

نکته

تهران منتظر زلزله و زلزله‌ای باشد؟

رئیس بخش زلزله مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی گفت: کیفیت ساخت وساز در تهران موضوعی جداگانه است و ضعف های خاص خود دارد که ارتباطی با شرایط زمین شناسی و زلزله نندارد. با این حال، اگر در تهران یا اطراف آن زلزله ای با بزرگی حدود ۵.۷ ریشتر رخ دهد، بدون تردید خسارات سنگینی به همراه خواهد داشت؛ چراکه تعداد زیادی ساختمان نایلمن وجود دارد و حتی برخی ساختمان های نوساز نیز به دلیل ضعف نظارت میدانی، نگاه های سوداگرانه و کاهش کیفیت مصالح، آسیب پذیر هستند.

علی بیت‌الهی، رئیس بخش زلزله مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، در گفت‌وگو با ایلنا درباره دوزمین لرزه‌زده‌ترمنند با بزرگی ۷.۲ و ۷.۵ ریشتر در ونزوئلا، ریزش ساختمان ها و برج های بلند و احتمال وقوع شرایط مشابه در تهران در صورت بروز زلزله ای با بزرگی بیش از ۷ ریشتر اظهار داشت: از نظر نوع زلزله، عاملی که در ونزوئلا موجب تشدید خسارت ساختمان های بلندمرتبه شده، احداث این ساختمان هادر نوار ساحلی جنوب دریای کارائیب است.

وی افزود: زمین های این منطقه به دلیل برخورداری از خاک های نرم، حتی در زلزله هایی که در فاصله دور رخ می دهند نیز باعث تقویت تکان ها و افزایش جابه جایی ساختمان های بلندمرتبه می شوند، در حالی که ساختمان های کوتاه مرتبه معمولاً آسیب چندانی نمی بینند.

◀ ویژگی امواج زلزله

بیت‌الهی با اشاره به ویژگی امواج زلزله گفت: امواج زلزله در فواصل دور دارای پریود بلند هستند؛ یعنی نوسانات طولانی تری دارند. اما ارتعاشات سریع و ناگهانی عمدتاً در محدوده نزدیک به کانون زلزله رخ می دهد. اگر خاک منطقه از نوع ساحلی و نرم باشد، حتی زلزله های دور دست نیز می توانند برای ساختمان های بلندمرتبه بسیار خطرناک باشند.

رئیس بخش زلزله مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی گفت: تصاویری که از شهر کاراکاس منتشر شده مربوط به شهری است که حدود ۱۸۵ کیلومتر با کانون زلزله فاصله دارد، در حالی که براساس مدل ها و روابط موجود، عمده انرژی مخرب زلزله تا حدود ۱۰۰ کیلومتری کانون فعال است. پس از آن، هرچند مردم ممکن است ارتعاش زلزله را احساس کنند، اما به طور معمول تخریب و فروپاشتن ساختمان ها قابل انتظار نیست، چراکه انرژی لرزه ای به تدریج مستهلک می شود.

وی با اشاره به تجربه زلزله کرمانشاه خاطرنشان کرد: در زلزله کرمانشاه، مردم در برخی نقاط تهران نیز ارتعاشات را احساس کردند، اما حتی در بسیاری از شهرهای مجاور استان کرمانشاه نیز خسارت قابل توجهی رخ نداد، چراکه انرژی مخرب زلزله با افزایش فاصله کاهش پیدا می کند. با این حال، در مناطق ساحلی با خاک نرم، به ویژه برای ساختمان های بلندمرتبه، امواج با پریود بلند می توانند باعث تشدید نوسانات و افزایش خسارت شوند.

بیت‌الهی ادامه داد: این موضوع در زلزله نپال نیز مشاهده شد؛ به گونه ای که در بانکوک و در فاصله حدود هزار کیلومتری از کانون زلزله، یک برج فرو ریخت. همچنین در برخی زلزله های ژاپن، ساختمان های مرتفع ساحلی دچار انحراف شدند و در زلزله مکزیک نیز در فواصل دور، ساختمان های قدیمی کوتاه مرتبه سالم ماندند، اما برخی ساختمان های بلندمرتبه نوساز فرو ریختند.

وی تأکید کرد: از این منظر، شرایط تهران مشابه کاراکاس و دیگر شهرهای ساحلی ونزوئلا نیست و اگر قرار باشد مقایسه ای انجام شود، ساخت وسازهای ساحل جنوبی دریای مازندران به دلیل ویژگی های مشابه خاک، قابل مقایسه تر هستند. جنس خاک و زمین، عامل اصلی تأثیرگذاری بر رفتار ساختمان های مرتفع است.

◀ وضعیت ساخت وساز در تهران

رئیس بخش زلزله مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با اشاره به وضعیت ساخت وساز در تهران گفت: کیفیت ساخت وساز در تهران موضوعی جداگانه است و ضعف های خاص خود را دارد که ارتباطی با شرایط زمین شناسی ونزوئلا ندارد. با این حال، اگر در تهران با اطراف آن زلزله ای با بزرگی حدود ۷.۵ ریشتر رخ دهد، بدون تردید خسارات سنگینی به همراه خواهد داشت؛ چراکه تعداد زیادی ساختمان نایلمن وجود دارد و حتی برخی ساختمان های نوساز نیز به دلیل ضعف نظارت میدانی، نگاه های سوداگرانه و کاهش کیفیت مصالح، آسیب پذیر هستند.

وی در ادامه با اشاره به نوع سازه های آسیب دیده در ونزوئلا اظهار داشت: نکته مهم دیگری که در تصاویر زلزله ونزوئلا مشاهده می شود و ایران نیز به همان سمت در حرکت است، غلبه ساختمان های بتنی است. در تصاویر منتشرشده از ریزش برج ها و ساختمان، تقریباً ساختمان های فولادی دیده می شود و بیشتر سازه ها دارای اسکلت بتنی هستند. بیت‌الهی افزود: این رویکرد در ایران نیز در سال های اخیر گسترش یافته است. در گذشته سهم ساختمان های فولادی بسیار بیشتر از ساختمان های بتنی بود، اما اکنون روند برعکس شده و عمده ساخت وسازهای کشور با اسکلت بتنی انجام می شود. در اوایل دهه ۷۰، حدود ۹۰ درصد ساختمان ها دارای اسکلت فولادی بودند، اما اکنون نسبت ساختمان های بتنی به شکل قابل توجهی افزایش یافته و در بسیاری از پروژه های در حال ساخت، از ۹۰ هرا ساختمان، ۹۰ مورد با اسکلت بتنی اجرا می شوند؛ موضوعی که در سطح شهرها نیز به خوبی قابل مشاهده است. وی درباره علت این تغییر رویکرد گفت: یکی از دلایل اصلی، نحوه تأمین منابع مالی پروژه هاست. ساختمان های بتنی به صورت مرحله ای اجرا می شوند و این امکان را به سازنده می دهند که هزینه ها را تدریجی تأمین کند. در حالی که در ساختمان های اسکلت فلزی، بخش عمده هزینه اسکلت باید در ابتدای کار پرداخت شود. به نظر می رسد این مسئله از مهم ترین دلایل گرایش به ساخت ساختمان های بتنی در ایران باشد. رئیس بخش زلزله مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در پاسخ به این پرسش که آیا ساختمان های فولادی مقاوم تر از ساختمان های بتنی هستند، گفت: اگر ضوابط و استانداردهای فنی در هر دو نوع سازه به طور کامل رعایت شود، عملکرد آن ها در برابر زلزله تفاوتی نخواهد داشت، اما یک نکته بسیار مهم وجود دارد و آن نقش عوامل انسانی در کیفیت بتن است.

در گفت وگویی «آرمان ملی» با داوود آقایی تشدید حملات آمریکا و ایران بررسی شد

دیپلماسی به معنای عقب نشینی نیست



تنگه را ایجاد کند، بازتابی فراتر از منطقه خواهد داشت. طبیعی است که آمریکا و دیگر قدرت ها نسبت به این موضوع حساس باشند، زیرا کوچک ترین التهاب در تنگه هرمز می تواند به یک شوک اقتصادی جهانی بدل شود.

◀ **گروهی در داخل بر این باورند که ایران می تواند از موقعیت خود در تنگه هرمز برای کسب امتیازات بیشتر اقتصادی تا درآمدهای احتمالی از تنگه هرمز استفاده کند. نظر شما چیست؟**

تردیدی نیست که ایران از نظر ژئوپلیتیکی در موقعیتی قرار دارد که نمی توان آن نادیده گرفت. تنگه هرمز یکی از مهم ترین برگ های راهبردی ایران در معادلات منطقه ای است. البته ایران در این میان در صدد این است تا از موقعیت خود در تنگه هرمز و آنچه که پیش از این بر آن تأکید کرده است، اهتمام ورزد و به حق قانونی خود در تنگه هرمز دست یابد، اما در این میان، ایران اگر بتواند از موقعیت راهبردی خود برای پیشبرد مذاکرات، رفع تحریم ها، کاهش تنش و آزادسازی منابع مالی بلوکه شده استفاده کند، می تواند منافع بیشتری به دست خواهد آورد. درآمدها و امتیازاتی که ممکن است برخی به طور نظری از محل کنترل یا مدیریت عبور و مرور در تنگه هرمز تصور کنند، با منافع ناشی از کاهش تحریم، بازگشت به چرخه عادی اقتصاد جهانی، افزایش صادرات نفت، دسترسی به منابع ارزی و بهبود روابط اقتصادی قابل مقایسه نیست. به بیان دیگر، تنگه هرمز بیش از آنکه یک منبع درآمد مستقیم باشد، یک کارت مهم سیاسی و دیپلماتیک است.

◀ **آیا به نظر شما ایران می تواند با تکیه بر دیپلماسی در حین مذاکرات به دستاوردهای بیشتر در حوزه اقتصادی و... دست یابد؟**

دیپلماسی به معنای عقب نشینی نیست، بلکه هنر سیاست خارجی آن است که از مؤلفه های قدرت، بدون افتادن در دام جنگ و فرسایش، برای کسب امتیاز استفاده کند. کشوری که دارای موقعیت ژئوپلیتیکی مهم، ظرفیت منطقه ای، توان سیاسی و نقش تأثیرگذار در معادلات انرژی است، می تواند با اتکا به همین عناصر وارد مذاکره شود و منافع خود را حفظ کند. مسئله این است که تقابل بی پایان لزوماً نشانه قدرت نیست. گاهی اصرار بر تنش، فرصت های اقتصادی و سیاسی را از بین می برد و کشور را در معرض هزینه های غیرضروری قرار می دهد. بنابراین، هوشمندی در استفاده از ابزارها مهم تر از صرف در اختیار داشتن آنهاست. مسئله اصلی در تنگه هرمز تنها به درآمدزایی از عبور کشتی ها محدود نمی شود. آنچه واقعاً اهمیت دارد، تثبیت کنترل و مدیریت ایران بر این آب های استراتژیک

گزارش

فروش خودروهای داخلی به سبک مونتاژی

با وجود آنکه شورای رقابت تاکنون هیچ مصوبه ای برای تغییر ضوابط پیش فروش خودروهای داخلی صادر نکرده، طرح های جدید فروش خودروسازان داخلی نشان می دهد همان الگویی که پیش تر برای خودروهای مونتاژی به رسمیت شناخته شد، امروز در بازار خودروهای داخلی نیز در حال اجراست؛ موضوعی که این پرسش را ایجاد کرده است که آیا دستورالعمل تنظیم بازار خودرو و عملابدون اعلام رسمی تغییر کرده است؟ به گزارش ایسنا، در نیمه دوم اردیبهشت ماه، شورای رقابت در مصوبه ۸۳۶ اعلام کرد که با توجه به تغییرات اقتصادی، نوسانات نرخ ارز و وابستگی خودروهای مونتاژی به ارز، مقررات پیش فروش موضوع مصوبه ۴۷۲ دیگر در مورد خودروهای مونتاژی ملاک عمل نخواهد بود. همین تصمیم باعث شد یکی از مهم ترین حمایت های پیش بینی شده برای خریداران خودروهای مونتاژی کنار گذاشته شود؛ حمایتی که براساس آن، بخشی از مبلغی که خریدار هنگام ثبت نام پرداخت می کرد، از افزایش قیمت های بعدی مصون می ماند و همچنین پیش فروش تنها برای خودروهایی امکان پذیر بود که قیمت مصوب داشتند.

اما امروز، نزدیک به دو ماه از تصمیم شورای رقابت برای خروج خودروهای مونتاژی از شمول بخشی از حمایت های مصوبه ۴۷۲ می گذرد؛ تصمیمی که در آن زمان تنها به خودروهای مونتاژی محدود شد، با این حال به نظر می رسد، بدون آنکه شورای رقابت رسماً اعلام کرده باشد دستورالعمل مربوط به خودروهای داخلی نیز مانند مصوبه مربوط به خودروسازان مونتاژی تغییر کرده است. همان الگوی فروش در طرح های خودروسازان داخلی نیز مشاهده می شود و این طرح های فروش شباهت قابل توجهی به همان مدلی دارد که ابتدا برای خودروهای مونتاژی به رسمیت شناخته شد.

در طرح های جدید موسوم به «مشارکت در تولید»، مشتری حدود نیمی از مبلغ خودرو را امروز پرداخت می کند، اما قیمت نهایی خودرو براساس قیمت زمان تحویل محاسبه خواهد شد؛ موضوعی که عملاً به معنای حذف قیمت قطعی در زمان ثبت نام است و معنای دیگری غیر از این تعریف ندارد.

◀ **رد پای یک دستورالعمل قدیمی**

نکته قابل توجه اینجاست که دستورالعمل تنظیم بازار خودروهای سواری شورای رقابت که درباره خودروهای داخلی معتبر است، همچنان شرایط مشخصی برای پیش فروش خودرو تعیین کرده است. مطابق ماده ۵ دستورالعمل تنظیم بازار خودروهای سواری، عرضه کنندگان موظفند برنامه تولید خود را به شورای رقابت اعلام کنند و در بند سوم این ماده نیز تصریح شده است که عرضه کنندگان خودرو حق پیش فروش خودروهایی که قیمت آن تعیین نشده را ندارند. همچنین این دستورالعمل پیش بینی کرده است که در صورت پیشتر بودن تقاضا نسبت به عرضه، فروش باید از طریق سامانه یکپارچه و با نظارت مراجع ذی صلاح انجام شود. بنابراین این پرسش مطرح می شود که اگر این دستورالعمل همچنان درباره خودروهای داخلی لازم الاجراست، چگونه طرح هایی اجرا می شود که در آنها قیمت نهایی خودرو در زمان ثبت نام مشخص نیست؟

◀ **ایهام در سیاست قیمت گذاری**

اما این ایهام زمانی بیشتر می شود که شورای رقابت تا این لحظه هیچ مصوبه ای مشابه مصوبه ۸۳۶ برای خودروهای داخلی نکرده است. به بیان دیگر، برخلاف خودروهای مونتاژی که شورای رقابت رسماً اعلام کرد بخشی از مقررات مصوبه ۴۷۲ دیگر در باره آنها اجرایی شود، درباره خودروهای داخلی چنین تصمیمی گرفته نشده است. با این حال، خودروسازان داخلی علل همان شیوه فروش را در پیش گرفته اند؛ روشی که قیمت نهایی را به زمان تحویل موکل و ریسک افزایش قیمت را به خریدار منتقل می کند. همین مسئله این سوال را ایجاد کرده است که آیا اجرای این شیوه فروش با هماهنگی شورای رقابت و سازمان حمایت انجام شده یا خودروسازان با استناد به تغییر رویه ایجاد شده در بازار خودروهای مونتاژی، دامنه اجرای آن را به محصولات داخلی نیز تفسیر داده اند؟

◀ **دستورالعمل تغییر کرده است؟**

سوال دیگر این است که اگر شورای رقابت معتقد است شرایط اقتصادی کشور ایجاب می کند حمایت های قبلی از پیش فروش خودروهای داخلی نیز تغییر کند، انتظار می رود همانند خودروهای مونتاژی این موضوع به صورت شفاف و در قالب مصوبه رسمی اعلام شود. در مقابل، اگر همچنان ماده ۵ دستورالعمل تنظیم بازار خودروهای سواری و سایر مصوبات قبلی درباره خودروهای داخلی معتبر است، این پرسش مطرح می شود که مبنای حقوقی اجرای طرح های «مشارکت در تولید» چیست و چرا نهادهای ناظر تاکنون توضیح روشنی درباره آن ارائه نکرده اند؟

نسبت به مدیریت و کنترل آنها اقدام شود.

◀ **سرانه ۱۸۰۰ مترمربعی جنگل**

معاون امور جنگل های سازمان منابع طبیعی سرانه جنگلی که به ازای هر نفر را حدود ۱۸۰۰ مترمربع عنوان کرد و گفت: براساس آخرین داده های ماهواره ای و نقشه های استخراجی مجموع جنگل ها، اراضی جنگلی و بیشه زارهای کشور به بیش از ۱۷ میلیون هکتار می رسد.

وی تصریح کرد: در حال حاضر نواحی رویشگاه های جنگلی ایران شامل بیش از ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار هکتار ناحیه هیرکانی (شمال کشور)، حدود ۶ میلیون هکتار جنگل زاگرس، ۴ میلیون هکتار جنگل ایرانی – تورانی، بیش از ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار هکتار رویشگاه خلیج فارس – عمانی و حدود ۲۰۰ هزار هکتار ناحیه ارسبارانی می شود. بومرقدم با توجه به تراکم بالای حضور مردم و گردشگران تابستانی در طبیعت از هموطنان خواست در حفظ جنگل ها و مراتع به عنوان سرمایه های ملی کوشا باشند و از هرگونه اقدامی همچون روشن کردن آتش ورهاکردن پسماند های شیشه و بطری در طبیعت که منجر به بروز حریق های احتمالی یا آلودگی محیط زیست شود، به شدت خودداری کنند.



وی تصریح کرد: بارش های مطلوب بهاری منجر به رشد قابل توجه پوشش علفی در این منطقه شده که اکنون با گرم شدن هوا این پوشش ها خشک شده و مانند انبار باروت با کوچک ترین جرقه ای پتانسیل ایجاد حریق های گسترده را دارند. بومرقدم با تأکید بر اینکه بیش از ۹۵ درصد علل آتش سوزی ها در جنگل ها عامل انسانی است گفت:

وی اظهار داشت: اکنون تجهیزات لازم برای اطفای حریق از جمله دمنده ها و آتش برها پیش بینی شده و هماهنگی های نزدیکی با همیاران طبیعت، مشارکت های مردمی و دهیاری ها صورت گرفته است تا در ابتدای شروع کانون های حریق با واکنش سریع

و ی تصریح کرد: بارش های مطلوب بهاری منجر به رشد قابل توجه پوشش علفی در این منطقه شده که اکنون با گرم شدن هوا این پوشش ها خشک شده و مانند انبار باروت با کوچک ترین جرقه ای پتانسیل ایجاد حریق های گسترده را دارند. بومرقدم با تأکید بر اینکه بیش از ۹۵ درصد علل آتش سوزی ها در جنگل ها عامل انسانی است گفت: روشن کردن آتش و خاموش نکردن کامل آن و همچنین رها سازی پسماند های شیشه ای و پلاستیکی در طبیعت اصلی