قیمت ۲۰۰۰ تومان/شماره ۱۸

toseeirani.ir

روزنامه صبح
سیاسی،اجتماعی،اقتصادی

توسعه ایرانی

پنج‌شنبه ۲۸ تیر ۱۳۹۷ /۵ ذی‌القعده ۱۴۳۹ /۱۹ جولای ۲۰۱۸

PDFCompressor Free Version



دادستان کل کشور:

لیست کامل گیرندگان ارز دولتی تحویل داده شود بابک زنجانی اعدام خواهد شد

سیاست ۲



گشت‌وگذار در غار موزه وزیری مجسمه‌ساز برجسته

زندگی مجسمه‌ها در آب و هوای خوش

گردشگری ۹

سنگ‌هایی که به پای صنعت برق بسته شده است

خاموشی گواه روشن بی‌کفایتی

«امروز شرکت‌های بزرگ ما در صنعت برق با یک چهارم ظرفیت مشغول فعالیت هستند. بر اساس ماده ۶ قانون حمایت از صنعت برق، این صنعت ۲۵ هزار میلیارد تومان از دولت طلبکار می‌شود. وقتی وزارت نیرو نتواند طلب‌هایش را بگیرد، سرمایه‌گذاری انجام نمی‌شود، در نتیجه این امر پروژه و کار جدیدی تعریف نمی‌شود. در این شرایط شرکت‌های فعال مجبور به اخذ تسهیلات گران‌قیمت و تعدیل نیرو می‌شوند، در ادامه از بازپرداخت تسهیلات ناتوان می‌شوند و از طرف بانک تحت فشار قرار می‌گیرند و ورشکست می‌شوند. این مسائل تبعات غیرواقعی قیمت برق است. متاسفانه در قانون بودجه ۹۷ نیز این امر اتفاق نیفتاد...

چرتکه ۳



طرح: توسعه ایرانی

۹۹/۷ درصد از کرانه باختری به شهرک نشینان اسرائیلی اختصاص داده شد

عدالت صهیونیستی!

جهان ۴

روز شمار مردم سالخورده در راه است

نگذارید پنجره جوانی بسته شود!

شهرنوشت ۶

نگاهی به اتفاقاتی که فقط در فوتبال مارخ می‌دهد

اینجا ایران است!

آدرنالین ۱۲

در گفت‌وگو با سخنگوی اتحادیه کارگران پروژه‌ای ایران مطرح شد:

فضای کارگری اورژانسی شده است

دسترنج ۷

سرمقاله

از صلح میان گربه و موش!

تعرضات پی در پی روسیه به مرزهای شمالی ایران موجب شد دولت قاجار از انگلستان یاری بخواهد. اما انگلیسی‌ها در اتحاد با روسیه، حاضر به یاری ایران نشدند. قاجارهای مستاصل از اتحاد استعماری روسیه و انگلستان، در آن ایام به فرانسه به عنوان یک نیروی سوم نگریستند و عهدنامه دفاعی فینکنشتاین را برای یافتن متحدی تازه، به امضا رساندند. اما ناپلئون عهدشکنی کرد و با امضای قرارداد تیلسیت با الکساندر اول، امپراتور روسیه به هیچ کدام از تعهدات خود در قبال ایران عمل نکرد.

تاریخ معاصر گواه آن است که این قصه پر غصه، همواره و به اشکال و جلوه‌های گوناگون در حال تکرار شدن است. پهلوی اول نیز خسته از کشمکش‌های بی‌پایان با انگلستان و روسیه، به آلمان به چشم پناهگاهی نجات بخش می‌نگریست. پهلوی دوم نیز پس از اشغال ایران در شهریور بیست نگاهش به آمریکا بود تا راهی برای خروج از مخمصه قدرت وقت بیابد.

تکرار این حرکت پاندولی برای نزدیکی به یک قدرت جهانی به قصد رهایی از شر یک قدرت دیگر در سیاست خارجی ایران به سنت دیرینه‌ای ایران تبدیل شده است. هفته پیش بود که علی اکبر ولایتی برای حل مشکل تحریم‌های نفتی آمریکا با سفر به روسیه از توافقی راهبردی خبر داد که به موجب آن ایران، پنجاه میلیارد دلار پروژه نفتی در اختیار روسیه می گذارد. پاسخ وزیر انرژی روسیه به این پیشنهاد جالب بود. نواک تاکید کرد روسیه نیز حاضر است نفت ایران را با کالا تهاتر کند.

دیدار دوشنبه شب ترامپ و پوتین اما بار دیگر توافق الکساندر اول و ناپلئون را در ذهن ناظران تداعی کرد. ترامپ و پوتین در پایان این دیدار تاکید کردند در بسیاری از موضات مورد اختلاف به توافق رسیده‌اند و قادر به همکاری‌های تازه هستند. اگر چه ابعاد و گستره این توافقات و همکاری‌ها تا کنون افشا نشده و به صورت قطعی مشخص نیست که ایران هم بخشی از این توافق باشد اما در ماه‌های اخیر نمونه‌هایی از تغییر رفتار روسیه در قبال ایران را شاهد هستیم.

مقامات ایرانی در ماه‌های اخیر بارها از مثلث واشنگتن، تل آویو، ریاض در مقابله با ایران سخن گفته‌اند اما در عمل شاهد هستیم که مسکو نیز اگر نگوییم خود بخشی از این اتحاد است اما در چند مورد مشخص به نفع این مثلث عمل کرده است به گونه‌ای که برخی از رفتارهای این دولت در قبال ایران به شدت بر این شائبه دامن می‌زند. روسیه در جریان سفر پادشاه عربستان با تحویل دادن سامانه دفاع موشکی S۴۰۰ به عربستان موافقت کرد. این در حالی است که بیش از یک دهه است که تحویل سامانه موشکی S۳۰۰ به ایران را به تاخیر انداخته است.

در ماه‌های گذشته اسراییل بارها مراکز نظامی ایران در سوریه را بمباران کرده است. این اقدام اسراییل با چراغ سبز روسیه همراه بود یا لااقل می توان مطمئن بود روسیه از این اقدام رژیم صهیونیستی خبر داشته است زیرا اصلی‌ترین و گسترده‌ترین بمباران مراکز نظامی ایران در سوریه، زمانی رخ داد که نتانیاهو در مسکو مهمان پوتین بود.

در نمونه‌ای دیگر مهم‌ترین اقدام تحریم آمریکا علیه ایران، نفت فروش نفت ایران است. ایران در حالی برای دور زدن این تحریم‌ها به روسیه امید بسته که روسیه در ماه‌های اخیر بیشترین تمایل را برای افزایش تولید نفت به قصد جبران کاهش عرضه نفت ایران، از خود نشان داده است. در حال حاضر روسیه و عربستان به دو متحد اصلی در میان کشورهای اوپک و غیر اوپک تبدیل شده‌اند به نحوی که در نشست ماه پیش اوپک در وین، خالد فالح، وزیر نفت عربستان و نواک، وزیر انرژی روسیه سوار بر یک ماشین از هتل به محل نشست اوپک آمدند تا اتحاد خود را به رخ کشیده باشند. دوشنبه همین هفته نیز عربستان به عنوان ناظر اجرای سهمیه بندی توافق اوپک و غیر اوپک، مجوز افزایش تولید را صادر کرد که با استقبال روسیه مواجه شد. معنی این رویکرد این است که روسیه در تحقق حساس‌ترین و اصلی‌ترین بخش تحریم ایران، یعنی تحریم نفتی، پا به پای مثلث واشنگتن، تل آویو، ریاض قدم می‌زند.

موارد فوق الذکر به اندازه کافی گویا به نظر می‌رسد. البته بی تردید نمی‌توان رفتار روسیه را محل اشکال دانست. روسیه با عبور از جبهه بندی‌های ایدئولوژیک دهه‌های گذشته اینک صرفا یک معیار برای دوری و نزدیکی به کشورها دارد و آن منافع روسیه است. آنچه می تواند مورد نقد و محل اشکال باشد رفتار ایران در سیاست‌های منطقه‌ای و بین‌المللی است که زمینه را برای اینگونه اقدامات شرکای راهبردی ایران فراهم می آورد دیدار پوتین و ترامپ اگر به توافقی در خصوص ایران منجر شده باشد یادآور این شعر است که: از صلح میان گربه و موش /بر باد رود دکان بقال.

خبر

مدیرعامل انجمن جامعه ایمن خبر داد دولت چهار سال است بودجه‌ای برای ایمن‌سازی جاده‌ها اختصاص نداده است

شهریور، ماه مرگ در جاده‌ها

مدیرعامل انجمن جامعه ایمن با ماه مرگ خواندن شهریور، از لزوم توجه به حوادث جاده‌ای در تابستان صحبت کرد و همچنین با اشاره به نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها نسبت به عدم تخصیص بودجه اصلاح این نقاط از سوی سازمان برنامه و بودجه انتقاد کرد. جواد نوفرستی در گفت و گو با ایسنا، در مورد تلفات جاده‌ای در تابستان و ضرورت ایجاد طرح‌های ایمنی همچون طرح نوروزی اظهار کرد: آمارهای پزشکی قانونی در ۱۰ سال گذشته یافته‌های خوبی را نشان می‌دهد و ما بر اساس بررسی این آمارها نامه‌ای به برخی از مقامات و روسای مسئول ارسال کردیم که در آن بر موفقیت طرح‌هایی که در ایام نوروز برای ارتقای ایمنی ترافیکی اجرا می‌شود تاکید شد. طرح نوروزی که هر سال از ۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین انجام می‌شود تاثیر مثبتی در کاهش تلفات حوادث ترافیکی داشته است. بر اساس آمارها کاهش کل تلفات ۱۰ ساله حوادث ترافیکی ۳۰ درصد بوده است (۹۶ نسبت به ۸۷) در حالی که آمارهای ۲۰ روزه سفرهای نوروز در همین دوره ۱۰ ساله، کاهش ۴۶ درصدی میانگین فوت روزانه را نشان می‌دهد. بنابراین در این دوره شاهد کاهش بیشتر تلفات نسبت به کل سال بوده‌ایم. اما کاهش تلفات در ایام تابستان کمتر از نرم سالانه است و در این میان شهریور ماه کمترین کاهش آمار را شاهد بوده‌ایم.

شهریور، ماه مرگ در جاده‌ها

مدیرعامل انجمن جامعه ایمن ادامه داد: بنابراین لازم است کاری مانند طرح نوروزی برای تابستان هم اجرا شود و در این میان باید به صورت ویژه به شهریور توجه کرد. هر چند نمی‌توان انتظار داشت سازمان‌های مسئول تمام توان خود را در کل ایام تابستان بسیج کنند اما در این میان می‌توان به شهریور توجه ویژه‌ای داشت. این ماه را می‌توان ماه مرگ در جاده‌ها قلمداد کرد.

مرگ میانگین روزانه ۶۶ نفر در شهریورهای ۱۰ سال اخیر

وی با اشاره به آمارهای مربوط به کشته‌های شهریور در سال‌های گذشته گفت: ۲۰ هزار و ۴۶۴ نفر در شهریور ۱۰ سال گذشته در تصادفات فوت کردند یعنی به صورت میانگین در شهریور هر سال ۲۰۴۶ نفر (میانگین روزانه ۶۶ نفر). همین موارد نشان می‌دهد که باید به شهریور توجه ویژه داشت. اگر کاری که در نوروز انجام می‌شود در شهریور هم با همکاری همه دستگاه‌ها صورت می گرفت به صورت معجزه‌وار می‌توانستیم مشابه تعطیلات نوروز، انتظار کاهش ۴۶ درصدی تلفات حوادث ترافیکی ۱۰ ساله را داشته باشیم. یعنی کاهش روزانه ۱۵ نفر و ماهیانه ۴۵۰ نفر نسبت به ۱۷۴۶ نفر فوت شهریور ۹۶ که آمار قابل تاملی است. اگر کاری که در نوروز صورت می گیرد در ۲۰ روز آخر شهریور صورت بگیرد قطعا شاهد کاهش قابل توجهی در آمار تلفات خواهیم بود.

بودجه ایمن‌سازی جاده‌ها از محل جریمه‌ها تامین می‌شود اما دولت چهار سال است این بودجه را تخصیص نداده است. وی ادامه داد: آقای مهندس حسن نیا، معاون راه و شهرسازی در نوروز قول خوبی دادند که ایمن‌سازی این نقاط ۳ ساله انجام خواهد شد اما این کار نیاز به بودجه دارد. وزیر راه و شهرسازی هم قبلا به این موضوع اشاره کرده و گفته بود که می‌دانیم جاده‌ها ناایمن است اما بودجه لازم را نداریم. مسئله اما این جاست که بودجه این کار کاملا مشخص است و وجود دارد ولی به لطف سازمان برنامه و بودجه تخصیص پیدا نکرده است. در ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی بودجه این کار پیش‌بینی شده و از منابع جریمه‌ها جاده‌ای باید ۶۰ درصد به سازمان راهداری برای ایمن سازی جاده‌ها و ۲۰ درصد هم باید به پلیس راهور اختصاص داده شود تا در تامین تجهیزات و طرح‌ها و آموزش فرهنگ ترافیک استفاده کند.

وی ادامه داد: اما در جلسه کارشناسی کمیسیون ایمنی راهها، طبق اعلام کارشناس این کمیسیون، چهار سال است که دولت از این محل که مردم بودجه‌اش را پرداخت کرده‌اند تامین مالی مورد نیاز را انجام نداده است. وقتی این اتفاق نمی‌افتد شاهد حوادثی مشابه حادثه آتش‌سوزی اتوبوس چند روز قبل در کردستان در نقطه حادثه‌خیز گزارش شده پلیس راهور، خواهیم بود. حادثه‌ای که سردار حمیدی هم در رابطه با آن به این موضوع اشاره کرد که حادثه در نقطه حادثه خیز رخ داده است.

نوبخت؛ کسی که باید در مورد تخصیص بودجه پاسخگو باشد

نوفرستی گفت: فردی که باید در مورد تخصیص بودجه پاسخگو باشد شخص آقای دکتر نوبخت است و باید اعلام کند این بودجه‌ای که باید تخصیص پیدا می کرده کجا خرج شده؟ که حال پس از گذشته یازده سال از تجربه کاهش کشته‌ها، آمارها روند معکوس را نشان می‌دهد. در آخرین جلسه کمیسیون ایمنی راهها با حضور وزیر راه و شهرسازی، بر همین موضوع و دعوت از سازمان برنامه و بودجه در اولین جلسه سال ۹۷ این کمیسیون برای ارائه گزارش میزان تخصیص این بودجه تاکید شده بود.

عامل اول حوادث ترافیکی، جاده است نه انسان

مدیرعامل انجمن جامعه ایمن ایران با اشاره به اینکه انسان، خودرو و جاده سه عامل حوادث ترافیکی هستند افزود: وقتی می گوییم عامل انسانی، بحث فرهنگی پیش می آید و اگر بخواهیم اصلاح را از این بخش آغاز کنیم باید بدانی که که فرهنگ چیزی نیست که به سرعت بتوان آن را تغییر داد و فعالیت یکی دو دهه‌ای برای تغییر یک فرهنگ نیاز است. پس آنچه در اولویت قرار می گیرد وضعیت جاده‌هاست. ما باید فریاد بزنیم و مطالبه گری کنیم و بگوییم که عامل اول جاده است. حتی اگر فرض کنیم که عامل انسانی بیشترین سهم را در حوادث ترافیکی دارد که البته اینگونه هم نیست، باز هم رسیدگی به جاده‌ها را باید در اولویت قرار بدهیم چون زودبازده است. وی افزود: می توانیم این عوامل را ارزیابی کنیم و ببینیم درجه و سرعت اصلاح کدام یک بیشتر است. اگر عوامل انسان، جاده و خودرو را روی یک محور نمودار بگذاریم و بودجه و سرعت اصلاح را روی دیگر محور، مشخص می‌شود کدام عامل را می‌توان با سرعت بیشتری اصلاح کرد. به عامل انسانی که اشاره کردم و گفتم که اصلاح آن زمان زیادی می‌برد. عامل خودرو را هم در نظر بگیریم می‌بینیم که ۲۲ میلیون خودرو و حدود ۱۵ میلیون موتورسیکلت در جاده‌ها و شهرها در تردد هستند و اگر بخواهیم این روند را هم استاندارد کنیم زمان زیادی می‌برد. به عنوان مثال اگر همین حالا هم تولید پراید که بقول یکی از مسئولان ارابه مرگ است را متوقف کنید به سرعت این مسئله قابل تغییر نیست زیرا حداقل تا ده پانزده سال آینده هم آخرین تولیدات این خودرو در جاده‌ها خواهند بود. بنابراین این عامل هم به سرعت قابل تغییر نیست. اما عامل ناایمنی جاده‌ها عاملی است که اگر سازمان برنامه، بودجه‌ای که باید را پرداخت کند، می‌شود انتظار داشت که این نقاط اصلاح شود. وی نبود پوشش‌های امدادی مناسب را هم از جمله عوامل افزایش تلفات دانست و گفت: وقتی بررسی کردیم دیدیم که این استان با وجود حوادث زیاد از نظر شاخص پوشش راهنمایی و رانندگی در میان ۳۱ استان کشور رتبه سی‌ام را دارد (گزارش رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان) و سال گذشته حدود ۱۲۰۰ نفر در جاده‌های این استان جان خود را از دست دادند. با وجود اینکه میانگین فاصله پایگاه‌های اورژانس در کشور ۴۰ کیلومتر است، مسئولان راهداری استان عنوان کردند که فاصله پایگاه‌ها در جاده‌های این استان ۶۵ کیلومتر است. در استانی که حوادث جاده‌ای زیاد دارد قطعا به این مسئله هم باید بیشتر توجه شود.