است که دارایی‌هایش به‌رور نشده است. به همین دلیل است که بسیاری از کارشناسان بر اجرای برخی الزامات ازجمله به‌رورسانی دارایی‌های این دو شرکت تأکید دارند.

تشکیل شرکت سرمایه‌گذاری صنعتی قطعه‌سازان پارس اگرچه از مدت‌ها پیش قرار بود که قطعه‌سازان با تشکیل هلدینگی اقدام به خرید سهام دولتی دو خودروساز داخلی کنند اما چند روزی است که این خبر بیشتر و جدی‌تر به گوش می‌رسد. پرویز بابایی کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «شرق» عنوان می‌کند: در روزهای گذشته ائتلاف قطعه‌سازان منهای «کروژ» برای خرید سهام ایران خودرو و سایپا، تشکیل شده تا خصوصی‌سازی خودروسازها وارد مراحل جدی‌تر شود.

او می‌گوید: گویا وزیر صمت نیز کنسرسیوم مورد نظر را برای جلوگیری از انحصار در خرید سهام شرکت‌سازان تأیید کرده است. این کنسرسیوم که ۲۹ قطعه‌ساز بزرگ داخلی عضو آن هستند، «شرکت سرمایه‌گذاری صنعتی قطعه‌سازان پارس» نام دار و اغلب شرکت‌های مشهور قطعه‌سازی کشور از جمله گروه صنعتی عظام، سندن ایرانیان و اتحادموتور در آن عضویت دارند. این در حالی است که نامی از دیگر ابرقطعه‌ساز کشور یعنی «سنام تولیدی کروژ» در بین اعضای این کنسرسیوم به چشم نمی‌آید.به گفته بابایی سرمایه اولیه اعضا ۵۰ میلیارد تومان است که قابلیت افزایش تا ۲۵۰ میلیارد تومان را نیز دارد. کنسرسیوم مربوطه رسماً به ثبت رسیده و ریاست آن نیز بر عهده اصغر خسروشاهی، مشاور پیشین وزیر صنعت، معدن و تجارت و از مدیران ارشد قطعه‌سازی عظام است.او ادامه می‌دهد: در حال‌حاضر دولت در هر دو شرکت ایران خودرو و سایا زیر ۲۰ درصد سهام دارد که با توجه به مالکیت ۱۶درصدی قطعه‌سازی کروژ در ایران خودرو، خریدار سهام ۲۰درصدی ایران خودرو، مالک سهام مدیریتی خواهد شد که برای تحقق این امر باید منتظر تحولات بعدی باشیم. هرچند وزیر صمت بارها تأکید کرده است که دولت تا پایان سال ۹۹ از خودروسازی خارج خواهد شد.

ضرورت تجدیدارزیابی در ایران خودرو

این کارشناس اقتصادی درباره ارزش ایران خودرو بیان می‌کند: در حالی ارزش روز سهام ایران خودرو به ۱۸ هزارو ۴۰۶ میلیارد تومان رسیده است که تا پایان آذر ۹۸ بیش از ۱۶ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دارد. در مقابل سه‌هزارو ۴۴۵ میلیارد تومان موجودی مواد و کالا و هزارو ۱۰۰ میلیارد تومان پیش‌پرداخت دارد که عملاً با تبدیل به موجودی بیش از چهارهزارو ۵۴۵ میلیارد تومان موجودی مواد ایران خودرو را تشکیل می‌دهد.او اضافه می‌کند: در ترازنامه باطله‌های ایران خودرو تا پایان آذر ۹۸ حدود هزارو ۶۱۰ میلیارد تومان دارایی ثابت، چهارهزارو ۲۷۷ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بلندمدت در شرکت‌های زیرمجموعه و جمعا شش هزارو ۶۴۲ میلیارد تومان دارایی ثابت و غیرایز ثبت شده است. از طرف دیگر، تجدید ارزیابی ایران خودرو برای اصلاح ساختار مالی و خروج از شمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت از سویی کارشناسان دگستری

اقتصاد

خصوصی‌سازی ایران خودرو و سایپا تا پایان سال عملیاتی می‌شود؟

کنسرسیوم خرید سایپا و ایران خودرو



ایران هر کسی می‌خواهد حرف خود را بزند. ما تجربه خوبی در تشکیل تعاونی نداریم، بنابراین با تشکیل کنسرسیوم لزوماً اوضاع بهتر نمی‌شود. اگرچه مانعی برای یکه‌تازی‌های یک نفر ایجاد می‌شود، اما معنی‌اش این نیست که اوضاع خوب می‌شود.کاکایی یادآور می‌شود: در حال‌حاضر دو انجمن قطعه‌سازی داریم. اگرچه کار آنها کاملاً متفاوت است، اما با نگاهی به تاریخچه آنها متوجه می‌شویم که چرا این دو مجموعه تشکیل شد.او تأکید می‌کند: اصل ماجرا؛ یعنی خرید سهام دولت در دو شرکت خودروسازی شدنی است، اما خیلی از مسائل ابتدا باید شفاف شود و بعد دولت را بفروش‌داین عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صمت می‌گوید: شاید به دلیل برخی مسائل، شورای نگهبان هم به خصوصی‌سازی خودروسازی‌ها ایراد گرفت. اگر دولت این سهم را بدهد و ببرد، دیگر هیچ کنترلی بر اطلاعات داخل شرکت‌های خودروسازی نخواهد داشت، آن هم ایران خودرو یا سایپایی که بازیکنان اصلی در اقتصاد کلان کشور هستند. بنابراین برای واگذاری سهام باقی‌مانده باید مراحل قانونی خیلی به دقت پیش برود و از آن‌سوی کسی که می‌خواهد سهام را بخرد باید اهلیت داشته باشد. اگر کنسرسیومی از قطعه‌سازان باشد، قطعا این کنسرسیوم اهلیت لازم را دارد، اما چالش‌های زیادی پیش‌رو هست که باید به آنها توجه شود.

توهم خارج‌شدن کنترل امور از دست دولت

اگرچه کاکایی ملاحظاتی را برای واگذاری سهام

بابایی درباره تعهدات و بدهی‌های ایران خودرو بیان می‌کند: در مقابل دارایی اسمی و دفتری ۲۴هزار و ۱۸۳ میلیاردتومانی، ایران خودرو ۳۸هزارو ۶۰۱ میلیارد تومان بدهی دفتری دارد. هزارو ۴۵ میلیارد تومان تسهیلات مالی بلندمدت و شش‌هزارو ۶۲۲ میلیارد تومان تسهیلات جاری دارد و ۱۲هزارو ۲۲۴ میلیارد تومان پیش‌دریافت از مشتریان گرفته است که باید در مقابل خودرو تحویل دهد. بدهی ایران خودرو به قطعه‌سازان و سایر طلبکاران تا پایان آذر ۹۸ هم بیش از ۱۳هزارو ۸۳۶ میلیارد تومان بوده است.او اضافه می‌کند: حقوق صاحبان سهام یا حقوق مالکانه ۱۴هزارو ۴۱۸ میلیارد تومان منفی و نشان‌دهنده زیان سنگین ایران خودرو تاکنون بوده که البته در مقابل ارزش خالص حداقل ۵۰ هزار میلیاردتومانی ایران خودرو رقم ناچیزی است.

خصوصی‌سازی بی‌فایده

با توجه به شرایط دو خودروساز دولتی، آیا خرید سهام آن به وسیله هلدینگ تازه‌تأسیس قطعه‌سازان اقدامی درست است؟ او می‌گوید: هرچند شرکت صنعت خودروسازی ایران حل خواهد شد؟ دکتر امیرحسن کاکایی، عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با «شرق» بیان می‌کند: بحث خرید سهام ایران خودرو و سایپا از سویی قطعه‌سازان چند وقتی است که مطرح است. خصوصی‌سازی چیز خوبی است و هر سیستمی که خصوصی شود به دلیل این خواهد باید بهره‌وری آن افزایش یابد، بهتر مدیریت خواهد شد اما مجموعه دولتمردان ما شامل مجلس و دولت باید بسترهای قانونی را طوری فراهم کنند که بخش خصوصی از نوع بزرگ صنعتی بتواند رفتار خصوصی از خود نشان دهد.او یادآور می‌شود: این خودرو و سایپا از نظر حقوقی شرکت خصوصی هستند اما در این شرکت‌ها چگونه دولت مدیرعامل تعیین می‌کند؟ فقط بحث تعیین مدیرعامل نیست. دولت در بقیه رفتارهای این شرکت‌ها هم به نحوی دخالت می‌کند. دولتمردان شامل مجلس و دولت در خودروسازهای ص درصده خصوصی هم مداخله می‌کنند و نمی‌گذارند این خودروسازی‌ها رفتاری متفاوت داشته باشند.کاکایی در تشریح سخن خود به ممنوعیت یک‌پشه واردات خودرو، اشاره کرده و تأکید می‌کند: تا وقتی که دولتمردان برای دخالت‌نگردن در امور بخش خصوصی اراده‌ای نداشته باشند و در قوانین کشور بازنگری‌ای متناسب با رفتار بخش خصوصی انجام نشود، خصوصی‌سازی هیچ فایده‌ای ندارد. مجلسی‌ها و دولتی‌ها هم به این موضوع معترف هستند.

مشکلی که با خصوصی‌سازی حل نمی‌شود

ایین عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت می‌گوید: مشکل دو خودروساز بزرگ ما با خصوصی‌سازی حل نمی‌شود. مشکل، رهفوری زیان این دو شرکت است و با قیمت‌گذاری غلط محصولات، این دو خودروساز اصلی با زیان مواجه شده‌اند. اگر این روند ادامه یابد، بخش خصوصی نمی‌تواند کاری کند.او اضافه می‌کند: حرکت قطعه‌سازان بد نیست. اینکه چند قطعه‌ساز بزرگ با هم متحد شوند و رفتاری نشان دهند که در قالب یک شرکت بزرگ‌تر و مستحکم‌تر برخورد کنند، اصلاً بد نیست. فقط یک مشکل وجود دارد و آن این است که وقتی کنسرسیوم تشکیل می‌شود، در

می‌کند، اما سعید مدنی، مشاور سابق مدیرعامل سایپا، در گفت‌وگو با «شرق» افق روشنی برای واگذاری سهام دولت به قطعه‌سازان متصور است.او که درباره تشکیل هلدینگ جدید قطعه‌سازان اطلاعاتی در دسترس ندارد، اما این قشِر را تنها گروهی می‌داند که احتمالاً صلاحیت مالی برای خرید سهام دولت و مدیریت خودروسازی‌ها را دارد.مدنی تأکید می‌کند: من از قبل هم اعلام کرده‌ام که موافق واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی به قطعه‌سازان هستم. کسانی هستند که پول‌های کلان دارند، اما اهلیت ندارند. ممکن است شرکت‌های خصوصی خودروسازی هم باشند که بخواهند سهام دولت را بخرند. هیچ اشکالی ندارد. ترسی که همیشه دولت دارد این است که اگر قطعه‌سازها خودروسازی‌ها را به دست بگیرند، ممکن است انحصار ایجاد کنند و عملاً کنترل خودروسازی‌ها دست آنها بیفتد. به‌این‌ترتیب کنترل خودروسازی‌ها از دست دولت خارج می‌شود.او اضافه می‌کند: این یک توهم بیشتر نیست. واقعیت قضیه این است که قدرت دست دولت است. اگر دولت بخواهد، می‌تواند بدون دخالت در مدیریت تمام شرکت‌های بزرگ، آنها را نظارت و پایش کند. خودروسازی و بنگاه‌های بزرگ با بیمه، مالیات، نیروی انظمایی، ستاد سوخت، مؤسسه استاندارد و محیط زیست در ارتباط هستند و همه این مجموعه‌ها ارگان‌هایی هستند که می‌توانند به خودروسازی فشار بیاورند. هرجایی دولت بخواهد می‌تواند اعمال قدرت کند.مشاور سابق مدیرعامل سایپا می‌گوید: هیچ لزومی ندارد که دولت خودش در خودروسازی‌ها صاحب سهم باشد. در میان کسانی که می‌خواهند خودروسازی‌ها را بخرند، شاید قطعه‌سازان بیشترین صلاحیت را داشته باشند. اگر منابع مالی اجازه دهد و بتوانند این سهام را خریداری کنند، به آینده بهتری برای صنعت خودروسازی که در سراسیپی است دست خواهیم یافت.او ادامه می‌دهد: این روزها افزایش تولید جزئی در خودروسازی‌ها باعث خوشحالی می‌شود. این دو مجموعه شرکت‌هایی با زیان‌های عملیاتی و هزینه‌های مالی سنگین هستند که روزبه‌روز زیان آنها بیشتر می‌شود. این مسائل خودروسازی‌ها را به سوی یک جریان وحشتناک سوق می‌دهد. اگر خرید سهام توسط قطعه‌سازان اتفاق بیفتد، خوب است، البته ممکن است سرمایه‌گذاران دیگری هم باشند که کنار قضیه بیایند و مردم عادی هم شاید سهام این دو مجموعه را بخرند. به نظر من با این واگذاری شرایط آینده بهتر خواهد شد.

پیشنهادی کامل برای تغذیه فرزندان در سنین رشد

مستقیم به صورت آماده مصرف، در غالب محصولات نسکویک تولید شده و تفاوت‌های بنیادینی را در کیفیت به وجود آورده است.

این شیرهای غنی‌شده با طعم‌هایی ازجمله کاکائو، موز و خرملا، ضمن برخورداری از میزان قابل توجهی مواد معدنی شامل منیزیم و فسفر، به جذب کلسیم و ویتامین C کمک کرده و با مقادیر مناسبی کربوهیدرات، باعث سلامتی فرزندان در سنین رشد خواهد بود. علاوه بر اینکه، طبق نتایج تحقیقات به عمل آمده در وزارت بهداشت، کمبود ویتامین D یکی از مهمترین نیازهای ایرانیان در سنین رشد است.

در همین رابطه دکتر زهرا عبداللهی مدیرکل دفتر بهبود تغذیه جامعه وزارت بهداشت با اشاره به مطالعات انجام شده در این سازمان، بیان کرده است: «تمام گروه‌های سنی در کشور با کمبود ویتامین D مواجه هستند، به طوری که کمبود این ویتامین در ۶۷ درصد نوجوانان، ۶۲ درصد کودکان ۶ ساله و ۷۰ درصد بزرگسالان شایع است.» وی در رابطه با راحل موجود برای این مشکل نیز توضیح داده است: «راهکار موثر و عملی که می‌تواند شیوع کمبود ویتامین D را در کشور کاهش دهد، غنی‌سازی مواد غذایی با این ویتامین است.» کمبود ایین ویتامین خطر ابتلا به بیماری‌های غیرواگیر مانند دیابت، بیماری‌های قلبی و عروقی، انواع سرطانه‌ها، ام‌اس، آلزمری و پوکی استخوان را افزایش می‌دهد. موضوعی که در پروسه تولید محصول آماده مصرف نسکویک در کشورمان، به صورت ویژه‌ای به آن توجه شده است.

