

مقاله

حمید رضا نقاشیان

هوش مصنوعی قاره ای ناشناخته



انسانهای قرن ۲۱ با ابزاری مواجهند که مجبورند همراه او به ناکجا آباد جهان سفر کنند. نه مسیر شناخته شده است و نه مقصد اما سواری باسفته دیجیتال هیجان انگیز است. هوش مصنوعی مانند یک موتور با قدرت و بی سابقه است، اما ما هنوز نقشه راه دقیق، مقصد نهایی و تمام پیچیدگی های مسیر را نمی دانیم. زیرا هوش مصنوعی خیلی سریع و غیرخطی رشد می کند. فرض کنید شما یک دانه می کارید و انتظار

دارید یک درخت سبب شود. اما این دانه آنقدر سریع رشد می کند که هر روز شکل عجیب تری به خود می گیرد. امروز شبیه یک درخت است، فردا شبیه یک ساختمان می شود و هفته بعد چیزی که شما هرگز ندیده اید. پیشرفت در هوش مصنوعی خطی نیست (یعنی ۴.۲، ۳.۱...) بلکه «نمایی» است (یعنی ۱.۴، ۲.۴، ۳.۲...) ذهن انسان در درک سرعت رشد «نمایی» مشکل دارد. ما "هوش" را به طور کامل درک نمی کنیم - ما هنوز به درستی نمی دانیم که هوش انسانی چگونه کار می کند. پس چطور می خواهیم مسیر یک "هوش" مصنوعی که ممکن است کاملاً با ما توقع و خواست ما متفاوت باشد را بسنجیم؟ وقتی یک هوش مصنوعی از سطح هوش انسان عبور کند (به آن حوزه عمومی هوش مصنوعی یا AGI می گویند)، ممکن است خودش شروع به ایجاد تغییرات و پیشرفت هایی کند که خارج از درک و کنترل ماست. این نقطه را تکنیک فناوری می نامند و پس از آن، همه پیش بینی ها بی معنا می شود. باید توجه داشت مسیر هوش مصنوعی فقط به فناوری ختم نمی شود، بلکه به تصمیمات انسان ها هم بستگی دارد: اخلاق، اقتصاد، فرهنگ و حتی سنت ها همه در بستری نو از تلفیق داده های ذخیره شده جهانی رنگ می پذیرند. فکر کنید که ما تازه یک قاره جدید و ناشناخته را کشف کرده ایم و می دانیم که این قاره طلا، الماس و داروهای معجزه آسا دارد، اما همچنین پر از حیوانات درنده و بیماری های ناشناخته است. ما نمی توانیم به سادگی بگوییم "سفر به این قاره جدید به کجا ختم می شود؟" چون پاسخ به این امر بستگی دارد که چه کسانی به آن سفر می کنند، چه قوانینی برای آن می گذارند و چگونه با خطرانش روبرو می شوند. هوش مصنوعی نیز دقیقاً همینطور است، یک قاره دیجیتال ناشناخته آینده ای که به ارمغان می آورد، ترکیبی از اطلاعات انباشته شده از ذخایر دیجیتال و دستخوش فناوری و گاهی خرد انسانی است. وظیفه ما این است که تا جایی که می توانیم آن را به سوی آینده ای تعریف دار هدایت کنیم و السلام

سرگردانی صدها

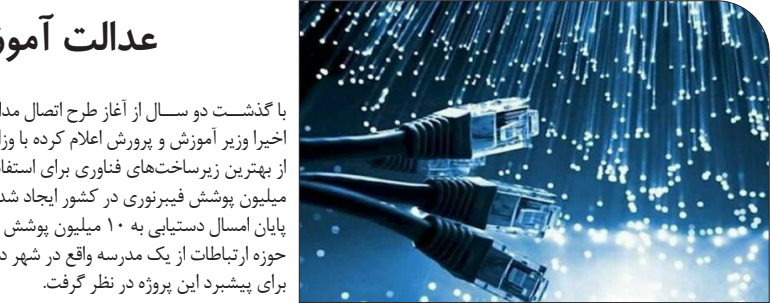
هزار مسافر با لغو یا

تاخیر هزاران پرواز

در آمریکا



خبرگزاری رويترز گزارش داد كه فقط طی شب گذشته ۲۸۰۰ پرواز در آمريكا لغو شده و ۱۰۲۰۰ پرواز هم با تاخير انجام شده است.به گزارش خبرنگار مهر به نقل از رويترز، طی شب گذشته به خاطر لغو یا تاخير هزاران پرواز در آمريكا صدها هزار مسافر در اين کشور سرگردان شدند.در واقع شب گذشته بدترین شب عملکرد صنعت هوانوردی آمريكا از زمان شروع تعطیلات دولت فدرال در ۴۰ روز گذشته بوده است.شان فاف، وزير ترابری آمريكا، هشدار داده كه با نزديك شدن به تعطیلات روز شكرگزاری شرايط بدتر خواهد شد.گزارشات حاكي از آن است كه به خاطر كمبود نیروی مراقبت پرواز در برج های مرابیت پروازهای بزرگ در آمريكا طی شب گذشته ۲۸۰۰ پرواز لغو شده و ۱۰۲۰۰ پرواز هم با تاخير چند ساعته انجام شده است.هزاران نیروی مراقبت پرواز در آمريكا چند هفته است كه حقوق نگرفته اند و به همین خاطر بسیاری از آنها تصمیم گرفته اند در محل كار خود حاضر نشوند.خافي طی مصاحبه ای در شبکه سي ان ان گفت شرايط دو هفته مانده به تعطیلات شكرگزاری در حال بدتر شدن است.به طور كلي تعطیلات روز شكرگزاری در آمريكا يکی از مهم ترين تعطیلات در اين کشور به شمار می رود و ميليون ها نفر در اين بازه زمانی به مسافرت می روند.وزير ترابری آمريكا در مصاحبه خود هشدار داده كه بسیاری از مردم آمريكا اين شانس را نخواهند داشت كه در تعطیلات پيش روز او هواپما استفاده كنند چرا كه اگر تعطیليی دولت فدرال پايان نيابد، به اندازه کافی پرواز برای آنها وجود نخواهد داشت.



از آریوبرزن تا ایران هسته ای؛ روایت ماندگار استقلال خواهی ایرانیان



فرسودگی ناوگان، بنزین و بودجه را هم زمان می بلعند!

روایتی از سیاست های واردات محور؛ تولید پارچه زیر سایه رقابت نابرابر



این پارچه ها با قیمتی پایین تر از ارزش واقعی وارد می شوند و تولیدکنندگان داخلی قادر به رقابت با این قیمت ها نیستند بسیاری از پارچه ها با قیمتی پایین تر از ارزش واقعی وارد می شوند و تولیدکنندگان داخلی قادر به رقابت با این قیمت ها نیستند. این شرایط موجب کاهش تولید داخلی، رکود بازار و تعطیلی برخی کارخانه ها در استان هایی همچون اصفهان، یزد و مازندران شده است. با وجود این، اقدامات کنترلی دولت در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴ توانسته واردات رسمی پارچه را به حدود ۲۱۰ میلیون دلار کاهش دهد، در حالی که در مدت مشابه سال گذشته این رقم ۴۴۰ میلیون دلار بود. با این حال، بخشی از واردات به مسیرهای غیررسمی منتقل شده و اثرگذاری سیاست ها را محدود کرده است. کارشناسان تأکید دارند تا زمانی که واردات غیررسمی کنترل نشود، تلاش های دولت در حمایت از تولید داخلی به صورت کامل مؤثر نخواهد بود. در این راستا سید شجاع الدین امامی رؤف، دبیر انجمن صنایع نساجی ایران، در گفتگو با خبرنگار مهر می گوید: متأسفانه در شش ماهه نخست سال واردات نخ و پارچه از مبادی رسمی ادامه داشته و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به جای تمرکز بر صادرات، در مسیر واردات فعال بوده اند. با توجه به محدودیت منابع ارزی، لازم است محدودیت های جدیدتری در تخصیص ارز به واردات محصولات نهایی مانند پارچه و نخ اعمال شود. او می افزاید: کمبود عرضه مواد اولیه پتروشیمیایی باعث کاهش تولید الیاف، نخ و محصولات وابسته شده است و دولت باید اهتمام بیشتری در تخصیص ارز برای واردات مواد اولیه ای که تولید داخلی آن ها کافی نیست، داشته باشد. در واقع اولویت باید با واردات مواد اولیه باشد نه پارچه امامی رؤف به قاچاق هم اشاره کرده و می گوید: قاچاق سالانه حدود ۳ تا ۵ میلیارد دلار پوشاک به کشور وارد می شود و کنترل آن می تواند فرصت بزرگی برای تولیدکنندگان داخلی فراهم کند. صنعت پوشاک ایران از نظر فنی، تکنولوژیک و طراحی مد پیشرفت قابل توجهی داشته و در صورت مقابله جدی با قاچاق، می تواند به نتایج مطلوب تری برسد. چه باید کرد؟ آمار واردات پارچه به ایران در سال های اخیر نشان دهنده یک تغییر اساسی در ساختار واردات از سال ۱۴۰۰ به بعد است. افزایش واردات پارچه های غیرصنعتی، خروج سالانه حدود ۸۰۰ تا ۹۰۰ میلیون دلار ارز، و فشار شدید بر تولید داخلی، نیازمند توجه جدی سیاست گذاران است. به گفته فعالان صنعت نساجی، راهکارهای پیشنهادی برای تقویت صنعت نساجی و کنترل واردات شامل بازنگری در تعرفه های واردات پارچه، محدودسازی واردات مواد اولیه و تعرفه های ترجیحی واردات پارچه باعث شده تولیدکنندگان داخلی از واردات پارچه های مشابه تولید داخلی، و حمایت از تولیدکنندگان داخلی با تسهیلات مالی و سرمایه گذاری است. همچنین اصلاح رویه های گمرکی، نظارت بر مسیرهای وارداتی از مناطق آزاد و تهنجی، و ایجاد برنامه راهبردی بلندمدت برای صنعت نساجی و پوشاک از اقدامات ضروری محسوب می شود. نکته قابل توجه آن است که توان فنی تولید پارچه در ایران موجود است و کارخانه ها قادر به تولید پارچه های مشابه با نمونه های وارداتی هستند. مشکل اصلی تولید داخلی اقتصادی بودن فرایند تولید است؛ یعنی قیمت تمام شده بالاتر، تأمین دشوار مواد اولیه و تعرفه های ترجیحی واردات پارچه باعث شده تولیدکنندگان داخلی در شرایط نابرابر با بازار مواجه شوند. در مجموع، وضعیت صنعت نساجی ایران نشان می دهد که رشد بی رویه واردات پارچه، عدم تخصیص مناسب ارز برای توسعه تولید و واردات مواد اولیه، و رقابت ناعادلانه ناشی از مسیرهای غیررسمی، چالش های اساسی این صنعت هستند. بدون اقدامات هماهنگ دولت و بخش خصوصی برای محدود کردن واردات بی رویه، پشتیبانی از تولید داخلی و بهبود بهره وری، صنعت نساجی کشور در معرض خطر جدی کاهش تولید، از دست رفتن رقابت پذیری و تعطیلی واحدهای تولیدی خواهد بود.

افزایش بی سابقه واردات پارچه طی سالهای اخیر، صنعت نساجی ایران را با چالش های جدی روبه رو کرده و کارشناسان نسبت به تضعیف رقابت پذیری و کاهش تولید در این بخش هشدار می دهند. به گزارش خبرنگار مهر، صنعت نساجی ایران در سال های اخیر با مجموعه ای از مشکلات ساختاری و سیاست گذاری مواجه بوده است که می تواند به تهدیدی جدی برای تولید داخلی تبدیل شود. بررسی ها نشان می دهد که میزان تولید پارچه در کشور در سال گذشته حدود ۵۱۷ هزار تن بوده، در حالی که نیاز واقعی کشور به پارچه نزدیک به ۶۰۰ هزار تن برآورد می شود. این فاصله میان تولید و نیاز، به همراه افزایش چشمگیری واردات، شرایط رقابتی تولیدکنندگان داخلی را به شدت دشوار کرده است. آمارها نشان می دهد واردات پارچه از حدود ۳۰۰ میلیون دلار در سال های دهه ۹۰، به حدود ۹۷۰ میلیون دلار در سال ۱۴۰۳ رسیده که رقمی بیش از سه برابر میانگین سال های گذشته است. بررسی جزئیات آمار واردات پارچه طی سال های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ نشان می دهد که حجم و ارزش واردات به شکل چشمگیری افزایش یافته است. در سال ۱۳۹۹، واردات پارچه به ایران حدود ۶۱۸ میلیون کیلوگرم به ارزش ۳۲۲ میلیون دلار بوده، اما تنها یک سال بعد، در سال ۱۴۰۰، این رقم به حدود ۱۲۶۹ میلیون کیلوگرم به ارزش ۲۴۹۵ میلیون دلار رسید؛ یعنی افزایشی ۱۲۱ درصدی وزنی و ۱۲۲ درصدی از نظر دلاری. این روند صعودی ادامه یافت و در سال ۱۴۰۲ واردات پارچه به ۱۶۳۹ میلیون کیلوگرم به ارزش ۸۲۴۵ میلیون دلار رسید که نسبت به سال ۱۳۹۹، افزایشی ۱۶۵ درصدی وزنی و ۱۵۵ درصدی دلاری را نشان می دهد. در سال ۱۴۰۳ نیز همانطور که اشاره شد واردات به حدود ۹۷۲ میلیون دلار رسید. بود تحلیل داده های هشت ساله نشان می دهد که روند واردات در دو دوره متمایز قابل تقسیم است؛ نخست ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۹ که واردات در این بازه زمانی میانگین سالانه حدود ۸۱۸ میلیون کیلوگرم به ارزش ۳۵۰۶ میلیون دلار بود و دیگری ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ که میانگین واردات سالانه حدود ۱۴۴۵ میلیون کیلوگرم به ارزش ۷۵۱۷ میلیون دلار بوده است. این افزایش شدید واردات، به ویژه در دوره دوم، نشان می دهد که تغییرات طبیعی بازار و رشد مصرف داخلی عامل اصلی نبوده و عوامل اقتصادی و سیاست گذاری نقش پررنگی داشته اند، به گونه ای که طبق گفته کارشناسان صنعت نساجی، این افزایش عمدتاً به دلیل جذابیت های ارزی و تفاوت نرخ ارز دولتی و بازار آزاد بوده است و نه به دلیل رشد واقعی مصرف پارچه یا افزایش شدید واردات، به ویژه در دوره دوم، نشان می دهد که تغییرات طبیعی بازار و رشد مصرف پوشاک به طور چشمگیری افزایش نیافته است. روایتی از سیاست های واردات محور، تولید پارچه زیر سایه رقابت نابرابر واردات ۷۰۰ میلیون دلار پارچه از مناطق آزاد روند افزایش واردات پارچه به ویژه از مسیر مناطق آزاد اقتصادی و از طریق واردات غیررسمی یا تهنجی، یکی دیگر از عوامل تشدیدکننده بحران است. از مجموع ۹۷۰ میلیون دلار واردات پارچه در سال گذشته، بیش از ۷۰۰ میلیون دلار از مسیر مناطق آزاد انجام شده و بخش قابل توجهی از واردات غیررسمی نیز بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی صورت گرفته است. این موضوع باعث ایجاد رقابت نابرابر میان تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان شده و به کاهش توان رقابتی صنعت نساجی کشور دامن زده است. همزمان، واردات ماشین آلات نساجی تنها حدود ۲۳۵ میلیون دلار بوده و تخصیص ارز برای توسعه تجهیزات تولید داخلی به مراتب کمتر از واردات پارچه صورت گرفته است. این عدم تعادل نه تنها از منظر اقتصادی به زیان تولیدکننده داخلی است، بلکه مسیر را برای وابستگی بیشتر به واردات و کاهش کیفیت محصول باز کرده است. چالش دیگری که صنعت نساجی با آن مواجه است، واردات پارچه های ارزان قیمت از کشورهای تولیدکننده انبوه مانند چین است. بسیاری از

ازبکستان حلقه اتصال ایران به آسیای میانه است

وزیر صمت کشورمان با هدف مذاکره با مقامات بلندپایه ازبکستانی از جمله نخست وزیر و وزرای اقتصادی و صنعتی ، و نیز دستیابی به توافق های جدید تعرفه ای ، رفع موانع گمرکی و تسهیل مرادوات تجاری ، به تاشکند سفر کرده است.به گزارش ایسنا، سیدمحمد اتابک ، وزیر صنعت، معدن و تجارت کشورمان، در ادامه مذاکرات فشرده در کشورهای همسایه، ویژه همسایگان شمالی ، این بار راهی تاشکند پایتخت ازبکستان شده ، تا ضمن مذاکره با مقامات عالی رتبه سیاسی و اقتصادی این کشور.....

تولید ۱۵۶۸ دستگاه اتوبوس بین شهری در دستور کار

خانه دار شدن مستاجران در ایران رویایی که هر روز دور تر می شود

تحقیقات کشتیرانی آمریکا و چین خاتمه یافت

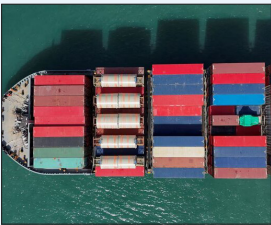
راه کار امارات برای تضمین آینده آبی



امارات متحده عربی برای تضمین آینده آبی خود در مواجهه با تغییرات اقلیمی و مقابله با کم آبی، برنامه پر هزینه بارورسازی ابرها را اجرا می کند.به گزارش ایسنا، هر جا که ابری تیره بر فراز کوه های بایر امارات متحده عربی تشکیل شود، خلبان آماده است تا به درون یک هواپیمای ملخی برود و به توده ابر نمک بپاشد، به این امید که باران ببارد. این عملیات که باروری ابرها نامیده می شود، سالانه میلیون ها دلار برای افزایش ذخایر آب شیرین برای این کشور خشک خلیج فارس هزینه دارد. این تکنیک که در آن کلرید پتاسیم به ابر اضافه

می شود تا باعث تشکیل قطرات باران شود، بحث برانگیز است و برخی منتقدان، آن را به دلیل تشدید رویدادهای شدید آب و هوایی سسززش می کنند. با این حال، باروری ابرها به طور فزاینده ای توسط بسیاری از کشورهای که برای سازگاری با تغییرات آب و هوایی تلاش می کنند، استفاده می شود. اورستس مورفین، کارشناس ارشد منابع آب و مدیریت ریسک زیرساخت ها در سازمان غیرانتفاعی «ابتکار اقلیم و آب» می گوید: بارور کردن ابرها به عنوان یک ابزار بالقوه اضافی برای افزایش ذخایر آب در نظر گرفته می شود. این فرآیند همچنین برای کاهش «رویدادهای شدید آب و هوایی» برای مثال، برای کاهش قدرت تگرگ در آمریکا و کانادا، استفاده می شود.به گفته آلیا المزروعی، مدیر برنامه تحقیقاتی امارات متحده عربی برای علوم افزایش باران (UAERP)، بارور کردن ابرها بخشی از استراتژی سازگاری برای مواجهه با تغییرات اقلیمی است. عربستان سعودی نیز در سال ۲۰۲۲ برنامه ای برای بارور کردن ابرها به اجرا گذاشت که هدف آن افزایش بارندگی و پوشش گیاهی است. امارات متحده عربی مدت ها است که با کمبود آب مواجه است. این کشور بیابانی کمتر از ۱۰۰ میلی متر بارندگی در سال دریافت می کند و تغذیه طبیعی آب های زیرزمینی محدودی دارد، بنابراین برای تأمین آب آشامیدنی به شدت به کارخانه های بزرگ نمک زدایی وابسته است. اما از اوایل دهه ۲۰۰۰، مقامات امارات متحده عربی به دنبال افزایش بارندگی با تحریک ابرها برای آزاد کردن آب بیشتر بوده اند. امروزه، برنامه افزایش باران امارات متحده عربی، ۱۰ خلبان و چهار فروند هواپیمای بیج کرافت کینگ ایر سی ۹۰ دارد که به گفته مزروعی، به صورت ۲۴ ساعته و هفت روز هفته آماده هستند و می گوید: «هر زمان که فرصت انجام این کار را داشته باشیم، در هر شرایط آب و هوایی، هر زمان که ابرهای قابل بارور کردن را داشته باشیم، معمولاً هیچ فرصتی را از دست نمی دهیم.» هر ساعت پرواز ۸۰۰ دلار هزینه دارد و این برنامه به طور متوسط سالانه ۱۱۰۰ ساعت پرواز انجام می دهد که معادل تقریباً ۹ میلیون دلار است. اگرچه این هزینه به نظر پرهزینه می رسد، اما مزروعی استدلال می کند که هزینه هر متر مکعب آب اضافی، کمتر از هزینه نمک زدایی است، او افزود: امارات متحده عربی ۲۲.۵ میلیون دلار کمک هزینه تحقیقاتی برای بهبود فناوری بارور کردن ابرها تأمین کرده است. علم بارور کردن ابرها نسبتاً ساده است و این پدیده گاهی اوقات می تواند به طور تصادفی رخ دهد. برای مثال، در سال ۱۹۹۰، دانشمندی در افریقای جنوبی مشاهده کرد که یک کارخانه خمیر چوب به طور ناخواسته تشکیل ابر را افزایش می دهد. یک مطالعه در سال ۲۰۲۱ نشان داد که میزان بارندگی در مناطقی که تحت تاثیر بارورسازی ابرها قرار گرفته اند، به طور متوسط ۲۳ درصد افزایش یافته است، در حالی که طوفان هایی که بارورسازی شده اند، ۱۵۹ درصد حجم بیشتری تولید کرده اند. دانشمندان مرکز ملی هواشناسی امارات متحده عربی (NCM) متعاقباً در یک مطالعه در سال ۲۰۲۳ تخمین زدند که برنامه بارورسازی ابرها در این کشور می تواند حجم آب قابل برداشت را بین ۸۴ تا ۴۱۹ میلیون متر مکعب در سال افزایش دهد. با این حال، محققان هشدار می دهند که نتایج متفاوت است و تعیین دقیق میزان دستاوردها دشوار است. مورفین می گوید: این بازگشت سرمایه کاملاً دقیقی نیست. این تکنیک منتقدانی دارد، از جمله کسانی که نگران تأثیر مواد شیمیایی مورد استفاده برای بارور کردن ابرها بر محیط زیست هستند. برخی حتی طوفان ویرانگری را که سال گذشته امارات متحده عربی را در نوردید، به بارور کردن ابرها نسبت دادند، اما مرکز ملی هواشناسی، هر گونه فعالیت بارورسازی را رد کرد و دانشمندان دیگر گفتند که تغییرات اقلیمی و شهرنشینی محتمل ترین علل بارندگی بی سابقه بوده اند. بر اساس گزارش فایننشیال تایمز، طرفداران استدلال می کنند که تصورات غلط، مفید بودن بارور کردن ابرها را مبهم می کند. مورفین می گوید: هر اندازه هم که در برخی زمینه ها دقیق نباشد، ابزاری است که می توانید از آن استفاده کنید و کارایی آن ثابت شده است.

تحقیقات کشتیرانی آمریکا و چین خاتمه یافت



آمریکا و چین در نشانه دیگری از کاهش تنش‌ها میان دو اقتصاد بزرگ جهان، هزینه‌های بندری برای کشتی‌های یکدیگر را به مدت یک سال به حالت تعلیق درآوردند و تحقیقات در مورد شیوه‌های دریایی را متوقف کردند به گزارش ایسنا، دولت ترامپ تحقیقات در مورد صنعت کشتی‌سازی چین را متوقف کرد و یک دوره اعلام کرد که تحقیقاتش را متوقف کرده و هزینه‌های ویژه بندری را برای کشتی‌های آمریکایی به تعویق می‌اندازد. چین همچنین اعلام کرد که تحریم‌ها علیه وارداتی‌ها و صادرات آمریکا را متوقف کرده و «هانا اویشن» که شرکتی وابسته به حالت تعلیق درآورده است. در حالی که کشتیرانی یکی از موضوعات بسیار مهم نیست، اما بیشتر تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌گیرد. این موضوعات بسیار حساس هستند و تنش‌ها در این زمینه‌ها می‌تواند به یک بحران بین‌المللی تبدیل شود. در حالی که هزینه‌های بندری برای کشتی‌های آمریکا به تعویق می‌اندازد، چین اعلام کرد که هزینه‌های بندری را متوقف کرده و «هانا اویشن» که شرکتی وابسته به حالت تعلیق درآورده است. در حالی که کشتیرانی یکی از موضوعات بسیار مهم نیست، اما بیشتر تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌گیرد. این موضوعات بسیار حساس هستند و تنش‌ها در این زمینه‌ها می‌تواند به یک بحران بین‌المللی تبدیل شود.

فرسودگی ناوگان، بنزین و بودجه را هم زمان می‌بلعد!



رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل آیدرو با هشدار نسبت به پیامدهای اقتصادی و محیطی محتمل توسعه ناوگان گشت، تیربازی خودروهایی فرسوده سواری و وانت‌ها را به ۸۳ درصد کاهش می‌دهد. این طرح با سرمایه‌گذاری ۲۲۰ میلیارد دلار از منابع عمومی و بانک جهانی، در صورت جایگزینی این خودروها با مدل‌های نو، کاهش‌دهنده بار مالی و آلودگی است. با ۱۰ میلیارد دلار صرفه‌جویی ارزی و ۷۰ درصد کاهش تیربازی برای نوسازی ناوگان سواری و وانت‌ها، به‌گزارش ایستاد، بر اساس آخرین آماری که تا نزدیک به ۲۲ میلیون دستگاه خودرو در دسترس ناوگان حمل‌ونقل کشور، در حال تردد است که نزدیک به ۴۰ میلیون یا به عبارتی ۵۲ درصد از این ناوگان در مرز فرسودگی (امکان اسقاط خودرو) قرار دارند و بیشترین سهم مربوط به خودروسازی و خودروهای سواری و وانت است. این سؤالی دیگر تا امروز نزدیک به ۲۵ میلیون خودرو از چرخه نواک‌سازی خارج و اسقاط شده و نزدیک به ۲۴ میلیون خودرو سواری و وانت در کشور در حال تردد هستند. طی سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ تاکنون نزدیک به ۱۵ میلیون تیربازی برای نوسازی استعار ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده‌ی در مصرف بنزین و نزدیک به ۸ درصد کاهش انتشار گازهای آلاینده و تخفیف‌های حاصل شده و لازم است جهت افزایش

ریزش مجدد بورس



بازار سهام کرد، در روزهای اخیر روند کاهشی به خود گرفته بود، امروز هم افت کرد؛ به طور مشخص کل شاخص کل با افزایش بیش از یک درصد در پیامده به سه میلیون و ۱۱۴ هزار واحد رسید؛ امروز هم کانال ۲۳ میلیون ۱۰۷ هزار واحد بدو رقم گزاشا میشود (دوشنبه) - شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران ۳۶ هزار و ۹۲۷ واحد افت کرد و به سه میلیون و ۱۱۴ هزار و ۹۲۰ واحد رسید. روز گذشته بازار سرمایه با کاهش ۱۱ هزار واحد داخلی ۳۲ میلیون و ۸۵۰ هفتاد و چهار واحد به پنج صد میلیارد ریال بدو دست داشت. بازار سرمایه امروز تعداد سهمی ۱۰۱ عدد و سهام منفی ۲۴۲ عدد بود. تعداد خریداران به ۸۶ هزار نفر رسید. به طور کلی بازار سرمایه ۱۱٫۷ درصد کاهش یافت. همچنین ۲۷۲ درصد معامله بر روی حودس بازار میلدار تومان در بازار سهام شفافدارس، و پارسان بیشترین تاثیر مثبت را بر شاخص خاص خودروس داشتند اما فولاد آئین مئیت ایجاد کرد. از نمادهای پرترکشش به دوشتیه ۱۹ هریگان، خودرو و خساپا اشاره کرد. ریزش مجدد بورس نشانه ۲۷۰۰ - دوشنبه ۱۹ آگوست ۱۳۸۷ شاخص فرابورس هم بازار سهام با کاهش ۳۷ هزار و ۹۰۶ - درصد رسید. معاملات بازار فرابورس ۵۱۰ هزار فقره و ارزش آن رقم قابل توجه ۵۹۴ هزار میلدار تومان بود. وفذفر و اکثر بیشترین تاثیر مثبت را بر شاخص فراورس داشتند اما ژوزنی اخیرا بهر تفسیر، سفته‌فرو و قراریش نیز از نمادهای پرترکشش فراورس بودند. منفی روزهای اخیرا بهر شرایطی رخ داده که طی ۹ روز ابتدائی آبان ماه بازار سرمایه با رشد ۳٫۲ درصد شاخص کل بیشترین بازدهی را در مقایسه با بازار فارقی به خود اختصاص داد. طی همین بازه زمانی ملاط و نادر به ترتیب بازدهی منفی ۲۹٫۴ درصد و ۲۰٫۲ درصد بدست رساندند بهر می‌رسد با ایجاد ثبات سیاسی و کاهش بحرانهای منطقه‌ای، بازار سرمایه در حال جبران بخشی از زیانی است که مدت‌ها پیش موجب خراب شدن فضای اقتصادی کشور شده بود. به نظر می‌آید با بزمی‌ماندن گروهی نسبت به سال‌های جاری تا اوایل عالیبه که بورس اوراق بهادار ایران در پی انجام داد و قصد دارد تا پایان سال جاری این عدد را به ۱۰ درصد اولیه برساند. در حال حاضر ارزش معاملات فرد بورس شامل مبادلات سهام و صندوق‌های سهامی به سر ۱۴۵ هریاد رسیده که نسبت به بازه زمانی از جنگ ۱۳ جنگ ۱۳ روزه تقریباً سه برابر شده است. هم‌زمان اسمال تعداد سهامداران قابل باز اعم از حقیقی و حقوقی (بدون احتساب بانکدکشا دارای معامله در قراردادی اولیسه) ۵۹۴ هزار و ۷۸۰ نفر بود که به تفکیک ۵۹۲ هزار و ۴۹۳ نفر شامل سهامداران حقیقی و ۴۵ هزار و ۲۸۷ نفر مربوط به حقوقی‌ها می‌شود. میزان دارایی زمانی سه صنعت برگردش در بازار سهام به ترتیب فلرات اسباب بازی، واردات و صادرات نفتی و شیمیایی بودند. شاخص بورس در بازه مذکور ۱۳ درصد جهوزن ۱۵۸ درصد فراورس ۱۴٫۲ درصد و شاخص فراورس ۱۷٫۳ درصد شد. تعداد شاخص بازار سرمایه ملی دو ماه گذشته در فرائاند افزایشی از حدود ۲٫۴ میلیون واحد به سه میلیون واحد رسیده است. هم‌چنین در هفته اول آبان ماه ۴۰ درصد رشد داشت. بورس در یک ماه اخیر بیش از افزایش ۱۷٫۶ درصد بالاترین میزان بازدهی را بین بازارهای فارقی به خود اختصاص داده است.

ازبکستان حلقه اتصال ایران به آسیای میانه است



وزاری اقتصادی و صنعتی، و نیز دستیابی به توافق‌های به گزارش ایسنا، سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، این بار راهی تاشکند پایتخت ازبکستان شده تا با وزیر معارف، رفیع مولایف، و تسهیل مرزهای تجاری و بازرگانی ایرانی ساکن ازبکستان دیدار و ضمن بررسی ایران و وزارت مت و مجموعه نهادهای مرتبط با حوزه بازرگانی و اقتصادی، سیدمحمد اتابک با اشاره به نقش غیر منجر به افزایش مرزهای تجاری و بازرگانی، اما این کافی نیست و باید به سرعت با رفع بافتنامه تجارت ترجیحی با این کشور، جهش قابل ملاحظه‌ای در روابط دو کشور ایجاد کنیم.

رئیس‌ هیات عامل، معاون وزیر و رئیس سازمان توسعه تجارت ایران، معاون وزیر و رئیس هیات عامل

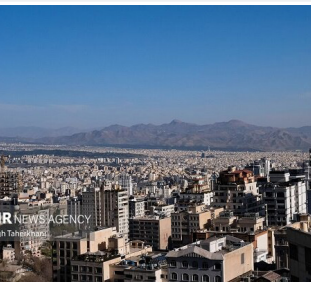


تولید ۱۵۶۸ دستگاه اتوبوس بین شهری
در دستور کار



معاون وزیر صمت از پیگیری اقدامات عملی شرکت‌ها در پیشبرد تهاجم تولید یک هزار و ۵۶۸ دستگاه اتوبوس بین‌شهری چرخه دایره گزارش خبرگزاری مهر، محمداصادق مفتاح قائم‌مقام وزیر صمت در امور بازرگانی، در پنجمین جلسه نظارت بر پیشبرد تهاجم تهاجم تولید اتوبوس‌های بین‌شهری گفت: وزارت صمت را روایتگر در موانع در مسیر تقویت زیربنای تأمین و تولید اتوبوس بین‌شهری برنامه‌ریزی کرده و هماهنگی میان تولیدکنندگان، بانک‌ها و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای تسریع در پیشبرد این طرح ملی مورد انتظار است. بر اساس اعلام وزارت صمت، از افزودن هدف ما تداوم فعالیت چرخه تولید و تهاجم‌سازی بستر مشارکت مؤثر همه بخش‌ها و صنایع صنعتی و تحصیسی در تقویت تولید داخل فراوان است. در فراموشی رئیس هیئت عامل سازمان آیدرو هم در ارائه گزارش‌های اجرایی و پیگیری اقدامات عملی شرکت‌ها در پیشبرد تهاجم تولید یک هزار و ۵۶۸ دستگاه اتوبوس بین‌شهری چرخه، فعال‌سازی کامل ظرفیت سازندگان داخلی در اجرای این تهاجم‌ها، هدف اصلی از حضور سازمان‌گسترش و نوسازی صنایع ایران است. برای ایجاد شبکه هماهنگی تحصیسی صنعتی برای رفع گلوگاه‌های تأمین قطعات و همچنین ارتقای خدمات پس از فروش در حمل‌ونقل بین‌شهری و تسهیل انتقال فناوری و تأمین از پروژه‌های بزرگ نوسازی ناوگان از مسیر پایداری‌های عامل برای اتوبوس‌های ایران، نیازمند اعتمادسازی متقابل، تأمین نقدینگی هدفمند و تمرکز بر استانداردهای ایمنی و کیفیت است؛ این سیاست در چارچوب راهبرد کامل وزارت صمت در سال «سرماه‌گذاری برای تولید» دنبال می‌شود. این جمع‌بندی ضمن بررسی مفاد تهاجم‌ها نوسازی اتوبوس‌های بین‌شهری و تکلیف‌بندی‌های اجرایی با توجه مصوبات مربوط به تخصیص ارز، اصلاح و تسریع فرایند

خانه‌دار شدن مستاجران در ایران رویایی که هر روز دورتر می‌شود

[illegible]

مرکز کار ایران، نوزم سالانه مسکن طی یکسال منتهی به مهرماه امسال ۴۶۶ درصد بوده است. در حالی است که تورم سالانه اجاره نیز ۴۶۵ درصد رسیده است. در بخش خدمات نگهداری و تعمیر واحدهای مسکن کشور ۴۴٫۳ درصدی ثبت شده است. این ارقام نشان می‌دهد که تنها سیاست‌های کنترلی دولت در بازار مسکن بی‌اثر بوده، بلکه هزینه‌های جانبی مسکن نیز با شواهدی بیشتر افزایش یافته است. وعده ساخت ۱۴ میلیون مسکن و واقعیت تنها ۵۱ هزار واحد در حالی که سال ۱۴۰۰ و همزمان با تصویب قانون «پهش تولید مسکن» دولت وعده ساخت ۱۴ میلیون واحد مسکونی تحت عنوان نهضت ملی مسکن صادر کرده بود، اما در واقع اعلام محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهوری، تا امروز تنها ۵۱ هزار واحد از این طرح تحویل متقاضیان شده است؛ یعنی تعداد بسیار اندکی از هدف‌گذاری کلان دولت ملی مسکن. گذشته از تحقق یافته‌هاست، در کنار تأخیر گسترده در اجاره، پروژه‌های رهاشده و انصراف متقاضیان نیز در حال افزایش است. بسیاری از بینندگان طرح نهضت ملی مسکن در گفتگو با خبرنگار مهر اظهار کرده‌اند: «فراوند ساخت، فشار مالی و عدم شفافیت در روند تحویل، از ادامه حضور در این طرح ناامید شده‌اند. یکی از متقاضیان طرح نهضت ملی مسکن در گفتگو با خبرنگار مهر اظهار کرده: «سال ۱۴۰۰ با قرص و فروش ماشین‌مان برای بینام‌آدم کردیم به امید اینکه روزی صاحب‌خانه شویم، اما امروز نه تنها خردمندانه نشده‌ایم بلکه حتی خودرویی هم نداریم. در این مدت هم سپهر آردم‌ران را مرتب باز کرده‌ام تا طرح خردمند و تسهید هم بدی‌های را که برای تأمین این طرح گرفته بودیم، بازپرس کرده‌ام. می‌افزود: «بعد از چهار سال و وقتی به دلیل فشار مالی تصمیم به انصراف گرفتم، به ما گفتند باید منتظر بمانید تا متقاضی دیگری جایگزین‌تان شود. تا بول واریزه بر اساس نوبت بازگرفته شده. در زمانی که پولی که پرداخت کرده‌ام را هم نمی‌توانیم فوراً پس بگیریم و معلوم نیست چه زمانی به دستمان می‌رسد». به گزارش مهر، به نظر می‌رسد متقاضیان نهضت ملی مسکن در برهه‌ای گرفتار شده‌اند که روز پیش دارند و نه راه پس. تأخیرهای طولانی، عدم بازگشت سریع آورده‌ها و ابهام در تحویل پروژه‌ها، موجب کاهش اعتماد عمومی به طرح‌های حمایتی دولت شده و بسیاری از شهروندان آمیدی به خاندان‌هاش از مسیر دولت ندارند. رشد طرح‌های جمعیت و زمین‌های غیرقابل سکونت یکی دیگر از متقاضیان طرح تخصیص زمین برای حمایت از جوانی جمعیت از استان زنجان نیز در گفتگو با خبرنگار مهر گفت: «ابتدای بینام‌آدم کردن تاکنون جمعیت زمینی تحول داده نشده است. پس از پیگیری‌های مکرر، نقطه‌ای را به ما نشان دادند و گفتند زمین‌های شما اینجاست، اما در آن محدوده کارخانه‌های صنعتی و رستوران‌ها واقع شده و اصلاً قابلیت سکونت ندارد. حتی از نظر امنیتی نیز منطقه مناسبی برای زندگی نیست، در حالی که در همان استان زمین‌های بهتری هم وجود دارد». «بازار مسکن در تکرانی سیاست‌گذاری کارآمد شتابان اقتصادی مسکن‌ها ریشه می‌گیرد. بحران در بازار مسکن، نوسانات تورمی، منسجم و پایداری است. معالقه‌های گذشته، تعدد طرح‌ها، نبود برنامه اجرایی شفاف، و کم‌کاری در حوزه تأمین زمین و تسهیلات بانکی موجب شده تا بازار مسکن از کنترل خارج شود. همچنین در تورم عمومی کشور نیز همچنان مسکن یکی از بیشترین سهم‌ها را در سید تورمی‌ها دارد. رشد قیمت مصالح ساختمانی، افزایش هزینه‌های ساخت، و کاهش عرضه مسکن، فاصله میان درآمد خانوار و هزینه مسکن را بیش از پیش از سطح عمیق کرده است. به اعتقاد کارشناسان، اگر دولت در کنار سیاست‌های ساخت و ساز، به اصلاح نظام مالیاتی، عرضه زمین ارزان، و حمایت از تولیدکنندگان واقعی مسکن نپردازد، بحران موجود در سه سال‌های آینده به مراتب شدت‌تر خواهد شد.

را از چرخه خارج و خودروهای نو بینظیری جایگزین آن کنیم، سالانه نزدیک به ۲ میلیارد لیترا صرفه جویی در مصرف بنزین برای کشور ایجاد می شود و اگر با خودروهای هیبرید ساز، برقی و یا هیبریدی جایگزین کنیم بیش از هفت میلیارد لیترا بنزین و هفت میلیارد دلار (در قیاس نرخ بین المللی) صرفه جویی از هواپیمای داشت و همین بود که نقدینگی حاصل از صرفه جویی، قبل از اینکه توسط خودروهای فرسوده بسوزد، از تولیدی ایجاد کند می تواند در فرایند اسقاط و نوسازی ناوگان حمل و نقل سرمایه گذاری شود. اگر با هواپیمای تنها ۲۶ میلیون دستگاه خودرو فرسوده را از چرخه نوسازی حاصل و نقل خارج و خودروهای نو بینظیری جایگزین آن کنیم، سالانه نزدیک به ۳۲ میلیارد لیترا صرفه جویی در مصرف بنزین برای کشور ایجاد می شود و اگر با خودروهای هیبرید ساز، برقی و یا هیبریدی جایگزین شوند، بیش از هفت میلیارد لیترا بنزین و هفت میلیارد دلار صرفه جویی ارزی صورت می گیرد. رئیس ستاد و مدیر امور ناوگان حمل و نقل خاطرنشان کرد: با توجه به نیاز ارزی بنزین می توان امیدوار بود که در صورت سرمایه گذاری در اسقاط و نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده از محل صرفه جویی مصرف سوخت ۷۰ درصد نازاری بنزین کاهش داده شود که این یک مشکل تحقق آن، مستلزم تغییر رویکرد در تلاش جهت تامین کمبود سوخت با هزینه بالا و تسکین در نازاری به سرمایه گذاری جهت منابع درد و دل مسئله نازاری با اجزای اقتصاد چرخشی و افزایش بهره وری درایع است. به گفته حاتم در سال گذشته مصرف بنزین نسبت به تولید آن نزدیک به ۲۵ میلیارد لیترا نازار بوده و ارز کشور برای تامین آن استفاده شده و در صورت عدم سرمایه گذاری در اسقاط خودروهای فرسوده ناشی از صرفه جویی مصرف سوخت، این میزان نازاری می تواند پنج برابر افزایش یابد و در این میان یک دوراهی مهم وجود خواهد داشت: سرمایه گذاری ۱۵ میلیارد دلاری در حوزه اسقاط و نوسازی ناوگان حمل و نقل، یا هزینه کرد بیش از ۱۵ میلیارد دلار برای حل مسئله نازاری بنزین طی شش سال آتی. وی تأکید کرد: تمام این موارد باعث افزایش فشار به دولت و حوزه ارزی بوده و پتانسیل نقدینگی در فرایند تامین سوخت مورد نیاز می شود و این در حالی است که باید در کنار آن به افزایش میزان آلودگی و دامن زدن به بحران محیط زیستی نیز اشاره کرد. رئیس ستاد و مدیر امور نازاری و نقل اظهار داشت: طبق آمارهای برای هفت سال گذشته، نازاری بنزین ۱۵ برابر شده که اگر این میزان سرمایه گذاری برای تامین نقدینگی مورد نیاز در نازاری بنزین، صرف نوسازی ناوگان حمل و نقل شود و ۲۶ میلیون خودرو فرسوده در کشور به صورت آتی از چرخه حمل و نقل خارج شود، با فاصله میزان ارزی و خروج آن برای تامین نازاری بنزین، می توان حل چرخه ناوگان فرسوده مزبور کشور را نوسازی کرد. حاتم در پایان خاطرنشان کرد: امید است رویکرد سرمایه گذاری جهت هزینه سازی و افزایش بهره وری محرک های مصرف بنزین به عنوان رویکرد غالب در نظر گرفته شود، در غیر این صورت مسیر نازاری بنزین پایان ندارد. ۸ میلیون خودروی فرسوده تا پنج سال دیگر!

یادآوری این فرایند صرفه‌جویی ارزی ناشی از صرفه‌جویی مصرف در چرخه اسقاط و منسحابی ناوگان سرمایه‌گذاری شود که تا امروز اینگونه نبوده است. در این رابطه، محمدصادق باستانی - رئیس ستاد و نوسازی ناوگان حمل و نقل - اظهار کرد: «گفتگو با ایستگاه‌ها به ارائه توضیحاتی درباره وضعیت سرویس‌دهی ناوگان حمل و نقلی و تاثیر این ناوگان بر فرسوده‌تر شدن ناوگان سبک‌ساخت مصرفی در ناوگان حمل و نقل گسری»؛ نزدیک به ۸۳ میلیارد لیتر بنزین در سال سوخت مصرفی فرسوده‌تر است؛ تفاوت این مصرف و این‌که می‌شود اگر با مقایسه قیمت‌های بین‌المللی برای هر لیتر بنزین (بیک دلار) در نظر بگیریم، سالانه ۸۳ میلیارد دلار فرصت از دست رفتن ارزی در کشور وجود دارد که در صورت عدم وود ناوگان بنزین، می‌توانستیم این میزان را به فرصت صادراتی تبدیل کنیم. وی تصریح کرد: با این حال نیت این مصرف به همه خودروهای فرسوده‌تر از ناوگان حمل و نقلی کشور حذف کرد و برای برآی آنها جایگزین مورد داشته باشد. اما سوز دیگر بر اساس تحقیقات و آنجایی این میزان خودرو فرسوده به مصرف از ناوگان غیراستاندارد، حدود ۳۲ میلیارد لیتر بنزین، بنزین مزاد فرسوده دارد و اگر بخوایم تنها این ۶ میلیون دسته‌بسته خودرو فرسوده

آمارهای تکان دهنده از مصرف آب در ایران، باید مصرف کشاورزی را نصف کنیم



صفهان، شیراز، کرج و قزوین می‌شود. در تهران اوضاع حتی وخیم‌تر است. سرانه آب قابل دسترس در ۳۳۵ مترمکعب به ازای هر نفر است. نکته بدتر اینجاست که تهران اصلاً آب ندارد و باید حیل و تدبیر بیابد. باید صرفه‌جویی قابل توجهی صورت بگیرد به‌نفعی نظامی رسیدیام که اگر سال خشک اتفاق بیفتد، تازه به این فکر می‌کنیم که چه باید بکنیم؛ آیا باید شهرها را تخلیه کنیم؟ کشاورزی را تعطیل کنیم؟ و یا بین اینکه تهران اصلاً منبع آب مستقل ندارد، علاوه‌بر آن، تقریباً تمام آب کرموز در تهران مصرف می‌شود از طریق سدهای طالق، لار، مامور، کرج تاچین می‌شود، در هر حالی در این منابع متعلق به حوزه آبریز تهران نیستند. به عبارت دیگر، آب تهران قطبهای آبغی است که از مناطق دیگر برای تأمین نیازهای پایتخت منتقل می‌شود و به اجبار این آبغی صورت می‌گیرد. معنی تخلیه نشان می‌دهد چرا شهرستان‌های تهران را به مصرف آب مسئولان، سخت‌گیران و با وسواس بیشتری رفتار کنند. پس فدراسیون صنعت آب ایران درباره استانداردهای جهانی برای مصرف آب نیز توضیح داد: در اختیار استانداردهای متعددی وجود دارد که می‌تواند بین ۱۰ تا ۴۰ حاکمکن ۰۰ درصد است. بنابراین تجدیدنظر می‌شود که فلسفه این استاندارد هم همین است که طبیعت همواره زویر آب و پربارش و کم‌بارش را تجربه می‌کند و اگر سال‌های خشک فرا برسد، بتوایم بدون بحران ششید از آب مجور کنیم. تمدن‌های انسانی در فلات ایران بیش از ۷ هزار سال است که به چنین شرایطی رزسته‌اند و با دوره‌های کم‌بارش سال‌ها شادان‌اند. تازه‌ها اکنون به دلیل مصرف بی‌رویه، به نظامی رسیدیام که اگر سال خشک اتفاق بیفتد، تازه به این فکر می‌کنیم که چه باید بکنیم؛ آیا باید شهرها را تخلیه کنیم یا کشاورزی را تعطیل کنیم؟ فکهای سیاست‌گذاری ابی در ایران موضوع نیست که مربوط به امروز و روز باشد. ریشه این موضوع به دهه ۱۳۲۰ و به‌طور مشخص از سال ۱۳۳۵ برمی‌گردد. متأسفانه هر چه جلوتر می‌رویم، دامنه این خطاها گسترده‌تر شده است. ما باید مصرف آب کشاورزی را به نصف کاهش دهیم تا در محدوده ظرفیت واقعی کشور زندگی کنیم. حاجی‌کریم با اشاره به درینه بودن بحران آب در کشور، خاطرنشان کرد: ما کم‌شوری هستیم با حدود ۴۰۰ میلیارد مترمکعب در پتانسیل آبرسانی و ۱۰ میلیارد مترمکعب آب تجدیدنظر می‌طلبیم. استانداردهای جهانی، می‌توانیم تنها ۴۰ تا ۵۰ درصد از این منابع را مصرف کنیم؛ یعنی حاکمکن ۵۱ میلیارد مترمکعب در سال. بنابراین به‌رمانریزی، ما سیاست‌گذاری‌ها و الگوهای توسعه باید بر مبنای این عدد باشد که «حظ فزاینده» را **Water Capacity** می‌گویند.

اماره‌ای تکان دهنده از مصرف آب در ایران/ باید مصرف کشاورزی را نصف کنیم

رئیس فرادیسون صنعت آب ایران با هشدار نسبت به وضعیت بحرانی منابع آب کشور گفت:

برای سالانه بیش از دو برابر ظرفیت واقعی خود آب مصرف می‌کند و برای عبور از بحران

نیاز داریم مصرف بخش کشاورزی را دست کم به نصف کاهش دهیم. تهران معاینه می‌کند

استفاده و انتقال در ساله و سرانه آب قابل دسترس در پایتخت به فقط ۲۲۵ مترمکعب رسیده است

و راه‌حلی کیم - رئیس فرادیسون صنعت آب ایران - در گفتگو با ایسنا، ضمن اشار

به برداشته‌های دراستد از مصرف آب در کشور، تأکید کرد: «فردی که بر عدد ۹۰

۹۰ درصدی مصرف آب در بخش کشاورزی بود توجه به تفاوت‌های اقلیمی و منطقه‌ای

و شکل کشاورزی یک خط مبدا برای فهم بحران آب ایران شده است» و با اشاره به

موضوع گفت: «خرطاشان کرد، این امر (۹۰ تا ۹۰ درصد مصرف آب در بخش کشاورزی)

سال‌ها نرمال از نظر بارش صحت دارد، اما دو نکته مهم باید مورد توجه قرار گیرد. اول اینکه

در سال‌هایی مثل امسال که خشکسالی به شدت افزاینده پیدا کرده مصرف آب در بخش

کشاورزی به طور چشمگیری کاهش یافته است. مهم‌ترین سبب آن در بسیاری از استان‌ها، ه

برای کشت و ول حتی کشت دوم محدودیت‌های شدیدی اعمال کرده و همین امر باعث افت

محصولات شده است. در این بخش می‌توان سبب افت را دلیل مسترس تنها ۲۲۵ مترمکعب

زای هر نفر است. نکته دیگر اینکه تهران اصلا آب درحالی که امروزه تنها دوم بیشترین

توجه الگوی مصرف در کل کشورها است. برای نمونه در استان تهران حدود ۵۵ درصد

کل مصرف آب مربوط به بخش شرب است. بنابراین آن الگوی نه‌ای کشور می‌کند. باید

مصرف در کشاورزی است و در کل شهرها مصداق ندارد و باید این نکته تکرار کرد و

پایخ به این سوال که «نظر منظره و مشاهده دسترسی به آب در مناطق مختلف ایران چگونه

است، اظهار کرد: «تراکم جمعیت نقش تعیین‌کننده در سال دسترسی به آب شرب دارد

بر اساس شاخص‌های جهانی، سرانه زیر ۱۷۰۰ مترمکعب در سال نشانگر تنش آب در

کشور ما اکنون حدود ۱۳۰۰ مترمکعب است، اما این عدد میانگین کل کشور است»

است. اگر استان‌های زندگی و خوزستان را کنار بگذاریم، در مرکز کشور - جایی که حدود

۵۰ درصد جمعیت ایران زندگی می‌کند - سرانه دسترسی به آب حدود یکصد و پنجاه مترمکعب

است. اگر کم تصحیح کرد، این عدد، شامل تمام کاز، شهربادی، مزارع، آب‌انبار، ت



گنجینه



از هر دری خبری



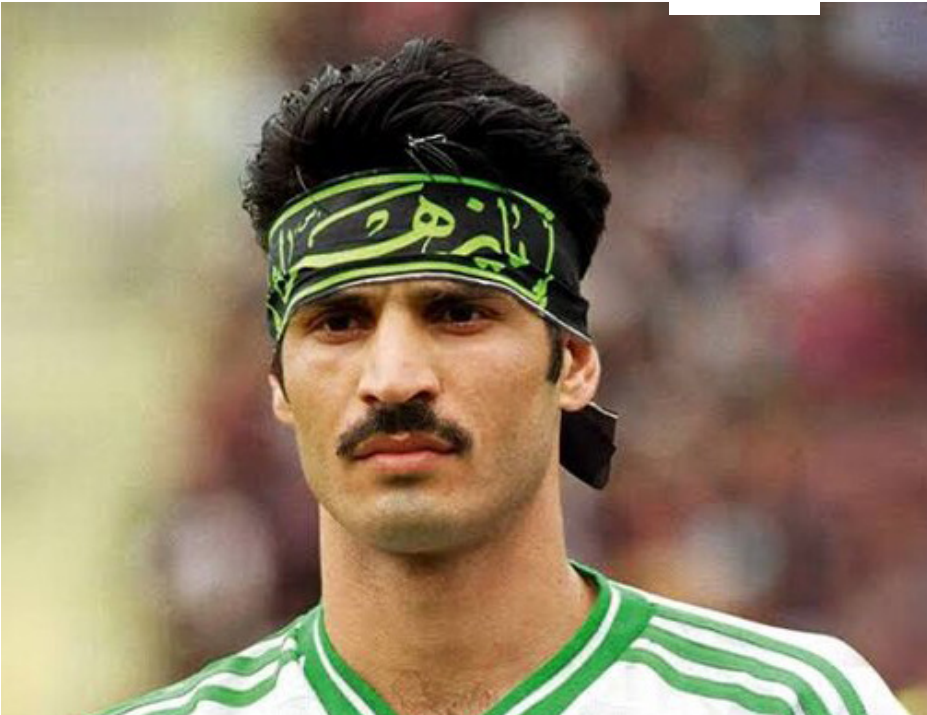
چت جی پی تی؛ عامل آشفستگی در انتشارات علمی یا یک تغییر تحول آفرین؟

دنیای نوشتن و داوری به کمک هوش مصنوعی، ممکن است ماهیت مقاله‌های علمی را تغییر دهد.به گزارش ایسنا و به نقل از نیچر، «دومینکو ماسترودیکاسا» (Domenico Mastrodica) رادیولوژیست دانشکده پزشکی دانشگاه واشنگتن سیاتل در آمریکا است. او زمانی که در نوشتن مقاله پژوهشی خود دچار مشکل شده بود، به چت جی‌پی‌تی روی آورد؛ چت باتی که در عرض چند ثانیه تقریباً به هر سؤالی پاسخ‌های روان می‌دهد. ماسترودیکاسا می‌گوید: من از آن به عنوان ابزاری برای بررسی اعتبار ایده‌های خودم استفاده می‌کنم و با استفاده از آن می‌توانم نوشته‌های آماده انتشار مقاله‌ام را خیلی سریع‌تر تولید کنم.ماسترودیکاسا یکی از پژوهشگران بسیاری است که از ابزارهای هوش مصنوعی مولد برای نوشتن متن یا کدنویسی استفاده می‌کند. او برای استفاده از چت جی‌پی‌تی پلاس که نسخه اشتراکی ربات مبتنی بر مدل زبانی بزرگ (LLM) جی‌پی‌تی-۴ است، پول پرداخت می‌کند و چندبار در هفته از آن استفاده می‌کند. او این ابزار را به‌ویژه برای پیشنهاد راه‌های واضح‌تر برای انتقال ایده‌هایش مفید می‌داند.اگرچه نظرسنجی Nature نشان می‌دهد که دانشمندانی که به طور منظم از مدل‌های زبانی بزرگ یا LLMها استفاده می‌کنند، هنوز در اقلیت هستند، بسیاری انتظار دارند که ابزارهای مولد هوش مصنوعی به دستیاران عادی نوشتن نوشته‌ها، گزارش‌های داوری و برنامه‌های گمنت یا کمک‌های مالی تبدیل شوند.این‌ها تنها برخی از راه‌هایی هستند که هوش مصنوعی می‌تواند از طریق آن ارتباطات علمی و انتشارات را متحول کند. در حال حاضر ناشران علمی با استفاده از هوش مصنوعی مولد ابزارهای جستجوی علمی و ویرایش و خلاصه‌سازی سریع مقالات را آزمایش می‌کنند. بسیاری از پژوهشگران فکر می‌کنند که غیر انگلیسی‌زبان‌ها می‌توانند بیشترین بهره را از این ابزارها ببرند. برخی هوش مصنوعی را راهی برای دانشمندان می‌دانند تا به طور کلی درباره نحوه گردآوری داده‌ها و خلاصه کردن نتایج تجربی تجدیدنظر کنند. آن‌ها می‌توانند از مدل‌های زبانی بزرگ برای انجام بیشتر این کارها استفاده کنند و زمان کمتری را برای نوشتن مقالات صرف کنند و زمان بیشتری را برای انجام آزمایشات اختصاص دهند. چت جی‌پی‌تی؛ عامل آشفنگی در انتشارات علمی یا یک تغییر تحول آفرین؟ «مایکل آیزن» (Michael Eisen)، زیست‌شناس محاسباتی در دانشگاه کالیفرنیا برکلی که سردبیری مجله eLife را نیز برعهده دارد، می‌گوید: هدف هیچ‌کس واقعاً نوشتن مقاله نیست؛ بلکه هدف انجام کار علمی است. او پیش‌بینی می‌کند که ابزارهای مولد هوش مصنوعی حتی بتوانند ماهیت مقاله علمی را نیز به طور اساسی تغییر دهند.اما شیخ خطا و بی‌دقتی، درستی و نادرست بودن این دیدگاه را تهدید می‌کند. مدل‌های زبانی بزرگ یا LLMها، موتورهای برای تولید اطلاعات دقیق نیستند، بلکه تنها خروجی را تولید می‌کنند که با الگوهای ورودی آن‌ها متناسب باشد. ناشران نگران این هستند که افزایش استفاده از آن‌ها منجر به تعداد بیشتری از نوشته‌های بی‌کیفیت یا پرخطا شود و احتمالاً سیلابی از نوشته‌های تقلبی با کمک هوش مصنوعی ایجاد شود.«لورا فیتهام» (Laura Feetham)، ناظر داوری و بررسی همتایان انتشارات IOP در بریستول انگلستان که مجلات در زمینه علوم فیزیک را منتشر می‌کند، می‌گوید: هر چیز مخربی مانند این، می‌تواند نگران‌کننده باشد.سبیل تقلب‌ها ناشران علمی و دیگران، طیف وسیعی از نگرانی‌ها را در مورد تأثیرات بالقوه هوش مصنوعی مولد مطرح کرده‌اند. «دنیل هوک» (Daniel Hook) مدیر اجرایی Digital Science که یک شرکت تحقیقاتی-تحلیلی در لندن است، می‌گوید: دسترسی به ابزارهای مولد هوش مصنوعی می‌تواند تهیه مقالات بی‌کیفیت را آسان‌تر کند و در بدترین حالت، یکپارچگی و درستی تحقیقات را به خطر بیندازد. او می‌گوید: ناشران کاملاً حق دارند که بترسند.



بدون شرح!

ورزشی



دایی، بنزما و زیدان در میان ۱۵ فوتبالیست برتر مسلمان جهان

سایت topsoccerblog در گزارشی به معرفی پانزده بازیکن مسلمان تاریخ فوتبال پرداخت.به گزارش ایسنا، بازیکنان فوتبال از ادیان و مذاهب مختلفی هستند. در این میان بسیاری از بازیکنان مسلمان در زمین فوتبال خود را متمایز کرده، عملکردهای عالی ارائه داده و افتخارهای زیادی را کسب کرده‌اند.در ادامه ۱۵ بازیکن برتر مسلمان فوتبال در تمام دوران آورده شده‌اند.

تخت گاز

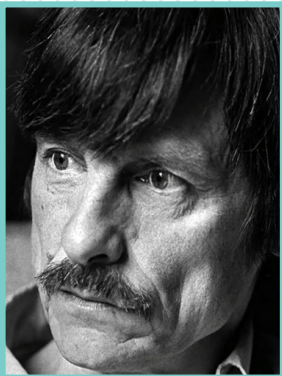


نسل جدید پورشه در راه است

شرکت خودروسازی پورشه نتایج ۹ ماهه خود را مطابق با پیش‌بینی سالانه گزارش کرد، اما هشدار داد که بخش لوکس نیز مانند سایرین از هزینه‌های بالاتر رنج می‌برد و با افزایش نرخ‌های بهره، اعتماد مصرف‌کننده را کاهش داده است.به گزارش ایسنا، لوتز مشکه، مدیر مالی پورشه گفت: زنجیره تامین این خودروساز لوکس رو به بهبود بود، اما تورم بالا همراه با اوج سرمایه‌گذاری برای خط تولید محصولات جدید برای عرضه در سال ۲۰۲۴ به این معنی بود که هزینه‌های آن همچنان بالا بود.مشکه گفت: دولت‌ها نرخ‌های بهره را به شدت افزایش دادند و این وضعیتی را ایجاد می‌کند که در آن مشتریان تمایلی برای سرمایه‌گذاری در یک محصول جدید ندارند.ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا نیز اظهار کرد که نگران است هزینه‌های وام‌گیری بالاتر باعث شود مشتریان از خرید خودروهای آن با وجود کاهش قابل توجه قیمت‌ها اجتناب کنند و دیگر خودروسازان بزرگ نیز به همین ترتیب محتاط تر شده‌اند.افزایش تورم و عدم اطمینان اقتصادی تمایل خریداران را پس از سال‌ها تقاضای پر فروش کاهش داده و به فروش سه ماهه برندهای لوکس آسیب زده است.

چهره روز

آندری تارکوفسکی



آندری تارکوفسکی را می‌توانیم از بهترین کارگردان های تاریخ سینما بدانیم. اگر چه کارنامه هنری این کارگردان روسی خیلی کوتاه است (تنها ۷ فیلم) همچنان می‌توانیم نام او را در فهرست بزرگترین کارگردان جهان قرار بدهیم. شاید تعداد فیلم‌های او کم باشد اما هر کدام به نوعی یک شاهکار محسوب می‌شوند. یکی از بزرگترین فیلم‌های او، Ivan's Childhood ۱۹۶۲ است؛ یکی از بهترین فیلم‌هایی که توانسته به هر دو مفهوم کودکی و جنگ به خوبی بپردازد. تارکوفسکی سپس Andrei Rublev ۱۹۶۶ را در سال ۱۹۶۶ به سینما معرفی کرد؛ فیلمی بیوگرافی از یک نقاش روسی قرن ۱۵. پس از آن نیز Solaris ۱۹۷۲ را در سال ۱۹۷۲ ساخت که یکی از بهترین فیلم‌های علمی تخیلی شوروی بود. پدرش شاعر برجسته ارسنی تارکوفسکی و مادرش ماریا ایوانووا ویسینیاکوا بود. پیش از نام‌نویسی در مدرسه فیلم در رشته موسیقی و عربی تحصیل می‌کرد. او زیر نظر میخائیل رم در مؤسسه سینمایی گراسیموف (VGIK) تحصیل کرد. در هنگام تحصیل دو فیلم کوتاه ساخت: ۱ - امروز مرخصی در کار نیست (۱۹۵۹) و ۲ - غلنگ و وویول (۱۹۶۰) که فیلم پایان‌نامه‌اش بود و در جشنواره نیویورک برنده جایزای شد.تارکوفسکی در سال ۱۹۶۰ دانش آموخته شد و به استخدام مُس فیلم درآمد. دید تلخ شاعرانه ذهنیت بی نظیرش در نخستین فیلم بلندش، کودکی ایوان (۱۹۶۲) متجلی است. ایوان، با بازی کولیا بورلیاوف، پسرپچه یتیمی است که در در جنگ جهانی دوم در عملیات چریکی شرکت می‌کند. کودکی ایوان در جشنواره‌های بین‌المللی پانزده جایزه برد، از جمله شیر طلای جشنواره ونیز و جایزه بزرگ جشنواره سان فرانسسکو.فیلم بعدی او آندری رولوف، درباره راهبی در سده‌های میانه بود که به بزرگ‌ترین شمایلی‌نگار تمام دوران‌ها بدل شد. فیلم که در سال ۱۹۶۶ تکمیل شد و درجشنواره کن به نمایش درآمد، تا سال ۱۹۷۱ درروسیه آکران نشد، و تا آن موقع شهرت زیرزمینی فراوانی به دست آورده بود.فیلمنامه تارکوفسکی برای سولاریس (۱۹۷۱) براساس رمانی علمی خیالی از نویسنده آلمانی «استایسلاو لم» نوشته شده بود - رمانی که به جای فناوری بر روان‌شناسی متمرکز است. خود تارکوفسکی توضیح داده که: «تکنه‌ماجرای ارزش هر کدام از رفتارها و اهمیت هر کدام از اعمال ماست، حتی پیش یا افتاده‌ترین‌شان. هیچ عملی را نمی‌شود عوض کرد... غیر قابل برگشت بودن تجربه انسانی چیزی است که به زندگی و اعمال ما معنا و شخص می‌بخشد».

پیشنهاد

کتاب درک یک پایان

کتاب درک یک پایان با عنوان اصلی The Sense of an Ending رمانی از جولین بارنز است که در سال ۲۰۱۱ برنده جایزه بوکر شد. بارنز قبلاً سه بار، در سال‌های ۱۹۸۴، ۱۹۹۸ و ۲۰۰۵ به لیست نهایی نامزدهای جایزه بوکر راه پیدا کرده بود اما موفق به دریافت آن نشده. این رمان که بر اساس آن یک فیلم نیز ساخته شده است ساختاری تقریباً پیچیده دارد. خواننده در ابتدای کتاب با ماجراهای س ساده و کوچکی روبه‌رو می‌شود که در نهایت به شکل حلقه‌ای تکرار شونده سرنوشت رمان را در دست می‌گیرند. درک یک پایان تقلای تونی ویستر برای



کشف حقیقت در لابه‌لای خاطراتی است که بدون ترتیب خاصی آن‌ها را به یاد می‌آورد. تلاش برای کشف حقیقتی که مدارک کافی برای رجوع به آن وجود ندارد و حافظه هم چندان قابل اتکا نیست. جولین بارنز نویسنده اهل انگلیس است که در سال ۱۹۴۶ و از پدر و مادری که هردو آموزگار زبان فرانسه هستند در شهر لستر به دنیا آمد. از دانشگاه آکسفورد در رشته زبان‌های جدید لیسانس گرفت و مدتی در سمت فرهنگ‌نویس و موسسه لغت‌نامه آکسفورد کار کرد. (تأثیر این کار را در کتاب‌هایش نیز می‌توان مشاهده کرد.) بارنز در ادامه مسیر خود به روزنامه‌نگاری پرداخت و سال‌ها سردبیر ادبی و نقدنویس نشریات گوناگون بود. از بارنز رمان‌های متعددی به فارسی نیز ترجمه شده است اما در این میان کتاب درک یک پایان شهرت چشم‌گیری دارد.

فرهنگ

«چندلر بینگ» سریال «فرنرز» در گذشت



جسد بی‌جان متیو پری، بازیگر سریال معروف فرنرز (دوستان) در خانه‌اش پیدا شد.به گزارش ایسنا به نقل از بی‌بی‌سی، این بازیگر آمریکایی که بیشتر برای بازی در نقش «چندلر بینگ» در سریال کمدی دهه ۱۹۹۰ «فرنرز» شناخته می‌شد بود، به هنگام مرگ ۵۴ سال داشت. منابع آگاه در پلیس به رسانه‌ها گفتند که پیکر این بازیگر در خانه‌اش در لس‌آنجلس پیدا شده است. سریال «فرنرز»، که زندگی شش دوست جوان را در نیویورک‌سیتی به تصویر می‌کشید، از ۱۹۹۴ تا ۲۰۰۴ بخش شد. آخرین اپیزود آن ۵۲.۵ میلیون بیننده در آمریکا داشت که آن را به پربیننده‌ترین قسمت یک سریال تلویزیونی در آن دهه بدل کرد.شرکت «وارنر برادرز تی وی» گفت که از «درگذشت دوست عزیزمان متیو پری داغدار شده‌ایم.» پری که در سال ۱۹۶۹ در ماساچوست به دنیاال آمده بود در شهر اوتاوا در کانادا بزرگ شد و در توجوانی به لس‌آنجلس نقل مکان کرد. او از ۱۹۸۷ تا ۱۹۸۸ در نقش شخصیتی به نام «چاز راسل» در سریال «بویز» ظاهر شد و در نمایش‌هایی از جمله «گروینگ پینز» هم بازی کرد. اما او با «فرنرز» یک ستاره بین‌المللی شد؛ سریالی که فراز و نشیب زندگی شش جوان نیویورکی در یافتن عشق، کار و دوست را به تصویر می‌کشید.این سریال کمدی همچنین با بازیگری «جینفر انیستون»، «کورتنی کاکس»، «دیوید شویمر»، «مت لابلانک» و «لیسا کودرو» یکی از موفق‌ترین نمایش‌های تاریخ تلویزیون شد. «متیو پری» در چندین فیلم سینمایی از جمله «فولز راش این» (احمق‌ها بشتابید)، «الموست هیروز» (تقریباً قهرمان) و «هول ناین یاردرز» (همه نه یارد) ظاهر شده بود.