

از بازگسری مهمات خودداری کنند، عملی که به عنوان شورش پورت شیکاگو شناخته می‌شود. بیش از ۲۰۰ نفر به اتهامات مختلف محکوم شدند. تبلیغات گسترده پیرامون این پرونده، آن را به یک جنبش مردمی در میان آمریکایی‌ها تبدیل کرد که مخالف تبعیض علیه آمریکایی‌های آفریقایی‌تبار بودند؛ این اعتراض و سایر اعتراضات مرتبط با نژاد در نیروی دریایی در سال‌های ۱۹۴۴–۱۹۴۵، نیروی دریایی را بر آن داشت تا رویه‌های خود را تغییر دهد و از فوریه ۱۹۴۶، جداسازی نژادی در نیروهای خود را کنار بگذارد. علاوه بر این دستورالعمل‌های کار با مهمات جنگی هم تغییر یافت.

فاجعه تگزاس

در ۱۶ آوریل ۱۹۴۷ در بندر تگزاس، مرگبارترین حادثه صنعتی در تاریخ ایالات متحده و یکی از بزرگترین انفجارهای غیرهسته‌ای تاریخ رخ داد. آتش‌سوزی در یک کشتی فرانسوی باعث انفجار محموله ۲۳۰۰ تنی نیترات آمونیوم آن شد. این حادثه باعث ایجاد زنجیره‌ای از آتش‌سوزی‌ها و انفجارها در کشتی‌های دیگر و تأسیسات ذخیره‌سازی نفت بندر و در نهایت کشته شدن حداقل ۵۸۱ نفر، از جمله همه اعضای آتش‌نشانی داوطلب شهر تگزاس شد. این کشتی پس از جنگ دوم از سوی ایالات متحده برای کمک به بازسازی فرانسه اختصاص یافته بود. بار کشتی نیترات آمونیوم، مهمات و سلاح‌های سبک، ماشین‌آلات و عدل‌های ریسمان بود، در انباری در همان بندر نزدیک به محل انفجار کودشیمیایی نگهداری می‌شد. کارگران کشتی گزارش داده بودند که کیسه‌های نیترات قبل از بازگسری گرم بودند.

دود ابتدا از انبار کشتی بلند شد و تلاش کارگران برای از بین بردن آن نتیجه نداد. به کارگزاران اسکله دستور داده شد محل را ترک کنند. نیم ساعت بعد فشار بخار در انبار کشتی آنقدر زیاد شد که در چیده‌های انبار را به بیرون پرتاب کرد و ستونی از دود زرد-نارنجی، به هوا برخواست. آتش و دود غیرمعمول آن، تماشاگران را در امتداد خط ساحلی به خود جلب کرد. اولین انفجار لنگر ۲ تنی کشتی را به فاصله بیش از ۱/۶ مایلی پرتاب کرد. موج انفجار باعث تخریب کامل منطقه به شعاع ۶۱۰ متر شد و خسارات شدیدی در بندر تگزاس به جا گذاشت. سونامی حاصل به ارتفاع ۴/۶ متر نزدیک به ۱۰۰۰ ساختمان را در خشکی یا خاک یکسان کرد. در میان ساختمان‌های ویران شده، یک کارخانه شرکت شیمیایی مونسانتو وجود داشت که ۱۴۵ نفر از ۴۵۰ کارگر آن در دم کشته شدند.

برخورد ترکش‌ها منجر به آتش‌سوزی پالایشگاه‌ها و مخازن مواد شیمیایی در امتداد ساحل شد. سقوط عدل‌های ریسمان مشتعل از محموله کشتی به خسارات افزود. نیمی از پنجره‌های گالوستون در فاصله ۱۳ کیلومتری خرد شدند. این انفجار ۶۳۵۰ تن فولاد کشتی را با سرعت مافوق صوت به هوا پرتاب کرد؛ به‌طوری‌که باعث سقوط دو هواپیمای کوچک شد که در همان نزدیکی پرواز می‌کردند. آتش سراسر شهر تگزاس را فرا گرفت. اما موج دوم انفجار در راه بود. برخی امدادگران گزارش دادند که محموله سوخت در کشتی دیگری با نام هایفلایر وجود دارد. سعی شد کشتی از اسکله دور شود اما هایفلایر منفجر شد، این انفجار از انفجار اول قوی‌تر بود. چند کشتی در بندر نابود شدند و یارانی از آتش بر سر شهر بارید. بعدها یکی از پروانه‌های کشتی مایل‌ها دورتر در داخل خشکی پیدا شد.

بیش از ۵۰۰ خانه ویران، صدها خانه آسیب دیدند و ۲۰۰۰ نفر بی‌خانمان شدند. بندر تخریب شد و بسیاری از مشاغل با خاک یکسان شدند. بیش از ۱۱۰۰ وسیله نقلیه آسیب دیدند و ۳۶۲ واگن باری از بین رفتند. خسارات مالی ۵۰۰ میلیون دلار تخمین زده شد؛ معادل با ۵۳۸ میلیون دلار سال ۲۰۲۳. علت آتش‌سوزی اولیه در کشتی هرگز مشخص نشد اما احتمال بی‌احتیاطی در روشن کردن سیگار وجود داشت. این فاجعه اولین دادخواست دسته‌جمعی علیه دولت ایالات متحده، به نمایندگی از ۸۴۸۵ شاکی، تحت قانون دعاوی مسئولیت مدنی فدرال ۱۹۴۶ را به دنبال داشت.

انفجارهای تیانجین

در ۱۲ اوت ۲۰۱۵، یکسری انفجار در بندر تیانجین در شمال چین، به مرگ دست‌کم ۱۷۳ نفر و زخمی شدن صدها نفر منجر شد. این انفجارها در یک ایستگاه دپوی کانتینر رخ داد. دو انفجار اول با فاصله ۳۳ ثانیه از هم رخ دادند. انفجار دوم بسیار بزرگتر بود و حدود ۸۰۰ تن نیترات آمونیوم (تقریباً ۲۵۶ تن معادل تی‌ان‌تی) منفجر شد. آتش‌سوزی‌های ناشی از انفجارهای اولیه در طول چندروز به‌صورت کنترل نشده ادامه یافت و منجر به هشت انفجار دیگر تا ۱۵ اوت شد.

علت انفجارها با فاصله مشخص نشد، اما تحقیقات در فوریه ۲۰۱۶ به این نتیجه رسید که یک کانتینر نیتروسلولز خشک که بیش از حد گرم شده بود، علت انفجار اولیه بوده است. در این حادثه ۱۰۴ نفر آتش‌نشان کشته شدند. این آمار بدترین آمار تلفات نیروهای امدادرسان چینی در یک حادثه‌واحد از زمان تأسیس جمهوری خلق چین در سال ۱۹۴۹ تا آن زمان بوده است.

شرکت لجستیک بین‌المللی رویهای بندر دونگ‌جیانگ تیانجین مواد شیمیایی خطرناک مانند مواد قابل اشتعال و خورنده، عوامل اکسیدکننده و مواد شیمیایی سمی را در بندر تیانجین مدیریت می‌کرد. ساختمان انبار مواد شیمیایی مقررات ایمنی را که الزام می‌کند ساختمان‌ها و تأسیسات عمومی باید حداقل ۱ کیلومتر دورتر از انبار باشند، رعایت نکرده و ساکنان محلی هم از امکان ایجاد خطر بی‌اطلاع بودند. یک سال قبل از این حادثه، مجوز شرکت برای مدیریت این مواد منقضی شده بود اما شرکت اقدامی برای تمدید مجوز انجام نداده بود.

در ۱۲ اوت ۲۰۱۵،

یکسری انفجار در

بندر تیانجین در

شمال چین، به مرگ

دست‌کم ۱۷۳ نفر

و زخمی شدن صدها

نفر منجر شد. این

انفجارها در یک

ایستگاه دپوی کانتینر

رخ داد. دو انفجار اول

با فاصله ۳۳ ثانیه از

هم رخ دادند. انفجار

دوم بسیار بزرگتر بود

و حدود ۸۰۰ تن

نیترات آمونیوم(تقریباً

۲۵۶ تن معادل

تی‌ان‌تی) منفجر شد.

آتش‌سوزی‌های ناشی

از انفجارهای اولیه

در طول چند روز به

صورت کنترل‌نشده

ادامه یافت و منجر به

هشت انفجار دیگر تا

۱۵ اوت شد

وقتی آتش‌سوزی رخ داد آتش‌نشانی که برای اولین بار به محل رسیدند، اقدام به خاموش کردن آتش با آب کردند، زیرا از وجود مواد شیمیایی خطرناک در محل بی‌اطلاع بودند و در نتیجه یکسری واکنش‌های شیمیایی شدیدتر آغاز شد. اولین انفجار یک زلزله ۲/۳ ریشتری بود، پس از ۳۰ ثانیه، انفجار شدید دوم رخ داد که باعث شد خسارات بیشتر و امواج لرزه‌ای کیلومترها دورتر از محل حادثه ایجاد شود. این انفجار امواج لرزه‌ای معادل ۲/۱۹ تن تی‌ان‌تی ایجاد کرد. در ۱۵ اوت، مجموعه‌ای از هشت انفجار کوچکتر در بندر رخ داد و کل انرژی آزادشده معادل ۲۸ تن تی‌ان‌تی بود. هیچ کدام از مقامات بندر از خطرات پنهان فعالیت‌های انجام‌شده شرکت رویهای آگاه نبودند.

در اثر این انفجار گودالی عظیم در بندر به وجود آمد، تا شعاع چند کیلومتر ساختمان‌های موجود ناایمن شدند و بیش از هشت هزار خودروی جدید هیوندای، کیا، فولکس واگن، رنو و تویوتا که در پارکینگ‌های نزدیک محل انفجار پارک شده بودند در آتش سوختند. در مجموع، ۳۰۴ ساختمان، ۱۴۴۲۸ خودرو و ۷۵۳۳ کانتینر آسیب دیدند. سواي هزینه بیمه، هزینه کسب و کارها به دلیل اختلال در زنجیره تأمین ناشی از انفجارها ۹ میلیارد دلار تخمین زده شد و این رخ‌داد را به سومین اختلال گر قیمت زنجیره تأمین سال ۲۰۱۵ تبدیل کرد.

علاوه بر مقادیر زیادی سیانید سدیم و کاربید کلسیم، مدارکی کشف شد که نشان می‌داد ۸۰۰ تن نیترات آمونیوم و ۵۰۰ تن نیترات پتاسیم به اضافه احتمالاً مقادیری مواد شیمیایی ناشناخته دیگر نیز در محل انفجار وجود داشته است. تخمین زده می‌شد حدود ۳۰۰ تن از این مواد به صورت غیراصولی و ناایمن در محل بندر نگهداری می‌شد. مشخص نبودن نوع مواد شیمیایی انبار شده در این بندر چینی باعث شد که در مرحله اول اطای حریق از آب برای خاموش کردن آتش استفاده شود و با پاشیدن آب روی کاربید کلسیم و آزاد شدن گاز بسیار قابل اشتعال استیلن منبع سوخت برای واکنش با اکسیدکننده، نیترات آمونیوم، فراهم شود و در نتیجه انفجار مواد را آسان‌تر کند.

گرد و غبار سیانید آزادشده در هوا با آب باران به زمین بازگشت و باعث آسیب‌دیدگی شهروندان شده و هزاران ماهی در شش کیلومتری محل حادثه تلف شدند. بارش باران آسیب‌ها را بیشتر کرد.

پس از اطای حریق تحقیقات از دلایل این انفجارها آغاز شد و در ۵ فوریه ۲۰۱۶، دولت چین گزارش داد که آتش‌سوزی در یک کانتینر

و به دلیل تبخیر عامل مرطوب‌کننده در هوای گرم و در نتیجه احتراق خودبه‌خودی نیتروسلولز آغاز شده است.

شورای دولتی دستور بازرسی از تمام مشاغلی را که از مواد شیمیایی خطرناک و مواد منفجره در سراسر کشور استفاده می‌کنند، صادر کرد.

انفجار بیروت

یکی از بزرگ‌ترین فجایع بندری دنیا در سال ۲۰۲۰ در بیروت اتفاق افتاد و به لطف وجود تکنولوژی فیلم‌برداری، فاجعه‌ای عظیم در نوع خود بود که به‌صورت مستقیم ثبت و ضبط شد. این فاجعه ناشی از آتش‌سوزی ۲۷۵۰ تن نیترات آمونیوم بود. این ماده شیمیایی که در سال ۲۰۱۴ از کشتی باری MV Rhosus مصادره شده و به مدت شش سال بدون اقدامات ایمنی کافی و در کنار وسایل آتش‌بازی در بندر بیروت نگهداری می‌شد، پس از وقوع آتش‌سوزی در انباری در نزدیکی آن منفجر شد. این انفجار حداقل ۲۱۸ کشته، ۷۰۰۰ زخمی و ۳۰۰۰۰ آواره بر جا گذاشت، و خسارات مالی آن ۱۵ میلیارد دلار آمریکا تخمین زده شد. انرژی قابل مقایسه این انفجار معادل با ۱/۱ کیلوتن تی‌ان‌تی بود که آن را در بین قدرتمندترین انفجارهای غیرهسته‌ای ثبت‌شده تاکنون قرار می‌دهد.

طبق گزارش سازمان زمین‌شناسی ایالات متحده، این انفجار باعث ایجاد یک رویداد لرزه‌ای به بزرگی ۲/۳ ریشتر شد. اثرات آن در لبنان و مناطق همسایه، از جمله سوریه، اسرائیل و قبرس احساس شد. مطالعات علمی نشان داد که موج ضربه به‌طور موقت یونوسفیر زمین را مختل کرده است. سیلوهایی غلات در بندر بیروت نابود شدند.

این بندر شانزده اسکله، دوازده انبار، یک ترمینال بزرگ کانتینری، و یک انبار غلات با ظرفیت کلی ۱۲۰۰۰۰ تن داشت که به عنوان ذخیره استراتژیک غلات برای کشور عمل می‌کرد. انفجار اول معادل ۲/۵ تن تی‌ان‌تی بود. انفجار دوم ۳۳ ثانیه بعد و بسیار شدیدتر بود. انفجار بندر بیروت دهانه انفجاری را ۱۲۴ متر قطر و ۴۳ متر عمق ایجاد کرد. حدود ۱۵۰۰۰ تن غلات از بین رفت. تقریباً نود درصد از هتل‌های شهر آسیب دیدند و سه بیمارستان به‌طور کامل ویران شدند و سفارتخانه‌های کشورهایمانی از جمله آرژانتین، استرالیا، فنلاند، قبرس، هلند، کره جنوبی، مجارستان، قزاقستان، روسیه، بلغارستان، رومانیایی، و ترکیه آسیب دیدند و خساراتی به‌فروگاه بیروت وارد آمد.

آگهی مناقصه عمومی

شماره ۱۱-۱۴۰۴

نوبت اول

شرکت پارس خودرو در نظر دارد نسبت به تامین اقلام ذیل از شرکت‌های واجدالشرايط اقدام نمايد؛ لذا از کليه تامين‌کنندگان با فعاليت مرتبط و با تجربه دعوت به عمل می‌آيد با توجه به بازه زمانی ذیل اقدام نمایند.

جدول زمانی انجام مناقصه

آغاز توزیع اسناد مناقصه	ساعت ۹ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۱۰
مهلت ارسال مدارک مناقصه	تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۲۲

► **آدرس محل دریافت اسناد و ارایه مدارک:** تهران، کیلومتر ۹ جاده مخصوص کرج، شرکت پارس خودرو، معاونت بازرگانی، مدیریت بازرگانی داخلی، اداره خرید اقلام اداری و عمومی.
تلفن: ۴۸۹۱۴۵۱۲

و محل تحویل پاکات دبیرخانه پارس خودرومی باشد.

► **هزینه خرید اسناد و شرکت در مناقصه:** واریز مبلغ ۵۰۰’۰۰۰ ریال(پانصد هزارریال) به حساب جام شماره ۷۲۹۷۳۷۶۴۲۵ بانک ملت بنام شرکت پارس خودرو و ارائه فیش واریزی آن به همراه معرفی نامه معتبر.

► **بدیهی است ارائه و تحویل مدارک هیچگونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد؛ لذا تیم ارزیابی پارس خودرو به منظور بررسی و ارزیابی توان فنی – بازرگانی(پاکت ب) شرکت‌های داوطلب، از امکانات آن مجموعه بازدید خواهد نمود.**

► **شرکت در مناقصه و ارائه پیشنهاد قیمت به منزله قبولی تمامی شروط اسناد مناقصه می‌باشد.**

► **از برنده مناقصه یک فقره چک یا تضامین بانکی معادل کل مبلغ خرید اخذ خواهد شد و تا پایان تعهدات نزد دریافت‌کننده کالا باقی خواهد ماند.**

► **هزینه چاپ آگهی روزنامه، از برنده مناقصه اخذ خواهد شد.**

سایر اطلاعات و جزئیات مربوط به مناقصه در اسناد مناقصه درج گردیده است.

ردیف	شرح	تعداد
۱	قطعات کامپیوتری و لوازم جانبی	۱۴ ردیف

مدیریت ارتباطات شرکت پارس خودرو

رخداد



تاسیس هلدینگ تخصصی انرژی تجدیدپذیر

تفاهمنامه همکاری مشترک برای تبدیل شرکت تولید انرژی‌های تجدیدپذیر مینابه هلدینگ پروژه تخصصی انرژی تجدیدپذیر، بین گروه مینا و بانک‌های تجارت و ملت به امضا رسید. طبق این تفاهمنامه گروه مینا با هدف رفع ناترازی انرژی و گسترش سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر، با مشارکت بانک‌های تجارت و ملت و عموم سرمایه‌گذاران از طریق بازار سرمایه، شرکت تولید انرژی‌های تجدیدپذیر را به هلدینگ پروژه سه‌پایه عام تبدیل خواهد کرد و این هلدینگ، وظیفه راهبری و شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر را بر عهده خواهد داشت.

سرمایه‌گذاری مشترک بانک‌های تجارت و ملت و شرکت‌های وابسته در طرح‌های تجدیدپذیر، تأمین مالی و مشارکت در اعطای وام و قبول عاملیت پروژه‌های یادشده از محل منابع خود یا سایر منابع در دسترس در قالب قوانین و مقررات مربوطه، از جمله‌مذا این تفاهمنامه است. دکتر هادی اخلاقی فیض آثار «مدیرعامل بانک تجارت»: این پروژه از پروژه‌های بسیار فاخر کشور است. برای بانک تجارت باعث افتخار است که در این پروژه در کنار گروه مینا و بانک ملت به‌عنوان شریک و همراه تجاری همیشگی خود، ایفای نقش کند. بانک‌های تجارت و ملت به‌عنوان یک شریک استراتژیک و بازوهای کمکی در این پروژه حضور فعال خواهد داشت.

ادامه سر مقاله

دوم، دخالت یا عدم دخالت در امور اجرایی: در واقع، استقلال قوا به این دلیل است که حدود وظایف و اختیارات تعریف شده باشند و در نتیجه حدود مسئولیت و پاسخگویی نیز روشن باشند. حالا اگر قرار باشد که این اصل رعایت نشود، چگونه می‌توان پاسخگو بود؟ خیلی‌ها قدرت دارند، ولی مسئولیتی نمی‌پذیرند. استیضاح حق نمایندگان برای نظارت بر کار وزرا است؛ مشروط بر اینکه اختیارات و استقلال وزرا نیز به رسمیت شناخته شود، نه اینکه هر روز یک نماینده‌برای عزل ونصب‌های مقامات اجرایی مطالبه‌ای داشته باشد. اگر قرار است که در عزل ونصب‌ها و در امور اجرایی هر اداره و استان دخالت شود و شمشیر استیضاح را بالای سر وزیر بگیرند که یا افراد مورد نظر آنان را منصوب کنند یا شمشیر را فرود خواهند آورد. در این صورت، استیضاح معنای خود را از دست خواهد داد. متأسفانه دخالت در امور اجرایی و نیز درخواست‌های نمایندگان از وزرا چنان گسترده شده است که مرز میان مسئولیت اجرایی را با قانونگذاری و نظارتی به‌کلی مخدوش کرده و شرکای بی‌نام‌ونشان مسئولیت‌های اجرایی، خودشان را در مقام ناظر جا می‌زنند و به استیضاح وزرا مشغول شده‌اند. کافی است که یک حادثه و مشکلی هم پیش آید و آستین‌ها را بالا برند و به‌عنوان قهرمان دفاع از حقوق مردم وارد گود شوند. در واقع، همین رفتارهای مجلس است که پیمایش ارزش‌ها و نگرش‌های ایرانیان نشان می‌دهد که مجلس و نمایندگان آن کمترین اعتبار رانزد مردم و از میان قوای سه‌گانه و نهادهای رسمی کشور دارند. مردم متوجه این ماجرا هستند. این مسئله در حوزه‌های دیگر هم هست. کسانی که باید تأییدیه‌های افراد پیشنهادی برای انتصابات را بدهند، رفتارهایی دارند که موجب اختلال جدی در فرایند و سرعت انتصابات می‌شود و بسیاری از پست‌ها یا سرپرستی اداره می‌شوند که موجب ضعف مدیریتی است. برای نمونه، اکنون چند ماه است که سازمان بنادر و دریانوردی با سرپرست اداره می‌شود: آن هم سرپرستی که در اصل و با حفظ سمت، معاونت حمل‌ونقل وزرات راه را نیز عهده‌دار است. در واقع، باید گفت اساساً سازمان بنادر قاندر رئیس موثری بوده است. تجربه نشان می‌دهد که این نوع ضعف‌ها اغلب ناشی از دخالت‌ها و محدودیت‌های بسیار زیاد نوشته و نانوشته در اختیارات وزرا و مدیران برای انتخاب فرد زیر دست خود است که چنین وضعیتی در نظام اداری ایران سابقه‌نداشته است و محصول فقدان نظارت‌های مدنی و عدم شفافیت است و در نتیجه، کلیت وظایف اداری را دچار اختلال جدی کرده است. این مسئله نیازمند یک بازنگری فوری و جدی در سطوح کلان سیاست در ایران است.