اخبار

## تخلف و قصور در ترخیص کامیون‌های وارداتی

● **ایسنا:** تخلف و قصور در ترخیص کامیون‌های وارداتی باعث شد فقط ۵۰۰ دستگاه ترخیص شود. اگرچه از مهلت یک‌ماهه تعیین‌شده از سوی دادستانی تهران برای تعیین تکلیف و ترخیص شش هزار کامیون وارداتی گذشته؛ اما اعلام گمرک ایران نشان می‌دهد که در این مدت فقط ۵۰۰ کامیون ترخیص شده است. طبق دستور معاونان دادستان تهران در شهریور امسال مقرر شد که تکلیف بیش از شش هزار کامیون وارداتی که براساس ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه به کشور وارد و شرایط ورود آن از سوی وزارت راه و شهرسازی اعلام شده بود، تعیین تکلیف و ترخیص شوند. ورود این کامیون‌ها از حدود دو سال پیش صورت گرفته بود؛ ولی با توجه به موانع و مشکلاتی که در این زمینه وجود داشت، امکان ترخیص پیدا نکرد. تعیین تکلیف و ترخیص کامیون‌های وارداتی از ششم مهر رسما در دستور کار قرار گرفت و باید تا ششم آبان‌ماه به پایان می‌رسید؛ اما تازه‌ترین گزارشی که معاون فنی گمرک ایران در این زمینه به معاون دادستان تهران اعلام کرده است، نشان می‌دهد که در این مدت بخش درخورتوجهی از کامیون‌ها هنوز ترخیص نشده است. طبق اعلام او با وجود پیگیری‌های مکرر موضوع ترخیص کامیون‌های وارداتی موجود در گمرک و صدور و ابلاغ بیش از ۱۰ دستورالعمل، بخش‌نامه، اخطاریه و... به متصدیان ذی‌ربط و همچنین انعکاس مشکلات واردکنندگان کامیون‌ها به دادستان تهران، در مهلت تعیین‌شده فقط نزدیک به ۵۰۰ دستگاه کامیون از دو گمرک تهران (شهریار سابق) و غرب تهران ترخیص قطعی شده است. ارونقی همچنین اعلام کرده است گرچه ترخیص سایر کامیون‌های وارداتی از گمرک‌ها در حال انجام است؛ اما بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد که تعلل، قصور، تقصیر و تخلفات متعددی از سوی برخی از دستگاه‌ها و مراجع ذی‌صلاح و همچنین برخی از واردکنندگان این کامیون‌ها موجب تعلل در تعیین تکلیف و ترخیص این کامیون‌ها شده است که در صورت ورود مرجع قضائی زوایای این موضوع مشخص خواهد شد. این مقام مسئول در گمرک ایران تأکید کرده است که با توجه به اینکه صاحب اصلی این کامیون‌ها در اصل قشر زحمتکش رانندگانی هستند که با پیگیری‌ها و مراجعات متعدد نسبت به اعلام این تخلفات اقدام می‌کنند و همچنین در راستای تعیین تکلیف کامیون‌های موجود در گمرک پیشنهاد می‌شود برای بررسی فوری موضوع، ضابط مشخصی تعیین یا برای کل پرونده، حکم بازپرسی به دستور دادستان عمومی و انقلاب تهران صادر شود تا جریان مورد بررسی فوری قرار گرفته و برخورد لازم با متخلفان و مقصران در این امر انجام شود. همچنین اشاره شده که در جریان تعیین تکلیف کامیون‌های وارداتی همچنان برخی از مشکلات در راستای ترخیص آنها هنوز برطرف نشده است و برخی دستگاه‌ها نسبت به مکاتبات و مصوبات ارسالی بی‌اعتنا بوده و هرگونه اقدام را منوط به صدور دستور مقام قضائی دانسته‌اند. در شرایطی تعیین تکلیف کامیون‌های وارداتی از سوی برخی دستگاه‌ها مورد بی‌توجهی قرار گرفته که پیش از شروع مهلت یک‌ماهه، تصمیماتی درباره برطرف‌کردن موانع موجود اخذ و اجرائی شده بود که ازجمله آن می‌توان به تعیین تعرفه حداکثر سه درصد ارزش سیف کامیون، تأییدیه استاندارد و محیط زیست بعد از ترخیص و قبل از شماره‌گذاری و همچنین به تأخیر انداختن یک‌ماهه اعلام متروکه برای کامیون‌های مشمول اشاره کرد.

## ریزش ادامه‌دار بورس

● **شرق:** شاخص بورس بیش از ۱۸ هزار واحد کاهش یافت. بازار سرمایه هفته را با چراغ قرمز آغاز کرد؛ به طوری که شاخص کل بورس بیش از ۱۸ هزار واحد کاهش یافت. شاخص کل بورس دیروز با ۱۸هزارو ۲۲۶ واحد نزول تا رقم یک‌میلیون‌و ۳۷۵ هزار واحد کاهش یافت. شاخص کل با معیار هم‌وزن هم با شش‌هزارو ۴۳ واحد کاهش رقم ۳۷۰هزارو ۴۲۶ واحد را ثبت کرد. معامله‌گران این بازار ۵۳۵ هزار معامله به ارزش ۳۶هزارو ۱۸۶ میلیارد ریال انجام دادند. در معاملات این بازار ۶۶ نماد مثبت و ۳۱۴ نماد منفی بودند که از میان آنها ملی صنایع مس ایران، فولاد مبارکه اصفهان، پتروشیمی پردیس، گسترش نفت و گاز پارسیان، سرمایه‌گذاری غدیر، پالایش نفت تهران و پالایش نفت بندرعباس نسبت به سایر نمادها بیشترین تأثیر منفی را روی بورس گذاشتند. شاخص کل فرابورس نیز ۱۹۹ واحد کاهش یافت و به رقم ۱۹هزارو ۶۰۸ واحد رسید. معامله‌گران این بازار ۳۵۹ هزار معامله به ارزش ۳۸هزارو ۶۱۱ میلیارد ریال انجام دادند. ۹۹ نماد فرابورسی مثبت و ۱۵۹ نماد منفی بودند که از میان آنها پتروشیمی زاگرس، سهامی ذوب‌آهن اصفهان، پتروشیمی تندگویان، فولاد هرمزگان جنوب، پالایش نفت لاوان و پلیمر آریاساسول نسبت به سایر نمادها بیشترین تأثیر منفی و در مقابل بیمه پاسارگاد نسبت به سایر نمادها بیشترین تأثیر مثبت را روی فرابورس گذاشتند.

### قنواتی‌زاده، مدیرعامل «انجمن دیده‌بان جلگه سبز خوزستان» در گفت‌وگو با «شرق»

# هفت ریشه بحران آب خوزستان

**شرق: مشکل آب خوزستان زمانی حاد می‌شود که شهروندان خوزستان احساس طردشدگی کرده و این ایده در مکالمات روزمره‌شان رشد کند که مورد تبعیض قرار گرفته‌اند. روزنامه «شرق» و مرکز توانمندسازی حاکمیت و جامعه در ادامه مجموعه مصاحبه‌های خود درباره بحران آب خوزستان، این بار سراغ سازمان‌های غیردولتی رفته است. شبنم قنواتی‌زاده، مدیرعامل «انجمن دیده‌بان جلگه سبز خوزستان»، آن را سازمانی مردم‌نهاد تعریف می‌کند که در حوزه حفاظت از محیط زیست و منابع طبیعی فعال است. بخش عمده‌ای از فعالیت‌های این سازمان بر حوزه آب تمرکز دارد.**

عکس: مهدی پدرام/چو تسنیم

**درخصوص اینکه ریشه‌های شکل‌گیری مشکلات خوزستان چیست، فرمودید باید ریشه‌های شکل‌گیری بحران آب در خوزستان و ریشه‌های شکل‌گیری اعتراض‌ها را از هم جدا کنیم. لطفا حول همین موضوع بفرمایید که ریشه‌های شکل‌گیری بحران آب و تمایز آن با اعتراضات مردم نسبت به جریاناتی مثل انتقال آب بین‌حوضه‌ای چیست؟**

من این بی‌نظمی و به‌هم‌ریختگی را به چند دسته تقسیم می‌کنم. یکی از این دلایل به‌هم‌ریختگی تأثیر تصمیمات سیاسی است؛ هم در سطح نمایندگان مجلس و هم سایر مسئولان. درباره نمایندگان مجلس می‌توان گفت دو، سه دهه است که نمایندگان مجلس در حوزه خودشان فعالیت نمی‌کنند و الان دارند در امور اجرائی کشور هم دخالت می‌کنند تا برای خودشان رزومه‌ای درست کنند و تضمینی باشد تا رأی چهار سال بعدی‌شان را داشته باشند. در زمانی که باید کارهای تبلیغاتی‌شان را انجام بدهند، قول‌هایی درخصوص احداث سد، تعریض جاده‌ها، جاده‌کشی‌ها، مجوزهای چاه، مجوزهای معدن و مواردی از این دست می‌دهند و بعد از اینکه به موفقیت رسیدند، شروع می‌کنند با لابی‌ها و فشارهای مختلف این قول‌ها را یکی پس از دیگری اجرائی می‌کنند. برای رأی اعتماد گرفتن برای وزیر نیرو یک گروه پنج، شش‌نفره از نمایندگان یا به صورت تکی یا به صورت گروهی فشار می‌آورند و مجوزی از وزیر نیرو می‌گیرند؛ مثلا اینکه فلان سد در منطقه آنها اجرا بشود. قول احداث فلان سد را می‌گیرند، چون به مردم حوزه انتخابیه خودشان قول آن را داده‌اند.

در استان خوزستان نیز چون متأسفانه دیدگاه این است که اگر بخواهیم توسعه پیدا کنیم باید سدهای بیشتری داشته باشیم و اصلا سدسازی را به‌عنوان سازندگی و ارتقای کشور در نظر می‌گیرند، با این رویکرد که ما باید سیلاب‌ها را کنترل کنیم، آب‌ها را مهار کنیم و جملاتی از این دست که نگذاریم آب به سمت خلیج فارس رفته و هدر برود (این جمله مخصوصا میان مسئولانی که می‌توانند به‌نوعی در این روند تأثیرگذار باشند، خیلی تکرار می‌شود) همه نگاه‌ها به سمت این استان است و این اتفاق شکل می‌گیرد که سدهای بزرگ مخزنی احداث می‌شود و این سدها به طور تأثیرگذاری اقلیم منطقه را تحت تأثیر خودش قرار می‌دهد و حتی بر ذخایر برفی و یخچال‌هایی که قرار است در تابستان آب جاری رودخانه‌ها را تأمین کند هم تأثیر می‌گذارد. دریاچه‌های عظیم پشت سدها می‌تواند روی این موضوع تأثیرات مستقیم بگذارد. البته تغییرات اقلیم جهانی را هم داریم که طبق مطالعات دانشمندان حدود ۳۰ درصد روی این قضایا تأثیر دارد، ولی ما با سدسازی‌هایی که داشته‌ایم، این مسئله را تشدید کرده‌ایم. [بنابراین] من اولین علت را سدسازی عنوان می‌کنم که به هر شکل و با هر تصمیم سیاسی این سدسازی‌های بیش از توان رودهای استان پیش از این شکل گرفته است و در حال شکل‌گیری [هم] هست.

یک روش ازدست‌دادن آب همین سدسازی است که به قول خودشان تشت‌های تبخیر دارند که سه هزار میلی‌متر تبخیر دارد؛ یعنی عملا [به اندازه] یک رودخانه تبخیر می‌شود. اما از آنجایی که ما معمولا سدهایمان را در مناطق مرتفع مثلا بین دو کوه و جایی می‌سازیم که بتوانیم آب را پشت آن نگه داریم، این تبخیر در ارتفاعات اتفاق می‌افتد. به این ترتیب ذخایر برفی و اصلا شکل بارش‌هایمان را تغییر می‌دهد.

از طرف دیگر هواشناسان می‌گویند توده‌های بارشی‌ای که از سمت سودان و مدیترانه به این سمت می‌آیند، بارش‌هایشان را در طول مسیر انجام می‌دهند و جاهایی ضعیف می‌شوند و به تالاب هورالعظیم و قسمت خلیج فارس که می‌رسند، شارژ می‌شوند و در ارتفاعات زاگرس بارش‌های خودشان را به شکل برف و باران می‌ریزند و باعث تضمین جریان دائمی رودخانه‌ها می‌شوند. پس، ببینید ما [با خشکاندن تالاب‌ها] چه چرخه تخریبی‌ای داریم انجام می‌دهیم.

[از طرف دیگر] ما به جای اینکه از طریق روش‌های دیگر به سمت استحصال انرژی برویم، مثلا با توجه به اینکه کشوری هستیم که نور آفتاب را در دسترس داریم، می‌توانستیم انقلاب‌های عظیمی در این زمینه ایجاد کنیم، ولی به سمت سدسازی آمده‌ایم و حتی این‌گونه عنوان می‌کنند که برای استحصال انرژی برق، سدسازی یکی از پاک‌ترین روش‌هاست، درصورتی‌که اصلا چنین چیزی نیست؛ چراکه از نظر ما محیط‌زیستی‌ها [با توجه به] تأثیرات عظیمی که [سدسازی] بر اکوسیستم رودخانه، کوهستان، دشت و مرتع می‌گذارد، جزء مخرب‌ترین روش‌های استحصال انرژی محسوب می‌شود.

مورد بعد، انتقال آب بین‌حوضه‌ای است که متأسفانه در یک عدم شفافیت و مخفی‌کاری از سال‌های پیش در حال انجام بوده است. در این مورد هم یک کج‌اندیشی اتفاق افتاده است. ما به جای اینکه بیاییم در جایی که تقاضای آب وجود دارد، مدیریت تقاضا کنیم، می‌آییم به هر شکلی به تقاضا پاسخ می‌دهیم که یکی از روش‌ها انتقال آب بین‌حوضه‌ای است. در انتقال آب بین‌حوضه‌ای چند اتفاق می‌افتد که شرط اول آن «غیرواقع‌گویی» و دوم «مخفی‌کاری» است. شما الان کلیپ‌های مختلفی از جلسات می‌بینید که یکی پس از دیگری دارد افشا می‌شود و باعث عدم اعتماد مردم به مسئولان می‌شود.

سومین مورد «تبعیض» است. تبعیض این‌گونه شکل می‌گیرد که می‌آیند در جایی به دلیل اینکه زادگاه‌شان است و الان مثلا وزیر مملکت یا معاون وزیر و یک فرد تأثیرگذار در آن حوزه هستند، با هر دلیلی منابع را به آن سمت هدایت می‌کنند؛ مثلا با این دلیل که می‌خواهند برای جوانان آن منطقه اشتغال‌زایی کنند یا کشاورزی آن منطقه را توسعه بدهند یا صنایع را توسعه بدهند. غافل از اینکه این تصمیمات باعث می‌شود شاخه‌ای را که همه ما روی آن نشسته‌ایم، ببریم. وقتی شاخه سقوط می‌کند، سر آن زودتر به زمین می‌خورد و [البته] انتهای شاخه هم که خودشان نشسته‌اند در نهایت زمین می‌خورد و این آسیب هم به مبدأ انتقال آب و هم به مقصد آن وارد می‌شود.

استان‌های مبدأ این انتقال به صورت طبیعی پرآب هستند و اصلا ماهیت جلگه با آب و سیلاب شکل می‌گیرد و اگر بخواهیم از لحاظ محیط‌زیستی حقابه‌ای را تعیین بکنیم، حقابه جلگه نسبت به جاهای دیگر بیشتر است. متأسفانه مسئولان ما عدالت را در ملی‌کردن منابع آبی و تقسیم مساوی منابع آب در همه جای کشور تعریف می‌کنند. درصورتی‌که این اشتباه است. متأسفانه در کشور ما به تناسب زیست‌بوم‌ها کار نمی‌شود و ما این بدشکلی را در حوزه توسعه ملاحظه می‌کنیم. یک اشتباه دیگری هم که اتفاق می‌افتد، این است که صنایع آب‌بر را در دل کویر توسعه می‌دهیم. یکی از خنده‌دارترین تابلوهایی که در کشور ما وجود دارد، تابلوهای فولاد کویر است. چرا باید فولاد در دل کویر احداث شده باشد و این به‌عنوان دستاورد فلان دولت یا فلان نماینده مجلسی که پیگیر آن مسئله بوده تعریف شود و با خوشحالی با آن عکس بگیرند یا معرفی‌اش کنند؟! ما نباید فولاد را در دل کویر احداث کنیم؛ چراکه این صنعت، یک صنعت آب‌بر است و ما در کویر آب نداریم که بخواهیم آن را در آنجا احداث کنیم و توسعه بدهیم. علاوه‌براین آلودگی‌هایی که این صنایع در محیط‌های کویری دارند که محیط‌هایی هستند که مناطق‌شان پست است و حتی آن گل‌بادهایی را که در بعضی جاها می‌بینیم باعث گردش باد در همان منطقه می‌شود؛ یعنی چرخش آلودگی‌ها در همان منطقه حالت حبس پیدا می‌کند و علاوه‌براین برای تأمین آب صنعت فولاد به یک منطقه دیگری آسیب وارد می‌شود و زیست‌بوم‌های یک منطقه از بین می‌رود و آب به جایی منتقل می‌شود که اتفاقا زادگاه آن فرد مسئول هم هست.

وقتی مردم می‌خواهند از استان خوزستان به سفر بروند، به اصفهان می‌روند که یکی از مقاصد انتقال آب است. چون معلم هم هستم، این را زیاد از دانش‌آموزان و مردم عادی می‌شنوم. استان اصفهان یک استان سرسبز است که بیش از دو برابر متوسط کشور سرانه فضای سبز شهری دارد و استان خوزستان مخصوصا شهر اهواز زیر متوسط کشوری سرانه فضای سبز دارد.

**لطفا درباره تأثیراتی که پتروشیمی‌ها بر مسئله آب خوزستان داشتند، صحبت کنید.**

توسعه صنایع در بالادست و مقاصد انتقال آب و پایین‌دست در درون استان بر منابع آب تأثیرگذار بوده است. ما فعالان محیط زیست مانع توسعه نیستیم؛ بلکه توسعه پایدار مدنظر ماست. توسعه پایدار این است که از منابع برای رفاه انسان استفاده بکنیم و به زیست‌بوم‌ها آسیب نزنیم. چون توسعه مساوی با آسیب است، به هر حال آسیب وارد می‌شود؛ ولی حداقلِ آسیب به زیست‌بوم‌ها وارد بشود؛ چون ما این زیست‌بوم‌ها را برای آیندگان‌مان می‌خواهیم. ما اسم این توسعه را «توسعه پایدار» می‌گذاریم؛ چون توسعه‌ای است که می‌تواند ادامه پیشرفت را تضمین کند. درخصوص صنایع هم ما فکر می‌کنیم که اگر قرار باشد ما به سمت صنعتی‌شدن برویم، صنایع را به سمت مرزهای آبی‌مان ببریم. خدا را شکر کشوری هستیم که در قسمت جنوب، خلیج فارس و دریای عمان را داریم و می‌توانیم صنایع آب‌برمان را به آنجا ببریم. در نوار مرزی، مرزنشینان کلا در محرومیت و فقر هستند و این فقر برای سیستم درست نیست. ما باید به‌ویژه در مرزهایمان یک رفاهی داشته باشیم تا جمعیت خوبی را در مرزهای‌مان متمرکز کنیم. این مسئله از لحاظ امنیتی واقعا برای کشور مهم است. الان به جایی رسیده‌ایم که مثلا کشاورز شرق اصفهان با وجود اینکه به خاطر توسعه‌هایی که در بالادست ورودی اتفاق افتاده است، هیچ آبی در آنجا وجود ندارد، آب مورد نیازش را از کارون طلب می‌کند. این، جایی است که من می‌گویم به جای اینکه مدیریت تقاضا اتفاق بیفتد و طبق آمایش سرزمین رفتار بشود، متأسفانه مدام داریم به تقاضاها پاسخ می‌دهیم. این باعث می‌شود جلگه، کویر، دشت، مراتع و کوه‌ها از بین بروند. الان ما داریم در مناطق ناهموار توسعه کشاورزی می‌دهیم. در بالادست کرخه سدهای زیادی برای توسعه کشاورزی در ارتفاعات وجود دارد. این واقعا یک فاجعه است. ما [منشأ] بحران اخیر خوزستان را همین مسئله می‌دانیم؛ چراکه در جایی که نباید داریم کشاورزی را توسعه می‌دهیم. ما در ارتفاعات حداکثر باید باغداری داشته باشیم؛ نه توسعه کشاورزی. پس، باید صنایع را به سمت جاهایی ببریم که آب هست و اگر قرار است گردش آبی انجام بشود، می‌توانیم از آب‌هایی که در مناطق عمان و خلیج فارس هست، استفاده کنیم یا از جریان‌های طبیعی رودخانه‌ها استفاده کنیم؛ بنابراین چهارمین مورد توسعه کشاورزی در ارتفاعات و مناطقی است که اصلا آب وجود ندارد.

مورد پنجم درباره نیشکر است. نیشکر گیاهی است که بسیاری از متخصصان معتقدند جانمایی آن در استان خوزستان اشتباه بود. نیشکر گیاهی است که نیاز دارد در زمین شیرینی کشت بشود. برای اینکه این مزارع در استان خوزستان راه‌اندازی بشوند، چند اتفاق می‌افتد. در گام نخست نیشکر به کشاورزانی که به صورت نسل اندر نسل کشاورز بوده‌اند، می‌گوید: شما بیایید زمین‌های‌تان را به ما بدهید و ما [در مقابل] بچه‌های کشاورزان را به سر کار می‌بریم. ضمن اینکه این زمین‌ها را برای شما کارشناسی می‌کنیم و هزینه‌اش را به شما پرداخت می‌کنیم. در ازایش به شما زمین‌هایی در جاهای دیگری می‌دهیم. خیلی از کشاورزان این کار را کردند. زمین‌های خودشان را دادند؛ ولی این وعده محقق نشد. در مجاور این طرح‌های هفت‌گانه نیشکر داد اعتراض اینها بلند است که اولا زمین‌های ما را گرفتند، به ما زمین ندادند و در جای بی‌کیفیتی به ما زمین دادند، بچه‌های ما بی‌کار هستند و دود این نیشکرها در چشم ما می‌رود و آلودگی‌اش به ما رسیده است و [به موجب] کانال‌های آبی که دارد، می‌آید و حقابه‌ای که به اینها داده‌اند، از حقابه ما کم شده است و پساب اینها هم رودخانه ما را شور کرد. ماجرای پساب این است که برای اینکه نیشکر در این مناطق احداث بشود، مجبور شدند زمین‌ها را بشویند و این شست‌وشوی زمین‌ها که هرساله انجام می‌شود، به نحو خیلی تأثیرگذاری ای‌سی آب‌های رودخانه را افزایش داد.

**ای‌سی زمین‌های خرمشهر به ۱۸۰ هزار رسیده است. این وحشتناک است. ای‌سی خلیج فارس ۴۰ هزار است. ببینید با زمین‌های شمال خرمشهر که زمین‌های باکیفیتی بودند که کشاورزی در آنجا جریان داشت، چه کار کرده‌اند.**

یک نکته جالب این است که تقریبا تا سه سال پیش (من از دو، سه سال قبلش هم اعتراض می‌کردم)، ما شکر نیشکر را در بازار اهواز نداشتیم؛ یعنی ما شکرش را نمی‌دیدیم. یک نکته جالب این است که یک گارد عجیبی دور خودشان بسته‌اند که اصلا نمی‌شود وارد شد و از نزدیک دید. فقط از طریق افرادی که داریم اطلاعات‌شان را بیرون می‌کشیم؛ وگرنه نمی‌شود تعاملی با آنها داشت. مورد ششم، نفت است. متأسفانه استان خوزستان نفت دارد و از قضا بسیاری از این منابع نفت و سفره‌های زیرزمینی در مناطق تالابی واقع شده‌اند. این مسئله یکی از اشکالات اصلی و تأثیرات منفی است که نفت بر محیط زیست گذاشته است. در منطقه تالاب هورالعظیم که بین ایران و عراق مشترک است و دوسوم آن در عراق و یک‌سوم آن در ایران واقع شده، یک حوضچه نفت مشترک بین ایران و عراق پیدا شده است. متأسفانه وزارت نفت به خاطر اینکه تجربه تلخ حوضچه مشترک ایران-قطر تکرار نشود، آمدند استخراج نفت از این حوضچه مشترک را سرعت بخشیدند تا ما بتوانیم بیشترین استخراج را از آن داشته باشیم. یک شرکت مشاور ژاپنی به اینها یک عددی داد تا بدون اینکه به تالاب هورالعظیم آسیب بزنند، بتوانند از آن تالاب نفت استخراج کنند؛ اما شرکت چینی که بعد از شرکت ژاپنی آمد، استخراج نفت در محیط خشک را پیشنهاد داد؛ یعنی تالاب را خشک کنیم و استخراج نفت را با هزینه‌هایی حتی بیش از یک‌چهارم هزینه استخراج در محیط آبی به وزارت نفت پیشنهاد داد. وزارت نفت در یک اقدام شتاب‌زده مشاور چینی را انتخاب کرد و با همین رویکرد ورود آب کرخه به تالاب هورالعظیم را متوقف کردند. [با جاده‌کشی‌های انجام‌شده] تالاب هورالعظیم به بیش از ۱۰ حوضچه تقسیم شده است. اصلا دیگر تعریف تالاب ندارد. این اتفاق باعث شد نفت یک خنجر مستقیمی به دل تالاب هورالعظیم بزند. غافل از اینکه ما با این کار داریم یکی از کانون‌های هفت‌گانه ریزگرد در استان خوزستان به اسم تالاب هورالعظیم را ایجاد می‌کنیم. آسیب گردوخاک با منشأ داخلی به محیط زیست و سلامت مردم بیشتر است؛ چراکه راه کوتاه‌تری را طی کرده‌اند، غلظت بیشتر و ماندگاری بیشتری دارد. ولی آنهایی که از خارج کشور می‌آیند چون راه طولانی‌تری را طی کرده‌اند، دانه ریزتر هستند و بارشان را در طول مسیر گذاشته‌اند و دوام کمتری دارد. به ما می‌گویند مثلا ۶۰ درصد ریزگردها یا گرد و خاک‌های استان خوزستان با منشأ خارجی است. یادم می‌آید خانم ابتکار خیلی راحت این را می‌گفت و می‌گفت اینکه این‌قدر برای کانون‌های داخلی سروصدا می‌شود، ۳۰، ۴۰ درصدش داخلی است. متأسفانه بسیاری از پسماندهای نفتی به صورت غیراصولی در چاله‌هایی در جاهای مختلف در خود استان خوزستان تخلیه می‌شوند. استخدام‌های غیربومی هم یکی از چیزهایی است که بر بحث تأکید و تأثیر مسئله تبعیض خیلی واضح دیده می‌شود. استخدام‌های غیربومی در استان خوزستان بالاست. اصلا از بچه‌های بومی [استخدام نمی‌شود].

خبر

## استعفای معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت کار

● **ایلنا:** عیسی منصوری که از سال ۹۴ به‌عنوان معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در این وزارتخانه مشغول به کار بود، استعفا داد. پس از برگزاری اولین جلسه شورای اشتغال که هفته گذشته به ریاست حجت‌الاسلام سیدابراهیم رئیسی برگزار شد، عیسی منصوری (معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی) از سمت خود استعفا داد. در این جلسه، پس از گزارش وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی درباره وضعیت اشتغال و بی‌کاری که بیانگر شرایط نامطلوب کشور از نظر بی‌کاری به‌ویژه در برخی استان‌های محروم است، به منظور ایجاد انسجام در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و هدایت منابع در حوزه اشتغال مقرر شد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی نقش محوری هماهنگ‌کننده و ناظر عملیاتی را در امر اشتغال، برعهده داشته باشد. همچنین در این نشست ایجاد یک‌میلیون‌و ۸۰۰ هزار فرصت شغلی ظرف ۱۷ ماه مورد تأکید و بحث قرار گرفت. عیسی منصوری با بیان این دیدگاه که با توجه به ظرفیت‌های فعلی اقتصادی کشور ایجاد این میزان از اشتغال امکان‌پذیر نیست، از سمت خود کناره‌گیری کرد.

## تولید ۱/۶ میلیون دستگاه خودرو در ۱۴۰۱ شدنی است؟

● **ایسنا:** آمار تولید انواع خودروها نشان می‌دهد که با وجود اینکه هرساله بر میزان تقاضای خودرو افزوده می‌شود؛ اما در مجموع شش‌ماهه نخست امسال تعداد سواری‌های تولیدی تنها ۳.۴ درصد بیشتر از میزان تولید آنها در مدت مشابه سال گذشته است؛ این در حالی است که در مقایسه آمار تولید شش‌ماهه نخست ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ تولید کامیون، کامیونت و کشنده رشد بالغ بر ۶۶ درصدی را تجربه کرده است. طبق آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت، در شش ماه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ترتیب تولید کامیون، کامیونت و کشنده با ۶۶.۴ درصد بیشترین افزایش تولید را در میان تولید انواع خودروها ثبت کرده و پس از آن کمباین (ماشین‌های برداشت محصولات دانه‌دار کشاورزی) و انواع اتوبوس، مینی‌بوس و وون به ترتیب در جایگاه دوم و سوم قرار دارند. انواع سواری کمترین میزان افزایش تولید (۳.۴ درصد) را به خود اختصاص داده و تولید وانت‌ها کاهشی شده است.