اخبار

هشدار درباره حبس منابع دارویی

ذخایر راهبردی دارو هوشمندانه مدیریت شود



معاون توسعه و مدیریت منابع سازمان غذا و دارو با تاکید بر ضرورت مدیریت منابع و ذخایر راهبردی دارویی دانشگاه‌های علوم پزشکی گفت: ذخیره‌سازی دارو و تجهیزات پزشکی باید متناسب با نیاز دانشگاه‌ها و به‌گونه‌ای انجام شود که ضمن حفظ آمادگی در شرایط اضطراری، از حبس منابع و اختلال در گردش تأمین جلوگیری شود.

به گزارش ایسنا؛ دکتر نقی شهابی‌مجد با اشاره به ضرورت مدیریت منابع و ذخایر دارویی دانشگاه‌های علوم پزشکی اظهار کرد: دانشگاه‌ها باید متناسب با نیازهای خود، ذخایر راهبردی مناسبی از دارو و تجهیزات پزشکی داشته باشند تا در شرایط اضطراری نیز امکان تامین و ارائه خدمات درمانی فراهم باشد.

وی افزود: ایجاد ذخایر راهبردی ضروری است، اما این ذخایر باید به‌صورت هوشمندانه و مدیریت‌شده نگهداری شوند. نباید منابع مالی یا اقلام مورد نیاز در نقاطی حبس شوند که امکان استفاده مؤثر از آن‌ها در سایر بخش‌ها وجود نداشته باشد.

شهابی‌مجد با تأکید بر نقش مدیریت منابع در پایداری زنجیره تأمین تصریح کرد: دانشگاه‌ها باید ضمن حفظ آمادگی برای شرایط خاص، به گردش مناسب منابع و تأمین مستمر نیازهای بیماران نیز توجه داشته باشند.

وی خاطرنشان کرد: اصلاح الگوی مصرف دارو، مدیریت منابع مالی و پرداخت به‌موقع مطالبات شرکت‌های تأمین‌کننده از جمله اقداماتی است که می‌تواند به بهبود وضعیت تأمین دارو و تجهیزات پزشکی در دانشگاه‌ها کمک کند.

بنابر اعلام سازمان غذا و دارو، معاون توسعه و مدیریت منابع سازمان غذا و دارو تأکید کرد: عبور از شرایط دشوار فعلی نیازمند همکاری دانشگاه‌های علوم پزشکی، مجموعه‌های تولیدی، شرکت‌های پخش و سایر دستگاه‌های مرتبط است تا ضمن حفظ ذخایر راهبردی، امکان استمرار تأمین دارو و تجهیزات پزشکی در کشور فراهم شود.

استفاده از «ماسک معمولی» در هوای آلوده فایده ندارد



دبیر انجمن متخصصین ریه ایران، استفاده از ماسک های معمولی در روزهای آلودگی هوا ر بی تاثیر دانست.

فرشید رشیدی، در گفتگو با خبرنگار مهر گفت: ماسک های معمولی در مقابل ریزگردهای درشت دانه کارایی دارد و جلوی ورود آنها به سیستم تنفسی بدن را می گیرد. اما، در مقابل ریزگردهای کوچک، ناتوان هستند.

وی افزود: در واقع با استفاده از ماسک های معمولی نمی توان از تشدید علائم تنفسی ناشی از آلاینده ها پیشگیری کرد.

دبیر انجمن متخصصین ریه ایران تاکید کرد: بهترین کار برای پیشگیری از بروز مشکلات تنفسی در زمان تشدید آلاینده های هوا، اجتناب از ترددهای غیر ضروری به ویژه برای افراد سیگاری است.

رشیدی گفت: وارونگی هوا، یکی از مشکلات جدی تهدید کننده سلامت بیماران زمینه ای ریوی است که منشا آسم و برونشیت مزمن و فعال دارند.

کاهش ۴۱ درصد تولد و ۳۹ درصد ازدواج در کشور

بحران جمعیت با بخشنامه حل نمی‌شود

کاهش ازدواج‌ها در شرایطی اتفاق افتاده که هزینه تشکیل یک زندگی مشترک برای بسیاری از جوانان به مانعی جدی تبدیل شده و افزایش قیمت مسکن، اجاره‌بها، لوازم خانگی و هزینه مراسم ازدواج، قدرت اقتصادی زوج‌های جوان را محدود کرده است.



بررسی آمارهای ثبت احوال از سال ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد تعداد تولدها حدود ۴۱.۶ درصد کاهش یافته است. در همین دوره، تعداد ازدواج‌های ثبت‌شده نیز نزدیک به ۳۹ درصد پایین آمده است

کاهش جمعیت ایران دیگر یک پیش‌بینی مربوط به آینده نیست؛ آمارهای رسمی نشان می‌دهد این روند از سال‌ها پیش آغاز شده و اکنون به یکی از جدی‌ترین چالش‌های اقتصادی و اجتماعی کشور تبدیل شده است. کاهش تعداد ازدواج‌ها، افت مستمر موالید، افزایش سن ازدواج و مادر شدن و حرکت تدریجی ساختار سنی به سمت سالمندی، تصویری از آینده جمعیتی ایران ترسیم می‌کند که با سیاست‌های تشویقی کوتاه‌مدت قابل تغییر نیست.

به گزارش تجارت نیوز، اظهارات اخیر علیرضا رئیسی، معاون بهداشت وزارت بهداشت، در بیست‌وچهارمین کنگره بین‌المللی انجمن علمی باروری و ناباروری ایران نیز ابعاد این نگرانی را روشن‌تر کرده است. به گفته او، نرخ باروری کل کشور از ۱.۵۴ فرزند به ازای هر زن در سال ۱۴۰۲ به ۱.۴۴ در سال ۱۴۰۳ و ۱.۳۴ در سال ۱۴۰۴ رسیده است. همچنین ۲۹ استان از ۳۱ استان کشور پایین‌تر از سطح جانشینی جمعیت قرار دارند.

بررسی آمارهای ثبت احوال از سال ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد تعداد تولدها حدود ۴۱.۶ درصد کاهش یافته است. در همین دوره، تعداد ازدواج‌های ثبت‌شده نیز نزدیک به ۳۹ درصد پایین آمده است. این ارقام نشان می‌دهد بحران جمعیت پیش از آنکه به مساله کمبود تولد تبدیل شود، در مرحله تشکیل خانواده ریشه دوانده است.

ازدواج در سراشیبی؛ کاهش ۳۹ درصدی در یک دهه

تعداد ازدواج‌های ثبت‌شده در سال ۱۳۹۵ حدود ۷۰۴ هزار و ۷۱۶ مورد بود. این رقم در سال ۱۳۹۶ به ۶۱۲ هزار و ۲۳۷ مورد رسید و در سال‌های بعد نیز عمدتاً مسیر نزولی را طی کرد. اگرچه در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ افزایش محدودی در ازدواج‌ها ثبت شد، این رشد دوام نداشت و از سال ۱۴۰۱ دوباره روند کاهشی آغاز شد.

در سال ۱۴۰۴ تعداد ازدواج‌های ثبت‌شده به حدود ۴۳۱ هزار و ۶۶۴ مورد رسید؛ یعنی در مقایسه با سال ۱۳۹۵ حدود ۲۷۳ هزار ازدواج کمتر ثبت شده است.

سال	تعداد ازدواج ثبت‌شده
۱۳۹۵	۷۰۴,۷۱۶
۱۳۹۶	۶۱۲,۲۳۷
۱۳۹۷	۵۵۶,۳۱۵
۱۳۹۸	۵۳۶,۶۳۶
۱۳۹۹	۵۶۳,۵۶۷
۱۴۰۰	۵۷۳,۷۸۹
۱۴۰۱	۵۲۷,۸۷۱
۱۴۰۲	۴۸۴,۸۶۱
۱۴۰۳	۴۷۲,۵۹۰
۱۴۰۴	۴۳۱,۶۶۴
۱۴۰۵ (پنج ماه نخست)	۱۵۹,۳۲۰

کاهش ازدواج‌ها در شرایطی اتفاق افتاده که هزینه تشکیل یک زندگی مشترک برای بسیاری از جوانان به مانعی جدی تبدیل شده و افزایش قیمت مسکن، اجاره‌بها، لوازم خانگی و هزینه مراسم ازدواج، قدرت اقتصادی زوج‌های جوان را محدود کرده است. در چنین شرایطی، بخشی از جوانان ازدواج را به سال‌های بعد موکول می‌کنند و گروهی نیز اساساً امکان تشکیل خانواده را از دست می‌دهند.

سقوط موالید؛ تولدها به کمتر از ۹۰۰ هزار رسید

روند تولدها نیز تصویر نگران‌کننده‌ای دارد. در سال ۱۳۹۵ بیش از یک میلیون و ۵۲۸ هزار تولد ثبت شد؛ اما این رقم در سال ۱۴۰۴ به حدود ۸۹۲ هزار مورد رسید. به این ترتیب، تعداد تولدها در طول یک دهه بیش از ۶۳۵ هزار مورد کاهش یافته است.

سال	تعداد تولد	تعداد فوت
۱۳۹۵	۱,۵۲۸,۰۵۳	۳۶۹,۷۵۱
۱۳۹۶	۱,۴۸۷,۹۲۳	۳۷۶,۷۳۱
۱۳۹۷	۱,۳۶۶,۵۱۹	۳۷۶,۹۵۳
۱۳۹۸	۱,۱۹۶,۱۳۲	۳۹۵,۳۱۹
۱۳۹۹	۱,۱۱۴,۱۱۵	۵۱۱,۸۸۱
۱۴۰۰	۱,۱۱۶,۲۱۲	۵۴۴,۵۱۷
۱۴۰۱	۱,۰۷۵,۲۳۱	۴۱۸,۷۸۱
۱۴۰۲	۱,۰۵۷,۹۶۴	۴۴۲,۱۴۲
۱۴۰۳	۹۷۹,۹۲۹	۴۵۸,۸۵۸
۱۴۰۴	۸۹۲,۲۷۸	۴۵۹,۹۸۴
۱۴۰۵	۴۲۸,۶۶۴	۲۲۵,۸۰۴

آمار سال ۱۴۰۵ نیز از ادامه این روند حکایت دارد. در شش ماه نخست امسال ۴۲۸ هزار و ۶۶۴ تولد ثبت شده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته حدود ۳۱ هزار تولد کمتر است. همچنین در همین بازه ۲۲۵ هزار و ۸۰۴ مورد فوت ثبت شده است.

نکته قابل توجه آن است که در سال ۱۳۹۵ فاصله تولد و مرگ بیش از یک میلیون و ۱۵۸ هزار نفر بود، اما این فاصله در سال ۱۴۰۴ به حدود ۴۳۲ هزار نفر رسید. بنابراین رشد طبیعی جمعیت به‌شدت کاهش یافته و کشور به مرحله‌ای نزدیک شده است که افزایش مرگ‌ومیر در کنار کاهش تولدها می‌تواند رشد طبیعی جمعیت را بیش از گذشته محدود کند.

تورم تنها قدرت خرید مردم را کاهش نمی‌دهد، بلکه افق تصمیم‌گیری خانواده‌ها را نیز کوتاه می‌کند

فرشاد اکبری، کارشناس اقتصاد خانواده، در تحلیل ارتباط وضعیت اقتصادی خانوارها با تحولات جمعیتی به تجارت‌نیوز می‌گوید: تورم تنها قدرت خرید مردم را کاهش نمی‌دهد، بلکه افق تصمیم‌گیری خانواده‌ها را نیز کوتاه می‌کند. از این منظر، وقتی درآمد خانوار با سرعت افزایش هزینه‌های ضروری زندگی هماهنگ نیست، ازدواج و فرزندآوری به تصمیم‌هایی پرریسک تبدیل می‌شوند.

او می‌افزاید: خانواده‌ای که برای تأمین اجاره مسکن، خوراک و هزینه‌های درمانی با مشکل روبه‌روست، طبیعی است که نسبت به پذیرش مسئولیت مالی یک فرزند دیگر تردید داشته باشد.

این کارشناس اقتصاد خانواده خاطر نشان می‌کند: بر اساس آمار تورم سالانه مرکز آمار، نرخ تورم از ۶.۹ درصد در سال ۱۳۹۵ به ۵۰.۶ درصد در سال ۱۴۰۴ رسیده است. این افزایش مستمر به معنای کوچک‌تر شدن قدرت خرید خانوارها و دشوارتر شدن برنامه‌ریزی بلندمدت برای زندگی است.

سیاست جمعیتی بدون اصلاح شرایط اقتصادی خانوارها نمی‌تواند به افزایش پایدار موالید منجر شود

اکبری ادامه می‌دهد: از سوی دیگر، هزینه فرزندآوری فقط به مخارج دوران بارداری و زایمان محدود نمی‌شود. خرید پوشاک، تغذیه، مهدکودک، آموزش، درمان و در نهایت هزینه مسکن بزرگ‌تر، مجموعه‌ای از تعهدات مالی است که تا سال‌ها ادامه دارد.

او همچنین بر تفاوت میان حمایت مقطعی و امنیت اقتصادی پایدار تأکید کرده و می‌گوید: وام ازدواج و فرزندآوری، اگرچه می‌توانند بخشی از هزینه‌های اولیه را پوشش دهند، جایگزین شغل پایدار، درآمد متناسب با تورم، مسکن قابل دسترس و نظام تأمین اجتماعی کارآمد نمی‌شوند. به همین دلیل، سیاست جمعیتی بدون اصلاح شرایط اقتصادی خانوارها نمی‌تواند به افزایش پایدار موالید منجر شود.

فرشاد اکبری در پاسخ به این پرسش که زیرساخت‌های مهمی مانند آموزش و درمان در کشور تا چه میزان برای افزایش جمعیت آماده هستند؛ تاکید می‌کند: در بخش درمان، وضعیت تخت‌های بیمارستانی و نیروی انسانی نگرانی‌هایی ایجاد می‌کند.

او می‌افزاید: بر اساس گزارش‌های منتشرشده از وزارت بهداشت، حدود ۱۵۵ هزار تخت بیمارستانی در کشور وجود دارد و سرانه تخت به حدود ۱.۸ تخت به ازای هر هزار نفر می‌رسد؛ رقمی پایین‌تر از استاندارد سه تخت به ازای هر هزار نفر. همچنین حدود ۴۰ تا ۵۰ هزار تخت بیمارستانی فرسوده اعلام شده است.

این کارشناس اقتصاد خانواده ادامه می‌دهد: کمبود پزشک متخصص در برخی رشته‌ها، مشکلات دسترسی به خدمات درمانی در مناطق محروم و هزینه‌های درمان و دارو نیز از موانعی هستند که خانواده‌ها با آنها مواجه‌اند. افزایش جمعیت بدون توسعه متناسب خدمات سلامت، می‌تواند فشار بیشتری بر بیمارستان‌ها، مراکز بهداشتی و نظام بیمه‌ای وارد کند.

او با بیان این مطلب که در حوزه آموزش نیز شرایط نیازمند بررسی جدی است؛ توضیح می‌دهد: فرسودگی مدارس، کمبود فضای آموزشی در برخی مناطق، تراکم دانش‌آموزان در کلاس‌ها و کمبود نیروی انسانی از جمله مشکلاتی هستند که پیش از ورود نسل‌های جدید به مدرسه باید برای آنها برنامه‌ریزی شود.

فرشاد اکبری تاکید می‌کند: نکته مهم این است که کاهش موالید امروز به معنای کاهش نیاز آموزشی در همه مناطق نیست. توزیع جمعیت در کشور ناموزن است و ممکن است در یک منطقه ظرفیت خالی مدرسه ایجاد شود، اما در منطقه‌ای دیگر همچنان کمبود کلاس درس وجود داشته باشد.

او ادامه می‌دهد: از سوی دیگر، هزینه آموزش خصوصی، کلاس‌های تقویتی، سرویس مدرسه و لوازم تحصیلی نیز به بخشی از مخارج خانوار تبدیل شده است. بنابراین حتی اگر ظرفیت فیزیکی مدارس افزایش یابد، بدون توجه به کیفیت آموزش و قدرت پرداخت خانواده‌ها نمی‌توان از آمادگی کامل زیرساخت آموزشی سخن گفت.

افزایش جمعیت بدون توسعه زیرساخت‌ها ممکن نیست

این کارشناس اقتصاد خانواده می‌گوید: سیاست جوانی جمعیت نمی‌تواند صرفاً بر افزایش تعداد تولدها متمرکز باشد. تولد یک کودک آغاز مجموعه‌ای از مسئولیت‌های اقتصادی و اجتماعی است که تا سال‌ها ادامه خواهد داشت. اگر خانواده‌ها نسبت به تأمین مسکن، آموزش، درمان و آینده شغلی فرزندان خود اطمینان نداشته باشند، مشوق‌های مالی کوتاه‌مدت نمی‌توانند تصمیم آنها را به شکل پایدار تغییر دهند.

او می‌افزاید: از طرف دیگر، کاهش تعداد مادران بالقوه در سال‌های آینده نیز مساله‌ای جدی است. حتی اگر نرخ باروری در سطح فعلی ثابت بماند، کوچک شدن گروه‌های سنی جوان می‌تواند تعداد تولدها را باز هم کاهش دهد.

فرشاد اکبری در پایان هشدار می‌دهد: به نظر می‌رسد سیاست‌گذاران باید به جای تمرکز صرف بر آمار تولد، مجموعه‌ای از سیاست‌های اقتصادی و اجتماعی را به اجرا بگذارند؛ از کنترل تورم و تأمین مسکن جوانان گرفته تا ایجاد امنیت شغلی، توسعه مهدکودک‌ها، افزایش ظرفیت درمانی و ارتقای کیفیت مدارس.

استاندار تهران:

در تهران و نیروگاه‌های اطراف مازوت‌سوزی نداریم

استاندار تهران با تأکید بر اینکه در استان تهران و نیروگاه‌های اطراف تهران مازوت‌سوزی نداریم، گفت: طی یکی دو سال اخیر با تدابیر وزارت نفت، سازمان محیط زیست و استانداری تهران، این موضوع حل شده است؛ همچنین سوخت بنزین مصرفی در تهران یورو ۴ و استاندارد است و از این بابت مشکل و نگرانی نداریم.

به گزارش ایسنا، محمدصادق معتمدیان با اشاره وضعیت آلودگی هوای تهران، گفت: در مناطق شمالی استان تهران وضعیت هوا نسبتاً پاک‌تر است، اما در قسمت جنوبی تهران و شهرستان‌های جنوبی، به دلیل کاهش سرعت باد و سکون هوا، غلظت آلاینده‌ها افزایش می‌یابد.

وی افزود: بر همین اساس، جلسه اضطراری کارگروه آلودگی هوای استان برگزار و تصمیماتی اتخاذ شد که از طریق رسانه‌ها به اطلاع مردم رسید.

استاندار تهران چند توصیه به مردم داشت و گفت: نخستین توصیه به مردم، توجه به خودمراقبتی است؛ به‌ویژه گروه‌های حساس و آسیب‌پذیر شامل کودکان، سالمندان و افراد دارای بیماری‌های خاص که باید از ترددهای غیرضروری در سطح شهر خودداری کنند و در صورت نیاز به حضور در فضای باز، از ماسک‌های مورد تأیید کارشناسان استفاده کنند.

وی با اشاره به دیگر تصمیمات اتخاذ شده برای کاهش ترددهای شهری ادامه داد: با توجه به زیرساخت‌های فراهم‌شده در یک ماه گذشته به دستور رئیس‌جمهور، توصیه شده است که جلسات را به صورت غیرحضوری و برخط برگزار کنند تا از میزان تردد در سطح شهر کاسته شود.

استاندار تهران همچنین درباره کنترل فعالیت واحدهای صنعتی آلاینده در استان اظهار کرد: برای کارخانه‌هایی که می‌توانند منشأ آلایندگی باشند، از جمله کارخانجات شن و ماسه و کارخانه‌های سیمان، توصیه‌هایی از سوی سازمان محیط زیست ابلاغ می‌شود و این واحدها موظف‌اند مطابق پروتکل‌های مربوطه عمل کنند تا بتوان منشأ آلایندگی‌ها را مدیریت کرد.

وی با اشاره به سهم عوامل متحرک در آلودگی هوای تهران افزود: با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از آلایندگی‌ها ناشی از منابع متحرک است، اجرای طرح زوج و فرد و طرح ترافیک در سطح شهر تهران ابلاغ شده و شهرداری و پلیس راهور نیز بر اجرای این طرح‌ها نظارت خواهند داشت.

استاندار تهران با تأکید بر اینکه در استان تهران و نیروگاه‌های اطراف تهران مازوت‌سوزی نداریم، اظهار کرد: طی یکی دو سال اخیر با تدابیر وزارت نفت، سازمان محیط زیست و استانداری تهران، این موضوع حل شده است؛ همچنین سوخت بنزین مصرفی در تهران یورو ۴ و استاندارد است و از این بابت مشکل نگرانی نداریم.

خبر

از وعده‌های تکراری برای هوای پاک تا آمار تلخ مرگ‌ومیر

حق نفس کشیدن را به مردم تهران بازگردانید

نفس کشیدن، ساده‌ترین و طبیعی‌ترین کار دنیاست. عملی که برای انجام دادنش نه به تصمیم نیاز داریم، نه هزینه‌ای می‌پردازیم و نه منتظر فراهم شدن شرایط می‌مانیم. دست‌کم قرار بود این‌طور باشد. اما در تهران، نفس کشیدن هم دیگر امری بدیهی نیست. هر سال با نزدیک شدن به فصل سرد، هوایی که باید مایه حیات باشد، به جدی‌ترین تهدید سلامت شهروندان تبدیل می‌شود و تصویری تکراری از تهران می‌سازد؛ آسمانی خاکستری، هشدارهای پی‌درپی و قرار گرفتن نام پایتخت در فهرست آلوده‌ترین شهرهای جهان. چرخه‌ای تکراری که پرسشی کلیدی نیز در پی دارد؛ چرا با وجود شناخت عوامل آلودگی و تکرار سالانه هشدارها، هنوز راه‌حلی مؤثر برای این بحران پیدا نشده است؟

آلودگی هوا در تهران دیگر مسئله‌ای ناشناخته نیست که برای مواجهه با آن به زمان بیشتری نیاز باشد. سال‌هاست درباره ابعاد این بحران هشدار داده می‌شود، برنامه تدوین می‌شود، مسئولان از ضرورت بهبود کیفیت هوا سخن می‌گویند و وعده‌هایی تازه برای عبور از روزهای آلوده مطرح می‌کنند. اما حاصل این همه هشدار، مصوبه و وعده چیست؟ چرا با گذشت این همه سال، شهروندان باید هر پاییز و زمستان نگران هوایی باشند که تنفس می‌کنند؟ چرا هیچ‌یک از برنامه‌هایی که قرار بود شرایط را تغییر دهند، نتوانسته‌اند به نتیجه‌ای ملموس و پایدار برسند؟ و کدام نهاد باید درباره این ناکامی مستمر پاسخ‌گو باشد؟

بهای این تعلل را نمی‌توان فقط با تعداد روزهای آلوده، تعطیلی مدارس یا اختلال در فعالیت‌های روزمره شهر سنجید. آمارها از واقعیتی به‌مراتب تلخ‌تر حکایت دارند. بر اساس مطالعه مرکز تحقیقات کیفیت هوا و تغییراقلیم دانشگاه شهید بهشتی، در سال ۱۴۰۳، تعداد ۷۳۴۲ مرگ منتسب به مواجهه طولانی‌مدت با ذرات معلق در تهران برآورد شده است، رقمی بیش از سال ۱۴۰۲. به گفته رئیس کمیته ایمنی شورای شهر تهران در آذرماه سال گذشته نیز، در فصل سرد سال و وارونگی هوا، روزانه ۴۰ نفر بیشتر در پایتخت می‌میرند، این در حالی است که آلودگی هوا سهم قابل‌توجهی در ابتلا و مرگ ناشی از بیماری‌های قلبی و ریوی و سرطان‌ها دارد. آماری نگران‌کننده که ابعاد انسانی این بحران را آشکارتر می‌کند. وقتی پیامدهای این بحران تا این اندازه روشن و پرهزینه است، چرا هنوز برای مهار آن اقدام مؤثر و ماندگاری صورت نگرفته و چرا مردم تهران همچنان باید بهای تعلل در حل این مسئله را با سلامت و جان خود بپردازند؟

تعطیلی مدارس، محدودیت‌های ترافیکی و توصیه به کاهش تردد، هرچند ممکن است در روزهای بحرانی از میزان مواجهه مردم با آلودگی بکاهد، اما نمی‌تواند جایگزین سیاست‌گذاری و اقدام مؤثر شود. نمی‌توان هر سال با رسیدن آلودگی به شرایط اضطرار، زندگی شهر را مختل کرد و سپس با عبور موقت از روزهای بحرانی، مسئله را تا پاییز بعد به فراموشی سپرد. مردم به تصمیم‌های مقطعی نیاز ندارند. آن‌ها حق دارند بدانند این بحران کی به پایان می‌رسد.

شهروندان حق دارند از مسئولان، نه توضیح دوباره درباره ابعاد بحران، بلکه گزارش عملکرد بخواهند، نه وعده‌ای تازه، که نتیجه اقدامات قبلی را مطالبه کنند. هر برنامه‌ای که اجرا نمی‌شود، هر تعهدی که به سرانجام نمی‌رسد و هر سالی که بدون بهبود محسوس کیفیت هوا سپری می‌شود، باید با پاسخ‌گویی همراه باشد. بحران آلودگی هوای تهران دیگر به هشدار تازه، جلسه جدید یا وعده‌ای دیگر نیاز ندارد، به اقدام، نتیجه و پاسخ‌گویی نیاز دارد. مردم تهران انتظار خارق‌العاده‌ای ندارند. نمی‌خواهند هر روز پیش از خروج از خانه، شاخص آلودگی را بررسی کنند یا نگران سلامت کودکان و سالمندان خانواده باشند. نمی‌خواهند میان تعطیلی مدرسه، خانه‌نشینی و قرار گرفتن در معرض هوای آلوده یکی را انتخاب کنند. خواسته آن‌ها روشن و ابتدایی است: زندگی در شهری که نفس کشیدن در آن سلامتشان را تهدید نکند. حق نفس کشیدن در هوای پاک، امتیازی نیست که مردم برای برخورداری از آن منتظر تصمیم مسئولان بمانند. این حق باید تضمین شود؛ نه فقط در روزهای خاص که در تمام روزهای سال.

از دود خودروهای فرسوده تا سودای خودروهای برقی

از کاتالیست‌های اجاره‌ای و تولید خودروهای آلاینده تاتوسعه تاکسی‌های برقی و کمبود زیرساخت‌های شارژ،مقابله با آلودگی هوا در ایران همچنان با چالش‌هایی مانند ضعف نظارت،فرسودگی ناوگان و ... روبه‌روست؛ چالش‌هایی که نشان می‌دهد بهبود کیفیت هوا، علاوه بر توجه به شرایط جوی، به اجرای مؤثر قوانین، نظارت بر عملکرد دستگاه‌ها و تسریع در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل نیاز دارد.

به گزارش ایسنا، آلودگی هوا همچنان یکی از مهم‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی و بهداشتی کلان‌شهرهای ایران به‌ویژه تهران است. در این میان، خودروها از منابع مهم انتشار آلاینده‌ها محسوب می‌شوند و کنترل سهم آن‌ها به نظارت بر تولید خودروهای جدید، تعیین تکلیف خودروهای فرسوده و توسعه حمل‌ونقل پاک نیاز دارد.

احمد طاهری - رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست - از اجرای آزمون «انتهای خط تولید» برای شناسایی خودروهای آلاینده پیش از خروج از کارخانه خبر داده است؛ طرحی که بر اساس آن، خودروهای مردود در آزمون آلایندگی برای رفع نقص به خط تولید بازگردانده می‌شوند.

یکی از چالش‌های کنترل آلایندگی، تخلف موسوم به «کاتالیست اجاره‌ای» است؛ روشی که در آن برخی مالکان خودروهای مردودشده در معاینه فنی، به‌طور موقت کاتالیست نصب می‌کنند تا تأییدیه بگیرند سپس آن را خارج می‌کنند.

طاهری همچنین از اجرای طرح شناسه‌دار کردن کاتالیست‌ها و پیگیری ایجاد چرخه بازیافت این قطعه خبر داده است. با این حال، کنترل خودروهای جدید و مقابله با تخلفات به‌تنهایی کافی نیست و تداوم تردد خودروهای فرسوده و پرآلاینده، ضرورت تسریع در اسقاط و نوسازی ناوگان را دوچندان می‌کند؛ موضوعی که بدون تسهیلات مؤثر و سازوکار اقتصادی مناسب برای جایگزینی خودروها به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

در این شرایط، خودروهای برقی می‌توانند بخشی از راهکار کاهش آلودگی هوای شهرها باشند اما روند برقی‌سازی در کشور همچنان با موانعی مانند قیمت بالا، کمبود ایستگاه‌های شارژ، ناترازی برق، ضعف خدمات پس از فروش و دشواری تأمین قطعات روبه‌روست.

تکالیف قانونی دستگاه‌ها در زمینه برقی‌سازی حمل‌ونقل

بر اساس قانون هوای پاک مصوب سال ۱۳۹۶ و آیین‌نامه‌های اجرایی آن، برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل یکی از محورهای قانونی کاهش آلودگی هواست. این قانون ۲۱ دستگاه اجرایی را در قالب حدود ۱۷۶ تکلیف دستگاهی مسئول اجرای برنامه‌های کنترل آلودگی هوا کرده است.

در این میان، وزارت کشور با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی، مسئولیت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت، از طریق مشوق‌های مالی، تسهیلات و تسهیل واردات خودروهای برقی و هیبریدی را بر عهده دارد (ماده ۹). وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز موظف به پیشنهاد تعرفه حداقلی حقوق ورودی خودروهای برقی و قطعات مربوط است.

همچنین بر اساس آیین‌نامه فنی موضوع ماده ۲ قانون هوای پاک، دستگاه‌های اجرایی مکلف به برقی‌سازی موتورسیکلت‌های ملکی شهری خود در شهرهای دارای اولویت بوده‌اند. صدور مجوز فعالیت شرکت‌های جدید پیک موتوری در این شهرها نیز به برقی بودن کل ناوگان موتورسیکلت آنها مشروط شده است. علاوه بر این، دستگاه‌های اجرایی در تأمین ناوگان نیمه‌سنگین و سنگین مورد نیاز خود، در کنار گزینه‌های کم‌آلاینده دیگر، مجاز به استفاده از وسایل نقلیه برقی هستند.

بنابراین، تحقق برقی‌سازی صرفاً به خرید خودروهای برقی محدود نمی‌شود، بلکه مستلزم هماهنگی میان وزارت کشور، وزارت صمت، وزارت اقتصاد، وزارت نیرو، شهرداری‌ها و سایر دستگاه‌های اجرایی در زمینه تأمین مالی، نوسازی ناوگان، توسعه زیرساخت شارژ و فراهم کردن مشوق‌های قانونی و اقتصادی است.

بابک صدرایی - کارشناس و تحلیل‌گر صنعت خودرو - با انتقاد از تمرکز واردات بر خودروهای گران‌قیمت و تنوع زیاد مدل‌ها، معتقد است: عرضه محدود خودروهای برقی اقتصادی و نبود مشوق‌های مؤثر، مانع گسترش استفاده عمومی از این خودروها شده است.

به گفته وی، وعده‌های تولید خودروهای برقی داخلی نیز تاکنون به عرضه ملموس و گسترده در بازار منجر نشده است.

توسعه تاکسی‌ها و اتوبوس‌های برقی یکی از مسیرهای مهم برای کاهش آلایندگی ناوگان پرتردد شهری است. صدرایی، وعده ورود ۸۰ هزار تاکسی برقی را فرصتی برای گسترش این فناوری دانسته و معتقد است تمرکز بر چند مدل مشخص می‌توانست به توسعه شبکه شارژ، تأمین قطعات و خدمات پس از فروش کمک کند. با این حال تأمین مالی پایدار، آماده‌سازی زیرساخت شارژ و تسریع فرایندهای اجرایی از الزامات تحقق این هدف است.

مهدی چمران - رئیس شورای اسلامی شهر تهران - نیز با انتقاد از کندی فرایندهای اداری، بر ضرورت تسریع در ترخیص و تحویل اتوبوس‌ها تأکید کرده است.

در کنار برقی‌سازی، کیفیت سوخت نیز در میزان انتشار آلاینده‌ها نقش دارد. فاطمه کریمی - مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران - با استناد به داده‌های نیمه نخست سال ۱۴۰۵ اعلام کرده است که میزان گوگرد بنزین در محدوده مجاز استاندارد یورو ۴ قرار داشته، اما غلظت گوگرد گازوئیل، با وجود کاهش نسبت به فصل بهار، همچنان بالاتر از حد مجاز این استاندارد بوده است. گوگرد موجود در سوخت، به‌ویژه گازوئیل مصرفی ناوگان دیزلی، در انتشار دی‌اکسید گوگرد و تشکیل ذرات معلق ثانویه نقش دارد بنابراین ارتقای کیفیت سوخت باید هم‌زمان با نوسازی و برقی‌سازی ناوگان دنبال شود.

کریمی با اشاره به اقدامات مدیریت شهری برای کاهش آلودگی هوا گفته است توسعه حمل‌ونقل عمومی، تأمین اتوبوس‌های تمام‌برقی، جایگزینی تاکسی‌های فرسوده با تاکسی‌های برقی و گسترش زیرساخت‌های شارژ در دستور کار قرار دارد.

به گفته وی، اجرای طرح رایگان‌سازی خدمات حمل‌ونقل عمومی از ماه‌های ابتدایی سال ۱۴۰۵ نیز با هدف افزایش استفاده از مترو و اتوبوس و کاهش تردد خودروهای شخصی انجام شده است. با این حال، وی تأکید کرده است که تأخیر در آغاز دوره روزهای آلوده تهران در پاییز امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته را نمی‌توان صرفاً به یک اقدام مشخص نسبت داد چراکه شرایط جوی، میزان انتشار آلاینده‌ها و سایر عوامل محیطی و مدیریتی در کیفیت هوا نقش دارند.



در مجموع، مقابله با آلودگی هوا به یک راهکار محدود نمی‌شود و کنترل آلایندگی خودروهای صفرکیلومتر، برخورد با تخلفات مربوط به کاتالیست، نوسازی خودروهای فرسوده، ارتقای کیفیت سوخت و توسعه حمل‌ونقل عمومی و برقی باید در قالب برنامه‌ای هماهنگ دنبال شوند.

خودروهای تمام‌برقی هنگام حرکت، آلاینده‌های ناشی از احتراق سوخت را مستقیماً در خیابان‌ها منتشر نمی‌کنند، اما میزان منفعت زیست‌محیطی آن‌ها به نحوه تولید برق، زیرساخت شارژ و جایگزینی واقعی خودروهای آلاینده وابسته است. خودروهای هیبریدی نیز با وجود امکان کاهش مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها، همچنان به سوخت فسیلی وابسته‌اند. بنابراین، هوای پاک زمانی از شعار به واقعیت تبدیل می‌شود که نظارت بر تولید و تردد خودروها، نوسازی ناوگان و دسترسی عمومی به گزینه‌های پاک، از مرحله وعده عبور کند و به نتایجی قابل سنجش برسد.