یادداشت

سیاه‌باد در سیستان

حسین سرگزی

عرض جغرافیایی یکسان شهر مکه و زابل (۳۱ درجه شمالی) باعث شده تا جهت جغرافیایی «غرب» در سیستان به «قبله» موسوم باشد. بنابراین سیستانی‌ها بدون اینکه مذمتی متوجهشان باشد، قبله‌شان غرب است! چهارشنبه گذشته ۲۶ اردیبهشت ماه کمی قبل از نماز شام (مغرب) ابر سهمگینی از غبار از سمت غرب، منطقه سیستان و شهر زابل را درنوردید و چنان‌که کلیپ‌های پرشمار فضای مجازی نشان می‌دهد در کمتر از چند دقیقه شرایط آخرالزمانی را بر منطقه حاکم کرد. بادهای قبله که به ندرت در زابل اتفاق می‌افتند، نه تنها توفانی و ترسناک نیستند بلکه نویدبخش بارش باران هستند اما آنچه در سیستان شاهدش بودیم سیاه‌باد همراه با گردوغباری بود که جز «شگفتانه‌ای دیگر از تغییر اقلیم» عنوان دیگری نمی‌توان برایش یافت. نگارنده در طول پنج دهه عمرم سومین بار است که توفانی با این خصوصیات را در این منطقه شاهد هستم. دو بار دیگر یکی در ۴۵ سال پیش از جهت جنوب و دیگری حدود ۲۰ سال پیش از سمت شمال اتفاق افتاد که هر دو رنگی نارنجی و زرد داشتند اما این یکی با خاک‌های سربی‌رنگش آسمان را سیاه و تار کرد. توفان خشمگین از سیستان گذر کرد و راهش را به افغانستان ادامه داد تا پیامش را به حاکمان آن سوی مرز برساند که اگر راه آب به سمت قبله سد شود، گرد و غبار راه برخی سیاسیون این سو را نخواهد پیمود و بدون مماشات شام تار را میهمان همسایه شرقی خواهد کرد. اگر آب در پشت سدها به مهار کشیده شود، تحفه دشت‌های غربی توفان بدون مسامحه‌ای است که هیچ قدرتی را یارای مقابله با آن نیست. تغییر اقلیم جعبه سیاه‌های متعددی دارد که کم‌کم بازگشایی می‌شوند و اگر ظلم به طبیعت تداوم یابد واکنش‌هایی را شاهد خواهیم بود که شاید چاره‌ای جز پذیرش و سازگاری نباشد. این توفان نشان داد که بادهای غربی الزاما نویدبخش باران نیستند و گذشته اقلیمی با این شتاب مداخلات انسانی بی‌تکرار است اما شاید درس‌آموخته این رویداد اقلیمی برای سیستانی‌ها هم این باشد که از این به بعد «قبله» را از «غرب» جدا کنند.

یادداشت

سقوط «پروژه عدالت»

ادامه از صفحه اول

اگرچه حاضرند با هدف تسویه‌حساب‌های سیاسی و کنارزدن رقبا هرازگاهی خوراک افشاگری‌ها را فراهم کنند؛ ولی باید همه در جریان باشند که تفاوت است بین فضاسازی رسانه‌ای و آنچه باید در واقعیت سهم‌خواهی اقتصادی رقم بخورد. قانون ماندگاری در مناصب مدیریتی محترم‌شمردن پارادایمی یکسان در توزیع رانت اقتصادی است که در پس ظواهر رسانه‌ای متفاوت پنهان می‌ماند. در واقع پشت برگ «عدالت‌گرای» این بازی، منقوش به همان خطوط درهمی است که بر پشت برگ «اعتدال‌گرا» نقش بسته و بازنده آن کسی است که در بلوف‌بودن این بازی تردید می‌کند. در حقیقت «پروژه عدالت» نه در مقطع «سیاست تعدیل اقتصادی» هاشمی و نه در اعتراض به موج خصوصی‌سازی دولت احمدی‌نژاد، که در فضای تخریب «مذاکرات برجامی» روحانی شکل گرفت و در سیرک «دکتر سلام» پرورده شد و شاخ و برگ یافت تا این بار تأمین منافع کارتل‌های مالی با شعار حمایت از محرومان تداوم یابد.

کل بلوای مالیات بر ثروت به این ختم شد که این قلم مالیاتی در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ به اندازه نرخ تورم هم بالا نرفت و حجم آن نسبت به کل مالیات‌ها کاهش نیز پیدا کرد. مالیات بر خانه‌های خالی و ماشین‌های لوکس هم در سطح همان هیچ باقی ماند و در عوض بار مالیات‌ها بیش از پیش بر دوش ارزش‌افزوده و درآمد ماهانه اشخاص قرار گرفت. هم‌زمان احکام مبارزه با فقر و نابرابری بار دیگر به سمت محاسبه حجم «یارانه پنهان» چندین هزار میلیارد تومانی (!) اهدایی دولت به مردم جهت یافت تا مفاهیم اقتصادی نیز همچون مفاهیم سیاسی و فرهنگی قلب ماهیت شوند و همه چیز در تعارفات بی‌معنا فروکاسته شود. گویا «فوران ایده» مدیران جوان در حدود جیره‌بندی نان و شیر خشک باقی خواهد ماند تا سردرگمی در هدفمندسازی و توزیع منابع اقتصاد تضمین شود و هرازگاهی از طرح‌های بی‌ثمری چون «مالیات بر سفته‌بازی و سوداگری» رونمایی شود. بی‌آنکه مشخص شود سامانه‌های قبلی چه ماحصلی داشته‌اند، سامانه‌ای جدید زاده شده و آیین‌نامه‌ای بر آیین‌نامه‌های قبلی اضافه می‌شود. اینکه از این پس «سامانه جامع تجارت» قرار است چه کند و چه چیز را شفاف کند که سامانه‌های قبلی نکرده‌اند، به اندازه رسیدن به این یقین اهمیت ندارد که در این گوشه از سیاره اصل اساسی همان «اتلاف» است و این را نه لزوما اراده مردمان و یا «شوفرهای» پشت فرمان اقتصاد نشسته‌اند که «منطق سرمایه» بین‌المللی حکم می‌کند که بهانه خوبی برای استثمار ارزان منابع این سرزمین یافته است.

اگرچه جولان «شوفرها» در عرصه اقتصاد، در غیاب «ماکس پلانکی» که بر آتش ایده‌های نوین بدمد، به حرافی کسالت‌بار بی‌پایانی انجامیده که از واگویه ایده‌های دولت قبل تغذیه می‌کند و توانایی مواجهه با بهمنی از مصائب اقتصادی که روز به روز سنگین‌تر می‌شود را ندارد. در سالی که کارتل‌های مالی حاضر به خرید اوراق مرابحه دولتی با نرخ سود نزدیک به ۳۰ درصد هم نیستند و کارشناسان روزهای سخت‌تری در تأمین بودجه را پیش‌بینی می‌کنند، ماحصل ساعت‌ها جلسه بی‌ثمر درخصوص ایجاد شفافیت، بهینه‌سازی نظام اعطای یارانه‌ها و ارتقای پایه‌های مالیاتی به منظور غلبه بر کسری بودجه دولت در فضایی استوار بر عدم شفافیت، چیزی نیست جز انباشت بدهی دولت (مردم) به بخش خصوصی (هلدینگ‌های اقتصادی حاکمیت)، تخمین چندباره یارانه پنهان اعطایی به مردم و افزایش مالیات بر ارزش‌افزوده و حقوق ماهانه اشخاص.

اگر بنزین ۱۸ هزار تومانی بیاید

سیدجمال‌هادیان‌طبائی‌زواره

سرانه میزان مصرف انرژی در ایران تقریبا دو برابر میانگین جهانی است. این موضوع تقریبا در تمام عرصه‌ها وجود دارد هرچند که در سوخت‌های فسیلی از جمله فراورده‌های نفت و گاز، بالاتر است. در حال حاضر روزانه ۲۵۰ میلیون لیتر فراورده نفتی در ایران مصرف می‌شود که با هر تراز جهانی و با هر کشوری مقایسه شود، بسیار بالاست. البته چالش بنزین، مشهودتر از سایر حامل‌های انرژی است. طی سه سال اخیر بیش از ۴۰ درصد به میزان مصرف بنزین افزوده شده و هم‌اکنون ۸۵ درصد از سبد سوخت بخش حمل‌ونقل سبک کشور را به خود اختصاص داده است. در حال حاضر ظرفیت پالایشی کشور در زمینه تولید بنزین و نفت‌گاز به طور تقریبی برابر مقدار مصرف در کشور است؛ هرچند گاهی مجبور به واردات بنزین هم می‌شویم چراکه یکی از وظایف وزارت نفت، تأمین امنیت انرژی در کشور است. میزان پرداخت یارانه سوخت در کشور سالانه حدود ۸۰ میلیارد دلار است در شرایطی که مجموع درآمدهای نفتی کشور در حال حاضر خوشبینانه چیزی حدود ۴۰ میلیارد دلار است. این اعداد نشان می‌دهد که حدود دو برابر درآمدهای نفتی صرف پرداخت یارانه سوخت می‌شود. با توجه به قیمت هزارو ۵۰۰ تومانی برای بنزین سهمیه‌ای و سه‌هزار تومانی برای بنزین آزاد، هر لیتر بنزین سهمیه‌ای ۲۷ هزار و ۵۰۰ تومان و هر لیتر بنزین آزاد نیز ۲۵ هزار تومان یارانه دریافت می‌کند تا به قیمت‌های امروز به دست مصرف‌کننده ایرانی برسد. در سال ۱۴۰۲ به طور میانگین روزانه حدود ۱۱۵ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف شده است. اگر پایین‌ترین حد مصرف روزانه یعنی حدود ۱۰۰ میلیون لیتر در روز را در نظر بگیریم، از این میزان ۶۰ میلیون لیتر بنزین سهمیه‌ای و ۴۰ میلیون لیتر نیز بنزین آزاد بوده است.

عکس: علی شیرند/میزان

با توجه به پرداخت یارانه بنزین در هر دو مورد، روزانه هزارو ۶۵۰ میلیارد تومان یارانه به بنزین سهمیه‌ای و هزار میلیارد تومان یارانه به بنزین آزاد تعلق گرفته است که نشان می‌دهد دولت هر روز بیش از دوهزار و ۶۵۰ میلیارد تومان یارانه بنزین داده است. با یک حسابی سرانگشتی، یارانه پرداخت‌شده به بنزین در ماه ۷۹.۵ هزار میلیارد تومان و در سال ۹۵۴ هزار میلیارد تومان خواهد بود و این در حالی است که بودجه عمومی دولت بر اساس قانون بودجه سال ۱۴۰۲، ۲۰۰۰ هزار میلیارد تومان بوده است. بنابراین یارانه پرداختی به بنزین، معادل حدود ۵۰ درصد بودجه عمومی دولت در سال ۱۴۰۲ بوده است. اینجاست که نقش راهبردی این سوخت فسیلی در اقتصاد سیاسی مشخص می‌شود. بی‌تردید وضعیت مصرف بنزین و پرداخت این مقدار یارانه برای یک نوع سوخت فسیلی، وضعیتی بغرنج و غیرعاقلانه است که در شرایط اجبار و ابرام در حال انجام است. برای خروج از این بن‌بست، سه راه پیش‌روی دولت قرار دارد: اول آنکه با ساخت پالایشگاه‌های جدید یا واردات و پرداخت یارانه به شکل فعلی (یا اشکال چندنرخی) افزایش روزافزون نیاز داخلی را تأمین کند که البته مسیر عاقلانه و آینده‌نگرانه‌ای نیست و کشور را از توسعه زیرساخت‌های ثروت‌آفرین و بهبود وضع اقتصادی باز می‌دارد؛ وانگهی بررسی‌ها نشان می‌دهد که در شرایط حاضر برای ساخت یک پالایشگاه باید حدود ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری صورت گیرد. دوم آنکه نرخ عرضه بنزین را آزاد و یکباره به قیمت واقعی برساند که بی‌تردید موجد و موجب تلاطم شدید اقتصادی و اجتماعی خواهد شد. سوم آنکه هم‌زمان با اقدامات فرهنگی و اجتماعی برای بهینه‌سازی مصرف بنزین برای تغییر رژیم انرژی خودروهای سواری و موتورسیکلت‌ها سرمایه‌گذاری کند که منطقی‌ترین راهکار این معضل ملی به شمار می‌آید. در حقیقت هر نوع سرمایه‌گذاری در بهینه‌سازی مصرف سوخت، نوعی سرمایه‌گذاری ماندگار و پربازده و از همه جوانب به نفع دولت و مردم خواهد بود. از این رو مهم‌ترین رویکرد برای کنترل مصرف بنزین، متنوع‌سازی سبد سوخت مصرفی و کاهش سهم بنزین در این سبد با استفاده از راهکارهای مختلفی است که در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت آمده است.

یکی از اهداف مهمی که در قانون توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت به آن تصریح شده، رسیدن مصرف سرانه بنزین کشور به ۰.۷ لیتر در روز بر نفر است. هم‌اکنون این رقم به دو برابر یعنی ۱.۴ لیتر در روز بر نفر رسیده است. از رده خارج‌کردن خودروهای فرسوده، توسعه ناوگان حمل‌ونقل همگانی، بهینه‌سازی تقاضای حمل‌ونقل مبتنی بر کاهش ترافیک و کاهش سفر، متنوع‌سازی سبد سوخت با حمایت از سوخت‌های جایگزین، ورود خودروهای برقی به چرخه ناوگان حمل‌ونقل، توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، آموزش و فرهنگ‌سازی مدیریت مصرف سوخت، ارتقای استاندارد تولید خودرو و موتورسیکلت، برخی از مهم‌ترین راهکارهای بدیهی کاهش مصرف سرانه سوخت است. با وجود این و به دلیل پرداخت یارانه عجیب دولت برای حامل‌های انرژی در ایران و پرداخت‌نشدن قیمت واقعی این حامل‌ها توسط مصرف‌کنندگان، تاکنون هیچ‌کدام از بخش‌ها به دنبال بهینه‌سازی مصرف نبوده‌اند. از سوی دیگر تفاوت فاحش قیمت این حامل انرژی با کشورهای همسایه که در مواردی تا ۸۰ درصد نیز برآورد می‌شود، باعث صرفه اقتصادی قاچاق بنزین با هر هزینه‌ای شده است. از همین رو است که نه نیروگاه‌ها به دنبال افزایش راندمان خود می‌روند و نه بخش صنعت، فناوری به‌روز را به خدمت می‌گیرد تا هزینه انرژی خود را کاهش دهد. بنابراین منطقی است با اجرای طرح‌های بهینه‌سازی در کنار ایجاد تنوع در سبد سوخت کشور (سی‌ان‌جی، هیبریدی و برقی) می‌توان مصرف بنزین را کاهش داد و از محل این صرفه‌جویی، طرح‌های توسعه‌ای را پیش برد. در این میان اصلی‌ترین راه کاهش مصرف بنزین، تغییر رژیم سوخت خودروهای سواری و موتورسیکلت‌ها به رژیم دوگانه‌سوخت (هیبریدی) و الکتریکی است. در حال حاضر نزدیک به ۵۵ درصد از خودروهای کلان‌شهرها فرسوده هستند و با کیفیت روز جهان فاصله دارند. این خودروها مصارف بالایی دارند اما به دلیل پایین‌بودن قیمت بنزین همچنان در خیابان‌ها جولان می‌دهند و در آلودگی هوا نقش اصلی را بازی می‌کنند. حالا فرض کنیم همه شرایط لازم برای تغییر این وضعیت بی‌ثبات و خرید و انتقال فناوری، تغییر پلتفرم تولید خودروسازان داخلی، تسهیل واردات خودروهای هیبریدی و الکتریکی فراهم شد؛ آیا سازوکار تولید برق کشور می‌تواند برق مورد نیاز میلیون‌ها خودروی برقی را تأمین کند؟ برای پاسخ به این سؤال نخست باید به وضعیت تولید و مصرف برق در کشور نگاهی گذرا بیندازیم. مصرف روزانه برق کشور در اوج مصرف، حداکثر به ۷۳ هزار مگاوات می‌رسد و مجموعه تولید برق کشور حاصل از نیروگاه‌های حرارتی، اتمی و تجدیدپذیر کم‌وبیش همین مقدار است و هرگونه تلاطم یا تغییری ممکن است شبکه را دچار اختلال و کمبود کند. نیروگاه‌های حرارتی حدود ۹۴ درصد برق مورد نیاز کشور را تولید می‌کنند و شامل نیروگاه‌های گازی با ۷۱ نیروگاه، بخاری با ۲۵ نیروگاه و سیکل ترکیبی با ۳۸ نیروگاه می‌شوند. البته نیروگاه‌های سیکل ترکیبی از نظر سازگاری با محیط زیست و بازدهی تولید بر نیروگاه‌های گازی و بخاری ارجحیت دارند. کل ظرفیت نیروگاه‌های برقابی، خورشیدی و بادی نیز به عنوان منابع انرژی پاک و تجدیدپذیر در تولید انرژی برق، به ویژه در زمان پیک مصرف، حدود پنج درصد است. حداکثر تولید روزانه برق در نیروگاه اتمی بوشهر هم به هزار مگاوات می‌رسد و با افتتاح فازهای جدید در آینده تا سه هزار مگاوات در روز افزایش خواهد یافت. با کمی تأمل درمی‌یابیم که عمده برق مورد نیاز کشور حاصل فعالیت ۹۶ نیروگاه گازی و بخار است که تقریبا همه آنها، کم‌وبیش، به دلیل استفاده از سوخت‌های فسیلی منشأ آلودگی هوا و محیط زیستند. ظرفیت احداث نیروگاه‌های برقابی و نقش کم‌اثر آنها در تولید برق نیز خیلی مقرون‌به‌صرفه نیست. مجموع تولید نیروگاه‌های تجدیدپذیر خورشیدی و بادی هم از هزار مگاوات تجاوز نمی‌کند درحالی‌که کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه، به‌ویژه در مناطق گرم و خشک و همسایگان ایران با درک اهمیت انرژی خورشیدی به‌سرعت در حال گسترش این نیروگاه‌ها و افزایش سهم تولید آنها در تولید انرژی هستند. در چند سال اخیر بزرگ‌ترین نیروگاه‌های خورشیدی جهان در امارات متحده عربی، قطر، عمان، هندوستان و آمریکا احداث شده‌اند و هم به لحاظ کمی و هم به لحاظ کیفی رشد کرده‌اند. پنل‌های خورشیدی قدیمی که بازدهی ۳۰ درصدی داشتند و هنوز در ایران استفاده می‌شوند، جای خود را به پنل‌های جدید با ۷۰ درصد بازدهی داده‌اند و فناوری‌های جدید در این حوزه امکان بهره‌برداری از نیروگاه‌های خورشیدی را حتی در تاریکی شب هم فراهم کرده است. این در حالی است که در ایران اهمیت این موضوع چندان که باید درک نشده است و بسیاری از کارشناسان اقتصادی و انرژی هنوز به سیاق دهه‌های پیش گمان می‌کنند که هزینه‌های کلان احداث و نگهداری نیروگاه‌های خورشیدی در برابر بازدهی اندک آنها، احداث و بهره‌برداری از این نیروگاه‌ها را توجیه‌پذیر نمی‌کند. درحال‌حاضر حدود ۲۵ میلیون خودرو و موتورسیکلت در کشور تردد می‌کنند که تقریبا نیمی از آنها فرسوده‌اند. در شرایط فعلی اگر استانداردهای جهانی در تولید خودرو و بنزین را اعمال کنیم، کاهش مصرف بنزین تا ۵۰ درصد دور از دسترس نیست و اگر چنین درصدی محقق شود، به طور تقریبی سالانه ۱۵۰ میلیارد دلار از زیان جلوگیری کرده‌ایم یا به عبارتی سود برده‌ایم. از سوی دیگر اگر در مرحله نخست درصدد برقی‌کردن دست‌کم پنج میلیون خودروی سواری باشیم و با احتساب مصرف ۱۵ کیلووات انرژی در هر صد کیلومتر، نیازمند ۷۵ هزار مگاوات برق هستیم. به عبارتی تولید برق باید تا دو برابر رقم فعلی افزایش یابد. از سوی دیگر براساس برآوردهای کارشناسی، در ایران با توجه به شرایط جغرافیایی و حدود ۳۰۰ روز آفتابی، ظرفیت تولید دست‌کم ۶۰ هزار مگاوات انرژی خورشیدی و ۴۰ هزار مگاوات انرژی حاصل از توربین‌های بادی وجود دارد و البته خیلی دور نیست که استفاده از سایر انرژی‌های تجدیدپذیر نیز فراگیر شود. با بررسی اجمالی وضعیت تولید و مصرف بنزین و تولید و مصرف برق در ایران می‌توان نتیجه گرفت که یکی از شگفت‌آورترین خطاهای حکمرانی در ایران، به‌ویژه در دولت‌های متوالی (نهم تا سیزدهم) قراردادن «بنزین» در جرگه کالاهای راهبردی و پررنگ‌کردن نقش این کالا در معادلات اقتصادی است. در نگاهی اجمالی به بهای بنزین بعد از انقلاب خواهیم دید که هم‌زمان با افزایش تصاعدی این کالای راهبردی، بهای آن نیز از یک تومان در سال ۱۳۵۷ به سه هزار تومان در ۱۴۰۲ رسیده است و اینک نیز زمزمه تغییر نرخ‌بهای بنزین یا تعیین بهای چندنرخی آن به گوش می‌رسد. این سؤال بزرگی است که چرا باید انبوهی از این کالا با هزینه گزاف تولید یا وارد و به بهای نازل عرضه و به طور مستقیم در معادلات اقتصادی و به تبع آن در معادلات سیاسی، اجتماعی و امنیتی نقش ایفا کند. اگر بخواهیم بسیار ساده به موضوع بنزین و نقش آن در وضعیت فعلی ایران نگاه کنیم، به سهولت می‌توانیم این موارد را برشماریم. بنزین؛ سوختی فسیلی که به بهای گزاف تولید یا وارد و به بهای نازل فروخته می‌شود. چنین رویکردی به مصرف بی‌رویه این کالا انجامیده و در منحنی هزینه/فایده توجیه‌پذیر نیست. بنزین؛ کالایی که عرضه فراوان آن با بهای نازل تعداد سفرهای غیرضروری درون‌شهری و برون‌شهری را افزایش داده و متعاقب آن به افزایش تصادفات و سوانح دامن زده است. بنزین؛ در تشدید آلودگی هوا و متعاقب آن در بروز بیماری‌های متعدد ناشی از آلودگی هوا، به‌ویژه بیماری‌های قلبی-تنفسی، سرطان و مرگ‌ومیر ناشی از این بیماری‌ها نقشی انکارناپذیر دارد. بنزین؛ کالایی که برای عرضه آن سازوکاری مفصل و پرهزینه ایجاد شده است؛ از ایجاد پالایشگاه‌های گران‌قیمت تا پمپ بنزین‌های انحصاری گرفته تا ایجاد سامانه‌های صدور کارت، سهمیه‌بندی، توزیع دولتی و آزاد و نظارت بر توزیع. بنزین؛ کالایی که هرگونه تغییر در بهای آن اثر روانی بر بهای همه کالاها و افزایش تورم دارد. بنزین؛ کالایی که به دلیل عرضه آن به بهای نازل، بخش عمده‌ای از سهم قاچاق کالا به خارج از کشور را در بر می‌گیرد؛ کالایی که با توجه به تجربه‌های چند دوره اخیر، ظرفیت ایجاد بحران در سطح ملی را دارد. حالا سؤال اینجاست که کدام عقل سلیمی کالایی با این‌همه تبعات، عواقب و اثرات منفی را در جرگه کالاهای راهبردی قرار داده و اقتصاد کشور را معطل و متوقف آن کرده و حاضر است عواقب جانی، مالی و امنیتی آن را بپذیرد! مگر آنکه مافیاهای قدرتمندی در تولید، توزیع، فروش و قاچاق آن باشد که با ایجاد حساسیت و سوءاستفاده از نیازهای روزانه مردم ایران و همسایگان، درآمدهای کلانی عایدش شود که بعید هم نیست! بی‌تردید بنزین باید از جرگه کالاهای راهبردی و مؤثر در معادلات اقتصادی کشور و به تبع آن از معادلات سیاسی، اجتماعی و امنیتی خارج یا اثر آن کم‌رنگ شود.

نخستین قدم راه‌گشا برای حصول این هدف، تغییر رژیم سوختی وسایل نقلیه است، اما مهم‌ترین گام‌های راهبردی برای کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی زیان‌آور در کشور به طور عام و کاهش مصرف بنزین به طور خاص عبارت‌اند از: ۱- تغییر پلتفرم تولید خودروهای داخلی از بنزین و گازوئیل به خودروهای هیبریدی و الکتریکی به نحوی که پنج خودروساز بزرگ داخلی موظف شوند برنامه اجرائی تغییر پلتفرم سوخت فسیلی به موتور هیبریدی یا الکتریکی را در زمان‌بندی معین اجرا کنند. ۲- تسهیل مونتاژ خودروهای هیبریدی و برقی خارجی در ایران، تسهیل ورود این خودروها از شرکت‌های معتبر خودروسازی همراه با ایجاد نمایندگی و خدمات پس از فروش. ۳- ایجاد و بهره‌برداری از نیروگاه‌های پرظرفیت سیکل ترکیبی و پربازده خورشیدی و دیگر انرژی‌های نو برای تولید یا واردات دست‌کم پنج میلیون خودروی برقی. ۴- توسعه صنایع پایین‌دستی در صنعت نفت و گاز و افزایش تولید و صادرات محصولات پتروشیمی به جای تولید بنزین و گازوئیل. ۵- تغییر تدریجی رژیم سوختی کارخانه‌ها، کوره‌ها، دستگاه‌های حرارتی و موتورخانه‌های خانگی به سوخت‌های پاک. با چنین اقداماتی: نخست؛ بنزین از جرگه کالاهای راهبردی و مؤثر در معادلات اقتصادی و به تبع آن از معادلات سیاسی، اجتماعی و امنیتی خارج یا کم‌اثر خواهد شد. دوم؛ دست مافیا و رانت‌خواران از بازار قاچاق سوخت قطع خواهد شد. سوم؛ مردم از خودروهای مدرن و ایمن با سوخت‌های پاک بهره‌مند خواهند شد و قاعدتا حوادث منجر به مرگ و جرح کاهش خواهد یافت. چهارم؛ عامل اصلی آلودگی هوای کلان‌شهرها از میان خواهد رفت و معضل همیشگی و به نظر لاینحل آلودگی هوا به نحو چشمگیری کاهش خواهد یافت. پنجم؛ تأثیر سوخت‌های فسیلی و به‌ویژه بنزین بر بازارهای اقتصادی و تورم به‌شدت کاهش خواهد یافت. ششم؛ تأثیر نوسانات بهای سوخت‌های فسیلی و به‌ویژه بنزین در بحران‌های امنیتی و اعتراضات عمومی به‌شدت کاهش خواهد یافت.

البته این اقدامات دیرهنگام باید یک دهه قبل آغاز می‌شد و اینک نتایج و مزایای آن کام مردم را شیرین می‌کرد اما ازآنجایی‌که دولتمردان ما و حتی اقتصاددان‌های تحصیل‌کرده ما هنوز در چارچوب کتاب‌های نظری و کلیشه‌های ذهنی خویش، اسیر و از ایده‌پردازی و عمل‌گرایی دور هستند، به جای حذف یا کم‌اثر کردن اثر این کالای التهاب‌آفرین، هنوز دنبال راهکار افزایش قیمت و اقتصادی‌کردن بهای تولید و مصرف آن هستند.

اخبار برگزیده

نزولی‌شدن قیمت طلا

نایب‌رئیس سابق اتحادیه طلا و جواهر تهران از روند کاهشی قیمت سکه و طلا در طول یک هفته اخیر، هم‌راستا با کاهش نرخ ارز آن هم برخلاف روند افزایشی طلای جهانی خبر داد. محمد کشتی‌آرای در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با وضعیت یک هفته اخیر بازار سکه و طلای داخلی گفت: در پایان هفته، قیمت جهانی طلا به دوهزار و ۳۸۰ دلار رسید که نسبت به ابتدای هفته ۱۰ دلار افزایش داشته است. سایر فلزات گران‌بها نیز این هفته با افزایش قیمت همراه بوده‌اند. نایب‌رئیس سابق اتحادیه طلا و جواهر تهران ادامه داد: برخلاف افزایش قیمت اونس جهانی طلا و بهای سایر فلزات گران‌بها، نرخ ارز در بازار داخل در هفته‌ای که گذشت، با کاهش همراه بود؛ در نتیجه قیمت سکه و طلا نیز با توجه به کاهش نرخ ارز، روند کاهشی داشته و نسبت به ابتدای هفته ارزان‌تر شده است. او در رابطه با تغییرات قیمت انواع قطعات سکه و طلا در یک هفته اخیر و آخرین معاملات بازار، گفت: هر قطعه سکه تمام طرح جدید با ۶۰۰ هزار تومان کاهش نسبت به ابتدای هفته، ۴۰ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان قیمت داشت. سکه تمام طرح قدیم نیز با ۵۰۰ هزار تومان کاهش بها آخرین معاملات روز پنجشنبه به ۳۸ میلیون تومان رسید. نیم‌سکه و ربع‌سکه هر یک با ۱۰۰ هزار تومان کاهش هفتگی به ترتیب ۲۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان (نیم‌سکه) و ۱۵ میلیون تومان (ربع‌سکه) دادوستد شد.

۵۱ درصد تهرانی‌ها مستأجر هستند

مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن گفت: میانگین حدود ۳۱ درصد از مردم ایران مستأجر و بقیه مالک‌اند و هشت درصد هم در خانه‌های سازمانی زندگی می‌کنند و در شهر تهران ۵۱ درصد شهروندان مستأجران هستند. به گزارش مهر ابوالفضل نوروزی، مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی، گفت: هشت درصد مردم در خانه‌های سازمانی زندگی می‌کنند، در حالی که این عدد در کشورهای دیگر بیشتر از کشور ما است. به گفته نوروزی، همچنین برخی از مستأجرین، مؤجر هم هستند، یعنی امکان دارد خانه‌ای که مالک آن هستند را اجاره داده باشند و در خانه دیگری مستأجر باشند.

سرمقاله

کوری سفید

ادامه از صفحه اول

این فتنه‌ای است عظیم که در این امت نشده است. بعضی از اصحاب گفتند چه شود که حضرت شیخ دعایی کند شاید که این از بلاد مسلمانان مندفع شود. شیخ فرمود که این قضائی است مبرم، دعای دفع آن نتواند کرد. پس اصحاب التماس کردند که چارپایان آماده است اگر چنانچه حضرت شیخ نیز با اصحاب موافقت کنند تا در ملازمت ایشان به خراسان متوجه شویم دور نمی‌نماید. شیخ فرمود که من اینجا شهید خواهم شد و مرا اذن نیست که بیرون روم». شیخ نجم‌الدین کبری خرقه خود را از سنگ پر کرده و به جنگ مغولان می‌رود و تا آخرین سنگ می‌جنگد و کشته می‌شود. اگر بخواهیم به تعابیر عزیزالدین نسفی بازگردیم، تسلیم و رضا یعنی ایستادن و پایداری‌کردن در برابر آنچه به آن حکم جنگیدن داده شده است. نه می‌توان از برابر انظار گریخت و نه می‌توان از حکم مقاومت و مبارزه علیه ظلم سرپیچی کرد، مگر آنان که دچار «کوری سفید»* شده باشند.

* در رمان «کوری» ژوزه ساراماگو، مردم به ناگهان دچار کوری سفید یا شیرگون می‌شوند.

نوبت اول

آگهی ارزیابی کیفی مناقصه گران

سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس

موضوع مناقصه : بروز رسانی و تعمیر سیستم های اعلان و اطفاء حریق اماکن سازمان- پارس یک ۱۴۰۳/۰۸

نوع مناقصه	مناقصه عمومی یک مرحله ای
نام و نشانی مناقصه گزار	سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس استان بوشهر، عسلویه، ساختمان همایش های خلیج فارس
مبلغ تقریبی برآورد اولیه	۱۲۳،۵۲۷،۲۰۶،۶۴۶ ریال
نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	ضمانتنامه بانکی یا وجه نقد به میزان ۶،۱۷۷،۰۰۰،۰۰۰ ریال (که قابل تمدید به مدت سه ماه با درخواست مناقصه گزار بوده و پس از تایید در مرحله ارزیابی کیفی بایستی همزمان با تحویل پیشنهادها ارایه گردد.)
شرایط شرکت در مناقصه	۱- دارا بودن گواهینامه صلاحیت پیمانکاری معتبر از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی درکد تاسیسات یا دارا بودن گواهینامه صلاحیت پیمانکاری معتبر با پایه ۵ در رشته تاسیسات و تجهیزات از سازمان برنامه و بودجه کشور ۲- دارا بودن گواهینامه صلاحیت ایمنی معتبر پیمانکاران از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی
نحوه دریافت استعلام ارزیابی کیفی مناقصه گران	از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس اینترنتی www.setadiran.ir
آخرین مهلت اخذ فرم های استعلام ارزیابی کیفی از سامانه ستاد	یک هفته پس از چاپ آگهی نوبت دوم
آخرین مهلت بارگذاری مدارک و مستندات در سامانه ستاد	۱۴ روز پس ازتاریخ آخرین مهلت اخذ فرم های استعلام ارزیابی کیفی
تلفن کمیسیون مناقصات	۴- ۲۱۵۰ ۰۷۷۳۱۳۷ نمابر : ۰۷۷۳۱۳۷۲۱۵۵

توجه: امکان تغییر در زمان و مهلت های تعیین شده وجود دارد. در صورت انجام هرگونه تغییر، مراتب از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به مناقصه گران اطلاع رسانی خواهد گردید.
شناسه آگهی : ۱۷۱۷۵۸۶
نوبت اول : ۱۴۰۳/۰۲/۲۹ نوبت دوم : ۱۴۰۳/۰۲/۳۱

روابط عمومی سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس
۱۴۱۴

نوبت دوم

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای

شرکت ملی گاز ایران
شرکت پالایش گاز ایلام

شرکت پالایش گاز ایلام در نظر دارد موضوع ذیل را از طریق مناقصه عمومی به شرکتهایی که دارای گواهینامه صلاحیت معتبر از مراجع ذیربط و ذیصلاح در زمینه موضوع مناقصه می باشند ، واگذار نماید .
شماره مناقصه: ۱-۱۴۰۳/۰۳
موضوع مناقصه : تجدید مناقصه انجام خدمات راهبری خودروها،ادوات آتش نشانی و حمل و نقل
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار (مناقصه) : ۱،۲۰۲،۰۰۰،۰۰۰ ریال
نوع تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار (مناقصه) : ضمانتنامه بانکی
تاریخ آخرین مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد توسط مناقصه گران: ۱۴۰۳/۰۳/۰۶
تاریخ آخرین مهلت درج اسناد در سامانه ستاد توسط مناقصه گران: ۱۴۰۳/۰۳/۲۰
تاریخ گشایش پاکات: ۱۴۰۳/۰۳/۲۱ (ساعت ۱۰ صبح)
آدرس دریافت اسناد الکترونیک : www.setadiran.ir
آدرس پستی مناقصه گزار : ایلام / بخش چوار / صندوق پستی ۱۴۴-۶۹۳۶۱ / کدپستی ۶۹۳۷۱۷۰۱۱۰ /دبیرخانه کمیسیون مناقصات
* مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۲۰۷۷ و ۳۲۹۱۲۸۵۰-۰۸۴ (دبیرخانه کمیسیون مناقصات) تماس حاصل فرمایند.
شناسه آگهی : ۱۷۱۵۴۰۶
نوبت اول : ۱۴۰۳/۰۲/۲۶ نوبت دوم : ۱۴۰۳/۰۲/۲۹
۵۳۱۶۸۲۷۷

روابط عمومی شرکت پالایش گاز ایلام
۱۳۷۲