info@payamdaily.ir

نخستین روزنامه صبح البرز

پیام آشنا

شماره ۲۶۲۷
شنبه / ۲۸ مهر / ۱۴۰۳
۱۵ / ربیع الثانی / ۱۴۴۶
19 / October / 2024

صاحب امتیاز: موسسه همگانان اندیشه زمان
مدیرمسئول: محمود حیدری سردبیر: باهره حیدری
نشانی: کرج، بلوار تعاون، خیابان فرهنگ، جنب کانون کارشناسان رسمی دادگستری
تلفن: ۳۲۵۳۲۸۳۸-۳۲۵۳۴۲۴۲-۰۲۶ فکس: ۳۲۵۳۰۱۰۱
امتیاز در طرح ارزیابی کیفی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی: ۶۷/۸۰
چاپ: کارگر

امروز با حافظ

فروغِ ماه می‌دیدم ز بام قصر او روشن
که رو از شرمِ آن خورشید در دیوار می‌آورد
ز بیمِ غارتِ عشقش دل پُرخون را کردم
ولی می‌ریخت خون و رَه بدان هنجار می‌آورد

خواندنی

طلب منصب فانی نکند صاحب‌عقل
عاقل آن است که اندیشه کند پایان را

سعدی

اوقات شرعی

اذان صبح	طلوع آفتاب	اذان ظهر	غروب آفتاب	اذان مغرب
۰۴:۵۲	۰۶:۱۷	۱۱:۵۱	۱۷:۲۳	۱۷:۴۲

برگه

در پایان، تعداد سال‌های زندگی‌تان اهمیتی ندارد؛ آنچه مهم است، زندگی جاری در خلال این تعداد سال‌هاست...

آبراهام لینکلن

دیدگاه

هوش مصنوعی؛ فرصت طلایی آموزش در مدارس

هدف هوش مصنوعی این است که مسیر آموزشی را با توجه به نیازهای فردی هر دانش‌آموز شخصی‌سازی کند. البته در دولت سیزدهم سازمانی به نام «سازمان ملی هوش مصنوعی» و زیر نظر رئیس‌جمهور شهید تشکیل شد و حالا هم علیرضا کاظمی، وزیر آموزش‌وپرورش دولت چهاردهم هم بر این باور است که با توجه به وجود شکاف دیجیتالی عمیق میان کتب درسی و دنیای واقعی، باید فناوری‌های نوین از جمله هوش مصنوعی و متاورس را وارد کتاب‌های درسی کنیم.

به گزارش پیام آشنا به نقل از جام‌جم آنلاین، هدف هوش مصنوعی این است که مسیر آموزشی را با توجه به نیازهای فردی هر دانش‌آموز شخصی‌سازی کند. البته در دولت سیزدهم سازمانی به نام «سازمان ملی هوش مصنوعی» و زیر نظر رئیس‌جمهور شهید تشکیل شد و حالا هم علیرضا کاظمی، وزیر آموزش‌وپرورش دولت چهاردهم هم بر این باور است که با توجه به وجود شکاف دیجیتالی عمیق میان کتب درسی و دنیای واقعی، باید فناوری‌های نوین از جمله هوش مصنوعی و متاورس را وارد کتاب‌های درسی کنیم.

موضوعی که موجب اعتلای نظام آموزشی کشور می‌شود، اما با وجود همه مزایای آن، سیستم آموزشی را با چالش‌هایی هم‌مواجه می‌کند. پیشرفت در زمینه تکنولوژی‌های نظیر هوش مصنوعی می‌تواند غوغایی را در حوزه فناوری ایجاد کند، چراکه طبق تحقیقات، بازار هوش مصنوعی تا سال ۲۰۲۵ به صنعت ۱۹۰ میلیارد دلاری تبدیل خواهد شد. صنعتی که حوزه آموزش را هم تحت تاثیر قرار می‌دهد. البته با وجود استقبال برخی از این فناوری، بسیاری از افراد از آمده معلمان هم از گسترش آن در کلاس درس و مدرسه احساس نگرانی می‌کنند. این در حالی است که چندی پیش محمدمهدی کاظمی، معاون آموزش متوسطه وزارت آموزش‌وپرورش گفته بود که پیش از ۲۵ هزار معلم در زمینه هوش مصنوعی آموزش دیدند. حالا سوال اینجاست در کنار فراهم‌شدن زیرساخت‌هایی برای این موضوع، آیا ورود چنین تکنولوژی‌هایی عدالت آموزشی را به حاشیه نمی‌کشاند؟ آموزش‌وپرورشی که در دریافت کارت ورود به جلسه امتحانات نهایی امسال به مشکل برخورد، آیا برای مهیا شدن این فضا آمادگی‌های لازم را دارد؟

کارگزاران فناوری در مدارس!

به هر میزان که دانش‌آموزان با هوش مصنوعی تعامل داشته باشند، این فناوری می‌تواند تفاوت‌ها، تفکیک دانش و تفاوت آنها را شناسایی کند و آموزش متناسب با آنان را ارائه دهد. البته علی شاکر، پژوهشگر ارتباطات و هوش مصنوعی در گفت‌وگو با جام‌جم می‌گوید: «مهم‌ترین اتفاقی که با حضور هوش مصنوعی رخ می‌دهد این است که مرجعیت از معلم به سمت اینجنت یا یک کارگزار هوشمند حرکت می‌کند. یعنی معلم‌ها و اولیای مدرسه دیگر آن مرجعیت سابق را نخواهند داشت» مسأله‌ای که شاید به نقش معلمان آسیب بزند، معلمانی که نقش بسیار حیاتی و تعیین‌کننده‌ای در توسعه زندگی دانش‌آموزان دارد. اما شاکر به ما می‌گوید که با ورود هوش مصنوعی به مدارس، یک اینجنتی می‌آید که به‌مراتب بهتر از معلم درس می‌دهد و خودش به‌وسیله شرکت‌های بزرگ فناوری در حال آموزش دیدن است اما نباید جایگزین معلمان شود.

هوش مصنوعی فرصت یا تهدید؟

در حال حاضر استفاده از هوش مصنوعی در برخی کشورهای اروپایی همچون فنلاند تغییرات چشمگیری در نظام آموزشی به همراه داشته است. اما همین فناوری می‌تواند تهدیدهایی هم ایجاد کند؛ خانواده‌هایی که از تحصیلات و درآمد بالاتری برخوردارند، از ابزارهای فناوری بهتری بهره‌مند می‌شوند، در حالی که خانواده‌های طبقات پایین‌تر و روستایی ممکن است به این امکانات دسترسی نداشته باشند.

یکی دیگر از تهدیدهای چنین فناوری‌هایی آموزش این اینجنت‌ها توسط شرکت‌های بزرگ است که علی شاکر از آن به‌عنوان سوگیری‌های الگوریتمی یاد می‌کند و می‌گوید: «موضوعی که در اینجا مطرح می‌شود این است که چه کسی این دانش‌آموزان را تربیت می‌کند و این تربیت بر اساس کدام ارزش است؟ اگر ما بخواهیم صرفا مصرف‌کننده این پدیده باشیم، مسلم است که آنها فرهنگ‌شان را در این فناوری منعکس می‌کنند. پس بهتر است که ما فرهنگ و زبان‌مان را وارد پلتفرم‌های هوش مصنوعی کنیم».

آموزش در مواجهه با تکنولوژی‌های نوین

امروزه در مدارس با نسلی مواجه هستیم که برخلاف نسل‌های گذشته با رسانه‌های مجازی بیشتری تعامل دارند. دانش‌آموزانی که علاوه بر زندگی در فضای حقیقی، زندگی دومی هم در فضای سایبری تجربه کرده‌اند.

اما مسأله‌ای که در اینجا نگران‌کننده است، آموزش به افراد است که اصلا این تکنولوژی چیست و چه کارایی‌ای دارد؟

علی شاکر، پژوهشگر هوش مصنوعی در این باره به ما می‌گوید: «نظام آموزشی کشور در ابتدا باید به معلمان آموزش دهد و در خوشه‌های ارتباطی مجازی آنان این موضوع را مطرح و برایشان محتوا تولید و ارسال کند. در غیر این صورت یا وجود چنین تکنولوژی‌ای، از آن در کارهای بسیار سطح پایین استفاده می‌کنیم در حالی که هوش مصنوعی شروع کننده تحول در علم خواهد بود».

وی همچنین می‌افزاید: «ما می‌توانیم از این فناوری به گونه‌ای استفاده کنیم و از آن بخواهیم برای ما بازی‌هایی را طراحی کند که دانش‌آموزان در قالب این بازی‌ها بسیاری از مطالب و دروس را یاد بگیرند، چراکه این ابزار آمده تا گستره علم را بیشتر کند و یاد گرفتن ما را تسهیل بخشد.» با این حال، ممکن است در آینده‌ای نه چندان دور شاهد تغییراتی در نقش مدارس و معلمان باشیم. ابزارهای تکنولوژی می‌توانند این محیط‌های اجتماعی را دستخوش تغییرات گسترده‌تری کنند. بنابراین در اینجا نقش دولت و مخصوصا آموزش‌وپرورش مهم است که بتواند با سیاست‌گذاری مناسب، فرصت‌ها و تهدیدها را به‌درستی مدیریت و شناسایی کند.

گزارش روز

باج هوایی اروپا به صهیون

پشت پرده تصمیم اخیر کشورهای اتحادیه اروپا در تحریم پروازهای ایرانی به سمت قاره سبز چیست؟

به گزارش پیام آشنا به نقل از خراسان، در حالی که ایران بارها اعلام کرده هیچ انتقال مشک و بهایی از زمان شروع جنگ روسیه و اوکراین به سمت روسیه نداشته و اصولا با پروازهای مسافری چنین انتقال تجهیزات نظامی صورت نمی گیرد، کشورهای اروپایی در اقدامی خصمانه و خلاف قواعد بین المللی، ورود هواپیماهای سه شرکت ایران ایر، ماهان ایر و ساما به فضای اروپا را ممنوع کردند. اقدامی که به نظر می رسد بیش از آن که به موضوع اوکراین ارتباط داشته باشد، باید در چارچوب باج هایی که اروپایی ها به رژیم صهیونیستی می دهند و با هدف انزوای ایران ارزیابی کرد. این در شرایطی است که در همین چند روز اخیر رئیس جمهور، رئیس مجلس و وزیر خارجه ایران بیشتر وقت خود را به دیدارهای دیپلماتیک چند جلیه و دوجانبه در خارج از کشور گذرانده اند و سید عباس عراقچی در یکی دو هفته گذشته و همین امروز بیشتر کشورهای منطقه از جمله اردن و مصر را بازدید کرده است. با این حساب می توان گفت اگرچه اروپا و در پشت پرده آمریکا در یک هماهنگی کاری با اسرائیل به دنبال انزوای بیشتر ایران بوده اند اما به نظر می رسد اقدام اخیرشان بیشتر کارکاتوری از منزوی کردن ایران را به نمایش گذاشته و تنها باعث آزار و اذیت مردم عادی کشورمان که با توجه به ارزانی و سهولت، نیاز به پروازهای ایرانی به سمت اروپا دارند شده است.

ادعای دروغ، مبنای تحریم غیر انسانی

رفتار اخیر کشورهای اروپایی در تحریم پروازهای ایرانی به سمت قاره سبز از یک ماه قبل کلید زده شد. آن زمان سه کشور اروپایی انگلیس، فرانسه و آلمان به بهانه گزارش ها وادعاها در خصوص ارسال موشک های بالستیک ایران به روسیه تحریم های تازه علیه شرکت هواپیمایی ایران ایر را برنامه ریزی کردند اما اجرایی نشد حتی وزارت خارجه انگلیس درباره تحریم ایران ایر گفت: «براساس رویه‌های بین المللی، برای خاتمه دادن به ترتیبات مربوط به خدمات هوایی باید زمانی برای کاهش خدمات تعیین شود که یک دوره ۱۲ ماهه امری معمول است ضمن این که با لغو توافق نامه خدمات هوایی با ایران‌ایر، هیچ شرکت هواپیمایی ایرانی دیگری به بریتانیا پرواز نمی‌کند و هیچ شرکت هواپیمایی بریتانیایی هم به ایران پرواز ندارد.»

آن زمان حتی جوزپ بورل، مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا هم در واکنش به انتشار گزارش هایی در مورد ارسال موشک‌های بالستیک از سوی ایران به روسیه گفت که این اتحادیه در حال بررسی تشدید تحریم‌های موجود علیه ایران است.

امروز سه‌شنبه گذشته ناگهان اعلام شد در تازه‌ترین اجلاس وزرای خارجه کشورهای اتحادیه اروپا اعمال تحریم‌های بیشتر علیه جمهوری اسلامی تصویب شده و طی آن شرکت‌های هواپیمایی ایران‌ایر و ماهان ایر و ساما‌ایر لاینز جزو تحریم‌شدگان هستند. وزرای خارجه اتحادیه اروپا روز دوشنبه ۱۴ اکتبر در لوکزامبورگ اعمال تحریم‌های بیشتر علیه برنامه موشکی جمهوری اسلامی ایران را تصویب کردند. خبرگزاری آلمان به نقل از دیپلمات‌ها در لوکزامبورگ نوشته است این تحریم‌ها شامل افراد و نهادهایی می‌شوند که در تولید و ارسال موشک‌های بالستیک به روسیه نقش دارند.

دفاع از رژیم صهیونیستی، دلیل اصلی

هرچند ادعای اروپا درباره ارسال موشک از سوی ایران به سمت روسیه باعث تحریم های جدید عنوان شد اما وزیر امور اتحادیه اروپای آلمان، پرده از واقعیت داستان برداشت و به صراحت گفت که تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه ایران شامل ارسال اسلحه به گروه‌هایی مثل حماس و حزب‌الله نیز می‌شود و با این اظهار نظر مشخص شد که اروپا اوکراین را بهانه کرده و در واقع هدف اصلی حمایت از رژیم صهیونیستی است.

در پی این اقدام اتحادیه اروپا برخی پروازهای ایران ایر و ماهان به مقاصد اروپایی لغو شد. این درحالی است که وضعیت شبه جنگی منطقه در روزهای اخیر باعث شده بود شرکت های خارجی هواپیمایی همچون ترکیش‌ایرلاینز، پگاسوز، امارات، قطری و لوفتهانزا نیز پروازهای خود را لغو کنند و مسافران به مقصد ایران به سمت شرکت های ایرانی بروند.

شرکت ایران‌ایر تا پیش از تحریم اخیر به برخی شهرهای اروپا از جمله فرانکفورت و هامبورگ در آلمان، پاریس در فرانسه و لندن در بریتانیا پروازهای مستقیم داشت و با وجود این که دولت «دونالد ترامپ» در آبان ۱۳۹۷، براساس فرمان اجرایی ۱۳۵۹۹ رئیس‌جمهور آمریکا، ایران‌ایر را تحریم کرده بود این پروازها انجام می شد اما حالا باید دید این وضعیت که مشکلات بزرگی برای مسافران ایرانی سرگردان در اروپا ایجاد کرده، به کجا می انجامد.

علت لغو پروازهای ایرانی به مقصد اروپا

در همین زمینه روز گذشته فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت نیز در واکنش به تحریم پروازهای ایران‌ایر توضیحاتی داد و گفت: سازمان هواپیمایی مجبور شد که به دلیل تحریم‌ها پروازهای خود را محدود کند چرا که راه دیگری ندارد، اگر پرواز بلند هم شود یا هواپیما توقیف می‌شود یا اجازه نشستن به آن نمی‌دهند و مردم باید از این مسئله مطلع باشند لذا دولت تصمیم گرفت که سفرها را کنسل کند.

همچنین وزارت امور خارجه کشورمان در اعتراض به اقدام اتحادیه اروپا، سفیر کشور مجارستان را که کشورش ریاست دوره‌ای این اتحادیه را بر عهده دارد، به وزارت خارجه فراخواند. اسماعیل بقایی سخنگوی وزارت امور خارجه نیز ضمن رد ادعاهای مربوط به فروش موشک بالستیک از سوی ایران به روسیه اظهار کرد: موضع جمهوری اسلامی ایران درباره منازعه اوکراین صریح و اصولی است کما این که ایران از همان ابتدای درگیری ضمن مخالفت با جنگ و تاکید بر احترام همه کشورها به تمامیت سرزمینی و حاکمیت ملی یکدیگر، خواستار راه حل دیپلماتیک برای حل و فصل اختلافات روسیه و اوکراین بوده است. با وجود این، متاسفانه برخی کشورهای اروپایی و انگلیس بدون ارائه سند و مدرکی مدعی مداخله نظامی ایران در این منازعه شده اند که کاملا مردود است.

بقایی اقدام اتحادیه اروپا در تحریم شرکت های ایرانی را عملی متناقض و نابسازگار با ادعاهای کشورهای اروپایی در خصوص حقوق بشر و تعامل توصیف و تاکید کرد که تحریم شرکت های هواپیمایی مسافربری نقض صریح موازین و مقررات حقوق بین‌الملل، به ویژه حقوق بشر و آزادی های بنیادین بشری بوده و محکوم است.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی: تحریم هواپیمایی تاثیر مستقیم بر زندگی مردم دارد

از سوی دیگر دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی کشور از توقف پرواز ایرلاین‌های داخلی به کشورهای اروپایی به دلیل تحریم‌ها خبر داد و گفت: با وجود این که گفته‌اند تحریم‌ها به گونه‌ای خواهد بود که تاثیری بر زندگی مردم نداشته باشد اما دقیقا این تحریم ها اثر مستقیمی بر زندگی مردم دارد، زیرا مسافران باید برای سفر به کشورهای اروپایی کلنگشن ترکیه یا امارات انتخاب کنند که طبیعتا هزینه آن ها را بالاتر خواهد برد. مقصود اسعدی سلمانی در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان این که با تحریم‌های روز گذشته اروپا دیگر پرواز مستقیم به کشورهای اروپایی نخواهیم داشت، گفت: تمامی پروازهای ایران ایر به مقاصد کشورهای اروپایی کنسل شده و اطلاع رسانی‌های لازم نیز صورت گرفته است.

واکنش شریعتمداری به تحریم های جدید: تنگه هرمز را ببندید

اما جالب ترین واکنش به تحریم شرکت های هوایی ایرانی را حسین شریعتمداری مدیرمسئول کیهان داشت. شریعتمداری نوشت: همه شواهد به‌وضوح حکایت از آن دارند که اتهام حمل موشک و پهپاد به روسیه‌ا فقط یک بهانه است و این اقدام اتحادیه با هدف حمایت از رژیم وحشی و جنایتکار صهیونیستی صورت می گیرد و بازتاب خشم دولت‌های اروپایی از ایران اسلامی، به علت دفاع جانانه از مظلومان لبنان وفلسطین است. شایسته نیست و به اصطلاح خیابانی افت دارد که سران بی‌هویت کشورهای اروپایی و دومین تنگه پرترافیک دنیاست که روزانه نزدیک به ۱۸ میلیون بشکه نفت که معادل ۴۲ درصد نفت خام حمل شده جهان توسط نفتکش‌هاست، از آن عبور می‌کند جمهوری اسلامی ایران با استناد به کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ جامائیکا که موضوع آن «نظام حقوقی آبراه‌های بین‌المللی وحق عبور کشتی‌هاست»، حق دارد و می‌تواند در صورتی که منافع ملی خود را در مخاطره ببیند، تنگه هرمز را به روی کشتی‌های نفتکش و حتی کشتی‌های حامل کالای تجاری و تسلیحاتی کشورهای متخاصم (در این جا کشورهای عضو اتحادیه اروپا) ببندد و دلیلی ندارد که این کشورها از تنگه‌ای که در آبهای سرزمینی کشورمان قرار دارد اجازه عبور و در ماده ۱۶ کنوانسیون آمده است که «تشخیص بی‌ضرر بودن یا خاترنبار بودن عبور کشتی‌ها» بر عهده کشور ساحلی آبراه است.

مکث

پاییز، پادشاه فصل‌های آلوده

تهرانی‌ها تا روز ۲۰ مهرماه امسال، ۶ روز هوای پاک، ۱۳۸ روز هوای قابل قبول، ۶۰ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس و ۲ روز هوای ناسالم برای همه گروه‌ها داشته‌اند. این در حالی است که هوای پایتخت در سال ۱۴۰۲ در مجموع ۱۰ روز پاک، ۲۳۶ روز قابل‌قبول، ۱۰۷ روز ناسالم برای گروه‌های حساس و ۱۲ روز ناسالم برای همه گروه‌ها داشت.

به گزارش پیام آشنا به نقل از تورنیوز، با شروع فصل سرما و باتوجه به پیش بینی‌های هواشناسی مبنی بر پاییز کم بارش به نظر می‌رسد امسال تیز آلودگی هوا میهمان ناخوانده‌ی پایتخت باشد؛ موضوعی که برخی از کارشناسان، وسایل نقلیه را متهم اصلی آن می‌دانند و معتقدند ۸۸ درصد آلودگی هوای تهران مربوط به وسایل نقلیه موتوری است و با توجه به تردد ۶ میلیون موتور سیکلت در تهران بعید است تهران تا پایان سال پیش از تعداد انگشتان دو دست هوای پاک تنفس کند. آلودگی هوا البته مختص پایتخت نیست و بسیاری از کلانشهرها و حتی شهرهای کوچک نیز چندسالی است مبتلا به آن شده‌اند.

میهمان همیشگی کلانشهرها

سال‌هاست که آلودگی هوا به یکی از سه موضوع و مشکل اصلی حل نشده‌ی تهران تبدیل شده است. هر سال با شروع فصل پاییز و اولزوغ‌ی هوا میهمان ناخوانده آسمان پایتخت از راه می رسد. طی یک دهه گذشته میزان آلودگی به اندازه‌ای افزایش پیدا کرده است که مدارس گاهی اوقات در طول سه ماه پاییز بارها با تصمیم کارگروه اضطرار آلودگی هوا تعطیل شدند. سال گذشته آلودگی هوا بیش از ۲۰ روز مدارس را به تعطیلی کشاند. بررسی شاخص های آلودگی هوا در سال گذشته نشان می دهد آلاینده اصلی و شاخص در بسیاری از روزهای آلوده شهر تهران، ذرات معلق کوچک‌تر از ۲ و نیم میکرون با ثبت ۹۸ روز نامطلوب بود که عمدتاً در روزهای با شرایط پایداری جوی، و همچنین گسیل گرد و خاک افزایش می‌یافت. بعد از آلاینده شاخص، آلاینده ازن با ثبت ۲۶ روز آلوده (در روزهای گرم سال) رتبه دوم را به خود اختصاص داد. آلاینده ذرات معلق کوچک‌تر از ۱۰ میکرون نیز طی ۱۷ روز در شرایط فراتر از حد سلامت بود و آلاینده دی اکسید نیتروژن طی ۵ روز در شرایط نامطلوب قرار داشت. اگر تا یک دهه قبل آلودگی هوا فقط مختص پاییز و زمستان بود اما دامنه این آلودگی به فصل بهار و تابستان نیز کشیده شده که طوری که شهریور ماه گیلان‌ی چندشنبه متوالی تهرانی ها هوای ناسالم تنفس کردند و تنها وزش باد به داد ما رسید.

آلودگی هوا عامل مرگ ۳۰ هزار ایرانی

بررسی ها نشان می دهند بعد از سکته قلبی ، مغزی و تصادفات سیمین عامل مرگ ایرانی ها آلودگی هوا است. میزان مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا تنها در بخش ذرات معلق کمتر از ۲۵ میکرون از ۲۴ هزار نفر در سال ۱۴۰۱ به ۳۰ هزار نفر در سال ۱۴۰۲ افزایش یافت. در این میان بیماران قلبی و تنفسی در صف اول مرگ ناشی از آلودگی قرار دارند . سمیه رفیعی، سخنگوی کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست مجلس شورای اسلامی، به مرگ سالانه ۳۰ هزار نفر در کشور بر اثر آلودگی هوا اشاره کرد و گفت: «خسارات ناشی از آلودگی هوا در سال ۱۴۰۲ بالغ بر ۵۹۷ همت بود که این میزان زنگ خطری برای مسوولان مربوطه بخصوص سازمان‌های متولی حفاظت از محیط زیست و سلامت در کشور است.»

وی گفت بر اساس گزارش دیوان محاسبات کشور از ۲۲۸ حکم مندرج در قانون هوای پاک تنها ۲۸ حکم اجرا شده، ۱۲۸ حکم ناقص اجرا شده و ۶۲ حکم نیز اصلا اجرا نشده است. متاسفانه دستگاه‌های اجرایی عزمی برای اجرای مفاد مصرح قانون هوای پاک ندارند و ناظر این دستگاه‌ها یعنی سازمان حفاظت محیط زیست هم اقدام عملی برای برخورد با دستگاه‌های متخلف در این حوزه نداشته است.

وی گفت در جلسه اخیر کمیسیون کشاورزی تاکید شد که دستگاه‌های اجرایی مکلفند که حداکثر تا یک ماه آینده تمام وظایف و عملکرد خود را به مجلس و سازمان محیط زیست ارایه کنند و این سازمان نیز با یک برآورد دقیق میزان پیشرفت هر دستگاه را مشخص و به مجلس برای تصمیم‌گیری‌های بعدی ارایه کند.

قانون فقط روی کاغذ

درحالی که تا اواخر دهه ۸۰ موضوع آلودگی هوا به یک مسئله طبیعی جوی تعبیر می شد اما کم کم با حل نشدن آن و ورود و به افزایش مرگ‌های ناشی از آلودگی، سرانجام دولت یازدهم در سال ۱۳۹۳ لایحه ای در این ارتباط تقدیم مجلس کرد و سه سال بعد بعنی درتیرماه سال ۹۶ قانون هوای پاک تصویب و به دولت ابلاغ شد اما با گذشت نزدیک به ۷ سال از تصویب و ابلاغ قانون هوای پاک، تنها ۱۲ درصد از احکام این قانون اجرایی شده است. این در حالی است که ۲۳ دستگاه دولتی در قانون هوای پاک تکلیف اجرایی دارند و بسیاری از آنها کمبود بودجه را دلیل اجرا نکردن کامل قانون هوای پاک عنوان می کنند. در بودجه ۱۴۰۲ تنها ۸۴۰ میلیارد تومان بودجه برای اجرای قانون هوای پاک که مهمترین بخش آن اسقاط خودروهای فرسوده است اختصاص یافت. سال گذشته چندین دستگاه که در زمینه اجرای این قانون مرتکب ترک فعل شده بودند به دستگاه قضایی معرفی شدند . آذرماه سال گذشته علی القاضی‌مهر، رئیس کل دادگستری استان تهران در نشست شورای قضایی استان تهران از محکومیت ۵ مدیر به دلیل ترک فعل در قانون هوای پاک خبر داد و گفت: «هرغم تذکرات و هشدارهای چند باره نهادهای نظارتی و دستگاه قضا متأسفانه افراد مسئول در دستگاه‌های اجرایی عزمی برای اجرای قانون هوای پاک ندارند و ناظر بر هوای پاک صورت نگرفته که این موضوع جای سؤال و تأمل دارد. بررسی‌های صورت‌گرفته در خصوص عملکرد دستگاه‌های دارای مسئولیت در حوزه قانون هوای پاک حاکی از این است که بخش عمده‌ای از وظایف و مسئولیت‌های قانونی دستگاه‌ها بر زمین مانده و زمانی که از دستگاه مربوطه سؤال می‌شود که علت عدم ایفای وظیفه آن دستگاه چیست در پاسخ مدعی می‌شوند که بودجه لازم برای اجرای قانون را ندارند اما این ادعا قابل پذیرش نیست؛ چرا که نمی‌توان با پیوند زدن همه مسائل به اعتبارات، از انجام مسئولیت قانونی شانه خالی کرد»

ترمز فرسوده‌ها را بکشید

به نظر می رسد با توجه به کم بارشی پاییز و چدی نبودن دستگاه های متولی در قانون هوای پاک امسال هم نباید شاهد جهشی در حل معضل آلودگی هوا باشیم. طبق اعلام کارشناسان ،۸۸درصد آلودگی هوا در ایران مربوط به منابع متحرک (خودرو و موتور سیکلت) و ۱۲ درصد مربوط به منابع ثابت خانگی و صنایع است.

از سوی دیگر در کشور حدود ۲۶ میلیون دستگاه خودرو شماره گذاری شده وجود دارد که دست کم ۷ میلیون دستگاه از آنها به سن فرسودگی رسیده اند. ۱۲ و نیم میلیون موتورسیکلت شماره گذاری شده هم داریم که ۱۰ میلیون دستگاه از آنها در موقعیت فرسوده هستند. کارشناسان می گویند خودروهای فرسوده ۲۵ برابر بیشتر از خودروهای صاحب استاندارد یورو ۲ آلودگی تولید می کنند و موتورسیکلت ها نیز بیش از ۴ برابر خودروها آلاینده‌گی دارند. طبق اعلام مراکز رسمی، ۸۶ درصد از خودروهای ناوگان حمل و نقل عمومی هم فرسوده اند. در تهران به ۸ تا ۹ هزار دستگاه اتوبوس نیاز است که فعلا کمتر از ۲ هزار دستگاه در شهر فعالیت دارند.

با این ارقام فرسودگی خودروها و با آن رقم بودجه برای اجرای قانون هوای پاک، احتمالا امسال هم باید قضیه حل نشدنی به باد دلشته بلشیم تا شاید حریف ذرات آلوده معلق در هوای شهرها بشود، یا امیدی به باران ببندیم که غبار را بشوید و تجربه یک تنفس عمیق را رایگان و بدون دغدغه‌ی بودجه، نصیب شهروندان کند.

شاخص‌های قدرت ایران و رژیم صهیونیستی

	قدرت دریایی	
ایران	کشتی جنگی	رژیم صهیونیستی
۱۰۱		۶۷
۱۹	زیردریایی	۵

	قدرت زمینی	
ایران	سکوهای متحرک پرتاب موشک	رژیم صهیونیستی
۷۷۵		۱۵۰
۲,۰۵۰	یدک‌کش توپخانه	۳۰۰
۱,۹۹۶	تانک	۱,۳۷۰
۴۳,۴۰۷	خودروی زرهی	۶۵,۷۶۵

	شاخص کلی	
ایران		رژیم صهیونیستی
۸۷,۵۹۰,۸۸۹	جمعیت	۷,۶۸۹,۰۰۰
۶۱۰,۰۰۰	نیروی نظامی	۱۷۰,۰۰۰
۱,۶۴۸,۰۰۰	مساحت (مجذور کیلومتر)	۲۲,۱۴۵

ISNA

اشاره

سیم کارت‌های میلیاردی!

به گزارش پیام آشنا به نقل از عمشهری، از وجنات و سکنات‌شان پیداست دستشان به دهانشان می‌رسد! نقدر که دخل هر خرجی را چه ضروری باشد و چه غیرضروری، میلیونی و میلیاردی کنار می‌گذارند؛ مانند دخل‌های گرانی که برای بهانم داشتن سیم‌کارت‌هایی با نمره‌های رُند، اینه‌ای، خاص یا قدیمی و لوکس، اختصاصی و سخاوتمندانه سوا وجنا می‌کنند. شماره‌های خوش‌عدد سیم‌کارت‌های دائمی و اعتباری گوناگون که اغلب با قیمت‌های چنده‌بند میلیون و میلیارد تومانی هم بازار سیم‌کارت را به تیوتاب می‌اندازند و هم رندبازان بسیاری را به صف مزایده‌های هیجان‌انگیزی می‌کشاند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از عمشهری، از وجنات و سکنات‌شان پیداست دستشان به دهانشان می‌رسد! نقدر که دخل هر خرجی را چه ضروری باشد و چه غیرضروری، میلیونی و میلیاردی کنار می‌گذارند؛ مانند دخل‌های گرانی که برای بهانم داشتن سیم‌کارت‌هایی با نمره‌های رُند، اینه‌ای، خاص یا قدیمی و لوکس، اختصاصی و سخاوتمندانه سوا وجنا می‌کنند. شماره‌های خوش‌عدد سیم‌کارت‌های دائمی و اعتباری گوناگون که اغلب با قیمت‌های چنده‌بند میلیون و میلیارد تومانی هم بازار سیم‌کارت لایف‌استایل‌های مدرن، صاحبان شهرت و برند، رندبازان یا حتی دلالان به دفاتر نمایندگی خرید و فروش سیم‌کارت یا صفحاتی در فضای مجازی آن‌هم با گفت‌وشنودهایی چنین، پرتکرار است: «سیم‌کارت رند یا چه کد و پیش‌شماره‌ای می‌خوایید؟»، «رند یلدای، اینه‌ای، جفتی، صدی، هزاری یا گفتاری می‌خوای؟»، «شماره‌های اپراتور خرخوانی‌تون اونقدرها هم قیمتی نیست!»، «کارشناس براساس کلی معیار از ترکیب شماره، نسبت عددی و ریاضی بین شماره‌ها تا میزان کارکرد سیم‌کارت، قیمت تعیین می‌کنه»، «کد شماره سیم‌کارت‌تون بالاست ولی برای کارندکی رقم داره»، «سیم‌کارت‌های اپراتورهای مختلف هم‌شماره، شماره دلخواه‌اتون رو با کف قیمت‌پرانون جمع کنیم!»، «این سیم‌کارت قیمت میلیاردی داره چون همه چنبه‌های به کالا برای سرمایه‌گذاری رو دارا»!

چکش مزایده برای هم‌شماره‌هایی از چند اپراتور

رندبودن شماره‌های سیم‌کارت و خطوط سیار، مفهومی کلی، گسترده و مبتنی بر سلیقه متقاضیان بازار دارد؛ چنان که ممکن است در یک بازه زمانی کوتاه یا بلندمدت، شماره‌هایی که اعداد تکراری چندجفتی (قدیمی‌ترین و عمومی‌ترین شاخص‌های رندبودن شماره) در برند، به‌عنوان شماره‌های رند و لاکچری بازارهای رسمی (نمایندگی‌های مستقیم اپراتورها) و غیررسمی (فروشگاه‌های آنلاین) سیم‌کارت، پرفروش شوند یا حتی در مزایده‌هایی ویژه، چکش قیمت‌های افسانه‌ای بخورند. گاهی هم در بازه‌های زمانی دیگر، شماره‌های تاریخ‌نوادی، گفتاری، ترازویی و همچنین یک کامل هم‌شماره از اپراتورهای گوناگون ترند می‌شوند. یک کامل هم‌شماره از اپراتورهای گوناگون نیز جزو شاخص‌های عمومی و فراگیر این بازار است که معمولا مشتری‌های بسیاری در هر بازه زمانی، خواهان و خریدارش هستند. پاسخ به این تقاضای همیشگی، مهارت و تخصص ویژه فعالان حوزه سیم‌کارت و خدمات ارتباطی سیار را می‌طلبد؛ مهارت و تخصصی که یک سر در ارسال پیامک‌ها و برقراری تماس‌های پی‌درپی با شماره‌های مدنظر متقاضیان دارد که ضمن فعال‌بودن در تملک دیگر افرادند و این تملک باید با پیشنهاد قیمت وسوسه‌انگیز به متقاضی جمع‌آوری سیم‌کارت‌های هم‌شماره از اپراتورها انتقال یابد. میان افراد متقاضی سیم‌کارت‌های هم‌شماره از اپراتورهای مختلف که این روزها با پهایی به کمینه و بیشینه ۱۰۰ میلیون تا چندمیلیارد تومان عرضه می‌شوند، تعداد کارشناسان اقتصاد فناری، توسعه کسب‌وکار و برندینگ، شرکت‌ها و سازمان‌های تجاری در حال افزایش است؛ کارشناسانی که در راستای سودآوری از هیچ تلاشی حتی برخورداری از امتیاز شماره‌های رند گران که به لحاظ زیبایی و روان‌شناختی، بدون زحمت در ذهن مخاطبان و مشتریان اثری ماندگار و طلایی می‌گذارند، دریغ نمی‌کنند. در تبلیغات دفاتر و نمایندگی‌های خرید و فروش سیم‌کارت‌های اختصاصی آمده: «با «احترام هم‌شماره‌های سیم‌کارت خود از همه اپراتورها را در دست بگیرید».

صف خط‌بازان برای قیمت‌دارهای افسانه‌ای

دندان‌گردی دلالان و واسطه‌ها خرید و فروش سیم‌کارت‌های سوپررند از قیمت‌های افسانه‌ای که در برخی فروشگاه‌های آنلاین یا بر شیشه‌های بیرون بعضی مغازه‌های کوچک و بزرگ خدمات موبایلی نصب کرده‌اند، پیداست. لابه‌لای ردیف‌هایی از صدها شماره معمولی، رند و سوپر رند، مقابل شماره سیم‌کارتی دلامی که ترکیب و تکرار اعداد‌ش، ضربه‌هنگی لوکس دارد، ثبت شده: «با احترام تقدیم می‌شود ۲۰ میلیارد تومان!» یا مقابل شماره دیگری که رابطه و نسب اعدادش علاوه بر اصول ریاضی، نشانگر حروف ابجد برگرفته از نام «محمد» است، قیمت «۳۰ میلیارد تومان» نوشته شده است. کنار برخی از شماره‌های طلایی، ۳ عبارت خودنمایی می‌کند: یکی: «این خط از شرایط فروش قسطاطی برخوردار است» و دیگری «هم‌شماره‌ای سیم‌کارت از سایر اپراتورها نیز موجود است». برای مشتریان خط‌بازِ بسیاری از این فروشگاه‌ها، اعتبار و واقعی‌بودن قیم