گزارش

شناسایی گونه عقاب دریایی پالاس در هرمزگان

■ **مهر:** در سرشماری زمستانی پرندگان برای اولین‌بار در هرمزگان یک بهله عقاب دریایی پالاس که از پرندگان بسیار کمیاب کشور است، شناسایی و مشاهده شد.

در سرشماری سال‌جاری برای اولین‌بار در هرمزگان یک بهله عقاب دریایی پالاس که از پرندگان بسیار کمیاب کشور است در سد استقلال میناب مشاهده شد. عقاب دریایی پالاس منقار کوچک و پروبال قهوه‌ای تیره دارد و اندازه آن ۶۱ تا ۸۸ سانتی‌متر است.

نر و ماده همشکل اما ماده ۲۰درصد بزرگ‌تر از نر است. منقار کوچک و پروبال قهوه‌ای تیره است. دم نوار سفید پهنی دارد و حاشیه انتهایی آن سیاه است. سر و گردن قهوه‌ای روشن، مایل به صورتی است که تا داخل رنگ زرد قهوه‌ای گردن امتداد می‌یابد. پرهای پروازش به رنگ تیره و انتهای آن سیاه‌رنگ است. پرنده نابالغ، فاقد رنگارنگی پرنده بالغ است.

مدیرکل محیط‌زیست هرمزگان با بیان اینکه عقاب دریایی پالاس به‌ندرت در ساحل دریا دیده می‌شود، بیان داشت: به‌طور کلی عقاب دریایی پالاس از لحاظ رفتار و طرح کلی بدن شبیه عقاب دریایی دم‌سفید است. پرنده بالغ با سر و بالاسینه تقریبا سفید و دم‌سفید با انتهای سیاه به آسانی تشخیص داده می‌شود. پرنده نابالغ خیلی شبیه نابالغ عقاب دریایی دم‌سفید است ولی دمی درازتر و تیره‌تر و بال‌هایی کوتاه‌تر دارد.

مجید وفادار زیستگاه این پرنده را استپ‌های وسیع نزدیک به رودخانه‌ها و دریاچه‌ها عنوان کرد و افزود: سال‌ها پیش در فصل زمستان به‌طور منظم در جنوب ایران تا خلیج‌فارس دیده شده است ولی در سال‌های اخیر، عقاب دریایی پالاس نایاب بوده و گزارشی مبنی‌بر مشاهده آن در دست نیست یا گزارش‌های مبتنی بر مشاهده نامنظم آن در ایران، اغلب نادرست بوده است.

مدیرکل محیط‌زیست هرمزگان بیان داشت: در ایران به واسطه وجود شرایط توپوگرافی، اقلیمی و پوشش گیاهی مختلف، زیستگاه‌های متنوع حایز اهمیت ملی و بین‌المللی جهت زمستان‌گذرانی میلیون‌ها پرنده مهاجر آبی به‌وجود آمده است. لذا سرشماری پرندگان مهاجر آبی در ایران نیز همگام با بسیاری از کشورهای دیگر از سال ۱۹۶۷ توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست جهت دستیابی به اهداف ملی و بین‌المللی به اجرا گذاشته شده است و سال‌به‌سال کشورهای جدید به این گروه می‌پیوندند.

وفادار در تشریح عملکرد محیط‌زیست هرمزگان در سرشماری زمستانی سال‌جاری در استان بیان داشت: سرشماری زمستانی پرندگان استان در سال‌جاری از ۱۲ دی تا هفت بهمن توسط دو گروه متشکل از کارشناسان استانی و سازمان مرکزی و افراد علاقه‌مند تشکل‌های مردمی انجام شد.

وی اظهار داشت: به واسطه تنوع شرایط توپوگرافی، اقلیمی و پوشش گیاهی در نقاط مختلف کشور، زیستگاه‌های متنوعی برای زمستان‌گذرانی میلیون‌ها پرنده مهاجر آبی در ایران به وجود آمده که از نظر ملی و بین‌المللی حایز اهمیت هستند. به دلیل وجود شرایط مناسب در استان به‌ویژه رویشگاه‌های حرا، بیشترین وسعت در هرمزگان طی سال‌های گذشته و بیشترین تنوع گونه‌ای از این منطقه گزارش شده است.

وی طول خط ساحلی استان با احتساب جزایر را هزار و ۴۰۰ کیلومتر عنوان کرد و افزود: وجود پهنه‌های گلی، رویشگاه‌های حرا در امتداد خط ساحلی و جزایر متعدد موجب شده است هرساله شاهد حضور جمعیت زیادی از این مهاجران زمستانی‌باشیم.

وی با بیان اینکه برخی از گونه‌ها در سطح جهانی، برخی در سطح ملی نظیر عقاب خالدار بزرگ، عقاب شاهی، پلیکان پاخاکستری دارای ارزش حفاظتی هستند، گفت: این مهاجران زمستانی اغلب گونه‌هایی از خانواده‌های حواصیلیان، آبچلیکیان، سلیمیان و کاکاییان و باکلانیان هستند.

وی عنوان کرد: در سال ۹۰ از مجموع ۵۵ سایت استان در۳۷ سایت سرشماری پرندگان زمستان‌گذران انجام شد. میانگین پوشش سایت‌های شمارش‌شده حدود ۶۵ درصد بود.

مدیرکل محیط‌زیست هرمزگان افزود: در سال‌جاری ۸۰ هزار و ۵۳۵ قطعه پرنده شامل ۹۸گونه از ۲۱ خانواده، ۳۷گونه پرنده آبزی و ۴۴گونه پرنده کنارآبزی، ۱۴گونه پرنده شکاری و سه‌گونه ماهیخورک مشاهده شد.

وی اضافه کرد: سایت‌های منطقه حفاظت‌شده تیاب و میناب با تعداد ۱۷هزار و ۱۴۴ قطعه و پس از آن منطقه حفاظت‌شده حرا با تعداد ۱۴هزار و ۶۵۰ قطعه بیشترین پرنده را در خود جای داده‌اند.

این در حالی است که طی سرشماری سال گذشته در مجموع ۸۲ هزار و ۷۶۱ قطعه پرنده شامل ۹۵گونه شمارش شد. ۳۲گونه پرنده، پرنده آبزی و ۴۶گونه پرنده کنارآبزی، ۱۵گونه پرنده شکاری و دوگونه ماهیخورک دیده شد.

وفادار در بیان دلایل کم‌بودن آمار نسبت به سال‌های قبل در برخی از سایت‌ها گفت: به دلیل مواج‌بودن دریا شمارش صورت نگرفت، به‌علت گرم‌بودن هوا در ماه ژانویه نسبت به سال قبل است که پرندگان کمتری از مناطق سردسیر مهاجرت کرده‌اند.

نوسازی زیرساخت‌های فرسوده، محور توسعه

گرد فرسودگی بر تن آذربایجان

محمدامین خوش‌نیت/ تبریز

عکس: آیدین رهبر، شرق

گذشت زمان، ناخواسته، گرد فرسودگی و غبار کهنگی را بر تن هر جسم مادی می‌نشاند حتی آدمی نیز که یک پدیده زنده و باشعور است از این قاعده مستثنا نیست. این قدمت و کهنگی مربوط به اشیا و پدیده‌ها گاه به دلیل برخورداری از برخی شاخصه‌های هنری – فرهنگی و خصیصه‌های تاریخی، ارزشمند بوده و باید به همان شکل اصلی حفظ شوند. و گاه به منظور بهره‌وری بیشتر و کارآمدی بهتر، نوسازی و بهسازی شده و دوباره در چرخه خدمات‌رسانی قرار گیرند. همین نوسازی و بازسازی‌هاست که از شاخصه‌های مهم توسعه شمرده شده و حتی خمیرمایه آن محسوب می‌شود.

نوسازی؛ زیربنای توسعه

جامعه‌ای که نتواند روند جاری امور خود را نوسازی و بهینه کند هرگز نخواهد توانست به مرزهای توسعه برسد. بررسی عملکرد و سیر تاریخی تحول در کشورهای پیشرفته حکایت از آن دارد که در کنار اصل صیانت از آثار تاریخی و قدیمی، «نوسازی» یکی از اصول پایه‌ای مدیریت جوامع مترقی بوده است؛ اصل مهمی که متاسفانه در کشور ما کمتر مورد توجه قرار گرفته است. از همین روست که بعد از گذشت بیش از نیم‌قرن از آغاز حرکت چرخ‌های تجدد و فراهم شدن اسباب مدرنیته در کشور ما، «توسعه جامعه» که مهم‌ترین دستاورد آن، رضایت مردم، کاهش مشکلات و محدودیت‌ها و افزایش کارآیی و بهره‌وری است دست‌نیافتنی به نظر می‌آید.

آیا متولیان اصلی «توسعه» در کشور ما و ناظران و بازرسان این حرکت اجتناب‌ناپذیر ملی، مطالعات دقیق علمی درخصوص یکی از موانع اصلی توسعه که همانا فرسوده بودن سیستم‌های خدمات‌رسان کشور ماست انجام داده‌اند؟!

واقعیت‌های موجود جامعه ما، حکایت دیگری دارد. کهنگی و فرسودگی از سر و روی شبکه‌های خدمات‌رسان ما می‌بارد. با این اوصاف، دست یافتن به «توسعه» به توهمی شعارگونه بیشتر می‌ماند تا واقعیتی معقول!

شبکه‌های برق، آب، مخابرات، سیستم بهداشت و سلامت (بیمارستان‌ها و مراکز درمانی)، سیستم آموزشی (مدارس و مراکز علمی) سیستم حمل و نقل و ترابری و حتی بافت‌های مسکونی و تجاری جامعه ما، فرسوده بوده و نوسازی و بهسازی آنها، در مقطع کنونی اجتناب‌ناپذیر است.

این گزارش تلاش دارد تا گوشه‌ای از یافته‌های خود درخصوص فرسودگی شبکه‌ها و سامانه‌های جامعه ما را به صورت عریان، در برابر چشم مسوولان، مردم و کارشناسان امر قرار دهد.

شبکه برق

یکی از نخستین و در عین حال اساسی‌ترین شبکه‌های خدمات‌رسانی دولت‌ها طی یک قرن گذشته، شبکه «روشنایی» است.

وقتی محمدحسین «امین‌الضرب» اولین کارخانه برق را در سال ۱۲۸۴ از روسیه به ایران آورد در خیابان‌های سعدی و لاله‌زار تهران به کار گرفت تصورش را هم نمی‌کرد که یک قرن بعد، سوغات او تا این اندازه در روستاها و شهرهای ایران ریشه دوانده باشد. یا وقتی امتیاز تاسیس اولین کارخانه برق به نام قاسم خان والی (شهردار تبریز) صادر شد، کسی تصورش را هم نمی‌کرد که اکنون نمی‌توان خانه و مغازه و خیابانی را یافت که از بالای آن، سیم برق عبور نکرده باشد! هر چند همان سیم‌ها و شبکه دیگر باقی نمانده، اما فرسودگی و قدمت را می‌توان در طول این شبکه بزرگ انرژی مشاهده کرد. تا آنجا که به دلیل این فرسودگی نه تنها مصرف‌کنندگان و مشترکان شبکه برق بلکه مدیران و مسوولان شرکت برق هم زبان به گلایه و شکوه گشوده‌اند.

به گفته وزیر نیرو، ۶۰ درصد شبکه برق کشور فرسوده است و به این معناست که بخش عمده‌ای از برق ما که با صرف هزینه‌های سنگین تولید و توزیع می‌شود به دلیل فرسودگی شبکه هدر می‌رود.

موضوع به همین جا ختم نمی‌شود. بر اساس اعلام شرکت توانیر، فرسودگی شبکه برق استان آذربایجان شرقی نیز چیزی در حدود ۵۰ درصد است. شبکه‌های انتقال و توزیع برق، علاوه بر خطوط زمینی، برخی از شبکه‌های هوایی و حتی ترانس‌های تقویتی مسیرهای انتقال برق را نیز شامل می‌شود که به شدت نیازمند تعویض و نوسازی هستند. عمر مفید شبکه‌های انتقال برق بر اساس استانداردهای موجود با این امکانات و روش معمول انتقال در کشور ما، حدود ۲۵ سال است در حالی که شبکه برق آذربایجان شرقی به طور متوسط عمری حدود ۴۰ تا ۵۰ سال دارند یعنی حدود دو برابر استانداردهای جهانی!

آب را «وِل» نکنید

واقع شدن ایران در محدوده جغرافیایی خشک و کم‌باران، سبب شده تا «آب» به راستی به مایعی حیاتی و مهم در زندگی ساکنان این کشور مبدل شود. کاهش نزولات جوی طی سالیان اخیر و پراکنش نامناسب آن نیز بر مشکلات این بخش افزوده است. با این وجود، استفاده درست و مناسب از همان داشته‌ها و ذخیره‌های آب، نه از سوی مصرف‌کنندگان رعایت می‌شود و نه از سوی سازمان‌ها و شرکت‌های مسوول! به عبارت دیگر مدیریت آب در کشور ما، نه در داخل خانه‌ها اصولی است و نه در مجموعه‌های تصمیم‌گیر ما! به همین دلیل است که موضوع نوسازی و اصلاح شبکه آبیاری شهرها، تاکنون به طور جدی دنبال نشده است و به همین دلیل مار خزنده فرسودگی، به شبکه‌های آبیاری نیز راه یافته، تا آنجا که ۴۰ درصد از آب درون شبکه آبیاری شهرها و روستاهای ما، به هدر رفته و از دسترس مصرف‌کنندگان خارج می‌شود. آبی که با هزاران زحمت و صرف هزینه‌های گزاف وارد مخازن و شبکه‌های آبرسانی می‌شود به راحتی و به دلیل فرسودگی شبکه از دسترس خارج می‌شود.

وضعیت استان آذربایجان شرقی در این بخش نسبت به میانگین کشوری نسبتا مطلوب است چرا که بنا به اعلام مسوولان ۱۵ تا ۲۰ درصد شبکه آبرسانی شهرها و روستاهای ما فرسوده است و میزان پرتی آب نیز حدود ۲۰ درصد است.

با این حال و در شرایط کنونی، این رقم نیز بسیار درشت به نظر می‌رسد. بر اساس استانداردهای جهانی، پرت بیش از پنج درصد آب شبکه‌های آبیاری غیرقابل قبول بوده و تجدید نظر در شبکه و نوسازی آن ضروری است. شرکت آب و فاضلاب آذربایجان شرقی، طرح اصلاح و نوسازی شبکه را در دستور کار خود قرار داده اما این امر نیازمند اعتبارات گسترده ملی است.

مراکز آموزشی و مدارس

اصلی‌ترین مراکز آموزشی کشور ما نیز از گرد فرسودگی در امان نمانده‌اند. مدارس فرسوده و قدیمی به ویژه در اکثر شهرهای کوچک و روستاهای دورافتاده، به کابوسی می‌مانند که با ریزش باران و خرناس کشیدن زمین و رخداد زلزله‌ای، جان کودکان و آینده‌سازان این کشور را به مخاطره می‌اندازند.

به گفته معاون عمرانی وزیر آموزش و پرورش کشور، بیش از هفت میلیون متر مربع فضای آموزشی کشور ما، تخریبی و فرسوده بوده و قابلیت بهره‌وری مناسب ندارند. برای بازسازی و تجدید بنای این مدارس، ۳۳ هزار میلیارد ریال اعتبار لازم است.

استان آذربایجان شرقی هم با وجود بهره‌مندی از نیات و خدمات خیرین مدرسه‌ساز، همچنان ۱۰۳ مدرسه خشتی دارد که پنج هزار کلاس درس را شامل می‌شود. مدارسی که از داشتن ابتدایی‌ترین امکانات و تجهیزات آموزشی و رفاهی محرومند، ضمن آنکه در عصر تکنولوژی و هزاره سوم هوای چهار هزار کلاس درس ما با بخاری‌های قدیمی نفتی و گازوییلی گرم می‌شوند که به خودی خود، می‌توانند کانون و مولد حادثه‌ای تلخ باشند.

غیر از ۱۰۳ مدرسه خشتی، مدارس آجری بسیاری را هم می‌توان یافت که به دلیل ساخت نامناسب و غیراستاندارد و قدیمی بودن آنها، بسیار ناامن بوده و طرح تجدید بنا و نوسازی باید در مورد آنها اجرایی شود. توفان فرسودگی و ناامنی، مدارس ما را هم تهدید می‌کند.

بیمارستان‌های فرسوده و ناامن

احوال مراکز درمانی و بهداشتی ما، «تاخوش» است! این عبارت ساده‌ترین تعبیری است که می‌توان در مورد وضعیت بیمارستان‌ها، کلینیک‌ها و درمانگاه‌های ما به کار برد. هنوز درمانگاه‌هایی در گوشه و کنار این کشور وجود دارند که عمری برابر نیم‌قرن دارند. وقتی وزیر بهداشت خود به صراحت از فرسودگی ۷۰ درصد مراکز درمانی ما سخن می‌گوید، دیگر تکلیف روشن است. به گفته خانم وزیر، حتی تا ۸۵ درصد مراکز درمانی تهران، فرسوده محسوب می‌شوند. در این صورت، چه انتظاری می‌توان از وضعیت بیمارستان‌ها و مراکز درمانی شهرهای کوچک و بزرگ کشور داشت؟! فرسودگی بیمارستان‌ها نیز به مفهوم محدودیت ارایه خدمات در آنهاست و به این‌ترتیب باید اذعان کرد که «نظام سلامت» ما در صورت بی‌توجهی به وضعی موجود با بحران‌های جدی در سال‌های آینده روبه‌رو خواهد شد.

از سوی دیگر وقتی به مساله مراکز درمانی – بهداشتی استان آذربایجان شرقی می‌پردازیم، با واقعیت‌های تلخی روبه‌رو می‌شویم. به گفته رییس دانشگاه علوم پزشکی تبریز، به غیر از بیمارستان امام رضا که طی یکی، دو سال گذشته آماده بهره‌برداری شده، همه بیمارستان‌ها و مراکز درمانی استان، فرسوده و از رده خارج محسوب می‌شوند! به عبارت دیگر همه این بیمارستان‌های معروف، توانایی ارایه خدمات بیشتر از این را ندارند. در حالی که باید در هنگام بروز حوادث غیرمترقبه نظیر زلزله، به صورت فعال به ارایه خدمات ایمنی بپردازند، اما با این حال، خود در برابر زلزله‌های بزرگ‌تر از شش ریشتر غیرمقاوم‌هستند!

ساختار فیزیکی و فرسوده تشکیلات درمانی، نیروی انسانی مرتبط با آنها را نیز تحت تاثیر قرار داده است به گونه‌ای که به زعم استاندار آذربایجان شرقی، اغلب این بیمارستان‌ها کارآیی و بهره‌وری بسیار پایینی دارند چراکه از یک سو، قدیمی و فرسوده بوده و از دیگر سو، میزان اشغال تخت‌ها در آنها بسیار بغرنج و غیراستاندارد است. به گفته دکتر یعقوبی رییس دانشگاه علوم پزشکی تبریز، این شهر جزو شهرهای کمترتوسعه یافته ایران از نظر امکانات بیمارستانی است در حالی که مراکز درمانی این شهر نه تنها به ساکنان این شهر بلکه به بیماران روستاها و شهرهای شمال‌غرب کشور و حتی کشورهای همجوار نیز خدمات ارایه می‌دهد. او به صراحت تبریز را نه در زمره شهرهای در حال توسعه، بلکه به دلیل عدم بهره‌گیری از آخرین تکنولوژی‌های درمانی و دستگاه‌هایی نظیر سی‌تی‌اسکن، ام‌آر‌آی و آنژیوگرافی جزو شهرهای توسعه‌نیافته به شمار می‌آورد!

طبیعی است که برای یک بیمارستان فرسوده و قدیمی با عمر متوسط ۴۰ تا ۵۰ ساله، تجهیز دستگاه‌های مدرن درمانی چندصدمیلیونی، به شوخی شباهت دارد! به قول آن ضرب‌المثل معروف: اول چاه را باید کند و سپس منار را دزدید. بنابراین تازمانی که بیمارستان‌های فرسوده این شهر، تجدید بنا و مقاوم‌سازی نشده‌اند، تجهیز آنها به دستگاه‌های پیشرفته درمانی نیز، بیهوده است.

بافت‌های شهری فرسوده

غول هفت‌سر فرسودگی، در همه تاسیسات زیربنایی و روبنایی ما ریشه دوانده است. حتی سکونتگاه‌ها و مراکز دادوستد، زندگی و کار ما نیز اکثرا فرسوده‌اند. به گفته مسوولان وزارت مسکن و شهرسازی، ۶۵ هزار هکتار از بناهای احداثی شهرهای کشور ما، دچار آفت فرسودگی هستند. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، این آمار تنها مربوط به بناهای شهری است و آمار روستاها در این گزارش لحاظ نشده است.

استان آذربایجان شرقی ۵۸۰۰ هکتار و شهر تبریز ۲۵۲۰ هکتار از این رقم را به خود اختصاص داده‌اند. به عبارت دیگر و بنا به استدلال معاون شهرسازی شهرداری تبریز، ۷۰ درصد مردم این کلانشهر در بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی و پرخطر زندگی می‌کنند.

فرسودگی بافت‌های مسکونی و تجاری، در کنار خطرات و مشکلات و محدودیت‌های گسترده‌ای که برای شهروندان و ساکنان به بار می‌آورد، از نظر روانی نیز تاثیرات منفی بر روحیه کار و تلاش آنان دارد. فرسودگی بافت‌های پیش‌رو، به تنهایی برای افسردگی روحیه و رکود فکری یک شهروند کافی است. در حالی که بناهای جدید و بافت‌های مدرن و زیبا، روحیه نشاط را به کالبد شهر و شهروندی تزریق کرده و خود انگیزه‌ای برای کار و فعالیت بیشتر می‌شود. با این توصیف، کاملا پیداست که بافت‌های فرسوده شهری ما در شرایط کنونی نمی‌تواند عامل انگیزش کار و تلاش و روحیه نشاط در شهر و شهروندان ما باشد!

ناوگان فرسوده حمل و نقل

چرخ‌های حمل و نقل کشور ما به شدت فرسوده شده و نیاز به روغن‌کاری، سرویس و تعویض اساسی دارد. نگاهی به ماشین ترابری کشور نشان می‌دهد که این ابزار مهم توسعه، از فرسودگی مفرط رنج می‌برد. خودروهای سواری، اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها، کامیون‌ها و وانت‌بارها (به عنوان ماشین‌آلات جاده‌ای)، لوکوموتیوها و واگن‌ها (در بخش حمل و نقل ریلی) و در نهایت هواپیماها، دچار آفت کهنگی بوده و از گوهر تازگی بی‌بهره‌اند. در بخشی از آنها و به ویژه در مورد خودروهای سواری اگر اقدامات سلبی و تدابیر تنبیهی تاکنون اعمال نشده بود، ناوگان فرسوده، تمامی شهرهای ما را قفل می‌کرد. اما در سایر حوزه‌ها، گردش چرخ‌های نوسازی به کندی پیش رفته است. فرسودگی ناوگان حمل و نقل، تبعات منفی بسیاری را می‌تواند بر سرمایه‌های ملی تحمیل کند که مهم‌ترین آنها عبارتند از:

- افزایش مصرف حامل‌های انرژی
- افزایش احتمال تصادفات رانندگی
- افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی (هوا، صوت، زمین)
- افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری
- کاهش سرعت و اتلاف زمان مسافران

طرح از رده خارج کردن خودروهای فرسوده از سال ۱۳۸۷ شکل جدی به خود گرفت. در همین سال ۱۷۵ هزار خودرو فرسوده از رده خارج شد و قرار بود همه‌ساله حدود ۶۰۰ هزار خودرو فرسوده دیگر نیز از سال ۱۳۸۸ به طور متناوب از رده خارج شوند تا مجموع یک میلیون و ۳۰۰ هزار خودرو فرسوده مربوط به همان سال از رده خارج شوند. بر اساس قانون توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت باید تا پایان سال ۱۳۹۰ تمام خودروهای فرسوده از رده خارج شده یا نوسازی شوند. در خرداد سال ۹۰ جشن خروج یک میلیون خودرو فرسوده از ناوگان حمل و نقل عمومی برگزار شد؛ جشنی که چشم‌انداز نوینی را برای سامانه حمل و نقل کشور ترسیم کرد اما به نظر می‌رسد آن هدف عالی، هنوز محقق نشده است. هر چند دولت، فشار زیادی را برای اجرای طرح نوسازی متحمل شد اما به نظر می‌رسد با وجود نزدیک شدن به روزهای پایانی سال این طرح به طور کامل اجرایی نشده است چرا که بسیاری از دارندگان این خودروهای فرسوده توان مالی لازم برای نوسازی خودرو را ندارند. از طرفی، با گذشت هر سال بر عمر خودروهای موجود افزوده شده و نیاز به نوسازی در آنها دوباره احساس می‌شود! مثل رودی جاری است و هرگز نمی‌توان نوسازی را تنها محدود به یک سال یا یک شهر و منطقه دانست. این طرح باید به طور مداوم و همه‌ساله به اجرا درآید.

به صدا در آمدن سوت فرسودگی حمل و نقل ریلی

هر چند از بین انواع مختلف ناوگان‌های حمل و نقل، راه‌آهن و جابه‌جایی ریلی، به عنوان ایمن‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و در نهایت سبزترین سامانه حمل و نقل توصیف شده، اما وضعیت ما با این اوصاف نمی‌خواند! ۴۵۰۰ کیلومتر از راه‌آهن اولیه ایران در سال‌های قبل از انقلاب احداث شده که عمدتا به دهه‌های اول و دوم برمی‌گردد. به عبارت دیگر بخش عمده‌ای از ناوگان ریلی ما، عمری ۸۰ساله دارند. میزان خطوط اصلی احداث‌شده پس از انقلاب در خطوط اصلی نیز ۳۴۰۰ کیلومتر بوده است. با این وجود نفوذ و توسعه شبکه راه‌آهن فاصله زیادی با سقف انتظارات و اهداف تعیین‌شده دارد. به گفته صاحب‌محمدی مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، روزانه ۴۰۰ قطار در شبکه ریلی کشور به حرکت می‌افتند اما به دلیل بالا بودن سن نیروی کشش فشار سنگینی بر شرکت راه‌آهن وارد می‌شود.

به گفته این مسوول عمر ناوگان کشش راه‌آهن و لوکوموتیوهای آن، در سال ۱۳۸۹، ۲۹ سال بوده است! بدیهی است با سه دهه عمر متوسط، دیگر نمی‌توان از این خط آهن انتظار کارایی بالایی داشت.

کامیون‌های فرسوده

مطابق آمارهای رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه و ترابری تعداد کل کامیون‌های جاده‌ای و در حال تردد کشور حدود ۲۵۰ هزار دستگاه با متوسط عمر ۲۰ سال است. از این تعداد حدود صد هزار دستگاه بالای ۲۵۰ سال عمر دارند که باید اولویت اول نوسازی ناوگان قرار گیرند. سوخت غالب ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور، گازوییل است و اتفاقا این همان سوختی است که برخلاف تصور ما، در مقایسه با بنزین خسارت بیشتری بر اقتصاد ملی وارد می‌کند. هر کامیون نو، به طور متوسط به ازای هر صد کیلومتر، ۳۰ لیتر گازوییل مصرف می‌کند. در حالی که این نسبت برای کامیون‌های فرسوده ۶۰ تا ۷۰ لیتر به ازای هر صد کیلومتر است. به عبارت دیگر سیستم قدیمی موتور و استهلاک این کامیون‌های فرسوده، فاقد کارکرد اقتصادی از نظر مصرف بهینه سوخت هستند.

رتبه نخست کامیون‌های فرسوده کشور

بنا براعلام مدیرکل حمل و نقل و پایانه‌های آذربایجان‌شرقی این استان دارای بیشترین تعداد کامیون‌های فرسوده کشوری است. وقتی ادعا می‌شود که ۱۳ میلیون تن کالا از مبداء آذربایجان صادر شده است لازمه تداوم و افزایش این آمار بهره‌گیری از آخرین تکنولوژی‌های جهان در بخش ترانزیت کالا احساس می‌شود وگرنه یک پای صادرات ما در سال‌های آینده با وضعیت موجود خواهد لنگید! با توجه به واقع شدن این استان در مجاورت سه کشور ارمنستان، آذربایجان، ترکیه (و حتی عراق)، بخش حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت کالا در آن بسیار حایز اهمیت است. هرچند این کامیون‌های فرسوده به ندرت به خارج از کشور راه می‌یابند اما کار جابه‌جایی کالا در بین شهرهای خود استان و حتی تا لب مرز بر عهده همین کامیون‌های فرسوده است که ضمن مصرف بی‌رویه و مضاعف سوخت، فشار مضاعفی را هم بر سطح رویه جاده‌ها و هم از نظر ایمنی و سلامت سفر، بر سایر خودروها و مسافران وارد می‌کنند. گفتنی است بیش از دو هزار و ۳۰۰ خودرو اعم از مینی‌بوس، اتوبوس و خودروهای حمل مسافر در زمینه جابه‌جایی مسافر از استان فعالیت دارند.

هواپیماهای فرسوده

فرسودگی ناوگان هوایی کشور، امکان رقابت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی را با شرکت‌های بین‌المللی از بین برده است. تحریم‌های اقتصادی غرب علیه ایران، نشانگر خصومت جدی آنها با مردم ماست چرا که غالب استفاده‌کنندگان از هواپیماها، شهروندان غیرنظامی و زنان و کودکان هستند. اکنون در خطوط هوایی ما، هواپیماهایی پرواز می‌کنند که ۳۰ تا ۴۰ سال عمر دارند و طبیعی است که خدمات‌رسانی آنها با هواپیماهای مجهز شرکت‌های خارجی قابل قیاس نباشد. گاه و بیگاه، خبر سقوط هواپیماهای کهنه روسی و به ویژه توپولوف و ایلیوشین، جامعه انسانی ما را داغدار می‌کند و این در حالی است که به علت محدودیت منابع مالی و تحریم‌های اقتصادی، نوسازی ناوگان هوایی به سختی صورت می‌گیرد. به گفته نایب‌رییس کمیسیون عمران مجلس، تامین منابع مالی لازم برای خرید هواپیماهای نو، به تنهایی کافی نیست زیرا در شرایط تحریم، شرکت‌های ایرانی تنهامی‌توانند هواپیماهای کارکرده شرکت‌های خارجی را خریداری کنند. به گفته یکی از خلبانان بازنشسته کشور، هم‌اکنون در خطوط هوایی ما هواپیماهای بویینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ به پرواز درمی‌آیند در حالی که در اکثر کشورهای دنیا، نمونه این هواپیماها را در موزه‌ها می‌توان یافت!

بررسی عملکرد و سیر تاریخی تحول در کشورهای پیشرفته حکایت از آن دارد که در کنار اصل صیانت از آثار تاریخی و قدیمی، «نوسازی» یکی از اصول پایه‌ای مدیریت جوامع مترقی بوده است؛ اصل مهمی که متاسفانه در کشور ما کمتر مورد توجه قرار گرفته است

دریچه

ریزگردهای ایرانی در شرق کشور

■ **مهر:** در حالی هر روز خبرهایی درخصوص ورود ریزگردهای عربی در غرب کشور شنیده می‌شود که کانون‌های شن ناشی از مدیریت غلط آب در افغانستان و برخی کانون‌های بومی در شرق کشور موجب توفان‌های پیاپی شن می‌شود.

طی چند هفته اخیر بروز این توفان‌ها در زمستان نشان از توسعه کانون‌های فرسایش بادی در استان کرمان دارد، هر چند که این توفان‌ها تنها محدود به استان کرمان نیست و از روز گذشته گردوغبار در سیستان‌وبلوچستان نیز رو به افزایش است.

بروز توفان با سرعت ۷۰ کیلومتر در فهرج، وقوع توفان با سرعت ۹۰ کیلومتر در ریگان، بروز پدیده گردوغبار در نرماشیر، بم و جیرفت تنها گوشه‌ای از مشکلاتی است که کانون‌های فرسایش بادی در استان کرمان طی دو هفته اخیر به‌جا گذاشته است و از روز گذشته نیز توفانی با سرعت ۹۰ کیلومتر در ساعت، زاهدان و منطقه نصرت آباد را نیز فرا گرفته است.

کانون‌های بیابانی در یزد و جنوب خراسان‌جنوبی نیز در پی خشکسالی‌های پیاپی افزایش یافته است به‌گونه‌ای که طی ماه‌های گذشته کرمان در یک مورد از پدیده گردوغبار که منشاء آن استان یزد بود، متاثر شد.

با این وجود توفان‌های شن و گردوغبارهای محلی که روزبه‌روز در شرق کشور پررنگ‌تر می‌شوند در رسانه‌ها و در تصمیم‌گیری‌های مسوولان کم‌رنگ هستند و بیشتر به بروز گردوغبار عربی در چند استان غرب کشور توجه می‌شود و حتی تصمیم‌گیری‌هایی نیز برای کنترل کانون این گردوغبارها در کشورهای منشاء این گردوغبارها انجام می‌شود.

این در حالی است که تنها در سیستان وبلوچستان، دریاچه هامون که روزگاری منبع تامین آب منطقه بود به دلیل سیاست‌های اشتباه و یک‌جانبه افغانستان و بستن هیرمند به روی هامون به کانون اصلی شن تبدیل شده است و با وزش هر بادی موجی از گردوغبار در این منطقه به راه می‌افتد.

این امر در پی خشکسالی‌های چندین‌ساله در یزد و کرمان نیز تشدید شده است و با خشک‌شدن رودخانه‌ها و کم آب شدن قنوات و چشمه‌ها و چرای بی‌رویه دام‌ها به دلیل خشکسالی، پوشش گیاهی منطقه کاهش می‌یابد و در مقابل بر عرصه‌های بیابانی و شنی که کانون‌های محلی گردوغبار هستند افزوده می‌شود و در این میان کسی فکری به حال رفع این مشکلات نمی‌کند.

با توجه به تداوم خشکسالی‌ها در استان کرمان به‌عنوان پهناورترین استان کشور و به‌طبع آن از بین رفتن پوشش گیاهی و جنگل‌ها و بیابانی شدن بسیاری از عرصه‌ها تعداد زیادی از روستاها در معرض شن‌های روان قرار دارند. در استان کرمان شهرستان‌های ریگان و فهرج که در شرق استان واقع شده‌اند و در مجاورت کویر لوت و هم مرز با سیستان‌وبلوچستان هستند، بیشترین خسارت از توفان‌های شن را متحمل می‌شوند به‌طوری‌که طی هفته جاری یک روز مدارس فهرج و روز گذشته مدارس ریگان به دلیل شدت توفان شن و مشکلات تنفسی برای کودکان تعطیل شد.

تنها در ریگان که بیش از ۴۷۳هزار و ۲۸۴هزار هکتار بیابان در شهرستان وجود دارد، ۳۰ روستا که در مجاورت این بیابان‌ها قرار دارند مورد هجوم شن‌های روان و در معرض متروکه‌شدن هستند. برخی کشاورزان شرق کرمان که به پرورش نخل مشغول هستند از تخلیه ۲۰ کمپرسی شن به صورت ماهانه از نخلستان‌ها خبر می‌دهند و این نشان از میزان هجوم شن‌های روان به این مناطق دارد.

این درحالی است که خشکسالی درختان دست کاشت و همچنین جنگل‌های کهور شرق استان کرمان را که مهم‌ترین مانع در مقابل هجوم شن‌های روان هستند نیز در تحت تاثیر منفی خود قرار داده است. در استان کرمان ۱۶ کانون فرسایش بادی وجود دارد که مساحتی معادل ۶۷۶ هزار هکتار را در برمی‌گیرد و این کانون‌ها می‌توانند با وزش باد به کانون توفان شن تبدیل شوند و اراضی اطراف خود را در معرض بیابان‌زایی قرار دهند.

بنا بر اعلام نظر کارشناسان در استان کرمان سالانه ۱۶۶ میلیارد ریال به دلیل فعالیت این کانون‌ها خسارت به بخش‌های مختلف وارد می‌شود. فرماندار ریگان در این خصوص در گفت‌وگو با مهر اظهارداشت: شهرستان ریگان بنا به آنچه که اسمش پیداست در مکانی قرار گرفته که مملو از کانون‌های شن و بیابان است به همین دلیل با بروز تندباد به‌سادگی توفان شن ایجاد می‌شود. محمد برزنگ ادامه داد: در روزهای گذشته نیز توفانی با سرعت ۹۵ کیلومتر در ساعت ریگان را درنوردید که به‌دلیل شدت توفان مجبور شدیم که چند مدرسه را تعطیل کنیم و هزاران دانش‌آموز به این دلیل خانه‌نشین شدند. وی گفت: عبور جاده‌های ترانزیتی از شهرستان ریگان نیز موجب می‌شود در صورت بروز توفان این محورها برای چند ساعت بسته شوند.