یادداشت

زاینده‌رود گرفتار دستکاری‌های بی‌پایان

عاطفه علیان، روزنامه‌نگار: اگر تمدن بشری در حاشیه رودها متولد شد، در قلب فلات ایران یک رودخانه بود که تمدن را نه صرفا تغذیه، بلکه معماری کرد. زاینده‌رود قرن‌ها جریان پیوسته حیات، تعدیل‌کننده اقلیم و ستون ثبات سفره‌های زیرزمینی اصفهان و گاوخونی بود. اما آنچه در ربع‌قرن اخیر بر سر این شریان حیاتی آمده، نمونه‌ای تراژیک از مسخ تدریجی یک اکوسیستم طبیعی به یک «کانال توزیع آب نوبتی» است؛ فرایندی مخرب که در آن رودی پویا و زاینده، گام به گام از حیز انتفاع طبیعی ساقط شد و تحت عناوینی همچون «مدیریت منابع» و «ساماندهی»، به دستکاری‌های بی‌پایان سازه‌ای دچار شد. اگر مقاومت افکار عمومی و مطالبه‌گری دیده‌بانان محیط زیست نبود، شاید تا امروز بستر خشکیده این رود یا به بلوار و پارکینگ آسفالت‌شده بدل شده بود یا با بتن‌ریزی و عایق‌کاری، به آب‌نمایی کم‌عمق برای عکس‌های یادگاری تقلیل می‌یافت.

بررسی آرشیوهای رسانه‌ای و پایگاه‌های استنادی نشان می‌دهد کلیدواژه «زاینده‌رود» با بیش از ده‌ها میلیون رکورد و نتیجه جست‌وجو در اینترنت و صدها هزار عنوان گزارش تحقیقی، مقاله علمی، یادداشت تحلیلی و مستند چندرسانه‌ای، پربسامدترین واژه در مقوله بحران آب ایران است. حجم ادبیات تولیدشده درباره این حوضه آبریز به‌تنهایی می‌تواند یک کتابخانه جامع هیدرولوژی، جامعه‌شناسی و حقوق آب را تشکیل دهد. با این حال، این حجم بی‌سابقه از داده‌ها یک تناقض تاریخی را آشکار می‌کند: چرا انبوه هشدارها مانع از خشکاندن زاینده‌رود نشد؟

پاسخ در یک شکاف زمانی ۲۵ساله نهفته است. در اواخر دهه ۷۰ خورشیدی (۱۳۷۸-۱۳۷۹) که برای نخستین بار جریان دائمی زاینده‌رود قطع شد و قبح مرگ اکولوژیک آن فروریخت، هنوز نه شبکه‌های اجتماعی فراگیر وجود داشتند و نه دسترسی عمومی به سازوکار تصمیم‌گیری‌های پشت درهای بسته ممکن بود. در غیاب ابزارهای شفاف‌سازی جمعی، تصمیماتی ویرانگر در زمینه بارگذاری‌ها و توسعه نامتوازن کشاورزی اتخاذ شد که سرنوشت هیدرولوژیکی حوضه را تغییر داد. در سال‌های پس از آن، هرچند سیل تحلیل‌ها و گزارش‌های مجازی فضای عمومی را فرا گرفت، اما ساختارهای غلط نهادینه‌شده مانع از تغییر بنیادین این ریل‌گذاری مخرب شدند. آنچه امروز در بستر زاینده‌رود مشاهده می‌شود، محصول جبر جغرافیایی یا قهر طبیعت نیست؛ ماحصل سلسله‌ای از تصمیمات تکنوکراتیک و سیاست‌گذاری‌های بخشی‌نگر است: **استقرار صنایع سنگین آب‌بر در فلات خشک:** استقرار مجتمع‌های عظیم صنعتی، پتروشیمی، پالایشگاه و نیروگاه‌ها در منطقه‌ای که ذاتا با محدودیت آبی روبه‌رو است، بخش عمده‌ای از جریان سطحی و زیرزمینی را مصادره و جمعیت‌پذیری ناپایداری را به منطقه تحمیل کرد. **فروش حواله بر آب‌های خیالی:** مدیران منابع آب طی دهه‌ها با فرض تحقق پروژه‌های بزرگ انتقال بین‌حوضه‌ای، اقدام به صدور مجوز و تخصیص قطعی آب برای مصارف شرب، کشاورزی جدید و صنایع کردند. آب‌های موعود روی کاغذ ماند، اما برداشت‌های فیزیکی از بستر زاینده‌رود به‌طور کامل محقق شد. **فروپاشی نظام مدیریت یکپارچه حوضه:** تقسیم مدیریت اکوسیستم پیوسته زاینده‌رود به مرزهای سیاسی-استانی، طومار تاریخی مدیریت مشارکتی را منسوخ کرد. در نتیجه، در بالادست پمپاژهای سنگین در اراضی شیب‌دار برای باغات پرمصرف احداث شد و در پایین‌دست، حقابه‌های زیست‌محیطی و تاریخی چندصدساله به صفر رسید. **تخریب مورفولوژی رود به بهانه «ساماندهی»:** دستکاری مکانیکی بستر، بتن‌ریزی، دیواره‌سازی سنگی و باریک‌کردن عرض طبیعی رودخانه تحت لوای بهسازی، پیوند رسوبی رودخانه با سفره‌های آبرفتی را قطع کرد و توان خودپالایی و نفوذ طبیعی آب را از میان برد. **خشکاندن تالاب بین‌المللی گاوخونی:** انتهای حوضه زاینده‌رود که به عنوان ضربه‌گیر زیست‌محیطی مانع از فعال‌شدن کویر و انتشار ذرات معلق می‌شد، اکنون به کانون بالقوه ریزگردهای سمی و آلوده به فلزات سنگین تبدیل شده است.

چرخه مرگبار «بازوبسته‌کردن فلکه‌ها» و هیولای فرونشست

سیاست سنتی و مقطعی رهاسازی فصلی آب برای کشاورزی و سپس بستن کامل رودخانه، به معنای تیر خلاص به ساختار زمین‌شناختی دشت اصفهان است. این باز و بسته‌شدن‌های متناوب نه به معنای احیای رودخانه، بلکه به منزله نوسان‌دادن شدید به تراز هیدرولیکی سفره‌های آب زیرزمینی است. با قطع جریان سطحی، فشار برداشت به‌طور مستقیم بر چاه‌ها و آبخوان‌ها متمرکز می‌شود. نتیجه این تخلیه مداوم، بروز فاجعه‌بار «فرونشست نامتقارن زمین» است. اصفهان به استناد داده‌های زمین‌شناسی، تنها کلان‌شهر تاریخی جهان است که پدیده فرونشست با نرخ‌های بحرانی به درون زیرساخت‌های حیاتی، بیمارستان‌ها، مدارس و بافت مسکونی آن نفوذ کرده است. علاوه بر این، پل‌های تاریخی خواجو، سی‌وسه‌پل و مارنان که پایداری سازه‌ای و ملات ساروجی آنها بر پایه رطوبت مداوم طراحی شده بود، با هر دوره خشکی دچار تنش‌های ساختاری، پوسیدگی فونداسیون و ترک‌های عمیق می‌شوند. زاینده‌رود یک کالای مصرفی کوتاه‌مدت یا یک کانال بتنی آبرسانی نیست؛ شرط لازم برای زیست‌پذیری فلات مرکزی ایران است. حل بحران زاینده‌رود از مسیر مسکن‌های مقطعی، بازگشایی‌های اداری و سپس بستن مجدد آن نمی‌گذرد. نقطه پایان این بحران زمانی فرامی‌رسد که مدیریت حوضه آبریز به عنوان یک پیکره واحد اکولوژیک به رسمیت شناخته شود، جریان پایه زیست‌محیطی به‌صورت دائمی و پیوسته برقرار بماند، صنایع پرمصرف به‌طور کامل به منابع نامتعارف متصل شوند و توهم تسلط سازه‌ای بر طبیعت جای خود را به انطباق با واقعیت‌های اکولوژیک سرزمین بدهد. زاینده‌رود فقط در صورتی زنده خواهد ماند که حق طبیعی آن بر حیات و جریان دائمی آب بازگردانده شود.

مردم را با خود شریک کنیم

ادامه از صفحه اول

به‌ویژه حمایت نهادهای اقتصادی و صنعتی از هریک از این دو رویکرد در شرایطی که جنگ از عرصه نظامی به عرصه اقتصادی کشیده شده است و فرمان درهم‌کوبیدن اقتصاد کشورمان همین دیروز از سوی وزیر خزانه‌داری آمریکا صادر شده است، «بامداد امروز بزرگ‌ترین تهاجم مالی تاریخ را علیه ایران آغاز خواهیم کرد» (۱۴۰۵/۶/۲) می‌تواند بسیار سرنوشت‌ساز باشد. اگر جریانی تلاش می‌کند رؤیای خود را برای ایران آینده در قالب اقتصادی معیشتی و نفتی و جامعه‌ای بسته و بدون منافذ تنفسی و هیجانی و کوتاه‌مدت محقق کند، جریان عقل‌گرا و اصلاح‌گر هم باید تصویر خود برای ایران آینده را که اقتصادی خلاق و فناورانه و جامعه‌ای باز و متنوع و متکثر و در تعامل با جهان و دارای افق بلندمدت است عرضه و مردم را شریک خود کند. تفاهم‌نامه اسلام‌آباد (به عنوان مبنا و با لحاظ تغییراتی) آن نقطه عطف تاریخی در نظام حکمرانی کشورمان و آن پرچمی است که می‌توان با برافراشته نگه‌داشتن و اجرایی‌کردن آن، جامعه را حول آن متحد کرد و ایران عزیز را از خطرات بزرگ آینده مصون داشت. چنین بادا.

دولت به تصمیم‌گیری نهایی درباره سهمیه و قیمت سوخت نزدیک شد

تعیین تکلیف بنزین

شرق: تکلیف مسئله بنزین دیروز تا حدی روشن شد و یکی از مقامات دولتی خبر داد کاهش سهمیه بنزین قطعی شده، اما درباره قیمت، دولت هنوز به جمع‌بندی نرسیده است. کاهش سهمیه بنزین یکی از سه سناریوی دولت برای مهار مصرف افسارگسیخته سوخت در ایران است. پیگیری‌های «شرق» از وزارت نفت حاکی از آن است که به احتمال زیاد سهمیه اول یعنی ۶۰ لیتر بنزین هزارو ۵۰۰ تومانی به قوت خود پابرجا می‌ماند، اما دولت برای سهمیه مازاد بر این مصرف تصمیم‌گیری می‌کند. با این حال، هنوز مشخص نیست سناریوی نرخ‌های دوم، سوم و چهارم سوخت، یعنی نرخ سه هزار تومانی، پنج هزار تومانی و نرخ آزاد دنبال می‌شوند یا تمام این نرخ‌ها در یک نرخ جدید تجمیع خواهد شد و نرخ جدید چقدر است؟

تکلیف بنزین تا حدی روشن شد

به نظر می‌رسد تکلیف مسئله بنزین تا حدی روشن شده است. دیروز محسن حاجی‌میرزایی، رئیس دفتر رئیس‌جمهوری، مداخله دولت در وضعیت سوخت کشور را ناگزیر دانست و گفت: «کاهش سهمیه‌های بنزین قطعی است. کسی بیش از سهمیه بخواهد بنزین خریداری کند، قیمت بالاتری خواهد داشت، اما هنوز این قیمت تعیین نشده است». او در عین حال تأکید کرد درباره سیاست‌های قیمتی هنوز گزینه واحدی وجود ندارد و دولت در حال بررسی راه‌های مختلف است. این خبر در حالی منتشر شد که مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهوری نیز در نشست هیئت دولت بر ضرورت صرفه‌جویی در مصرف بنزین تأکید کرد و گفت دولت همچنان برای افزایش تولید تلاش می‌کند و متناسب با میزان تولید، بنزین توزیع خواهد شد و صرفه‌جویی باید از دولت و دستگاه‌های دولتی آغاز شود. محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهوری هم روز شنبه، با تأکید بر ضرورت اصلاح وضعیت مصرف گفت: «در یکی از روزهای جنگ ۱۲روزه، مصرف بنزین به ۱۹۷ میلیون لیتر رسید؛ در حالی که تولید کشور در شرایط عادی حدود ۱۱۰ میلیون لیتر است و گاهی به ۱۲۵ میلیون لیتر می‌رسد». همچنین علی مدنی‌زاده، وزیر اقتصاد، در یک گفت‌وگوی تلویزیونی از شجاعت رئیس‌جمهور برای اقدامات اصلاحی در اقتصاد تمجید کرد. در ادامه اسماعیل سقاب‌اصفهانی، معاون رئیس‌جمهوری، در یک مصاحبه جدید گفته است دولت فقط منتظر کاهش مصرف مردم نیست، بلکه هم‌زمان افزایش تولید و اصلاح زیرساخت‌های انرژی را دنبال می‌کند و اقدامات دولت شامل توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، افزایش تولید، جمع‌آوری گازهای فلر و بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده در جنگ است. او همچنین در شبکه اجتماعی «ایکس» نوشت دولت از نقدهای کارشناسان استقبال می‌کند و افزود: «البته باید عاقلانه شرایط را دید» و در ادامه تأکید کرد: «دیگر نمی‌توان پشت پرده آمار غلط داد یا سناریوهای کم‌هزینه و پرهزینه را جابه‌جا کرد. از این پس، نظرسنجی‌های معتبر می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری باشد». سقاب‌اصفهانی همچنین اضافه کرد نظر رئیس‌جمهور در این زمینه «عدم غافلگیری مثل ۹۸ است».

پاشنه آشیل ناترازی بنزین

ناترازی تولید و مصرف سوخت به پاشنه آشیل دولت‌های مختلف تبدیل شده است؛ به‌ویژه آنکه افزایش یکباره قیمت بنزین در آبان ۹۸ تنش‌های اجتماعی دنباله‌داری ایجاد کرد و پس از این اتفاق، دست‌بردن به قیمت بنزین تبدیل به نگرانی جدی سیاست‌مداران شد. این در شرایطی است که تولید بنزین مدام از مصرف عقب افتاده است و این شکاف با تقاضای بیشتر بنزین سال به سال ادامه دارد. از آن سو، کشور سال‌هاست گرفتار تحریم گسترده است و صادرات نفت به دشواری انجام می‌شود. بنابراین تخصیص حجم درخور توجهی ارز برای واردات بنزین عملا از توان دولت خارج است؛ به‌ویژه اینکه در حال حاضر کشور درگیر جنگ بوده و نه‌تنها بخش‌هایی از ظرفیت تولید سوخت آسیب دیده، بلکه محاصره دریایی امکان صادرات نفت را تقریبا متوقف کرده و تاکنون مذاکرات میان ایران و آمریکا به نتیجه خاصی منتهی نشده است. براساس آمار شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، در حال حاضر مصرف روزانه بنزین کشور به حدود ۱۳۵ میلیون لیتر رسیده است، درحالی‌که تولید پالایشگاه‌های کشور بین ۱۱۰ تا ۱۱۲ میلیون لیتر است. همچنین تولید بنزین پتروشیمی حدود ۹ میلیون لیتر است؛ یعنی مجموع تولید حدود ۱۲۱ میلیون لیتر در روز و فاصله‌ای نزدیک به ۱۴ میلیون لیتر میان تولید و مصرف وجود دارد. شکاف بین تولید و مصرف انرژی در شرایطی است که بخشی از ظرفیت سوخت کشور در جنگ آسیب دید. در همین زمینه، ایسنا به نقل از عماد رفیعی، مدیر دفتر مدیریت مصرف شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران گفته است: «در جریان جنگ، فقط یکی از واحدهای پالایشی به‌صورت مستقیم مورد اصابت قرار گرفت که حدود نیمی از ظرفیت خود را از دست داد. همچنین آسیب به انبار نفت ری و برخی پالایشگاه‌های گازی پارس جنوبی، بر تولید و زنجیره تأمین فراورده‌ها اثر گذاشت». به گفته این مقام مسئول: «در مقطعی حدود ۲۳۰ هزار بشکه از تولید کشور از دست رفت، اما بخش درخور توجهی از این ظرفیت بازیابی شده و نزدیک به ۵۰ درصد آن بازگشته است. ضمن آنکه پالایشگاه ستاره خلیج فارس هم همچون گذشته با ظرفیت کامل در سرویس قرار دارد و آسیبی به ظرفیت تولید آن وارد نشده است. همچنین آسیب انبار نفت ری به‌طور مقطعی بر عملیات لجستیک و توزیع بنزین اثر گذاشت، اما حتی در روز وقوع حادثه و در میانه جنگ نیز توزیع بنزین در تهران متوقف نشد و کمبودی در عرضه رخ نداد».

او همچنین توضیح داده است: «عملیات بازیابی مخازن در حال انجام است و اکنون حدود ۵۰ درصد ظرفیت این انبار برای عملیات لجستیک مورد استفاده قرار می‌گیرد. بخش دیگری از نیاز تهران هم از پالایشگاه‌های کشور، ازجمله پالایشگاه اراک، تأمین می‌شود؛ ضمن اینکه پیش از جنگ هم سهمی از بنزین مورد نیاز تهران از این پالایشگاه تأمین می‌شد.

غیر از این هم‌اکنون با استفاده بیشتر از ظرفیت پتروشیمی‌ها، تولید بنزین افزایش داشته است و در کنار پالایشگاه ستاره خلیج فارس، پتروشیمی نوری هم بخشی از تولید خود را در اختیار شبکه تأمین بنزین قرار داده است». تولید بنزین توسط پتروشیمی‌ها البته اما و اگر بسیاری دارد و علاوه بر اینکه بنزین تولیدی پتروشیمی‌ها کیفیت لازم را ندارد، درواقع به این معناست که بخشی از ظرفیت تولید و صادرات پتروشیمی کشور تعطیل شده تا به‌جای آن بنزین تولید و سوزانده شود. درباره رقم واردات بنزین هم حرف و سخن بسیار گفته شده است. برخی منابع واردات سالانه بنزین را پنج‌ونیم تا شش میلیارد دلار ذکر می‌کنند و برخی دیگر این رقم را کمتر و حدود نیمی از این عدد دانسته‌اند. در هفتم دی ۱۴۰۴ مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهوری، در صحن علنی مجلس از اختصاص ارز به واردات بنزین انتقاد کرد و گفت: «چرا باید در حالی که مردم در سختی معیشت قرار دارند، شش میلیارد دلار از ارز را صرف واردات بنزین کنیم؟».

با این حال در دی ۱۴۰۴ دیوان محاسبات به این ادعا پاسخ و توضیح داد اسناد دیوان نشان می‌دهد مجموع اعتبار صرف‌شده تا پایان آذر همان سال، فقط ۱.۸ میلیارد دلار است. این نهاد نظارتی پیش‌بینی کرد هزینه کل واردات بنزین تا پایان سال ۱۴۰۴ نیز از ۲.۷ میلیارد دلار فراتر نخواهد رفت. با این حال، پیگیری «شرق» از سازمان بهره‌وری انرژی درباره این اختلافات عددی حاکی از آن است که بخشی از واردات بنزین به صورت تهاتر با نفت خام انجام می‌شود که در اسناد مالی قید نمی‌شود و اگر بخواهیم ارزش نفت تهاترشده را در این محاسبه بیاوریم، عدد واردات بنزین به همان حدود ارقامی می‌رسد که رئیس‌جمهوری اعلام کرده است. فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت نیز درباره ارزش سوخت مصرفی در ششم مرداد امسال گفته است: «روزانه معادل هشت میلیون بشکه نفت را به انواع سوخت تبدیل می‌کنیم و لازم است برای مدیریت این روند، تدابیر جدی اندیشیده شود».

راهکار دولت برای مهار مصرف سوخت

چندی پیش دولت اعلام کرد برای بنزین سه سناریو تعریف کرده است. در سناریوی اول که دولت آن را با نام «مدل شیری» توصیف می‌کند، روزانه حدود ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین تولید داخل میان جایگاه‌ها توزیع خواهد شد و عرضه بنزین تا زمان پایان این میزان ادامه پیدا می‌کند و پس از تمام‌شدن سهم روزانه، جایگاه‌ها عرضه را متوقف خواهند کرد. در این مدل قیمت بنزین تغییر نمی‌کند و نرخ‌های فعلی باقی می‌مانند. در سناریوی دوم که با نام «مدل کرمان» مطرح شده، کل بنزین تولیدی کشور میان خودروهای موجود تقسیم می‌شود. در این روش ممکن است ماهانه حدود ۱۳۰ تا ۱۴۰ لیتر بنزین سهمیه‌ای به هر خودرو اختصاص یابد و مصرف‌کنندگان برای نیاز بیشتر، بنزین را با نرخ آزاد خریداری کنند. در سناریوی سوم، داشتن یا نداشتن خودرو تأثیری بر دریافت سهمیه ندارد و به هر شهروند ماهانه حدود ۳۰ لیتر بنزین تعلق می‌گیرد. این سهمیه در اختیار سرپرست خانوار قرار می‌گیرد؛ بنابراین یک خانوار دونفره ۶۰ لیتر، خانوار سه‌نفره ۹۰ لیتر و خانوار چهارنفره ۱۲۰ لیتر سهم ماهانه خواهد داشت. در این الگو، ابتدا روزانه ۳۰ میلیون لیتر از تولید کشور به حمل‌ونقل عمومی، تاکسی‌ها و تاکسی‌های اینترنتی اختصاص پیدا می‌کند تا قیمت خدمات آنها تغییر نکند. ۹۰ میلیون لیتر باقی‌مانده نیز میان همه شهروندان تقسیم خواهد شد.

در این سناریو قیمت بنزین هزارو۵۰۰ تومان خواهد بود و نرخ‌های دوم و سوم حذف می‌شوند و افرادی که خودرو ندارند یا کمتر از سهم خود مصرف می‌کنند، می‌توانند سهمیه باقی‌مانده را به اعضای خانواده یا افراد دیگر انتقال دهند، آن را پس‌انداز کنند یا بفروشند. برای خرید و فروش سهمیه هم امکان راه‌اندازی یک پلتفرم یا صندوق مبادله در نظر گرفته شده است تا عرضه‌کنندگان و متقاضیان بدون شناخت یکدیگر معامله کنند. قیمت در این بازار را دولت تعیین نخواهد کرد و ممکن است نرخ معامله در مناطق مختلف کشور متفاوت باشد. در این میان نقدها به هرکدام از سناریوهای بنزینی دولت فراوان بوده و بیشترین نقد به سناریوی سوم مطرح است که دولت با اختصاص بنزین به تمام مردم کشور، برای تمامی اقشار نسبت به بنزین حق ایجاد می‌کند و این مسئله می‌تواند مانند اختصاص یارانه و کالابرگ به تمام اقشار و حتی ثروتمندان، به چالش بزرگی برای منابع دولت تبدیل شود و حذف بخشی از اقشار تبعات اجتماعی به دنبال داشته باشد. در سناریوهای دیگر هم به چالش‌هایی ازجمله تشکیل صف بنزین اشاره می‌شود و حتی به مسئله نابرابری هم اشاره شده است. منتقدان دو سناریوی دیگر می‌گویند در استان‌های پهناور و محروم که مردم به انواع وسایل حمل‌ونقل عمومی دسترسی ندارند، ناچار هستند هزینه بیشتری برای بنزین بپردازند که این مسئله با عدالت اجتماعی تناقض دارد.

برخی دیگر از منتقدان هم ماجرای بنزین را فراتر و پیچیده‌تر از قیمت می‌دانند. آنها با طرح شکست افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۹۸ که منجر به کاهش مصرف نشد، می‌گویند با تورم مزمنی که کشور دهه‌هاست گرفتار آن است، ارزش پول ملی مدام دچار ریزش شده و قیمت عرضه سوخت با نرخ تمام‌شده آن دچار شکاف می‌شود. گذشته از این، انحصار بازار خودرو و سیاست‌گذاری‌های نادرست در صنعت خودروسازی سبب شده است خودروی ملی با استانداردهای جهانی کیلومترها فاصله داشته باشد. در حال حاضر مصرف سوخت خودروهای داخلی به‌طور میانگین چیزی حدود ۱.۵ تا دو برابر استاندارد جهانی است و فقط اصلاح همین یک شاخص باعث می‌شود مصرف سوخت کشور به حدود نصف مصرف فعلی برسد و بخش درخور توجهی از تولید بنزین قابلیت صادرات و ارزآوری داشته باشد. از آن سو، تورم مزمن دورقمی و کاهش مداوم قدرت خرید مردم نیز سبب تردد انبوهی خودروی فرسوده در کشور شده است که به افزایش چشمگیر مصرف سوخت در کشور دامن می‌زند. هم‌اکنون حدود ۴۱ میلیون وسیله نقلیه در کشور وجود دارد که از این میان، نزدیک به ۲۲ میلیون دستگاه خودروی فرسوده هستند. خودروهای فرسوده در هر صد کیلومتر حدود ۱۶ تا ۲۲ لیتر بنزین مصرف می‌کنند، درحالی‌که مصرف بنزین خودروهای نوشماره داخلی به‌طور میانگین بین هشت تا ۱۰ لیتر در هر صد کیلومتر است. این اختلاف یعنی خودروهای فرسوده حدود دو برابر خودروهای جدید سوخت مصرف می‌کنند.

خبر

ابلاغ بسته حمایتی برای احیای واحدهای تولیدی آسیب‌دیده

معاون سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران از ابلاغ بسته حمایتی ویژه واحدهای صنعتی آسیب‌دیده از جنگ در کشور خبر داد و گفت: واحدهای آسیب‌دیده براساس میزان خسارت در سه گروه تقسیم‌بندی شده است.

به گزارش ایرنا، رضا غلامی‌اوریمی در یک نشست خبری گفت: برای بازپرداخت اقساط تسهیلات این واحدها، شش ماه تنفس و زمان بازپرداخت ۲۴ تا ۴۸ماهه در نظر گرفته شده است و برای شرکت‌های دانش‌بنیان نیز ۹ ماه زمان تنفس اضافه در نظر گرفته شده است تا بتوانند از این حمایت‌ها استفاده کنند. او گفت: کارگاه‌هایی که خالی بوده و در اختیار شرکت شهرک‌های صنعتی استان‌ها قرار داشته‌اند، ملزم شدند در اختیار واحدهای آسیب‌دیده قرار گیرند و شرکت‌های استانی با توجه به میزان خسارت واحدهای صنعتی آنها را در سه گروه شامل خسارت ۳۰ تا ۳۵ درصد، ۳۵ تا ۶۵ درصد و ۶۵ درصد به بالا تقسیم‌بندی کرده‌اند و برای هر گروه، تسهیلات و حمایت‌های متناسب در نظر گرفته شده است و اگر واحدهای صنعتی برای طرح توسعه خود به زمین جدید نیاز داشته باشند، زمین مورد نیاز به صورت نقدی و اقساطی ویژه با پنج درصد و بازپرداخت ۴۸ماهه در اختیار آنها قرار می‌گیرد. معاون سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران گفت: این بسته حمایتی با توجه به جلسات برگزارشده در ستاد و نشست‌های تخصصی هیئت‌مدیره سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی تدوین و مصوبه آن ابلاغ شده است. غلامی‌اوریمی درباره مهم‌ترین مشکلات واحدهای صنعتی اظهار کرد: بررسی‌ها نشان می‌دهد مشکل عمده واحدهای صنعتی، نقدینگی است. واحدهای صنعتی بیشتر با مشکلات نقدینگی مواجه هستند و برای رفع این مشکل، اقدامات خاصی را برنامه‌ریزی کرده‌ایم و در استان‌ها مشاورانی داریم و کلینیک‌های کسب‌وکار را تشکیل داده‌ایم و از مشاوران خواسته‌ایم حمایت‌های سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران را در قالب کلینیک‌های کسب‌وکار ارائه کنند. غلامی‌اوریمی بیان کرد: از بخشی از پروژه‌های خاص تولیدی حمایت می‌کنیم تا واحدهای صنعتی بتوانند آنها را اجرائی کنند؛ این حمایت‌ها ممکن است در زمینه اخذ تسهیلات مالی، فروش و بازاریابی خط تولید، کاهش ضایعات و موضوعات مشابه باشد. معاون سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران درباره آموزش و آمایش سرزمین گفت: در این زمینه نیز برنامه‌ریزی ویژه‌ای انجام داده‌ایم تا اقدامات براساس آمایش سرزمین استانی و ملی و متناسب با منطقه انجام شود. در عین حال، شهرک‌هایی ایجاد شده‌اند اما می‌توان سرمایه‌گذار را به‌گونه‌ای هدایت کرد که با آمایش سرزمین، اولویت‌های منطقه‌ای و زنجیره‌های ارزش استان منطبق و مرتبط باشد. این موضوع را در اولویت قرار داده‌ایم. اگر واحدی جزء اولویت‌های سرمایه‌گذاری استان و منطقه باشد، برای جذب سرمایه‌گذاری و اجرای آن اقدام می‌کنیم.

یادداشت

نگذارید انگشت در چشم مردم بکنند

ادامه از صفحه اول

* پیشنهاد می‌کنم با این همدلی در بین مسئولان، مشکلاتی را که نگرانی برای مردم ایجاد می‌کند، با گفت‌وگو با سایر قوا حل کنید. پیش‌کشیدن گاه‌به‌گاه بحث حجاب، برخوردهای موردی با کافه‌ها، تهدیدها، پاسخ خوبی برای مقاومت مردم نیست. نسل جوان خیلی سختی کشیده‌اند. بگویید بی‌دلیل انگشت در چشم آنها نکنند.

شرکت برق منطقه‌ای آذربایجان
« اقتصاد مقاومتی در سایه وحدت ملی و امنیت ملی»
آگهی مناقصه عمومی (نوبت اول)
شناسه : ۲۲۵۴۸۴۸
شرکت برق منطقه ای آذربایجان در نظر دارد تجدید مناقصه عمومی تهیه تجهیزات و نصب و راه اندازی ترانس قدرت ۶۳/۲۰ کیلوولت در پست انتقال ۲۳۰ کیلوولت خلخال با دمونتاژ ، جابجایی و حمل ترانس از پست اجیرلو بصورت مناقصه یک مرحله ای توام با ارزیابی کیفی را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شماره فراخوان ۲۰۰۵۰۰۱۱۱۹۰۰۰۰۴۶ به آدرس الکترونیکی www.setadiran.ir برگزار نماید.
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۲,۲۹۳,۴۲۵,۳۴۳ ریال بحروف (دومیلیارد و دویست و نودو سه میلیون و چهارصدو بیست و پنج هزار و سیصدو چهل و سه ریال) بصورت ضمانتنامه بانکی و یا واریز نقدی بحساب سیبا بشماره IR ۱۱۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۰۶۴۰۷۱۴۴۴۸۰ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران بنام شرکت برق منطقه ای آذربایجان
بهای فروش اسناد : ۲۰۰,۰۰۰ ریال (دویست هزار ریال)

جدول زمانی انجام مناقصه	
شروع فروش اسناد	از ساعت ۸ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۴
مهلت دریافت اسناد	تا ساعت ۱۹ عصر مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۱
مهلت بارگذاری پیشنهادات در سامانه ستاد	تا ساعت ۸ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۳۰
بازگشایی پاکات	ساعت ۹ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۳۰

جهت اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه : مرکز تماس ۴۱۹۳۴-۰۲۱
جهت اخذ اطلاعات بیشتر به سایتهای زیر مراجعه و یا با شماره تلفن ۳۲۲۳-۳۱۰۷-۰۴۱ تماس حاصل فرمایند.
www.tavanir.org.ir www.Iets.mporg.ir www.azrec.co.ir www.setadiran.ir
روابط عمومی شرکت برق منطقه ای آذربایجان
۲۷۷۳

نوبت اول
شناسه : ۲۲۵۷۸۹۱
فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی
شماره ۱۲۴/ج ک/۱۴۰۵
مربوط به خرید تایر اسکانیا – درخواست شماره ۰۵۰۰۴۹۳
شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران
(سهامی خاص)
شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه خرید قطعات اسکانیا به شماره (۲۰۰۵۰۹۲۶۶۰۰۰۰۲۹۰) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۳ الی ۱۴۰۵/۰۶/۰۴ می باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد. حداقل امتیاز ارزیابی کیفی ۵۵ امتیاز می باشد.
شرکت ها و موسسات دانش بنیان در مناقصات و عرضه کالاهای دانش بنیان ساخت داخل دستگاه های اجرایی حائز اولویت می باشند.
مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی تاریخ : ۱۴۰۵/۰۶/۱۴
مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی تاریخ : ۱۴۰۵/۰۶/۲۸
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار : آدرس : گچساران - فلکه الله - شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران - تلفن : ۳۲۲۲۴۴۱۱ - ۳۱۹۲۱۲۷۷ - ۰۷۴
مرکز تماس سامانه ستاد : ۴۱۹۳۴-۰۲۱
دفتر ثبت نام سامانه ستاد : ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸
۲۷۷۴