

پکن پشت خط است

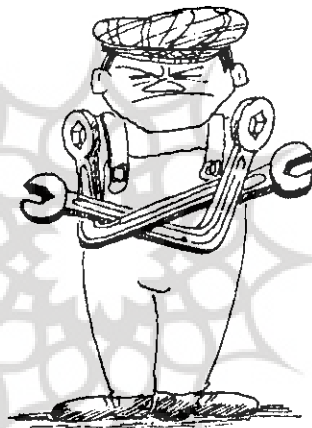
دولت بریتانیا قصد داشت تا آن منطقه را خود هدایت کند.

خلاء قدرت رسمی بریتانیا در سال قبل بیش از پیش آشکار شد و این زمانی بود که چین و بریتانیا بر سر طرح فرودگاه و بندر هنگ کنگ با هم شروع به چانه زدن کردند. دولت هنگ کنگ در پائیز سال ۱۹۸۹ این طرح که هم اکنون ۱۴/۵ میلیارد دلار هزینه دارد را اعلام کرد و هدف از آن بالا بردن اعتبار آن خطه پس از حوادث میدان «تیه آن من» بود. این طرح از یک نظر اشاره به این ایده بود که شاید بدون تأیید چین هم بتوان از پس کارها برآمد. پس از این که معلوم گردید هیچ بخش خصوصی بدون تأیید چین حاضر به حمایت مالی از این طرح نخواهد بود، بریتانیا درک کرد که چاره‌ای جز مذاکره با چین ندارد. مسائل دوباره در حال تکرار است. چین به تازگی با طرح تبدیل رادیو و تلویزیون دولتی هنگ کنگ به شرکت مخالفت کرد تا آن را از هر مداخله سیاسی محافظت کند و اگر دولت هنگ کنگ هم به‌طور ناگهانی این شهادت را در خود حس کند که می‌تواند چین را نادیده بگیرد، کارکنان این نهاد با در نظر داشتن امکان تغییر اوضاع در سال ۱۹۹۷ هرگونه اقدامی را خنثی سازند. به نظر می‌رسد که هرگونه تصمیمی در طی ۵ سال آینده درباره امتیازات ارتباطات راه دور، بدون تأیید چین بی‌نتیجه باشد.

اگر چین به جای موضع دو بهم‌زنی، شرایط را به گونه‌ای فراهم می‌آورد تا خود را مشتاق همکاری نشان دهد، شاید شرایط کمتر نگران کننده بود. یکی از فواید این کار در معامله فرودگاه می‌توانست این باشد که بن بست موجود در کار JOINT-LIAISON GROUP را بشکند. این گروه یک هیئت منصفه چینی-انگلیسی است که برای حل مسائل مشترک تا سال ۱۹۹۷ فعالیت دارد. در حال حاضر شرایط کمافی سابق دشوار است.

در عین حال، از قول و قرار ماه قبل چینی‌ها با ۴۴ تن از مشاوران با نفوذ هنگ کنگی‌شان چه چیزی می‌توان برداشت کرد؟ بنابر گفته چینی‌ها «فقط کنترل ضربان منطقه، اعضای شورای مقننه هنگ کنگ و

کنترل‌های دولتی است بلکه هنگ کنگ دولت خوبی داشته‌است که از طرف خدمات کارآمد مدنی رژیم مستعمره تدارک شده‌است. این دولت از سهم منصفانه‌ای از آزادی‌های مدنی برخوردار است و از اواخر دهه ۱۹۷۰ تا به حال تقریباً از فساد دور بوده است. هنگ کنگ یک استثناء دیگر نیز نسبت به سایر ملل آسیایی



دارد و آن نیز حاکمیت قانون است. با نزدیک شدن سال ۱۹۹۷ چه مقدار از این ترکیب استثنایی در خطر است؟ خطر آنی که فعلاً احساس می‌شود، گسترش خلاء قدرت در هنگ کنگ است، عملاً قدرت اعمال اختیار بریتانیا در حال کاهش است و چین نیز، به جز حق وتو بر روی تصمیمات بزرگ دولتی در هنگ کنگ، مسئولیت چیزی را نمی‌خواهد قبول کند. چین و بریتانیا در بیانیه مشترک خود در سال ۱۹۸۴ بر روی تحویل و تحول هنگ کنگ، با این حقیقت مغشوش مواجه نشده بودند. چین قول داد تا سیستم سرمایه‌داری هنگ کنگ را تا ۵۰ سال پس از تحویل گرفتن آن در سال ۱۹۹۷ حفظ نماید. تا آن زمان اگرچه احتمال همکاری‌های نزدیک‌تری در سال‌های آخر زندگی مستعمره بین چین و بریتانیا می‌رود ولی

حتی در روی کاغذ هم که شده، هنگ کنگ در نیمه شب ۳۰ ژوئن ۱۹۹۷ به چین بازگردانده خواهد شد. سرزمین ۶ میلیونی هنگ کنگ نیز در حال تطبیق خود با این شرایط است و زمان آن رسیده که بریتانیا نیز این کار را انجام دهد. در طی چند هفته آینده، و اگر نگوئیم در طی چند روز آتی، حاکم جدید هنگ کنگ (و احتمالاً آخرین آنها) به دستور «جان میجر» شروع به کار خواهد کرد. نتیجه کار وی با چگونگی اعطای استقلال به مردم هنگ کنگ سنجیده نخواهد شد، بلکه با طریقه آماده‌سازی مردم در به آغوش کشیدن مام وطنشان پس از ۱۵۶ سال، مورد آزمایش قرار خواهد گرفت. وطنی که اکثریت به آن احترام می‌گذارند ولی در عین حال از آن بیم نیز دارند.

ادغام اقتصادی هنگ کنگ و چین راه زیادی را پیموده است و خطرات کمی را در بر دارد. رشد شگفت انگیز ایالت GUANGDONG که در همسایگی هنگ کنگ است، موجب رشد قدرت مستعمره بریتانیا گردیده‌است. در واقع، ارتباطات فعلی که با مقاصد بازرگانی و تجارت ایجاد شده‌اند، چنان نزدیک هستند که مرزها را نیز از بین برده‌اند.

جریان پول، نیروی انسانی و کالاها یک طرفه نیست. به وسیله موسساتی نظیر CHINA-INTERNATIONAL TRUST & INVESTMENT CORPORATION - دولت چین مقادیر زیادی

را در شرکت‌های هنگ کنگی سرمایه‌گذاری می‌کند. بعضی از مردم از این بابت نگران هستند ولی سرمایه‌گذاران چینی به دنبال سود هستند و نه نفوذ سیاسی. به استثنای یک تغییر غیر محتمل در استالینیزم حاکم در چین، نتایج اندک ولی خوبی از این نفوذ اقتصادی مقابل بین چین و هنگ کنگ حاصل خواهد شد.

هنگ کنگ هنوز هم یکی از جوامع موفق دنیا است و این موفقیت نه فقط به علت بازرگانی آزاد و سیاست‌های حداقل



شورای اجرایی آن (که در واقع هم ردیف کابینه است) فکر می‌کنند که این امر به منظور کم کردن قدرت آنها است.

در هر حال شورای مقننه اخیراً تغییرات عمیقی را در نحوه اداره هنگ‌کنگ ایجاد کرده است. انتخاب مستقیم ۱۸ نفر از اعضای ۶۰ نفره شورای مقننه در سال قبل که برای اولین بار صورت می‌گرفت موجب معرفی سیاستمداران مناسبی شد. آنها درباره عقاید خود صحبت می‌کنند و اوقات سختی را برای کارمندان دولت به وجود آورده‌اند. علی‌رغم وجود تمام این نکات مثبت یک نکته منفی وجود دارد و آن اینکه تا پایان این قرن تعداد اعضا منتخب از یک‌سوم کل اعضا تجاوز نخواهد کرد. اعطای مشروعیت انتخابات بر روی اقلیت در واقع نسخه‌ای است برای جلب افکار عمومی ولی این کار بدون داشتن مسئولیت صورت می‌گیرد.

حداقل به نظر نمی‌رسد که نیکبختی هنگ‌کنگ در پوچی سیاسی از بین برود. مردم هنگ‌کنگ همواره به شانس زندگی بهتر

بیش از سیاست اشتیاق نشان داده‌اند. چینی‌ها قول داده‌اند که هنگ‌کنگ بتواند به دنبال زندگی بهتر برود به شرط اینکه از سیاست دوری کنند. این پیشنهاد اغواکننده است. دموکراسی هرگز تا اوایل دهه ۱۹۸۰ موضوع مطرحی در این مستعمره نبوده، وقتی کسی در این باره فکر می‌کند شاید این مسئله به عنوان سپری در مقابل استبدادی باشد که از حکومت چین در حال آمدن است.

هنگ‌کنگ و خصوصاً تجار آن اعم از چینی و یا خارجی‌ها، قبلاً در مقابل باد شمالی خم شده‌اند این یعنی اینکه سخنان آرام در محافل خصوصی و نه ایراد سخنرانی در جمع و این شاید هم به معنای رای کمتر برای مخالفان حاکمیت چین در سال ۱۹۹۵ باشد یعنی زمانی که انتخابات شورای مقننه برگزار خواهد شد. شاید آزادی در هنگ‌کنگ نیاز به حمایت آمریکا و خصوصاً ژاپن دارد که از سرمایه‌گذاری بزرگی در آن محدوده برخوردار هستند و این خود انگیزه‌ای برای آنها در کمک به تداوم رفاه در هنگ‌کنگ است.

آزادی بدون حکومت مردم بر مردم برای غربی‌ها یک عقیده غیرقابل قبول است اگرچه این اساس موفقیت هنگ‌کنگ در تحت حاکمیت بریتانیا بوده است. به نظر می‌رسد که بریتانیا چند سال گذشته را با هم اشتباه کرده است یعنی در حالی که هنگ‌کنگ را در حال باز پس دادن به چین است به آن‌ها تجملات دموکراتیک داده و به صورت غریزی در حال اجرای یک بسته استعمارزدایی است در حالی که هدف استقلال نیست و «سرخ‌زدایی» است آخرین حکمران این خطه که گفته می‌شود تصدی پست آن به دبیر حزب محافظه کار (CHRIS PATTEN) پیشنهاد شده، در شرایط ضعف قدرت موظف است که ذات دموکراتیک هنگ‌کنگ را حفظ کند و در حالی که امید می‌شود موفقیت روش‌های دموکراتیک نمی‌رود. او به بهترین نوع شانس، آن هم از نوع انگلیسی آن را نیاز دارد.

منبع: THE ECONOMIST-APRIL 1992
ترجمه: علی عیاری

دورنمای غم‌انگیز فقر و افزایش جمعیت در سال ۲۰۲۵

می‌دهند، از نظر سازمان ملل این عدد در سال ۲۰۲۵ به چهار درصد کاهش خواهد یافت.

ارزیابی‌های هولناک دیگر نشان می‌دهد که در ۲۵ سال آینده ۱۳ میلیون آفریقایی از بیماری ایدز خواهند مرد، ولی حتی چنین کاهش غم‌انگیزی مفهومی در تناسب جمعیت نخواهد داشت، چراکه درصد تولد در کشورهای آفریقایی بسیار بالاست. با وجود این درصد تولد در کشورهای در حال توسعه در حال کاهش می‌باشد.

گزارش سازمان ملل متحد نشان می‌دهد که در حالی که زنان کشورهای جهان سوم در فاصله سالهای ۱۹۷۵ تا ۱۹۸۰ به طور میانگین ۴/۶ بچه به دنیا آوردند، در فاصله ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۵-۳/۶ بچه به دنیا خواهند آورد.

منبع: روزنامه اتریشی AFTEN POSTEN

10. 7. 92

ترجمه و ارسال از: شهرام عظیمی - اتریش

ارزیابی‌هایی که سازمان ملل متحد به عمل آورده است نشان می‌دهد که در سال ۲۰۲۵ می‌توانیم رشد جمعیتی در حدود یک درصد داشته باشیم. در ضمن این مساله نشان می‌دهد که در این سال جمعیت کره زمین ۸۵ میلیون نفر افزایش پیدا خواهد کرد.

امروز بیش از سه چهارم جمعیت کره زمین در کشورهای در حال توسعه زندگی می‌کنند و این وضعیت در سالهای آینده بدتر خواهد شد. ارزیابی‌های سازمان ملل متحد نشان می‌دهد که ۹۴ درصد از همه بچه‌هایی که تا سال ۲۰۲۵ به دنیا می‌آیند، متعلق به کشورهای جهان سوم خواهند بود. مخصوصاً کمبود جا در قاره آفریقا محسوس خواهد بود، جایی که جمعیت در سال ۲۰۲۵ دوبرابر و نیم بیشتر از امروز خواهد شد. این بدین معنی است که تقریباً از هر پنج نفر جمعیت کره زمین یک نفر در یک کشور آفریقایی زندگی می‌کند، در حالی که اروپائیان ۹ درصد از کل جمعیت زمین را تشکیل

اینطوری که به نظر می‌آید، در سالهای آینده برای کره زمین سیرکردن همه فرزندانش آسان نخواهد بود. اگر فکر می‌کنیم مشکلات امروز با جمعیت ۵/۵ میلیاردی بر روی کره کوچک زمین بزرگ می‌باشند، می‌توانیم فقط تصورات ضعیفی در مورد چگونگی وضعیت در سال ۲۰۲۵ داشته باشیم، زمانی که ۸/۵ میلیارد انسان برای نان روزانه خود خواهند جنگید.

گزارش سازمان ملل متحد نشان می‌دهد که رشد جمعیت در حال حاضر نزدیک ۱/۷ درصد می‌باشد. اگرچه این عدد آنچنان بزرگ به نظر نمی‌آید، ولی بیانگر آنست که در طول امسال ۹۲ میلیون دهان اضافی برای سیرکردن خواهیم داشت.

اطلاعات و آموزش بهتر در مورد جلوگیری از بارداری کمک خواهد کرد تا رشد جمعیت افزایش نیافته و ترجیحاً نسبت به امروز پائین تر نیز برود.

تلاش کارخانجات اتومبیل سازی برای ساخت و عرضه ماشین های برقی

استفاده از برق یا الکتریسیته برای بکار انداختن اتومبیل ها اندیشه ای است که پیوسته با دشواری توأم بوده است.

مخترع لامپ یعنی «توماس ادیسون آمریکایی» این اندیشه را در سر می پروراند که برای بهره انداختن اتومبیل ها از نیروی برق استفاده کند. او حدود پنجاه سال پیش در رابطه با اتومبیل های متکی بر باطری به مسائلی برخورد که امروزه سازندگان اتومبیل همچنان در حل کامل آنها ناموفق باقی مانده اند.

معمای اصلی این است که چگونه می توان یک باطری ساخت که بتوان به لطف قدرت آن با اتومبیل برقی تا فواصل دورو با سرعتی نزدیک به سرعت معمول رانندگی پیش رفت. اگر شما بخواهید با اتومبیل برقی تان مسافت ۱۶۰ کیلومتر را طی کنید یعنی مسافتی که می توان با یک باطری کاملاً شارژ شده پیمود، و ادار خواهد شد که تنها با سرعت ۷۲ کیلومتر در ساعت حرکت کنید. به گزارش رادیو آمریکا به تازگی نمایندگان از پنج شرکت اتومبیل سازی در یک کنفرانس که به منظور بحث پیرامون موقعیت و سایل نقلیه برقی الکتریکی در واشنگتن تشکیل یافت، شرکت کردند.

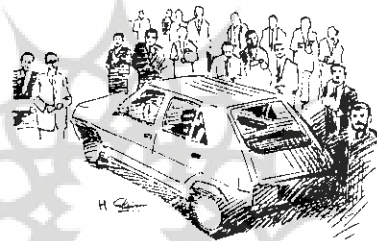
این گروهایی تحت سرپرستی ائتلاف موسوم به حمل و نقل الکتریکی که گروهی مرکب از چندین شرکت برق و شرکت های اتومبیل سازی آمریکایی است برپاگشت.

مقام های جنرال موتورز، فورد و کرایسلر آمریکایی، نیسان ژاپنی و ب، ام، و آلمانی همگی گفتند که در نظر دارند در آینده ای بسیار نزدیک اتومبیل های برقی یا الکتریکی به بازار

عرضه کنند. افزون بر این اتومبیل سازان گفتند یکسدیگر را از اطلاعات و یافته های تکنولوژیک یافنی خود در زمینه تکمیل وسایل نقلیه الکتریکی آگاه خواهند ساخت.

در این حال قوانین مبارزه با آلودگی محیط زیست در ایالات متحده طی چهار تا شش سال آینده خواستار آن خواهد شد که به تدریج وسایل نقلیه بدون پراکندن دود آگروز به بازار عرضه شوند.

شرکت های اتومبیل سازی می گویند کلید



تبدیل وسایل نقلیه به اتومبیل ها و کامیون های عاری از دود آگروز جلب اعتماد عموم به وسایل نقلیه الکتریکی است.

در این میان برای شارژ کردن دوباره باطری اتومبیل الکتریکی به وقت زیاد مانند هفت تا هشت ساعت نیاز است و اشکال دیگر این است که باطری یک وسیله گرانبه است و ده تا پانزده درصد به بهای خرید یک اتومبیل الکتریکی تازه می افزاید.

در این حال پاره ای از افراد برای آنکه اتومبیل های بنزینی خود را که مایه آلودگی هستند کنار گذاشته و به اتومبیل های الکتریکی روی آورند نیاز به انگیزه دارند و از این رو مقام های شرکت های اتومبیل سازی در پی کنفرانس اخیر خود در برابر کنگره ایالات متحده ظاهر شدند و از قانونگذاران موکداً خواستند که برای افراد و نیز شرکت هایی که به وسایل نقلیه الکتریکی روی می کنند تخفیف های مالیاتی قائل شوند.

اتومبیل سازان می گویند تخفیف هایی از این گونه لازم است تا بتوان هزینه اضافی وسایل نقلیه الکتریکی را جبران نمود.

شب کاری و اثرات جسمی و روانی آن

با افزایش تعداد افراد شب کار در آمریکا روانشناسان و متخصصان بهداشت کار نگران تاثیرات منفی شب کاری بر جسم و روح کارکنان می باشند.

به نوشته روزنامه «نیویورک تایمز» تحقیقات جدید متخصصان بهداشت کار نشان داه است که کارکنان شیفتی به غیر از بیهوایی با مشکلات جسمانی و روحی نیز مواجه خواهند شد. براساس مطالعات اداره ارزیابی تکنولوژی در کنگره آمریکا کارکنان شیفتی و شب کار دچار بیهوایی و ضعف جسمی و سستی مزمن می گردند.

مشکلات جسمانی این افراد از همکاران خود در شیفت های دیگر بیشتر بوده و اختلافات خانوادگی آنها نیز بیش از سایر کارکنان می باشد. این افراد در پرورش و رشد کودکان خود نیز با مشکلاتی مواجه خواهند بود.

این تحقیقات همچنین نشان می دهد اثرات جسمانی شب کاری با افزایش سن کارکنان تشدید گردیده و افراد میان سال که اکثریت جمعیت آمریکا را تشکیل می دهد رفته رفته در صورت شب کار بودن درگیر مشکلات عدیده جسمانی خواهند شد.

این تحقیقات نشان داده که بر خلاف سایر کشورها در آمریکا هیچگونه مقرراتی بر کار شب کاران حکمفرما نیست.

«نیویورک تایمز» می نویسد بسیاری از کشورها استراحت و خواب در بخشی از ساعات شب را جزو برنامه شب خود قرار داده اند. دولت فرانسه ۵۰ درصد مخارج نصب وسائل در منزل افراد شب کار را که مانع از سروصدا در طول روز خواهند شد می پردازد، دولت استرالیا نیز یک هفته مرخصی اضافه به افراد شب کار می دهد.

به گفته یکی از محققان، افراد شب کار کمتر از افراد دیگر می خوابند و روزهایی که بیکارند قادر نیستند کم خوابی خود را جبران نمایند.

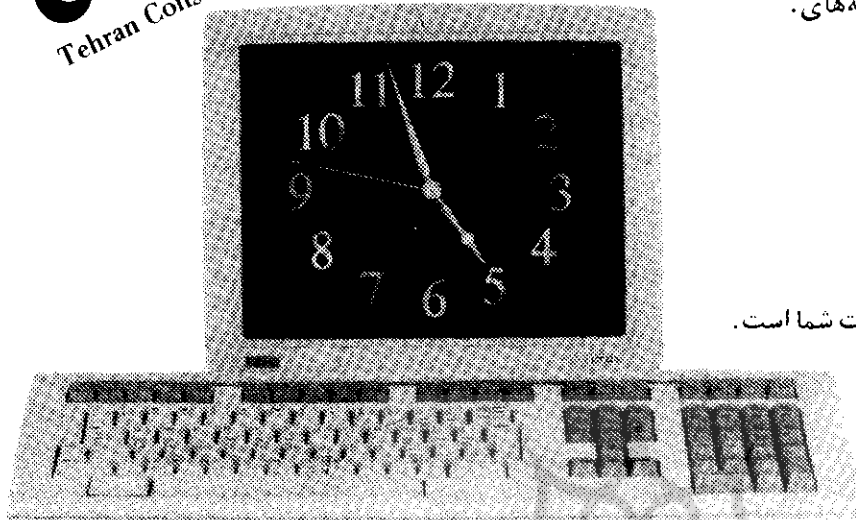


بهینه‌سازان تهران
مهندسين مشاور
Tehran Consultant Engineers Optimum Makers

خدمات مدیریت برای مدیران فعال صنایع

تجارب علمی و عملی ما در زمینه‌های:

- زمان‌سنجی
 - ظرفیت‌سنجی
 - برنامه‌ریزی و کنترل تولید
 - مکانیزه کردن سیستم‌های فوق
- به منظور افزایش بهره‌وری در خدمت شما است.



تهران - خیابان ولی‌عصر - بالاتر از میدان ونک - کوچه نگار - شماره ۴۷ - طبقه چهارم - تلفن ۴۸۸۷۶۶۰

راهنمای اشتراک

- ۱- بنای اشتراک سالانه مجله برای داخل کشور (برای ده شماره در سال) بابت عادی مبلغ ۶۵۰۰ ریال و بابت سناریس مبلغ ۷۵۰۰ ریال و برای خارج از کشور ده دلار خواهد بود.
- ۲- اشتراک سالانه برای استادان دانشگاهها، دانشجویان و معلمان با ارسال کپی کارت معتبر یا بنچاه درصد تخفیف همراه خواهد بود.
- ۳- حق اشتراک سالانه مجله را به حساب ۷۱۷۰۳ بانک ملت شنبه جام جم (قابل پرداخت در کلیه شعب بانک ملت) واریز نمایند.
- ۴- برای اشتراک ماهنامه تدبیر، اصل یا کپی فرم زیر را پس از تکمیل به همراه اصل فیش بانکی به آدرس تهران - خیابان ولی‌عصر، بیش جام جم، سازمان مدیریت صنعتی، دفتر مجله تدبیر ارسال دارید.

فرم اشتراک

در این قسمت چیزی ننویسید

شماره اشتراک

به پیوست فیش بانکی شماره به مبلغ ریال بابت حق اشتراک یکساله مجله تدبیر (برای ده شماره) ارسال میشود. خواهشمند است مجله را برای مدت یکسال از شماره به نشانی زیر بفرستید.

ضمناً قبلاً مشترک بوده‌ام نبوده‌ام

نام و نام خانوادگی نام شرکت / موسسه

نام/شرکت

نام خانوادگی

سن تحصیلات حرفه

نشانی

کد پستی صندوق پستی تلفن