

اندوه محترم بندر



آنها غم را می‌رقصند. آنها رقص را به اندوه آغشته می‌کنند. در سوگ عظیمشان در ریتمی دایره‌وار و باشکوه، چنان بر سینه می‌کوبند که آوازش نزدیک است به همان آوایی که هنگام دست‌افشانی شنیده می‌شود.

نسرین ظهیری | روزنامه‌نگار

● به همراه ویژه‌نامه روز ملی خلیج فارس

سایما

روزنامه

سال بیست و یکم | شماره پیاپی ۳۱۱۴ | پنجشنبه ۱۱ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴ | قیمت ۵ هزار تومان

www.payamema.ir



ویژه‌نامه روز ملی خلیج فارس

خلیج فارس از نمای نزدیک

سومین شاخ‌آب جهان را باید از دل زندگی مردم جنوب دید؛ آنجا که نغمه‌ها، طعم‌ها، قایق‌ها و رنگ‌ها در آغوش طبیعت بهم پیوسته‌اند.

گزارشی از صداهای گمشده کامیون‌داران در هياهو انفجار بندر شهیدرجایی

بارِ داغ و نان



خبر

صندوق توسعه و احیا برگزار می‌کند

مزایده مشارکت در مرمت و احیای ۲۲ بنای تاریخی

مزایده مشارکت در مرمت و احیا و بهره‌برداری ۲۲ بنای تاریخی و فرهنگی در ۱۵ استان از روز سه‌شنبه نهم اردیبهشت ۱۴۰۴ آغاز شد. این بناها شامل حمام پیر زرگر اردبیل، مجموعه کهنه‌قلعه مشگین‌شهر، عمارت معظم‌الملک و خانه مفتی اصفهان، قلعه اشرف‌العشایر یا قلعه پوراشرف ایلام، مجموعه کرذشت جلفا، کاروانسرای چانالتو کلبر در آذربایجان‌شرقی، عمارت کلاه‌فرنگی و هلال‌احمر ماکو در آذربایجان‌غربی، خانه آذین و خانه نجفی در بوشهر، قلعه اسفندیارخان بختیاری در فرخ‌شهر، خانه کوزه‌گران و خانه راثی‌فرد در خراسان‌جنوبی، کاروانسرای مهر و کاروانسرای زعفرانیه در سیزوار، خانه نیلساز دزفول، سینما شیرین آبادان (بدون احتساب واحدهای تجاری و مغازه‌ها)، حمام سالار مجاور گنبد سلطانیه در زنجان، خانه زعیم ابویی زاهدان، خانه حاج آخوند کرمانشاه، خانه بهرامی لرستان و خانه عبادی آمل در مازندران است.

تاریخ‌های مهم مزایده

مهلت دریافت اسناد مزایده از سامانه ستاد، از ۸ صبح روز چهارشنبه، دهم اردیبهشت، تا ساعت ۸ صبح روز شنبه، بیستم اردیبهشت، است.

آخرین مهلت تسلیم پیشنهاده‌ها نیز تا ساعت ۱۹ روز سه‌شنبه، ۳۰ خواهد بود.

متقاضیان برای ارائه اصل ضمانتنامه معتبر شرکت در فرایند ارجاع کار باید تا ساعت ۱۹ روز سه‌شنبه، ۳۰ اردیبهشت، به دستگاه مزایده‌گذار به نشانی تهران، میدان بهارستان، خیابان اکیبان، عمارت مسعودیه، ساختمان صندوق احیا، دبیرخانه، تحویل داده و رسید دریافت کنند.

کمیسیون مزایده نیز با هدف بررسی پیشنهادهای واصله در ساعت ۸ صبح روز چهارشنبه، ۳۱ اردیبهشت امسال، در نشانی تهران، خیابان جمهوری، میدان بهارستان، عمارت تاریخی مسعودیه، سالن جلسات، برگزار و اسناد دریافتی، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) بازگشایی و بررسی می‌شود.

رسالت و مأموریت صندوق

جذب مشارکت مردمی در احیای خانه‌های تاریخی، یکی از مهمترین رسالت‌های وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی است که بر عهده صندوق توسعه و احیا گذاشته شده است.

مالکیت آثار تاریخی تا ابد متعلق به دولت است و این آثار قابل انتقال و فروش نیستند. کار اصلی صندوق «واگذاری حق بهره‌برداری در مدت معین در قبال مرمت و احیای بنا» است و از این طریق با جذب مشارکت و سرمایه‌گذاری مردمی، بناهای در حال فرسایش و تخریب را بازسازی و راهاندازی می‌کند.

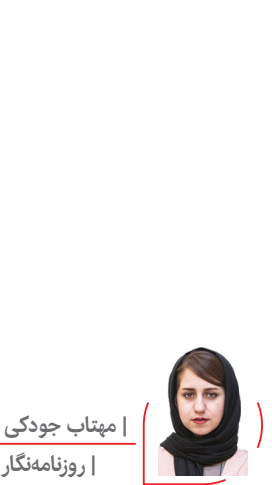
این صندوق تلاش می‌کند با دنبال کردن رویکردی تخصصی، بافت‌های تاریخی کشور را از دستبرد حوادث حفظ کند و با جذب مشارکت مردم، روح زندگی را به این بناها بازگرداند. / میراث آریا

جهدکشاورزی مکلف به پس گرفتن زمین میانکاله شده است

«فاطمه مهاجرانی» در حاشیه حیطاط دولت با اشاره به تصمیم دولت مبنی‌بر ممنوعیت احداث پتروشیمی میانکاله، گفت: دولت تصمیمات لازم را اتخاذ کرده است. وزارت جهادکشاورزی مکلف به پس گرفتن زمین‌ها و برگرداندن آن به اراضی ملی شده است و مراحل کار در حال انجام است. سخنگوی دولت گفت: دولت از موعد مقرر که قانون برای معرفی وزیر جدید اقتصاد مشخص کرده، استفاده خواهد کرد. دولت هیچ عملیه‌ای در اینکه بخواهد کار را از دست سرپرست فعلی اقتصاد بگیرد، ندارد؛ چون معتقدیم ایشان دارد کار خودش را خوب پیش می‌برد. لذا باحوصله و سر فرصت و مقرر این کار انجام خواهد شد. / ایرنا

سومین استیضاح در دولت چهاردهم کلید خورد

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از کلید خوردن استیضاح «عباس علی‌آبادی»، وزیر نیرو، با ۱۵ امضا خبر داد. به‌گفته «حمیدرضا گودرزی»، تعداد امضاها برای استیضاح وزیر نیرو در حال افزایش است. / تسنیم



| مهتاب جودکی | روزنامه‌نگار|

فاجعه ظهر شبیه، هم از کارکنان اسکله قربانی گرفت، هم از رانندگان کامیون و تریلی که برای بارگیری و تخلیه بار به بندرعباس رفته بودند؛ ۷۰ کشته که تاکنون فقط ۲۵ نفرشان شناسایی شده‌اند و هزار و ۳۷۵ مجروح که تا لحظه نگارش این گزارش ۷۱ نفر آنها هنوز در بیمارستان‌ها بستری‌اند. «محمد جمالیان»، عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس، به ایلتا گفته است چون حادثه با انفجار همراه بوده، هنوز نمی‌توان آمار درستی داد و از آنجاکه «ممکن است بیکرها پخش شده باشند»، باید صبر کرد تا پزشکی قانونی آمار دقیق را اعلام کند. «آدم‌هایی که با این انفجار جان و مالشان را از دست دادند، عدد نیستند، هر کدامشان داستانی پشت سر دارند»، این را یکی از رانندگان می‌گوید.



مرد به گریه می‌افتد
پیش رویش صف بلندی از کامیون‌ها تا مرز باشماق رژه می‌روند
صف کامیون‌داران مشهدی
صف ۳۰۰ راننده کاشانی
صف کامیون‌ها در کوار شیراز
صف ماشین‌های قزوین ...

«محمد پیران» از چهل سال پیش مشغول این کار است. با اسکانیا از بندرعباس کانتینر می‌برد به شهرهای دیگر، در خیرها می‌گویند بارگیری شروع شده و وضع به حال عادی برگشته، اما پیران از روز آتش‌سوزی بیکار است. «این اسکله جای مهمی است. ۸۰-۹۰ درصد ماشین‌های ایران می‌آیند اینجا. البته بندر امام و چابهار هم هست، اما آنها اسکله‌های کوچکی هستند. بندرعباس همه‌جور بار پیدا می‌شود؛ گندم، ذرت، کانتینر، رول آهن، ورق و شمش. اینجا قلب واردات و صادرات ایران است. ولی حالا همه‌مان بیکار شده‌ایم. منتظریم ببینیم اعلام بار کی است. گفته‌اند تا ۱۳ اردیبهشت خبری نیست. بعد از آن هم چشم آب نمی‌خورد. اگر باشد، بار جزئی است؛ بار انبارهای بیرون اسکله، صنف هم کاری از دستش بر نمی‌آید؛ مثل ما تعطیل است.»

در خیرها گفته‌های معمولی‌ای که در بندر دچار انفجار و آتش شد، اظهارنامه کالا نداشت. «می‌گویند گوشت را باید در فریزر نگه داشت، لباس را توی کمد و کاه را در کاهدان، اما اینجا گوشت را گذاشته‌اند توی کاهدان. همه‌چیز را کلتبار کرده‌اند زیر آفتاب. برای همین ما بیکار شدیم. منتظریم ببینیم چه اتفاقی می‌افتد. خدا کند این آتش زودتر خاموش شود.»

«فلک‌ناز شفیع» هم بیست‌سالگی می‌شود که ماشین سنگین می‌راند. مبدأ او همیشه بندرعباس است و مقصدش اصفهان و شیراز. ماشینش ده‌جرخ است و به‌اصطلاح «جفت». می‌تواند ۱۵ تن بار بزند، البته اگر تریلی داشت، بارش به بیشتر از ۲۰ تن هم می‌رسید. «هرچه باشد، بار می‌زنم؛ از لوازم ایران‌خودرو و سایپا تا لوازم خانگی و مواد اولیه دارو.» روزی که انفجار و آتش‌سوزی اتفاق افتاد، بار بندر را برده بود تهران. خبر را از بچه‌هایی که در اسکله و بیرون محوطه منتظر بار بودند، شنید. «شیشه همه ماشین‌ها ریخته بود و بدنه‌ها همه آسیب دیده بود. پایانه اسکله دو هزار متر است. ببین چه انفجاری بود که هر که آنجا بود، ماشینش

گزارشی از صداهای گمشده کامیون‌داران در هیاهوی انفجار بندر شهیدرجایی

بار داغ و نان

صف کامیون‌ها در گرمای تند بندر طولانی است. ماشین‌های سنگین، باری ندارند؛ خالی خالی. از روز انفجار بزرگ، راننده‌ها شب و روز در اسکله سوخته منتظرند، بلکه باری بخورد و کیلومترها راه را با دست خالی به خانه برگردند. آتش فروکش کرده است و آنها با غمی سنگین، در گرمای جان‌فرسا انتظار می‌کشند تا کار آواربرداری در اسکله شهیدرجایی به پایان برسد و دوباره به جاده بزنند.

آسیب دید. هر ماشینی ۱۰ میلیارد تومان قیمت دارد و صد میلیون تومان پول بیمه داده است. بیمه این خسارت‌ها را می‌دهد؟» بعد از انفجار چاره‌ای نبود. نمی‌توانست به بندر برگردد. این بود که با ده‌چرخش، شهریه‌شهر بار برد. «دربه‌در شدیم. مجبور شدم بروم زنجان و شهرگرد تا چند تا بار جابه‌جا کنم. حالا هم دارم بار دیگری می‌برم بندر. ولی می‌دانم آنجا کار نیست.»

🔴 نمی‌دانیم چند راننده کشته شده‌اند

بی‌خبری طولانی شده است. «جلال موسوی»، نایب‌رئیس کانون کشوری کامیون‌داران، می‌گوید: «هنوز هیچ آمار دقیقی از تلفات جانی نداریم. نمی‌دانیم چند کامیون‌دار در این حادثه جانشان را از دست داده‌اند. روزی که اتفاق افتاد، هرج‌ومرج شد و مجروحان را به شهرهای مختلف بردند. می‌گفتند سه نفر از کامیون‌داران قزویں با ماشینشان سوخته‌اند، اما تازه معلوم شده که تعدادی از بچه‌های قزویں در بیمارستان شیراز هستند. شاید همان‌ها هستند و زنده باشند. ما که بی‌خبریم. این اتفاق معمولی نبود، فاجعه بود.»

اخبار درباره خسارت‌های جانی و مالی هنوز قطعی نیست، مسئولان وعده داده‌اند دیه ۲۵ نفر از جان‌باختگان شناسایی‌شده ظرف ۴۸ ساعت واریز می‌شود و نوبت پرداخت دیه متوفیان دیگر پس از احراز هویت آنهاست. رئیس‌کل دادگستری هرمزگان گفته است خسارت ۲۵۰ دستگاه خودرویی که در این حادثه آسیب دیده و بیمه بدنه داشته‌اند، یا پرداخته شده یا درحال پرداخت است.

مسئولان بیمه از پرداخت خسارت ۲۱۲ نفر از مالکان ماشین‌ها خبر داده‌اند.

وضع به حال عادی برمی‌گردد؟ موسوی جواب می‌دهد: «هنوز هیچ حدس و گمانی نمی‌توان داشت؛ چون هیچ‌کس را داخل اسکله راه نمی‌دهند. وعده پرداخت دیه افراد و خسارت ماشین‌ها ظرف ۴۸ ساعت شعار است. وقتی هنوز افراد متوفی را شناسایی نکرده‌اند، چطور چنین چیزی ممکن است؟ خسارت ماشین‌ها هم هنوز دقیق ارزیابی نشده است.»

سازمان بنادر و دریانوردی از شروع دوباره کار بارگیری در اسکله شهیدرجایی خبر داده است. برای رانندگان باورپذیر نیست. یکی از کامیون‌داران می‌گوید «خیلی از اداره‌ها سوخته. قسمتی که برای آماده‌سازی بار برای بارگیری بود، تخریب شده. سیستم‌ها همه قطع است. کامیون‌ترا سوخته و یکسری مدارک و اسناد به‌کلی از بین رفته است. فاجعه است. عین هیروشیماس. بعید است دو-سه روزه بتوانند اوضاع را درست کنند.»

نایب‌رئیس کانون کشوری کامیون‌داران می‌گوید: «اینها کار سیاسی کرده‌اند. استاندارد می‌خواهد بگوید اتفاق خاصی نیفتاده و کارها رو به روال است. به‌خاطر همین شرکت‌های حمل‌ونقل را مجبور کرده‌اند اعلام بار کنند. در

گزارشی از صداهای گمشده کامیون‌داران در هیاهوی انفجار بندر شهیدرجایی

بار داغ و نان

صف کامیون‌ها در گرمای تند بندر طولانی است. ماشین‌های سنگین، باری ندارند؛ خالی خالی. از روز انفجار بزرگ، راننده‌ها شب و روز در اسکله سوخته منتظرند، بلکه باری بخورد و کیلومترها راه را با دست خالی به خانه برگردند. آتش فروکش کرده است و آنها با غمی سنگین، در گرمای جان‌فرسا انتظار می‌کشند تا کار آواربرداری در اسکله شهیدرجایی به پایان برسد و دوباره به جاده بزنند.

دو روز گذشته، اعلام بار شد، اما بیرون از اسکله بود. تازه یک انبار پیدا کرده‌اند که کانتینرهای خالی را آنجا دیو کنند. وقتی قسمت اداری کاملاً از بین رفته، چطور می‌توانند بیجک گمرکی صادر کنند و کار ارزیابی را پیش ببرند؟ این حرف‌ها با عقل جور در نمی‌آید.»

«امیر حاتم» راننده دیگری است که بازگشت به وضع عادی و شروع کار در اسکله را دروغ می‌داند. «شروع شده، بله. اما کو تا دوباره برسیم به روز اول؟ الان خیلی که باشد، روزی بیست-سی تا ماشین بارگیری می‌شود. همیشه صبح که کار شروع می‌شد تا شب هزار و ۵۰۰ دستگاه تیغه و کفی، ترازیت و کمپرسور بارگیری می‌شد. الان حجم بارگیری آتقدر کم شده که همین پریشب ۱۰ دانه ماشین بارگیری کردند. همین حالا صدها ماشین سنگین در بندر توی صف است. برایشان صرف ندارد که هزار و ۳۰۰ کیلومتر خالی برگردند تا تهران. منتظر ماندند که بار بدهند و یک پولی دستشان را بگیرد.»

انجمن‌های صنفی پیانه داده‌اند و رسیدگی سریع به وضعیت بازمانگان و مجروحان، ارزیابی و پرداخت خسارت و دیه، بررسی دقیق علت حادثه، الزام کارفرمایان به انجام وظایف، رعایت قوانین کار و بیمه کردن رانندگان را مطالبه کرده‌اند. اعضای صنف منتظرند التهاب این روزها فروکش کند تا با وزیر راه صحبت کنند و جلسه‌ای با رئیس‌جمهور برگزار شود و از نیازهایشان بگویند.

🔴 هر ماشین نان چند خانواده را می‌دهد

«هنوز قضیه آنجا روشن نشده، باربری‌های دیگر در سطح کشور شروع کرده‌اند به نمک پاشیدن روی زخم شوفرها و مالک‌ها. باری را که یک تریلی یا ۲۵ میلیون تومان از یزد به تهران می‌رساند، کرده‌اند ۲۰ میلیون؛ چون می‌دانند اسکله رجایی تعطیل شده و راننده چاره‌ای ندارد جز اینکه بیفتد به بار برن در سطح کشور. تمام کسانی که از این راه خرج خانواده را می‌دانند، حالا تا چند هفته بیکار می‌شوند.» «علی» که این را می‌گوید از رانندگان قدیمی است و در एसلویه دستگاه دارد. او از سختی‌های این شغل می‌گوید، از هزینه‌های بالای خرید ماشین و تعمیرات تا انتظار در گرمای بندر و رانندگی طولانی.

«وقتی کار را شروع کردم، هزینه‌ها بالا بود. ماشین را قسطی خریدم و کارهای سرویس و تعمیرات را تا آنجا که می‌شد، خودم انجام می‌دادم. دیده‌اید انجین (موتور) این‌چور ماشین‌ها چقدر سنگین است؟ در گرمای جنوب، زانو را می‌گذاشتیم روی موتور، شروع می‌کردیم به تعمیر و وقتی بلند می‌شدیم زانو تاول می‌زد. خلاصه مجبوری در آن گرمای وحشتناک برای سرویس‌کردن ماشین، روی آسفالت داغ دراز کشنی و کار کنی. خیلی از کسانی که ماشین دارند، یا قسط‌های سنگین تعمیرات روی دستشان است یا ماشین را

گزارشی از صداهای گمشده کامیون‌داران در هیاهوی انفجار بندر شهیدرجایی



قسطی خریده‌اند. یکی را می‌شناسم ماهی ۱۸۰ میلیون تومان قسط دارد. تعمیر یک قطعه کوچک ۵۰ میلیون پول می‌خواهد و موتور ۴۰۰-۵۰۰ میلیون هزینه می‌برد. ماشین‌هم که به هر دلیلی روی خرچ بیفتد، دیگر درآمد نمی‌دهد. ساعت طولانی کار سخت را به این هزینه‌ها اضافه کنید. خیلی از مالکان و رانندگان با این مشکلات دست داده‌اند، عدد نیستند، هر کدامشان داستانی پشت سر دارند. خیلی از راننده‌های تریلی یک هفته دور از خانواده و خانه می‌مانند تا نانی به چنگ بیاورند. خیلی‌هایشان بعد از این ماجرا به مشکل معیشتی می‌خورند، ممکن است ماشین خسارت‌دیده‌شان که دیگر نمی‌توانند قسطش را بدهند، مصادره شود.»

او می‌گوید هر ماشین سنگین، نان چند خانواده را می‌دهد. ماشین علی به‌جز خودش، سه راننده دیگر هم دارد. «قدیمی‌ها می‌گویند ماشین به‌اندازه‌ای که نان بقیه را می‌دهد، نان صاحب‌ماشین را نمی‌دهد. حالا فکر کنید با تعطیلی کار، چند خانواده از نان‌خوردن می‌افتند. ماشین از زمانی که بارگیری می‌شود تا مقصد برسد به جاهای مختلف پول می‌دهد، باربری خون راننده و صاحب‌ماشین را توی شیشه می‌کند و پول زیادی می‌گیرد. اگر حادثه‌ای اتفاق بیفتد، بیمه هم به کار نمی‌آید. مگر بیمه چند درصد پول را می‌دهد؟ حتی بیمه‌های خوب دولتی هم یک‌جوری از زیر پرداخت درمی‌روند.» علی از نگاه مردم به راننده‌های ماشین سنگین گله دارد. خودش مهندسی مکانیک و

گرفتار می‌کند. این گرفتار شدن دست خود آدم‌ها نیست، خاصیت محترم نوع انسانی است. آنها نه تضادف کرده‌اند، نه در معرض خطر نشسته بودند. آنها داشتند زندگی عادی خودشان را ادامه می‌دادند.

آدم‌های معمولی به خانه برگردند و هرگز باز نمی‌گردند. کارگرانی که چشم‌انتظار دارند و یک عمر را به زحمت و رنج گذرانده‌اند تا در بازنتستگی کمی حسنگی در کنند و یا حتی کارمندان گمرکی که قرار بود عصر بچه‌ها را لب آب ببرند. این است که اندوه دسته‌جمعی متولی ندارد. اما و چرا و چگونه ندارد. پروتکل برای رعایت کردن ندارد.

غم است دیگر؛ با همه نشانه‌ها و آدرس‌هایش می‌آید می‌نشیند روی قلب آدم‌ها و آنها را می‌خراشد. البته غم یک پیامد دیگری هم دارد که

است که جمع را وادار می‌کند به انتظار؛ انتظار حوادث تلخ و گزنده با گستردگی زیاد.

می‌گویند غم همه‌چیز دارد؛ خون دل دارد، رنج دارد، درد دارد، عذاب‌وجدان دارد. با این‌همه، غم آگاهی هم دارد. غم همان آگاهی انسان است به فقدان‌های بزرگ، به نبودن همیشگی. غم اما چیز پیچیده‌ای است. وقتی دسته‌جمعی تجربه می‌شود، یأس و ناامیدی آن تضاعدی اوج می‌گیرد و به همان نسبت فواروار تنشین می‌شود و از آن جز تلخی نه کام مردمانش دست‌اوردی نخواهد داشت. مگر اینکه کسانی پیدا شوند که بخواهند رنج را پیش‌بینی کنند و جلوی تکرار شدنش را بگیرند.

در رخداد‌های این‌چنین وقتی ناگهان در یک روز آفتابی معمولی انفجار مهیبی رخ می‌دهد، عزایی پدیدار می‌شود که دومینووار قلب افکار عمومی را





ایسنا

روانشناسی خوانده است. می‌گوید همکاری دارد که ۱۰ساله است روی ماشین کار می‌کند و آدمی کتابخوان است که با نظام دولتی سازگار نبوده و به‌سمت کار خصوصی کشیده شده است. یا دیگری روزی فروشگاه داشته و سی-چهل نفر برایش کار می‌کردند، اما فشار مالی آنقدر زیاد بوده که آمده سراغ این کار و حالا گاز حمل می‌کند که بار بسیار خطرناکی است. «با این‌همه سختی، رانندگی بدون عشق نمی‌شود. کاش نگاه جامعه به راننده‌ها عوض می‌شد.»

لک زبیر بار مشکلات

پیران می‌گوید ماشین سنگین آنقدر زیاد شده که «هر تریلی اگر مایه سه تا بار گیرش بیاید، خوش‌شانس است.» در روزهای عادی اسکله بار زیاد پیدا می‌شود، اما نه به‌راحتی. برای کسانی که از شهرهای دیگر می‌آیند، اوضاع در بندر رایجی سخت‌تر است. وقتی اعلام بار می‌کنند، اول رانندگان بندری را صدا می‌زنند، بعد «گل بار را که گرفتند، تن بار می‌خورد به دیگران». «بار هم که باشد، گرتی بیخ گلو را می‌گیرد. «لاستیکی که پارسل خریدم ۳۵ میلیون، الان شده ۵۲ و درآمد همان درآمد پارسل است. همان روزنی که پارسل عوض می‌کردم و می‌شد پنج-شش-پارسل

تومان، حالا شده ۱۳ تومان؛ با همان درآمد پارسل.» در اسکله رایجی که بیشترین بار را به نقاط مختلف کشور معرفی می‌کند، هر کسی بسته به ماشینی که دارد -تریلی، جفت، تک، کنفی، بغل‌دار، کمپرسی و ...- و همین‌طور محل سکونت یا شرایط مختلفی که در نظر دارد، می‌تواند انتخاب‌های مختلفی برای بار زدن داشته باشد. علی برای توضیح شکل کار در این اسکله، مثال می‌زند: «کسی که ماشینش تریلی کمپرسی است، هم می‌تواند کانتینر بار بزند، هم بار فله. کسی که ماشینش تیغه است، فقط می‌تواند کانتینر ببرد. ده‌چرخ هم می‌تواند کانتینر و فله بار بزند و بار بیشتری می‌دهند، اما اهداری جدیداً سیستمی راه انداخته و تعرفه اهداری را به هزینه‌های دیگر اضافه کرده است. تا بندر باید ۲۵ میلیون تومان کرانه گیرم می‌آمد، اما در تهران که بارنامه نداشتند، ۱۵ میلیون تومان کمیسون اضافه برداشتند و فقط ۱۰ میلیون به من رسید. واقعا انصاف نیست.»

لک آتش بگیر تا که بدانی چه می‌کشم

صف عزاداران سیامپوش بلند است. تازه‌عروس و داماد را ۲۰ روز پس از جشن عروسی‌شان به خاک می‌سپارند؛ دوستان

اقیم

و کولر بگیرند.»

«حاتم» تریلی ترانزیتی دارد. بارش بیشتر اوقات مواد غذایی است؛ نخود، عدس، لوبیا و گاهی هم قطعات ماشین‌آلات، چسب، لوازم اصلی کارخانه‌ها. «آدم از یک جایی عادت می‌کند و دیگر نمی‌توانی دل بکنی، کارت می‌شود پر و خالی کردن بار، از این شهر به آن شهر.»

حاتم می‌گوید درآمد این شغل مثل گذشته نیست، وضعیت مالی راننده‌ها «افتضاح» است و انتظار در اسکله سرسام‌آور. «آب‌هوای بندر به‌شدت خراب است، گرمای خیلی خیلی زیاد و آلودگی شدید به‌خاطر دود ماشین‌ها و سمومی که در اسکله پخش می‌شود. کسی اگر یک ساعت تو محوطه اسکله دور بزند و برگردد خانه، زیر دوش می‌بیند که دوده سیاه از سرولگه‌اش می‌ریزد کف حمام. چشم و ریه آدم می‌سوزد. سردرد می‌آورد. به‌خاطر همین‌ها می‌گویم که بچه‌های اسکله واقعاً زحمت می‌کشند. زانی که آنجا کار می‌کنند، سختی به جان می‌خورند. کار اسکله به‌شدت سنگین است، بعضی‌ها هشت ساعت، بعضی ۱۲ ساعت مشغول‌اند. آنهایی که عملیاتی هستند، یا دارند بار تریلی‌ها را بارگیری می‌کنند یا می‌خواهند بار را ترخیص کنند؛ سایه‌بان هم ندارند، یکسره زیر آفتاب گرم بندرعباس. با این‌همه سختی، چنین مصیبتی حقیقتان نبود.»

بعد با دل‌شکستگی می‌گوید: «ما رانندگان ماشین سنگین به امید خدا از خانه می‌زنیم بیرون؛ به امید اینکه بیاییم بندرعباس، بار را صحیح و سالم تحویل بدهیم، مدتی اینجا توی صف گازوئیل، صف بارگیری و صف اعلان بار باشیم تا باری بگیریم و برویم به هر شهری که شد و دست‌کم بعد از یک هفته کار به خانه برگردیم. کار خیلی سختی است؛ سختی رانندگی و جاده. همه کسانی که در این شغل‌اند، چشم‌به‌راهی در خانه دارند، زنی، دختری، پسری، منتظرشان است. اما وقتی خبر می‌دهند که ماشین همسرت یا پسر

سخته و خبری از جنازه‌اش هم نیست، چه چیزی از این وحشتناک‌تر؟ خانواده‌هایی از آن روز گریان‌اند. مدام دنبال این‌اند که چرا این اتفاق افتاده؟ علتش چه بود؟ می‌پرسند چرا بچه من که صبح مثل همیشه رفته سر کار امشب برنگشته خانه؟ چرا حتی جنازه‌اش را تحویل ندادند؟ اوضاع وخیم و ناراحت‌کننده است. کسی هم هوای این خانواده‌ها را ندارد. البته آدم تا عزیز خودش را از دست ندهد، نمی‌فهمد. می‌گوید احساس سوختن به تماشای نمی‌شود! آتش بگیر تا که بدانی چه می‌کشم.»

لک رژه عزاداران

«اینجا مریوان است، اینجا کردستان است. بندرعباس تسلیت. کامیون‌داران مریوان برای همدردی امروز آمده‌اند....» مرد به گریه می‌افتد. پیش رویش صف بلندی از کامیون‌ها تا مزر باشماق رژه می‌روند. صف کامیون‌داران مشهدی، صف ۳۰۰ راننده کاشانی، صف کامیون‌ها در کوار شیراز، صف از کاروکاسبی بیفتند. تمام کارگران بیکار شده‌اند، راننده‌ها همه در پایانه‌ها خوابیده‌اند، چون بار نیست و سیستم‌ها قطع است. تازه مجبورند در این گرما ماشینشان را روشن کنند

عضو هیئت اعزامی رئیس مجلس:

علت حادثه بندر شهیدرجایی یک سهل‌انگاری بود

آمار دقیق آن را اعلام کند.

جمالیان درباره گزارش ارائه‌شده بیان کرد: در حوزه بهداشت و درمان مشکل جدی نداشتیم. در بازدیدی که انجام دادیم، در بحث امدادرسانی و خدمات درمانی همه‌چیز وجود داشت؛ حتی خون هم که در ساعات اول کمبود داشتیم، با حماسه‌ای که مردم خلق کردند، خداراشکر الان دیگر مشکلی نداریم و کمبودی در حوزه خون وجود ندارد. الان تنها معضلی که وجود دارد، بحث شناسایی اجساد است و باید با صبوری و انجام آزمایشات DNA انجام شود تا افرادی هم که مفقود هستند، مشخص شوند. یکسری هم بحث معاینات ظاهری پزشکی قانونی است که یک سری افراد به‌دلیل بحث دیه و این موارد مراجعه می‌کنند و از این به‌بعد تقریباً فشار کار روی سازمان پزشکی قانونی است. کارهای درمانی به نحو احسن انجام شده است و هم بخش خصوصی و هم بخش غیرخصوصی همکاری کرده‌اند و مدیریتشان بسیار عالی و قابل‌تحسین بود.

او درباره سایر ابعاد این حادثه ادامه داد: متأسفانه علل حادثه فقط یک سهل‌انگاری و عدم‌ظهوری بود که از سوی یک شرکت انجام شده بود. متأسفانه شرکتی که کانتینرها را وارد کرده بود، مواد شیمیایی را به‌عنوان مواد کم‌خطر اظهار کرده بود که نتیجه آن این حادثه شده است.

این عضو کمیسیون بهداشت مجلس گفت: ما فیلم‌های حادثه را بازبینی کردیم، متأسفانه چون راننده لیفتراک هم فکر می‌کرد این ماده کم‌خطر است، بدون احتیاط این کیسه‌ها را جابه‌جا کرده بود که جرقه ایجاد و منجر به انفجار شد. از مصدومانی که شاهد بودند پرسیدیم، دقیقاً به همین موضوع اشاره کردند. از یک راننده در بیمارستان که سؤال کردم، می‌گفت دقیقاً جرقه را دیدم و وقتی پودری از آن بلند شد، با ۵۰ تن بار کامیون دنده عقب گرفتم و تقریباً ۳۰ ثانیه بعد انفجار صورت گرفت و کامیون با ۵۰ تن بار سه متر بالا می‌رود و پایین می‌آید. اما این فرد می‌گفت همکاری‌ش که دنده عقب نگرفته است، جلوی چشمش از بین رفت. یعنی ما هم فیلم‌ها را بازبینی کردیم و هم مصاحبه با مصدومان و شاهدان حادثه داشتیم

۳

سازما

خبر

شناسایی علت وقوع

سانحه بندررجایی

اولویت دارد

مسعود پزشکیان، با تأکید بر ضرورت رسیدگی فوری به آسیب‌دیدگان حادثه بندر شهیدرجایی، از مسئولان خواست شناسایی بسترها و زمینه‌های وقوع حادثه و رفع آنها را بر یافتن مقصر اولویت دهند. رئیس‌جمهور صبح دیروز در جلسه هیئت دولت از همه کشورهایه که با دولت و ملت ایران در این حادثه ابراز همدردی کردند، قدردانی و از دولت روسیه بابت اعزام تجهیزات و نیروهای امدادی تشکر کرد. پزشکیان در ادامه از مسئولان مربوطه خواست با هماهنگی شرکت‌های بیمه‌گذار، پیگیر احصای خسارت‌ها و پرداخت هرچه سریع‌تر آنها باشند تا خسارت‌دیدگان و آسیب‌دیدگان بیش‌الزین متضرر نشوند و گفت: وزارت صمت نیز با شناسایی و جمع‌آوری دقیق اطلاعات خودروهایی که در محدوده بندر از این انفجار آسیب دیده‌اند، با همکاری همه دستگاه‌ها، پیگیر کمک به جبران خسارت آنها باشد. رئیس‌جمهوری در ادامه سخنانش با بیان اینکه شناسایی علت و بستر وقوع این سانحه، مقدم بر شناسایی عامل و مقصر حادثه است، عنوان کرد: اگر ما بدون‌الغ مقصر باشیم، انگیزه بیشتری برای پنهان‌کاری وجود خواهد داشت. بنابراین، در وهله اول باید بدون‌الغ شناسایی اشکالات و بسترهای وقوع این حادثه باشیم، تا با رفع آنها، جلوی تکرار دوباره چنین فجایعی گرفته شود. همه ارگان‌های درگیر باید با ارائه اطلاعات دقیق نهایت همکاری و همراهی را در مسیر شناسایی زمینه‌های وقوع و پیشگیری از تکرار این سانحه داشته باشند. پزشکیان مسئله مهم دیگر را دپوی حجم انبوه کانتینر در بندر شهیدرجایی عنوان کرد و با غیرقابل‌قبول توصیف کردن چنین رویه‌ای گفت: رئیس سازمان اداری و استخدانی به‌سرعت با انجام مطالعات تطبیقی و بررسی‌های مقایسه‌ای، از نحوه اداره بنادر و گمرکات در دیگر کشورها، برترین و موفق‌ترین تجربه‌ها را شناسایی و براساس اطلاعات به‌دست‌آمده، نسبت به اصلاح ساختارها، برنامه‌ریزی و شکل مدیریت بنادر و گمرکات کشور اقدام شود. رئیس‌جمهوری بیان کرد: امروز با تکیه بر تکنولوژی‌ها و تجهیزات نوین، روند واردات کالا از خریداری در مبدأ، بازرگاری، حمل، تخلیه، ترخیص تا توزیع به‌طور کامل و دقیق قابل رصد و پیگیری است و باید با انجام مطالعات تطبیقی، روندهای واردات و صادرات در کشور هرچه سریع‌تر اصلاح شوند و به‌ویژه مغطلی کالا در بنادر به صفر نزدیک شود. / ایسنا

عباس عراقچی:

ادامه مذاکرات در رم

خواهد بود

وزیر امور خارجه از دوربعدی مذاکرات غیرمستقیم در رم خبر داد. «سید عباس عراقچی»، وزیر خارجه، در حاشیه جلسه دیروز هیئت دولت در جمع خبرنگاران درباره مذاکرات گفت: روز جمعه نیز با سه کشور اروپایی نشست خواهیم داشت. وزیر امور خارجه همچنین در پاسخ به سؤالی درباره تحریم‌های اخیر آمریکا، گفت: این امر مسلماً پیام منفی دارد. اینکه در جریان مذاکرات طرف‌های مقابل اقدامات تحریک‌آمیز را انجام دهند، می‌تواند جدیت آنان را زیر سؤال ببرد. البته ما در جریان هستیم که دیدگاه‌های مختلفی در آمریکا وجود دارد و لابی‌های مختلفی در آنجا عمل می‌کنند. او در پاسخ به این سؤال که تأثیر شکل‌گیری اختلافاتی در دور دوم مذاکرات بر روند آن چیست، تصریح کرد: هر مذاکراتی براساس اختلافات صورت می‌گیرد، اگر اختلافی وجود نداشته باشد که مذاکره انجام نمی‌شود. عراقچی با بیان اینکه به‌نظر من سه کشور اروپایی به‌خاطر سیاست‌های غلطی که اتخاذ کردند، در حال حاضر نقششان کمتر شده است، افزود: ولی ما مایل به این قضیه نیستیم و برای همین هم دور بعدی مذاکرات را آمادگی داریم با آنها در رم برگزار کنیم. وزیر امور خارجه افزود: ما علاقه‌مند هستیم این موضوع در یک فهم و درک جهانی حل و فصل شود. ما مذاکرات خود را با اروپا ادامه می‌دهیم، اما مذاکرات اصلی اکنون با آمریکا در جریان است. عراقچی همچنین درباره وضعیت پول‌های بلوکه‌شده ایران نیز تأکید کرد: پول‌های بلوکه‌شده بخشی از تحریمی است که باید برداشته شود. او یادآور شد: هر توافقی انجام شود، علی‌القاعده راستی‌آزمایی مربوط به مسائل هسته‌ای آن، وظیفه‌ای است که به‌عهده آژانس انرژی هسته‌ای می‌تواند قرار گیرد. آژانس در آینده اگر توافقی صورت بگیرد، نقش مهمی خواهد داشت. وزیر امور خارجه همچنین در پاسخ به پرسشی درباره اینکه آیا موضوع غنی‌سازی زیر ۲۰ درصد به‌عنوان خط قرمز به طرف آمریکایی تقبیم شده است؟ گفت: خط قرمزهای ایران کاملاً روشن و به طرف آمریکایی نیز اعلام شده است. عراقچی در پاسخ به این پرسش که آیا مذاکرات زمان‌بندی دارد، گفت: زمان‌بندی مشخصی تعیین نکرده‌ایم، اما طبیعتاً ما اصلاً مایل به مذاکرات فرسایشی و دنبال وقت تلف کردن نیستیم و البته احساس ما این است که طرف مقابل هم همین انگیزه را دارد. / تسنیم

کلیه آرزایایی کلی و پیشنهادات
 سال ۱۴۰۳ یکی از تاریک‌ترین دوران مدیریت پسماند در ایران، به‌ویژه در دوران جدید، بوده است. دلایل متعددی چون منحل شدن کارگروه تخصصی، نبود هم‌افزایی و استفاده از توانمندی‌ها و ظرفیت بهره‌ور بخش خصوصی، منحل شدن شرکت تخصصی مدیریت پسماند، اجرا نشدن قوانین و نپیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی، باعث شدند فرصت‌های بهبود مدیریت پسماند در این سال از دست برود.

لازم است در سال پیش رو برای رفع این ضعف‌ها تلاش شود. مسئله قانون یکی از این ضعف‌ها است. بهتر است به‌جای بازنویسی کامل قوانین، بندهای ضعیف قوانین قبلی اصلاح شوند و پس از آن نظارت دقیق‌تر و تخصیص بودجه کافی برای اجرای قوانین مدیریت پسماند صورت گیرد.

اجرای بدون تنازل مقررات متضمن بهبود محیط کسب‌وکار به دور از سلیقه‌ها و تفسیر شخصی و مغایر با حکم قانونگذار، از دیگر راهکارهای مؤثر است؛ بدون اعمال سلیقه شخصی، روند کارها با جدیت و اثرگذاری بیشتری پیش می‌رود. اما در رأس همه این موارد، پیگیری جدی تشکیل شرکت‌ها و سازمان‌های تخصصی برای مدیریت پسماند و اجرای برنامه‌های آموزشی برای تکمیل از مبدأ و کاهش تولید پسماند قرار دارد و اینکه سازمان محیط‌زیست نهایت استفاده را از پتانسیل متخصصان مدیریت پسماند کشور برد.

همچنین، ایران باید به کنوانسیون‌های بین‌المللی محدودیت تولید پسماند‌های پلاستیکی پیبوند و حضور نداشتن ایران در این کنوانسیون می‌تواند اثرات مخربی هم برای سلامت مردم و هم وجهه بین‌المللی داشته باشد.

مدیریت پسماند در سال ۱۴۰۳، پر از چالش‌ها و ناکامی‌ها بود. در این سال نفع‌ها مشکلات موجود حل نشد، بلکه فرصت‌های ارزشمندی نیز از دست رفت. امیدواریم این نقد و ارزیابی به‌عنوان یک تلنگر برای مسئولان و افراد دلسوز محیط‌زیست عمل کند و راهگشای مسیر اصلاحات در آینده باشد. بهبود محیط‌زیست، سلامت جامعه و توسعه پایدار را آورد مدیریت صحیح پسماند است. مدیریت پسماند مسئله‌های محیط‌زیستی، اجتماعی و اقتصادی است و به توجه جدی و هم‌جانبه نیاز دارد.

صفحه‌آرایی: علی اکبرزاده، آتنا شریف‌زاده
 خبرنگاران: فرود فکری، حمیدرضا میرزاده، مرصیه قاضی‌زاده، مریم محمودخواه، کبری حسین‌زاده، مرجان حاج رحیمی، سمیه اسپینانی، نادره والئی‌زاده، فراد احمدی، کوثر نمک‌شناس، مریم کاظمی‌زاده، فرح

مدیر هنری: نیوا صمدیان
 دبیر عکس: یاسر خدیضی
 دبیر محیط‌زیست و منابع طبیعی: فاطمه پایاخانی
 دبیر انرژی، کشاورزی و جامعه محلی: ستاره حجتی
 دبیر میراث فرهنگی: فرزانه قیادی
 صفحه‌آخ: صدف سرداری

روزنامه سیاسی - اجتماعی
 صاحب امتیاز و مدیرمسئول: روح‌الله خدیضی
 سردبیر: فاطمه علی‌اصغر
 دبیر تحریریه: فریبا نباتی
 دبیر ویژه‌نامه‌ها: شبنم شکوریان
 ویدئو ژورنالیسم: سامان موحدی‌راد

پژگاری رویداد: داخلی ۳
 مدیرمسئول: داخلی ۴
 تحریریه: داخلی ۱
 استرها: داخلی ۲
 تماس دفتر تهران: ۰۲۱-۲۸۴۲۱۹۱۰
 شماره نمابر: ۰۲۱-۷۴۲۲۷۱۰۵

کلیه آرزایایی کلی و پیشنهادات
 در اجرای طرح راهبردی مدیریت پسماند کشور را نشان می‌دهد

کلیه مشکلات قانونی و اصلاحیه قانون مدیریت پسماند
 الف) اصلاحیه قانون مدیریت پسماند
 یکی از اتفاقات مهم در سال ۱۴۰۳، پیگیری ابراهیم رئیسی به انجام رساند. این کارگروه با هدف طراحی سیاست‌های کلان، بودجه‌ای و حکمرانی مدیریت پسماند تشکیل شد. اما مسأله‌ها، به‌دلیل تلاطم‌های حکمرانی و تغییرات اساسی در دولت، این کارگروه منحل شد و تمام تلاش‌ها بدون نتیجه ماند.

ب) استمرار رویه مخرب نظام حکمرانی مدیریت پسماند در نایده گرفتن جامعه مدنی و ضدیدت با بخش خصوصی
 در سال گذشته نیز کماکان نمایندگان دولت در کارگروه ملی مدیریت پسماند حضور یافتند و این کارگروه در غیاب نمایندگان منتخب اتاق‌ها و تشکل‌های اقتصادی و جامعه دانشگاهی و تشکل‌های محیط‌زیستی، با نام ملی اما همچنان دولتی ماند. حکمرانی سلیقه‌ای در بالاترین حد ممکن، مقابل جایگزین شدن استانداردها و مقررات فنی در حوزه‌های احداث و بهره‌برداری از تأسیسات مدیریت پسماند مقاومت کرد و تلاش کرد تمام تصمیمات راهبردی محدود به سلیقه چند مدیر دولتی باشد. این کارگروه تمام تلاشش را برای ابطال مقررات متضمن حقوق فعالان اقتصادی اعم از مصوبات هیئت مقررات‌زایی، شورای رقابت و معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری انجام داد. با این رویه مخرب، کماکان نرخ تشکیل سرمایه در کسب‌وکارهای زنجیره بازیافت و مدیریت پسماند منفی باقی ماند.

پ) منحل شدن شرکت تخصصی مدیریت پسماند
 در جلسه‌ای که نخبگان محیط‌زیستی در آذر ۱۴۰۰ با رئیس‌جمهور سابق داشتند، برای کاهش بوروکراسی اداری و جمعیت تصمیمات در این عرصه و یکپارچگی و همگرایی و چابکی در عرصه مدیریت پسماند، پیشنهاد راهاندازی شرکت تخصصی مدیریت پسماند ارائه شد. دفتر ریاست‌جمهوری و وزارت کشور این پیشنهاد را پیگیری کردند و ساختاری در وزارت کشور ایجاد شد؛ «مرکز مدیریت پسماند شهری و روستایی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور». اما در دولت فعلی، این ساختار منحل شد. این اقدام چندگانگی، واگرایی و عقب‌گرد در مدیریت پسماند تلقی می‌شود و ضعف در پیگیری اهداف بلندمدت

کلیه مشکلات قانونی و اصلاحیه قانون مدیریت پسماند
 الف) مشکلات قانونی و اصلاحیه قانون مدیریت پسماند
 یکی از اتفاقات مهم در سال ۱۴۰۳، پیگیری ابراهیم رئیسی به انجام رساند. این کارگروه با هدف طراحی سیاست‌های کلان، بودجه‌ای و حکمرانی مدیریت پسماند تشکیل شد. اما مسأله‌ها، به‌دلیل تلاطم‌های حکمرانی و تغییرات اساسی در دولت، این کارگروه منحل شد و تمام تلاش‌ها بدون نتیجه ماند.

ب) استمرار رویه مخرب نظام حکمرانی مدیریت پسماند در نایده گرفتن جامعه مدنی و ضدیدت با بخش خصوصی
 در سال گذشته نیز کماکان نمایندگان دولت در کارگروه ملی مدیریت پسماند حضور یافتند و این کارگروه در غیاب نمایندگان منتخب اتاق‌ها و تشکل‌های اقتصادی و جامعه دانشگاهی و تشکل‌های محیط‌زیستی، با نام ملی اما همچنان دولتی ماند. حکمرانی سلیقه‌ای در بالاترین حد ممکن، مقابل جایگزین شدن استانداردها و مقررات فنی در حوزه‌های احداث و بهره‌برداری از تأسیسات مدیریت پسماند مقاومت کرد و تلاش کرد تمام تصمیمات راهبردی محدود به سلیقه چند مدیر دولتی باشد. این کارگروه تمام تلاشش را برای ابطال مقررات متضمن حقوق فعالان اقتصادی اعم از مصوبات هیئت مقررات‌زایی، شورای رقابت و معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری انجام داد. با این رویه مخرب، کماکان نرخ تشکیل سرمایه در کسب‌وکارهای زنجیره بازیافت و مدیریت پسماند منفی باقی ماند.

پ) منحل شدن شرکت تخصصی مدیریت پسماند
 در جلسه‌ای که نخبگان محیط‌زیستی در آذر ۱۴۰۰ با رئیس‌جمهور سابق داشتند، برای کاهش بوروکراسی اداری و جمعیت تصمیمات در این عرصه و یکپارچگی و همگرایی و چابکی در عرصه مدیریت پسماند، پیشنهاد راهاندازی شرکت تخصصی مدیریت پسماند ارائه شد. دفتر ریاست‌جمهوری و وزارت کشور این پیشنهاد را پیگیری کردند و ساختاری در وزارت کشور ایجاد شد؛ «مرکز مدیریت پسماند شهری و روستایی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور». اما در دولت فعلی، این ساختار منحل شد. این اقدام چندگانگی، واگرایی و عقب‌گرد در مدیریت پسماند تلقی می‌شود و ضعف در پیگیری اهداف بلندمدت

کلیه مشکلات قانونی و اصلاحیه قانون مدیریت پسماند
 الف) مشکلات قانونی و اصلاحیه قانون مدیریت پسماند
 یکی از اتفاقات مهم در سال ۱۴۰۳، پیگیری ابراهیم رئیسی به انجام رساند. این کارگروه با هدف طراحی سیاست‌های کلان، بودجه‌ای و حکمرانی مدیریت پسماند تشکیل شد. اما مسأله‌ها، به‌دلیل تلاطم‌های حکمرانی و تغییرات اساسی در دولت، این کارگروه منحل شد و تمام تلاش‌ها بدون نتیجه ماند.



ارزیابی عملکرد و چالش‌های مدیریت پسماند در ۱۴۰۳ نشان می‌دهد

سال تلاطم و ناکامی

یکی از بزرگترین اشتباهات در سال گذشته، بی‌میلی ایران برای پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی محدودیت تولید پسماند‌های پلاستیکی بود

مدیریت پسماند به‌عنوان یکی از مهمترین مسائل شهری و محیط‌زیستی، همواره در کانون توجه دولت‌ها، شهرداری‌ها و نهادهای محیط‌زیستی قرار دارد. ایران در سال ۱۴۰۳ شاهد فعالیت‌های متعددی چون تلاش‌های محلی، تصمیم‌گیری‌های اجرایی و برخی اصلاحات قانونی در این حوزه بود. با این حال، این سال به‌لحاظ مدیریت پسماند، سالی پر از تلاطم و ناکامی‌ها بود. در این سال، فرصت‌های بسیاری برای بهبود مدیریت پسماند از دست رفت. منحل شدن کارگروه تخصصی، نبود هم‌افزایی و استفاده از توانمندی‌ها و ظرفیت بهره‌ور بخش خصوصی، منحل شدن شرکت تخصصی مدیریت پسماند، عدم اجرایی شدن قوانین و نپیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله ناکامی‌ها است.

در طول سال گذشته، شهرداری‌ها و دهیاری‌ها به‌عنوان خط مقدم مدیریت پسماند، تلاش‌های قابل‌توجهی انجام دادند. این تلاش‌ها شامل جمع‌آوری منظم پسماند، توسعه زیرساخت لازم و

بهبود فرایند و محل دفن پسماند بود. به‌ویژه در شهرهای بزرگ مانند تهران، اصفهان و مشهد، برنامه‌های آموزشی برای تکمیل از مبدأ و افزایش آگاهی مردم اجرا شد. همچنین، بیمارستان‌ها و

نگاه کارشناس

پروژه پتروشیمی میانکاله، بیش از سه سال گذشته و در نتیجه ادامه اقدامات اجرایی فاقد وجاهت قانونی است.

۶- تعارض منافع پتروشیمی با منافع مردم منطقه:

اثر بررشته‌های اقتصادی: ایجاد پروژه پتروشیمی میانکاله منجر به تخریب مرافعی خواهد شد که محل معیشت دامداران و کشاورزان است.

۷- تعارض و تضاد با محیط‌زیست:
 به‌رم وزن نظم اجتماعی محلی: مخالفت جدی مردم و استغفای شوراها نشان از تضاد عمیق منافع این پروژه با نیازهای عمومی منطقه دارد.

۸- وظایف ذاتی دادستان و رئیس کل دادگستری استان:
 حفظ حقوق عمومی: مطابق ماده ۲۲ قانون آیین دادرسی کیفری، دادستان مکلف به حفظ از حقوق عمومی است. ادامه احداث پتروشیمی میانکاله نقض حقوق عمومی و محیط‌زیست است.

۹- ضرورت بی‌طرفی قوه قضائیه:

قوه قضائیه به‌عنوان نهاد ناظر قانونی باید در چنین مسأله‌ها بی‌طرف عمل کند و از نفوذ منافع شخصی و موقعیتی به تصمیم‌گیری‌ها جلوگیری کند. سکوت دستگاه قضائی در مقابل تخلفات، اعتبار حقوقی این نهاد را زیر سؤال می‌برد.

۱۰- ضرورت استفاده از نیروی انتظامی برای حفظ نظم جامعه:
 نیروی انتظامی وظیفه دارد در موارد مناقشه، نظم و امنیت عمومی را تضمین کند. احیانا حضور نیروهای انتظامی در حمایت از پروژه‌ای که دستور توقف آن صادر شده، ناقض وظیفه اصلی آنهاست.

پروژه پتروشیمی میانکاله با تخلفات آشکار حقوقی و محیط‌زیستی همراه است. اجرای این پروژه موجب تعارض منافع مردم محلی، تخریب محیط‌زیست و نادیده گرفتن قوانین جاری کشور شده است. با توجه به حساسیت موضوع، دستگاه‌های اجرایی و نظارتی باید به‌سرعت وارد عمل شوند و با توقف پروژه و رعایت حقوق عمومی، حقوق عامه و محیط‌زیست، اعتماد از دست‌رفته مردم را بازیابند. همچنین، استغفای شوراها و دهیاریان، یک هشدار جدی برای حاکمیت محلی و ملی است که بی‌توجهی به خواسته مردم، پیامدهای ناخوشایندی به‌همراه دارد.

نگاه کارشناس

بررسی علمی و حقوقی اعتراض به ادامه کار پتروشیمی میانکاله و استغفای شوراها و دهیاریان

فشار مسئولان محلی، عامل استعفا بود

پروژه‌ها کاملاً قانونی و مشروع است. عدم مشورت با متخصصان و فعالان محیط‌زیست در احداث چنین پروژه‌هایی، نقض آشکار اصول توسعه پایدار است. درمراجری میانکاله، بدنه اجتماعی و فعالان محیط‌زیستی همچون آقای حر منصور، با طرح اعتراضات و انتشار ابعاد تخریبی پروژه، به‌درستی نقش حفاظت از منابع طبیعی و جلب توجه افکار عمومی را ایفا کرده‌اند که البته با بی‌مهری‌هایی از طرف مقامات محلی و استانی نیز مواجه شده‌اند.

۳- غیرقانونی بودن نحوه واگذاری ۹۲ هکتار زمین:
 واگذاری ۹۲ هکتار مرتع در منطقه میانکاله، به‌دلایل زیر غیرقانونی است:

- تعارض با حقوق مرتع‌داران و کشاورزان: براساس قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع طبیعی، مراتع ملی نباید بدون مجوز قانونی و توافق ذی‌نفعان به پروژه‌های صنعتی واگذار شود. مرتع‌داران منطقه به‌عنوان بهره‌برداران سنتی، حق اعتراض به این واگذاری را دارند.

- بهره‌برداری نادرست از اراضی ملی: اراضی ملی باید تنها برای مقاصد مصرح در قانون، از جمله حفظ محیط‌زیست و توسعه پایدار، واگذار شوند. واگذاری این زمین‌ها به پتروشیمی یک تخطی آشکار از این اصول است. مطابق اظهارات مقامات و فعالان، این واگذاری با تضاد اسنادی دارد و بدون توجه کامل به حقوق ذی‌نفعان و حساسیت محیط‌زیستی منطقه انجام شده است.

۴- غیرقانونی بودن اقدامات پتروشیمی به‌دلیل مخالفت سازمان حفاظت محیط‌زیست:
 سازمان حفاظت محیط‌زیست، به‌عنوان مهمترین نهاد مسئول در حفظ منابع طبیعی، به‌صراحت با این پروژه مخالفت کرده است.

- عدم اخذ مجوز محیط‌زیستی: طبق ماده ۱۱ قانون حفاظت محیط‌زیست، هر پروژه صنعتی باید مجوز ارزیابی محیط‌زیستی دریافت کند. عدم وجود این مجوز اقدام پتروشیمی را غیرقانونی می‌سازد.

- توقف دستوری رئیس‌جمهور: مطابق گزارش‌ها، دستور توقف این پروژه از سوی رئیس‌جمهوری صادر شده است، اما نادیده‌گرفتن این دستور، اقدامی غیرقانونی از سوی مجریان پروژه به‌شمار می‌آید.

۵- مرور زمان و گذشت بیش از سه سال از مصوبات:
 طبق قوانین موجود، هرگونه اجرای مصوبه واگذاری اراضی باید در مدت‌زمان معین و مشخص انجام گیرد. طبق قاعده مرور زمان در اجرای قوانین، گذشت زمان طولانی باعث عدم اعتبار مصوبه و لغو آن می‌شود. از زمان صدور مجوز اولیه

نگاه کارشناس

بررسی علمی و حقوقی اعتراض به ادامه کار پتروشیمی میانکاله و استغفای شوراها و دهیاریان

فشار مسئولان محلی، عامل استعفا بود

پروژه‌ها کاملاً قانونی و مشروع است. عدم مشورت با متخصصان و فعالان محیط‌زیست در احداث چنین پروژه‌هایی، نقض آشکار اصول توسعه پایدار است. درمراجری میانکاله، بدنه اجتماعی و فعالان محیط‌زیستی همچون آقای حر منصور، با طرح اعتراضات و انتشار ابعاد تخریبی پروژه، به‌درستی نقش حفاظت از منابع طبیعی و جلب توجه افکار عمومی را ایفا کرده‌اند که البته با بی‌مهری‌هایی از طرف مقامات محلی و استانی نیز مواجه شده‌اند.

۳- غیرقانونی بودن نحوه واگذاری ۹۲ هکتار زمین:
 واگذاری ۹۲ هکتار مرتع در منطقه میانکاله، به‌دلایل زیر غیرقانونی است:

- تعارض با حقوق مرتع‌داران و کشاورزان: براساس قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع طبیعی، مراتع ملی نباید بدون مجوز قانونی و توافق ذی‌نفعان به پروژه‌های صنعتی واگذار شود. مرتع‌داران منطقه به‌عنوان بهره‌برداران سنتی، حق اعتراض به این واگذاری را دارند.

- بهره‌برداری نادرست از اراضی ملی: اراضی ملی باید تنها برای مقاصد مصرح در قانون، از جمله حفظ محیط‌زیست و توسعه پایدار، واگذار شوند. واگذاری این زمین‌ها به پتروشیمی یک تخطی آشکار از این اصول است. مطابق اظهارات مقامات و فعالان، این واگذاری با تضاد اسنادی دارد و بدون توجه کامل به حقوق ذی‌نفعان و حساسیت محیط‌زیستی منطقه انجام شده است.

۴- غیرقانونی بودن اقدامات پتروشیمی به‌دلیل مخالفت سازمان حفاظت محیط‌زیست:
 سازمان حفاظت محیط‌زیست، به‌عنوان مهمترین نهاد مسئول در حفظ منابع طبیعی، به‌صراحت با این پروژه مخالفت کرده است.

- عدم اخذ مجوز محیط‌زیستی: طبق ماده ۱۱ قانون حفاظت محیط‌زیست، هر پروژه صنعتی باید مجوز ارزیابی محیط‌زیستی دریافت کند. عدم وجود این مجوز اقدام پتروشیمی را غیرقانونی می‌سازد.

- توقف دستوری رئیس‌جمهور: مطابق گزارش‌ها، دستور توقف این پروژه از سوی رئیس‌جمهوری صادر شده است، اما نادیده‌گرفتن این دستور، اقدامی غیرقانونی از سوی مجریان پروژه به‌شمار می‌آید.

۵- مرور زمان و گذشت بیش از سه سال از مصوبات:
 طبق قوانین موجود، هرگونه اجرای مصوبه واگذاری اراضی باید در مدت‌زمان معین و مشخص انجام گیرد. طبق قاعده مرور زمان در اجرای قوانین، گذشت زمان طولانی باعث عدم اعتبار مصوبه و لغو آن می‌شود. از زمان صدور مجوز اولیه

خطر تردد سالانه ۴۰ هزار شناور برای خلیج فارس

سرپرست دفتر زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست به مناسبت روز خلیج‌فارس و چالش‌های این حوزه آبی گفت: خلیج‌فارس یک دریای نیمه‌بسته با شرایط اکولوژیکی بسیار خاص است، یکی از آنها کند بودن چرخش جریان‌ات آبی در آن است. گفته می‌شود تعویض آب در آن سه تا پنج سال زمان می‌برد. بنابراین، هر اتفاقی در این دریا بیفتد، از جمله اتفاقاتی مثل آلودگی‌ها، تجمع پیدا می‌کند. این‌طور نیست که خیلی راحت از خلیج خارج و وارد اقیانوس شود و خلیج‌فارس بتواند خود پالایی داشته باشد. «شهرام فداکار» افزود: درواقع عمده چالش‌ها در خلیج‌فارس به فعالیت‌های انسانی مانند اکتشاف و بهره‌برداری منابع نفتی برمی‌گردد. بیش از ۴۰ درصد ذخایر انرژی دنیا در محدوده خلیج‌فارس وجود دارد، حدود همین مقدار یا ۳۰ درصد از صادرات ذخایر انرژی هم از طریق این دریا انجام می‌شود و حجم ترافیک و تردد کشتی‌ها در خلیج‌فارس بسیار زیاد است. تردد ۴۰ هزار شناور در سال از تنگه هرمز گزارش شده است که می‌تواند آسیب زیادی به محیط‌زیست و اکوسیستم‌های دریایی آن وارد کند. او ادامه داد: چالش بعدی موضوع توسعه سواحل است که در کشور ما قدمتی حدود ۱۰ساله دارد. درواقع، خیلی سریع به توسعه سواحل روی آوردیم که باعث شده است مشکلات زیادی در سواحل به‌واسطه تخریب و استحصال زمین از دریا،

کار و کارگر

استقلال ملت و کشور به تلاش و زحمت کارگران بستگی دارد.

روابط عمومی روابط عمومی شرکت جهان فولاد سیرجان