



به مناسبت درگذشت آیت‌الله سیدمهدی خلخالی

پیام تسلیت مقام معظم رهبری

پایگاه اطلاع‌رسانی مقام معظم رهبری: حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در پیامی رحلت عالم جلیل آیت‌الله حاج سیدمهدی خلخالی را تسلیت گفتند. متن پیام مقام معظم رهبری به این شرح است:بسم الله الرحمن الرحیم؛ رحلت عالم جلیل مرحوم آیت‌الله ...

صفحه ۲

سه‌شنبه ۳ دی ۱۳۹۸ • ۲۷ ربیع‌الثانی ۱۴۴۱ • ۲۴ دسامبر ۲۰۱۹

تیترو

مزارعی برای سیگار

«شرق» از روند تولید توتون در مزارع کشور گزارش می‌دهد

صفحه ۸

تیترها

بحران جانشینی سلطان محبوب

صفحه ۷

روایت لاریجانی از ۱۳۴ نفر

صفحه ۱۳

مرتضی جوادی‌آملی:

احساس مردم این نیست که قانون اساسی رعایت شده

صفحه ۲

سردار شریف:

بخش قابل توجهی از جامعه تحلیل دقیقی از دوران گذشته ندارند

صفحه ۳

حرف اول

چند نکته

به بهانه نکوداشت خلیلی عراقی

حسین حقگو • کارشناس اقتصادی



هفته گذشته اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران، مراسم تجلیل و نکوداشت مهندس محسن خلیلی‌عراقی، پیش‌کسوت صنعت و تشکل‌گرایی را برگزار کرد. در این مراسم آقای جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهوری که شاید شاخص‌ترین حامی بخش خصوصی و اقتصاد آزاد در دولت است، از فعالان تشکلی و نهادهای مدنی خواست که برای کشور «افق‌گشایی» کنند؛ افقی که بتواند امید و روشنی را جایگزین فضای تیره‌وتار کند. این امر تلاشی مهم و ضرورتی حیاتی برای ماندگاری این سرزمین است؛ چراکه مردمی که امید خود را به آینده از دست دهند و خود را به دست تقدیر سپارند، فرجام نیکویی نخواهند یافت.

اما نکته مهم آن است که این «افق‌گشایی»، حداقل در حوزه اقتصاد، بارها و بارها چه در گفتار و چه در عمل و رفتار از سوی فعالان و کارشناسان تشکل‌های اقتصادی و صنعتی بیان شده اما متأسفانه کمتر بازتاب خود را در سطوح تصمیم‌گیری یافته است. در همان مراسم، مهندس خلیلی به پشتوانه هفت دهه فعالیت اقتصادی و صنعتی، در سخنانی با اشاره به «عشق به آزادی و رفاه مردم و خبر عمومی و توسعه و پیشرفت میهن از مسیر توسعه صنعتی و تشکل‌گرایی» به‌عنوان افق‌های آرمانی خود، تحول در جوامع را از مسیر «آزادی» میسر دانستند و اینکه «شخص آزاد کسی است که می‌تواند اراده خود را بر جان و مالش اعمال کند». به باور این پیر و پیش‌کسوت صنعت و از دلدادگان نهضت ملی دکتر مصدق و مرحوم بازرگان «آزادی، نبودن مانع است برای پرورش استعدادها و پیگیری سعادت خود و جامعه که این‌همه از طریق تحقق دموکراسی و تأمین حقوق شهروندی در روندی آرام و تدریجی و با تلاش و خرد جمعی ممکن می‌شود.

ادامه در صفحه ۴



بررسی لایحه CFT در کمیسیون مشترک مجمع ادامه دارد

سرنوشت پالرمو در دستان کیست؟

صفحه ۳

شهاب‌الدین بی‌مقدار:

نامه گروهی از نمایندگان به
مقام معظم رهبری

عباسعلی کدخدایی:

ایرادات شورای نگهبان رفع
شده است

علی ربیعی:

پالرمواز دستور کار مجمع
خارج شده است

سیدمحمد صدر:

پالرمواز دستور کار مجمع
خارج شده است

گفت‌وگو با فریدون مجلسی

استقلال بحرین به زاهدی تحمیل شد

گفت‌وگو با سازنده فیلم «آخرین دیپلمات»

روایت اردشیر زاهدی از عملکرد پهلوی دوم

صفحه‌های ۱ و ۲

یادداشت

چه زمانی از بند آلودگی هوا رهایی می‌یابیم؟

و چه خوب می‌کنند که به شهر می‌آیند و چرا نباید؟! وقتی سیاست‌های جاری بر مبنای تمرکز امکانات در نقاط شهری استوار است، عقل و منطق حکم می‌کند که روستایی بین وضعیت بد و بدتر، وضعیت بد را انتخاب و به شهر مهاجرت کند.

امروز بیش از ۱۱ میلیون حاشیه‌نشین در کنار شهرها، کانون‌های معضلات اجتماعی را تشکیل می‌دهند. سیاست‌های تمرکززدایی موفق نبوده و هر روز جریان مهاجرت از روستاها به شهرها و به‌ویژه پایتخت افزون‌تر می‌شود. هنوز جذابیت‌های متنوع پایتخت برای جذب مهاجران فوق‌العاده است و انطباق مرکز سیاسی با مراکز اقتصادی، صنعتی، تولیدی، درمانی، دانشگاهی، فرهنگی و هنری بر این جذابیت‌ها افزوده است. اغلب واحدهای تولیدی و صنعتی مهم، در حاشیه پایتخت فعال‌اند و تنها مزیت بقای آنها در این مناطق، نزدیکی به مراکز جمعیتی، اقتصادی و تصمیم‌سازی و در یک کلام استفاده از رانت دولتی است. با این تفاسیر، آیا موقع آن فرا نرسیده است که مرکز سیاسی ایران به نقطه‌ای دیگر منتقل شود؛ به شهری کوچک و کم‌جمعیت با امکانات زیربنایی مناسب؟ آیا زمان آن نرسیده است که انطباق قدرت سیاسی و اقتصادی و امکانات اجتماعی و فرهنگی درهم شکسته شود و رانت ناشی از این انطباق فرو ریزد؟

چقدر مضحک است نظری که می‌گوید انتقال پایتخت سیاسی هزینه دیر دارد! و چقدر مضحک‌تر است نظری که می‌گوید انتقال پایتخت به هر نقطه دیگری، دوباره زمینه پدیدآمدن تهرانی دیگر را موجب می‌شود!

انتقال پایتخت ضوابط و شرایطی دارد که لحاظ همه آنها نه‌تنها هزینه‌ای را بر دولت تحمیل نمی‌کند، بلکه در بسیاری از هزینه‌ها صرفه‌جویی نیز خواهد کرد و اگر صرفاً مرکز سیاسی با ضوابط از پیش تعیین‌شده منتقل شود، گسترش وسعت و جمعیت پایتخت جدید نیز دور از انتظار است.

کافی است به آمارهای ارائه‌شده از نهادهای

معترفیم که بخش عمده این آلودگی‌ها ناشی از سوخت‌های فسیلی و فراوانی خودروها و موتورسیکلت‌هایی است که با چنین سوخت‌هایی کار می‌کنند؛ اما عجیب و سؤال‌برانگیز است که چرا کارخانه‌های خودروسازی را موظف به تغییر خط تولید از خودروهایی با سوخت‌های فسیلی به خودروهای هیبریدی با انرژی‌های پاک نمی‌کنیم؟ آیا هزینه چنین تغییری بیش از هزینه‌هایی است که به مردم و سلامتی آنها تحمیل می‌شود؟ آیا بقی‌ چنین خودروسازانی مهم‌تر از جان مردم است؟ باید پرسید بودجه تحقیق و توسعه در صنایع خودروسازی برای چیست؟ این همه متکرر و مخترع و دانشگاهیان چه می‌کنند؟ یعنی چند کارخانه خودروسازی حاضر در کشور قدرت و جسارت و غرض تغییر چنین پلتفرمی را ندارند؟ حتی نمی‌توانند مثل همیشه درباره خرید و واردات و مونتاژ چنین فناوری‌ای اقدام کنند؟ تا چه زمانی باید بیش از شش میلیون خودرو و موتورسیکلت در حال تردد در تهران، قاتلان مردم بی‌گناه باشند؟ امروز فناوری استفاده از سوخت‌های پاک در وسایل نقلیه به‌راحتی در دسترس است و خودروسازانی که یک یا دو دهه بعد از ما شروع کرده‌اند، پلتفرم‌های خودروهایی با سوخت پاک نصب کرده‌اند و در کشورهایشان استفاده می‌کنند. ما را چه می‌شود که تا این حد ناتوانیم یا نمی‌خواهیم یا منافع‌مان را بر جان مردم ارجح می‌دانیم که هنوز تغییر محسوسی در روند تولید و ورود خودروهای با سوخت پاک انجام نداده‌ایم؟ چه زمانی، زمان آن فرا می‌رسد که بدانیم از فلان تاریخ تردد هر نوع خودرو با سوخت فسیلی در مرزا و شهرهای ایران عزیز ممنوع است؟

نکته دوم بحث قدیمی و به نتیجه نرسیده انتقال پایتخت سیاسی کشور است.

دهه‌های متمادی است که شهرنشینی در ایران گسترش یافته و هر روز از جمعیت روستایی کاسته و بر جمعیت شهری افزوده می‌شود؛ جمعیتی که نخست برای کار و دوم برای معیشت و رفاه و دستیابی به امکانات راهی شهر می‌شوند



سیدجمال هادیان
رئیس روابط عمومی
وزارت ارتباطات

این روزها آلودگی هوا در تهران و کلان‌شهرهایی مانند کرج، تبریز، اصفهان، ارومیه، اراک و مشهد گاه از حد مجاز گذشته و به حد بحران رسیده و اعدادی را نشان می‌دهد که تا قبل از این سابقه نداشته است. هر روز بر اثر این بلای خودساخته چند ده نفر از هم‌وطنان‌مان بی‌گناه و آرزومند از میان می‌روند و تعدادی دیگر به بیماری‌های سخت و صعب‌العلاج دچار می‌شوند. این در حالی است که هیچ چشم‌انداز روشنی برای حل این مشکل وجود ندارد و هیچ‌کس حاضر نیست برنامه دقیق و زمان مشخصی را برای پایان‌دادن به این فاجعه اعلام کند و این یعنی از دست کسی کاری بر نمی‌آید. حتی به یاد نداریم که مسئولی از ناراحتی و افسوس اینکه کاری از دستش بر نمی‌آید، دست‌کم جامه بدر، شب تا صبح نخسبد و نشان دهد که از این فاجعه مرگ‌آور ناراحت و مغیوب و مضطرب است.

عجبا، گویی جان آدمیان چنان بی‌ارزش شده که مرگ آنان در انتظار عادی جلوه می‌کند! گویی آلودگی هوا فقط مرگ و بیماری نمی‌آورد؛ بلکه در بی‌تفاوتی و بی‌مسئولیتی نیز مؤثر بوده است! با این‌همه، آیا راهی سهل برای حل این بحران مرگ‌آور وجود دارد که به آن بی‌توجه بوده‌ایم؟ باید گفت آری، راهی سهل که دیگران آزموده‌اند و موفق نیز بوده‌اند؛ اما ما به دلایل مختلف تسلیم آن نشده‌ایم و همچنان اندر خم یک کوچه‌ایم. روشن است که حل بحران آلودگی هوا به عوامل متعدد و متنوعی بستگی دارد که هرکدام سرفصلی برای بحث فراهم می‌آورد؛ اما دراین‌میان دو نکته مهم‌تر و اثرگذارتر از دیگر عوامل است که تاکنون برای آنها قدمی ملموس و مؤثر برنداشته‌ایم.

نکته نخست آن است که همه می‌دانیم و

رایزنی‌های وزیر خارجه هند با روحانی و شمخانی در تهران

گذر از شرایط دشوار

گروه سیاست: وزیر خارجه هند در ادامه سفر خود به تهران روز گذشته با رئیس‌جمهور و دبیر شورای امنیت ملی دیدار کرد. سفر «سابرامانیام جایشانکار» در حالی انجام می‌شود که هند از کشورهای نزدیک به ایران و از خریداران نفت ماست...

صفحه ۶

سال هفدهم • شماره ۳۶۰ • ۱۶ صفحه • ۴۰۰۰ تومان

سرمقاله

بنزین تک‌نرخی پاسخ مدنی به اعتراض‌ها

محمدحسین شریف‌زادگان



ناآرامی‌های اخیر که در پی افزایش قیمت بنزین در کشور ایجاد شد، اعتراضی بود به انباشت مطالب پاسخ داده نشده سال‌های گذشته که افزایش یکباره قیمت بنزین و یک شوک قیمتی حرکت بی‌کاران و تهیدستان شهری را به‌همراه داشت و خاستگاه اصلی آن مناطق محروم جامعه بود. اگر از خشونت‌ها و تخریب‌ها که محصول عصبانیت‌های جامعه است گذر کنیم، نوعی اعتراض به عملکرد سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران جامعه به‌خوبی مشاهده می‌شود. قاعده جوامع دموکراتیک آن است که به اعتراض‌های همگانی پاسخ داده می‌شود و امکان انباشت آن و ایجاد یک انرژی متراکم در آینده را به آن نمی‌دهند. اعتراض‌ها در لبنان و حتی عراق تا حدی پاسخ داده می‌شوند و نخست‌وزیران آنها استعفا دادند ولی ساختارهای سیاسی در ایران این‌گونه نیست. بی‌تردید پاسخ به مطالبات اجتماعی با راهبردها و سیاست‌های اجتماعی است نه راهکارهای خشونت‌بار. اگر پاسخ مناسب داده نشود در زمان دیگری با قدرتی فزون‌تر سر برمی‌آورد. کم‌کم پدیده شهروند ناراضی را هم در همه اقشار ایجاد می‌کند و زوال سرمایه اجتماعی و حداقلی‌شدن اصلاح امور را در پی دارد. باید به یاد داشت که از سال‌ها قبل در دولت‌های سازندگی و اصلاحات قرار بود یارانه انرژی و سایر کالاها، هدفمند شود؛ یعنی یارانه به همگان داده نشود بلکه با شناسایی افراد نیازمند صرفاً به‌عنوان نسخه‌ای موقتی تا زمان توانمندی، به آنها یارانه پرداخت شود. این امر در برنامه چهارم در دولت اصلاحات کاملاً بررسی و در آن درج شد و قرار بود سالانه ۱۰ درصد به قیمت حامل‌های انرژی اضافه شود؛ اما با شروع مجلس هفتم، این افزایش ملغی و آن را به‌عنوان یک عیدی به مردم تحت عنوان تثبیت قیمت‌ها اعلام کردند، البته سال‌های بعد مجبور شدند بیش از ۱۰ درصد در سال به قیمت بنزین اضافه کنند. ولی آن روند ۱۰ درصدی می‌توانست امروز قیمت بنزین را با قیمتی مناسب و بدون شوک و تنش هر ساله قابل پیش‌بینی برای مصرف‌کنندگان تعیین کند. بی‌جهت نیست که مشکل کلیدی و آبرچالش ایران حکمروایی است؛ یعنی خللی که در تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری و اجرای سیاست‌های کشور وجود دارد و روزه‌روز نیز مزمن‌تر می‌شود. اگر آن روز در مجلس هفتم بنا لجرازی‌های جناحی چنین تصمیم نامناسبی گرفته نمی‌شد و تن به حکمروایی عقلانی در سیاست‌گذاری کشور می‌دادند، امروز شاهد چنین مشکل بزرگی در کشور نمی‌شدیم. همین‌طور نیز در برنامه پنج‌ساله دولت روحانی موظف بود قیمت حامل‌های انرژی از جمله بنزین را به‌تدریج اضافه کند، حداقل دولت چهار سال فرصت این کار را داشت و اگر هر سال ۱۰ درصد به آن می‌افزود، امروز قیمت بنزین بیش از هزارو ۸۰۰ تومان بود که هم برای مردم قابل تحمل بود و هم موجب اعتراض نمی‌شد. در اینجا باید گفت که پاسخ‌گویی به اقدام مجلس هفتم در لغو افزایش ۱۰ درصدی بنزین و تعلل دولت در افزایش تدریجی بنزین را چگونه باید ارزیابی کرد.

باید توجه داشت که قیمت بنزین در واقع هزار تومان نیست و باید تحت دو سیاست قیمتی افزایش تدریجی قیمت و سیاست غیرقیمتی افزایش بهروری از سامانه‌هایی که مصرف‌کننده بنزین هستند؛ مثل اصلاح مصرف اتومبیل و حمل‌ونقل عمومی قیمت بنزین را برای مردم قابل تحمل کرد. گفتنی است ۴۰ درصد از کل انرژی مصرفی در ایران معادل ۲۰۵ میلیون بشکه در روز اتلاف انرژی است و به هدر می‌رود و اکثر اصلاحاتی در دستگاه‌ها و سامانه‌های مصرف انرژی شامل مثلاً اصلاح مصرف بنزین در اتومبیل‌ها و کاهش شدت انرژی در کارخانه‌ها و نیروگاه‌ها به عمل آید، می‌توان بهره‌وری از بنزین را افزایش داد؛ بنابراین اصلاح قیمت‌ها تنها راهکار نیست و باید آن را با سیاست‌گذاری‌های غیرقیمتی همراه کرد. از سوی دیگر بنزین در ایران به دلایل موجه و غیرموجه به کالایی حساس تبدیل شده است.

ادامه در صفحه ۲

ارتباط با روزنامه شرق

SHARGHLINE
@SHARGHDAILY.IR

پیام کوتاه
۳۰۰۰۴۶۹۹

الو شرق
۸۸۹۴۸۲۷۳

sharghline@sharghdaily.ir

سازمان آگهی‌های روزنامه شرق

۸۸۹۴۲۰۳۵

خبر به وقت شرق



به تلگرام شرق بپیوندید

@sharghdaily