یادداشت

نقره‌داغ سبز!

وحید عظیم‌نیا
دبیر گروه اقتصادی

«مالیات سبز» این واژه خوش‌آهنگ اما مبهم، چند وقتی می‌شود به ادبیات سیاستگذاری وارد شده است؛ طرحی که به باور طراحانش قرار است با اعمال فشار مالی بر مالکان خودروهای آلاینده و ارائه مشوق برای خریداران خودروهای کم‌مصرف، نقشی مؤثر در کاهش آلودگی هوا ایفا کند؛ سیاستی که وعده می‌دهد با ابزار مالیات، رفتار شهروندان را در مسیر حفاظت از هوای پاک اصلاح کند. این ایده در ظاهر، منطقی و امیدوارکننده به‌نظر می‌رسد، به‌ویژه در روزگار دود و دم، وقتی که نفس تهران، اصفهان، مشهد، تبریز و بسیاری از شهرهای دیگر به شماره افتاده است و آمار بیماری‌های تنفسی روزبه‌روز بالا می‌رود، اما واقعیت، پیچیده‌تر از ظاهر است.

پرسش بنیادی این است: مالیات سبز واقعاً چیست؟ و آیا در کشوری که ساختار اقتصادی‌اش با تورم مزمن، رکود گسترده و فرسودگی زیرساخت‌ها مواجه است، این نسخه، شفابخش خواهد بود یا خود زخمی تازه بر پیکر جامعه خواهد نشاند؟ آیا در شرایطی که مردم هنوز زیر بار مالیات‌های مستقیم و غیرمستقیم، از جمله مالیات بر ارزش افزوده، خم شده‌اند، تحمیل مالیاتی دیگر با برچسب «سبز» می‌تواند راه‌حل باشد یا صرفاً رنگ‌آمیزی مسئله‌ای قدیمی است با لعاب محیط‌زیستی؟ در ظاهر، مالیات سبز به مالیاتی گفته می‌شود که برای کاهش آسیب‌های زیست‌محیطی طراحی شده است. این نوع مالیات، برخلاف مالیات‌های سنتی که بر درآمد یا مصرف وضع می‌شوند، با هدف تغییر رفتار مصرف‌کننده و تولیدکننده در جهت منافع محیط زیستی اجرا می‌شود. نمونه رایج آن، مالیات بر سوخت‌های فسیلی یا خودروهای پرآلاینده است. در واقع، اگر بیشتر آلوده کنی، بیشتر مالیات می‌دهی، اگر پاک‌تر رفتار کنی یا معاف می‌شوی یا تخفیف می‌گیری. در تئوری، این سیاست‌ها تحسین‌برانگیزند، اما وقتی پای اجرا به میان می‌آید، آنچه روی کاغذ سبز است، در واقعیت ممکن است خاکستری یا حتی سیاه شود.

امروز که بار دیگر صحبت از اعمال مالیات‌های جدید- با عناوینی همچون «مالیات سبز»- بر سر زبان‌ها افتاده است، نباید فراموش کرد که مردم همچنان زیر بار سنگین مالیاتی قرار دارند که از همان ابتدا نه با شفافیت لازم معرفی شد، نه با عدالت اجرا شد؛ مالیات بر ارزش افزوده. این مالیات، برخلاف وعده‌های اولیه‌اش، بیش از آنکه باری از دوش دولت بردارد، مستقیماً به دوش مصرف‌کننده نهایی افتاد، آن هم در اقتصادی که بخش بزرگی از مردم آن، روزگار را با حداقل‌ها می‌گذرانند. در چنین شرایطی، دوباره از همان مردم خواسته می‌شود برای حفظ محیط‌زیست هزینه بدهند، در حالی که کمترین نقش را در ایجاد بحران‌های زیست‌محیطی داشته‌اند. نه انتخاب خودرویی کم‌مصرف برای‌شان ممکن بوده، نه امکان دسترسی به خودروی هیبریدی یا الکتریکی و نه حتی استفاده آسان از ناوگان حمل‌ونقل عمومی که در بسیاری از شهرها یا فرسوده است یا ناکارآمد. واقعیت این است که سیاست‌های مالیاتی تا زمانی که عدالت در دسترسی برقرار نشود، بیشتر به یک ابزار فشار تبدیل می‌شوند تا اصلاح. نمی‌توان از مردمی که برای رسیدن به محل کارشان باید هر روز چند ساعت در ترافیک بمانند و گزینه‌ای جز استفاده از خودروی فرسوده ندارند، توقع داشت که بار مالیات زیست‌محیطی را هم به‌تنهایی به دوش بکشند. آنان نه عامل آلودگی‌اند، نه عامل ناکارآمدی نظام حمل‌ونقل، بلکه صرفاً درگیر پیامدهای آن هستند، پیش از آنکه جریمه‌شان کنیم، باید انتخاب‌های واقعی در اختیارشان بگذاریم.

سیاستگذاری زیست‌محیطی، به‌ویژه در حوزه پیچیده و گسترده حمل‌ونقل، نیازمند نگاهی جامع و تحلیلی است؛ نگاهی که صرفاً به ابزارهای مالیاتی چون افزایش قیمت سوخت، عوارض تردد یا مالیات مالکیت اکتفا نکند، بلکه عدالت اجتماعی، واقعیت‌های معیشتی و وضعیت زیرساخت‌ها را نیز در نظر بگیرد. در ظاهر، ابزارهای مالی مانند مالیات سبز می‌توانند اهرم‌هایی برای کاهش آلودگی باشند، اما پرسش این است که این ابزارها تا چه اندازه برای مردم واقعی و در دسترس هستند؟ بخش زیادی از شهروندان، انتخاب گسترده‌ای در اختیار ندارند. بسیاری از آنها با صرفه‌جویی و تکیه بر وام‌های بانکی، خودرویی داخلی تهیه کرده‌اند نه از سر انتخاب، بلکه از سر ناچاری. در حالی که هنوز دسترسی گسترده و منظم به ناوگان حمل‌ونقل عمومی در بسیاری از شهرها فراهم نیست، از مترو گرفته تا اتوبوسرانی، آیا منصفانه است که همین خودروهای مصرف بالا، حالا به دلیل آلایندگی بیشتر، مشمول مالیات مضاعف شوند؟ واقعیت این است که بدون فراهم آوردن بسترهای جایگزین و قابل‌اتکا برای مردم، اعمال سیاست‌های محدودکننده مالی، نه تنها اثرگذاری لازم را نخواهد داشت، بلکه می‌تواند به شکاف بیشتر میان سیاستگذار و جامعه منجر شود. موفقیت یک سیاست زیست‌محیطی، تنها در گرو عددهای مالیاتی نیست، در گرو جلب اعتماد عمومی، ارتقای زیرساخت‌ها و طراحی گزینه‌های واقعی برای شهروندان است.

غالباً در سخنان موافقان مالیات سبز، نامی از انحصار خودروسازان دیده نمی‌شود. در حالی که ایجاد تنوع در بازار خودرو، همراه با حمایت واقعی از خودروهای سبز، لازمه موفقیت است. در ایران اما، همچنان بازار خودرو در قبضه چند خودروساز معدود است که نه رقابت را جدی گرفته‌اند، نه ارتقای فناوری را. خودروهای داخلی، در اغلب موارد نه‌تنها از نظر کیفیت بلکه از نظر استانداردهای زیست‌محیطی نیز با استانداردها فاصله دارند، پس آیا عادلانه است تقصیر آلودگی هوا را بر گردن مصرف‌کننده بیندازیم و با مالیاتی تحت عنوان «سبز» نقره‌داغش کنیم؟ موضوع دیگر، وضعیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. وقتی اتوبوس‌های شهری فرسوده‌اند و خطوط مترو محدود است، چطور می‌توان انتظار داشت مردم به استفاده از خودروی شخصی پشت کنند؟ اجرای موفق مالیات سبز نیازمند فراهم کردن زیرساخت‌های لازم است. باید قبل از تنبیه، امکان انتخاب بهتری فراهم کرد. باید قبل از گرفتن، چیزی داد. آن‌هم نه فقط به شکل شعار، بلکه با اقداماتی ملموس و قابل سنجش.

بی‌تردید، الهام‌گیری از تجارب جهانی ضرورتی انکارناپذیر است، اما کپی‌برداری بدون بومی‌سازی، نه‌تنها کمکی به حل معضل آلودگی نمی‌کند، بلکه بر بحران‌های اقتصادی و اجتماعی دامن می‌زند. معمولاً در آن کشورها، خودروهای برقی با تخفیف‌های مالیاتی خریداری می‌شوند و زیرساخت شارژ گسترده‌ای دارند و خریداران خودروهای کم‌کربن، از بسته‌های حمایتی واقعی بهره‌مندند، اما در کشورمان، خودروهای برقی نه به‌صرفه هستند، نه در دسترس و نه پشتیبانی فنی و شارژ درستی دارند. سیاستگذاران باید از ایده‌های «پاداش به رفتار درست» استفاده کنند. چرا به جای افزودن بار مالیاتی، از مشوق‌های هدفمند استفاده نمی‌شود؟ چرا افرادی که از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند، تخفیف‌های مالیاتی نمی‌گیرند؟ چرا کسانی که در محل زندگی خود دوچرخه‌سواری می‌کنند یا به زحمت از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند، مورد حمایت قرار نمی‌گیرند؟

«مالیات سبز» اگر به درستی طراحی و اجرا شود، می‌تواند به کاهش آلودگی هوا، ارتقای سلامت عمومی، و نوسازی ناوگان کمک کند، اما اگر صرفاً به ابزاری برای گران‌سازی تبدیل شود، آن هم بدون شفاف‌سازی و ایجاد امکان انتخاب برای مردم، نه‌تنها اثربخش نخواهد بود، بلکه اعتماد عمومی را نیز فرسوده‌تر خواهد کرد. مردم کشورمان، بیش از آنکه نیازمند مجازات‌های جدید باشند، منتظر اندکی انصاف در سیاستگذاری هستند. راه‌حل آلودگی هوا، از جیب مردم نمی‌گذرد، از مسیر اصلاح ساختارهای تولید، توزیع و حمل‌ونقل عبور می‌کند و این، نیازمند شجاعت، برنامه‌ریزی و مسئولیت‌پذیری است، نه فقط تعیین مالیات‌های جدید با رنگ و لعاب سبز.

گزارش

بهناز قاسمی

ظاهراً عدالت دولت مدعی مشمول خاموشی‌های بی‌برنامه نمی‌شود

خاموشی‌های طبقاتی!

تبعیض وزارت نیرو در قطعی برق مشترکان مناطق مختلف تهران، شهرستان‌ها و روستاها بیشتر از خاموشی‌ها مردم را آزار می‌دهد

محمد جواد فرمندی | ایکنا

طبق اعلام معاون وزیر نیرو در امور برق و انرژی، متوسط دمای هوای بهار امسال نسبت به سال‌های قبل، چهار تا شش درجه افزایش یافته و این گرمای تابستانی در میانه بهار، موجب افزایش مصرف برق بیش از پیش‌بینی‌ها شده است؛ اینکه ناترازی برق در نیمه نخست امسال داریم، قابل درک است و مردم باید با دولت همراه شوند و مشکلات قطعی برق را تحمل کنند، اما آنچه موجب نارضایتی مردم شده تبعیض وزارت نیرو در قطعی برق مشترکان تهرانی با شهرستان‌ها و حتی روستاهاست. از نیمه فروردین ماه تاکنون برق اغلب شهرستان‌ها و روستاها چهار تا شش ساعت (دو تا سه ساعت صبح و بعد از ظهر) قطع می‌شود، در حالی که در این مدت تهران و برخی مراکز استان‌ها از قطعی برق مستثنی بوده‌اند.

این رویه وزارت نیرو در قطع طولانی‌مدت برق و اجرانشدن آن در سراسر کشور، حقوق شهروندی مردم را پایمال کرده است و ضرورت دارد دستگاه قضایی به عنوان مدعی‌العموم وارد شود. صرف محروم کردن دسترسی شهروندان به برق، نقض حقوق عامه است، اما وقتی قطعی برق به شکل مستمر و خارج از برنامه‌های از پیش‌اعلام‌شده رخ می‌دهد، حقوق عامه به صورت صریح‌تر، گسترده‌تر، ساختاری و غیرقابل چشم‌پوشی نقض شده است. این روزها تقریباً همه ایران با این نقض گسترده حقوق عامه‌شان مواجه شده‌اند. اخیراً دادستان رودهن در پی گلایه گسترده شهروندان به قطعی‌های مکرر و بی‌برنامه برق در این شهر، رئیس اداره برق منطقه را به دادگاه احضار کرده و به وی هشدار جدی داده است.

ناهماهنگی در مدیریت مصرف آب و برق در وزارت نیرو بیداد می‌کند. امسال برای اولین بار در میانه فروردین ماه با کسری تولید نسبت به تقاضای برق مواجه شده و خاموشی‌های برنامه‌ریزی‌شده برق را در نخستین ماه سال در بخش خانگی شاهد بوده‌ایم. به نظر می‌رسد این وزارتخانه مانند پاییز و زمستان سال گذشته غافلگیر شده و هیچ برنامه مشخصی در خصوص اعمال خاموشی‌ها وجود ندارد. از ۱۶ فروردین تاکنون قطعی برق در شهرستان‌ها و به ویژه روستاها در دو شیفت صبح و بعد از ظهر و در هر شیفت دو تا سه ساعت آغاز شده است.

در برخی شهرستان‌ها مانند شهریار و توابع قزوین برق در یک شیفت به مدت چهار ساعت قطع می‌شود. این روند نه تنها به لوازم برقی خانه‌ها مانند یخچال و فریزر آسیب می‌رساند بلکه سوپرمارکت‌ها و اغذیه‌فروشی‌ها نیز به دلیل قطعی طولانی‌مدت با فساد مواد غذایی و خوراکی مواجه شده‌اند.

به گفته مسئولان این وزارتخانه، یکی از دلایلی که وزارت نیرو در شهرستان‌ها و روستاها برنامه مشخصی برای قطعی برق نمی‌دهد، فعال شدن دزدها و دزدی کابل‌های برق است.

در استان‌ها و روستاهایی که برق به مدت طولانی (چهار ساعت) یکسره قطع می‌شود نیز موجب کابل دزدی می‌شود، زیرا دزدان فرصت کافی برای این کار دارند.

اخیراً با انتقاد رسانه‌ها از تبعیض وزارت نیرو در قطع‌نشدن برق مشترکان تهرانی و قطع طولانی‌مدت برق در شهرستان‌ها و روستاها، وزارت نیرو برنامه قطعی برق در پایتخت را تنظیم و اطلاع‌رسانی کرده است. این تبعیض حتی در شمال و جنوب تهران یا برخی مراکز استان‌ها نیز اتفاق افتاده که ضروری است وزارت نیرو و توانیر در این خصوص شفاف‌سازی کند.

از نظر حقوق شهروندی، صرف محروم کردن دسترسی شهروندان به برق، نقض حقوق عامه است، اما وقتی قطعی برق به شکل مستمر و خارج از برنامه‌های از پیش‌اعلام‌شده رخ می‌دهد، حقوق عامه به صورت صریح‌تر، گسترده‌تر، ساختاری و غیرقابل چشم‌پوشی نقض شده است، به ویژه اینکه در قطعی برق مشترکان خانگی تبعیض صورت گرفته باشد. این روزها تقریباً همه ایران با این نقض گسترده حقوق عامه‌شان مواجه شده‌اند.

اخیراً دادستان رودهن در پی گلایه گسترده شهروندان به قطعی‌های مکرر و بی‌برنامه برق در این شهر، رئیس اداره برق منطقه را به دادگاه احضار و به وی هشدار جدی داده است.

■ رشد عجیب مصرف برق در میانه بهار

روز گذشته در شهرستان‌های استان تهران از روستاها و شهرهای شمالی استان (منطقه شمیرانات) تا شهرهای غرب استان (شهریار و حومه) قطعی‌های برق دو تا چهار ساعته گزارش شد که اغلب بدون برنامه و در هماهنگی حداقلی با برنامه اعلامی بوده‌اند.

این قطعی‌های طولانی و چندباره برق در شهرستان‌های استان تهران و برخی دیگر از استان‌های کشور در نقاطی که تأمین آب آنها با چاه صورت می‌گیرد، موجب قطعی چندساعته آب به دلیل قطعی برق چاه‌های تأمین آب شده است. به‌طور مثال در منطقه صباشهر شهرستان شهریار، قطعی برق چاه‌ها موجب قطعی بیش از چهار ساعته آب شرب در روز گذشته شده بود.

همچنین در منطقه شمیرانات تهران نیز در برخی شهرهای شمالی استان، درحالی که قطعی دو ساعته میانه روز به‌عنوان قطعی برنامه‌ریزی شده برق اعلام شده بود، این قطعی بیش از چهار ساعت به‌طول انجامید و هیچ شماره‌ای اعم از ۱۲۱، پاسخگوی مردم کلافه از قطعی‌های برق نبوده است.

گلایه مردم در تماس با رسانه‌ها، عمدتاً ناشی از خاموشی‌های بی‌برنامه است که یا در مورد آن اطلاع‌رسانی نشده یا نسبت به اطلاع‌رسانی‌های صورت‌گرفته، هماهنگی در زمان اعمال خاموشی و زمان وصل مجدد برق وجود ندارد.

■ رئیس اداره برق رودهن به دادگاه احضار شد

به گزارش مهر، حسن بختیاری، دادستان رودهن ظهر سه‌شنبه اعلام کرد به دنبال نارضایتی‌های عمومی از قطعی‌های نامنظم برق، رئیس اداره برق رودهن به دادگستری احضار شده است.

دادستان در این جلسه ضمن بررسی دلایل قطعی‌های اخیر، به رئیس اداره برق هشدار داد که در صورت ادامه بی‌نظمی‌ها، پرونده قضایی برای مسئولان مربوط تشکیل خواهد شد.

بختیاری همچنین تأکید کرد: قطعی‌های بی‌برنامه، حقوق اساسی شهروندان را نقض می‌کند و توضیحات ارائه‌شده از سوی اداره برق «غیرقانع‌کننده» بوده است. در مقابل، سهرابی، رئیس اداره برق رودهن ضمن اشاره به مشکلات فنی، مدعی شد برخی قطعی‌ها ناشی از تصمیمات مرکز دیسپاچینگ استان تهران است و اداره محلی نقشی در این تصمیم‌گیری‌ها ندارد، با این حال این اظهارات با انتقاد دادستان مواجه شد که بر لزوم پاسخگویی ادارات محلی و انتقال مطالبات شهروندان به مقامات استانی تأکید کرد. قطعی‌های برق در رودهن، مانند بسیاری از مناطق استان تهران، در ماه‌های اخیر به یکی از موضوعات جنجالی تبدیل شده است.

■ قطعی برق به پایتخت بازگشت

طبق اطلاعیه روابط عمومی شرکت برق تهران بزرگ خاموشی‌ها از روز گذشته مجدداً در پایتخت شروع شده است.

طی روزهای گذشته برخی مخاطبان فارس از قطعی برق در شهرستان‌های استان تهران به جز شهر تهران خبر داده بودند. چند روز پیش نیز ساکنان لواسانات و رودبارقصران با ثبت یک کمپین در سامانه فارس من از بی‌برنامگی در قطعی برق گلایه کردند. همچنین روز گذشته، برخی از کسبه شهرری با مراجعه به شرکت برق شهرستان، نگرانی و گلایه خود را از قطعی‌های بی‌برنامه برق مطرح کردند.

■ برق بیش از هزار مشترک پرمصرف در تهران قطع شد

همچنین از وزارت نیرو خبر رسیده است تمامی مشترکان پرمصرف برق پایتخت به دنبال اعلام قبلی این شرکت مبنی بر ارسال پیامک‌های هشدار برای مشترکان پرمصرف برق و لزوم همراهی در اجرای برنامه‌های مدیریت مصرف، پیامک هشدار دریافت کرده‌اند. از این تعداد، انشعاب برق هزار و ۳۳ مشترک که به پیامک ارسالی توجه نکرده و مصرف برق خود را کاهش نداده‌اند، به صورت هوشمند و از راه دور محدود شد. شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ از معدود مشترکانی که الگوی مصرف برق را رعایت نمی‌کنند درخواست دارد با حداکثر صرفه‌جویی در مصرف برق همراه صنعت برق کشور در توزیع عادلانه انرژی در کشور شوند. بدیهی است فرایند پایش مصارف برق مشترکان به صورت روزانه در حال انجام است و مشترکانی که به هشدارهای داده شده توجهی نکنند با اعمال محدودیت روبه‌رو خواهند شد.

■ برق ادارات پرمصرف تهران قطع می‌شود

کامبیز ناظریان، مدیرعامل توزیع برق نیروی برق تهران بزرگ در حاشیه مانور شبانه پایش مصرف برق پایتخت گفت: بیش از ۱۲ درصد از مصرف برق پایتخت مربوط به ادارات است و دستگاه‌هایی که مصرف برق خود را کاهش ندهند، مشمول قطعی برق خواهند شد. همه مشترکان اداری شهر تهران موظفند در دوره گرم سال جاری، مصرف برق خود را در ساعات کاری نسبت به دوره مشابه سال گذشته، ۳۰ درصد و در ساعات غیراداری تا ۶۰ درصد کاهش دهند.

وی به مشترکان اداری که اقدام به کاهش مصرف نکنند هشدار داد با انجام تنظیمات جدید در کنتورهای هوشمند، در صورت عدم‌همکاری با قطعی برق مواجه خواهند شد. بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ مگاوات از مصرف برق شهر تهران در ایام گرم سال فقط مربوط به ورود سامانه‌های سرمایشی به مدار مصرف است و با تنظیم دمای این سامانه‌ها روی عدد ۲۵ درجه و استفاده از دور کند کولرهای آبی، به سهولت می‌توان حداقل ۳۰۰ مگاوات در این بخش صرفه‌جویی کرد. ناظریان با اشاره به امکان استفاده بیشتر از روشنایی روز و صرفه‌جویی در تأمین روشنایی بخش‌های مختلف خانگی، تجاری، صنعتی و اداری از مشترکان تهرانی درخواست کرد از استفاده همزمان از وسایل برقی پرمصرف به ویژه در ساعات ۱۱ تا ۱۶ و ۱۹ تا ۲۲ کیداً خودداری کنند.

مسکن

بازگشت وام ودیعه مسکن

معاون مدیرکل دفتر طرح‌ریزی طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی از امکان مشاهده صف بانک‌ها خبر داد. احسان مسعودی، معاون مدیرکل دفتر طرح‌ریزی طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی گفت: سامانه ثبت‌نام وام ودیعه مسکن در دسترس متقاضیان قرار گرفته است و متقاضیان، امکان مشاهده صف بانک‌ها را دارند.

مسعودی افزود: در به‌روزرسانی جدید استعلامات حداکثر تا ۴۸ ساعت پاسخ داده خواهد شد و امکان مشاهده صف دریافت وام بانک‌ها نیز فراهم شده است. در این سامانه فقط امکان دریافت تسهیلات ودیعه مسکن وجود دارد و متقاضیان دریافت تسهیلات مسکن محرومان باید به سامانه بانک مرکزی مراجعه کنند. سامانه از روز شنبه به دلیل به‌روزرسانی‌های فنی متوقف شده بود. سقف وام ودیعه مسکن برای متقاضیان در تهران ۲۷۵ میلیون تومان، در مراکز استان‌ها ۲۱۰ میلیون، سایر شهرها ۱۴۰ میلیون و روستاها ۵۵ میلیون تومان تعیین شده است. همچنین اقشار تحت پوشش نهادهای حمایتی می‌توانند تا سقف ۴۰۰ میلیون تومان تسهیلات دریافت کنند.

از سرگیری ثبت‌نام وام ودیعه مسکن، گامی مهم در راستای حمایت از اقشار مختلف جامعه، به‌ویژه مستأجران در مواجهه با چالش‌های اقتصادی و افزایش هزینه‌های اجاره مسکن است.

این طرح که از سوی وزارت راه و شهرسازی اجرا می‌شود، با هدف کاهش فشار مالی بر خانوارها و بهبود دسترسی به مسکن اجاره‌ای طراحی شده است و نقش بسزایی در ثبات اجتماعی و اقتصادی ایفا می‌کند. یکی از مهم‌ترین جنبه‌های این طرح، فراهم کردن امکان تأمین ودیعه مسکن برای اقشار کم‌درآمد و متوسط است. با توجه به افزایش چشمگیر اجاره‌بها در سال‌های اخیر، بسیاری از خانواده‌ها در شهرهای بزرگ مانند تهران، مراکز استان‌ها و حتی شهرهای کوچک با مشکل تأمین ودیعه مواجه هستند.

سقف‌های تعیین‌شده برای وام ودیعه مسکن (۲۷۵ میلیون تومان در تهران، ۲۱۰ میلیون در مراکز استان‌ها، ۱۴۰ میلیون در سایر شهرها و ۵۵ میلیون در روستاها) متناسب با شرایط اقتصادی مناطق مختلف تنظیم شده است و به‌ویژه برای اقشار تحت پوشش نهادهای حمایتی که تا ۴۰۰ میلیون تومان تسهیلات دریافت می‌کنند، فرصتی حیاتی برای تأمین سرپناه فراهم می‌کند.

سازمان آگهی‌های روزنامه جوان
تلفنی آگهی می‌پذیرد
۸۸۵۴۵۴۸۸

جوابیه

پاسخ توانیر به یادداشت «جوان»

پیرو انتشار مطلبی با عنوان «به وقت ساعت» در مورخ ۲۲ فروردین ۱۴۰۴، شرکت توانیر پاسخی به دفتر روزنامه ارسال کرده و حسب ماده ۲۳ فصل ششم قانون مطبوعات و به منظور آگاهی خوانندگان و تنویر افکار عمومی، خواستار انتشار آن با عنوان «تغییر ساعت به وقت استدلال و پژوهش» شده است. در این متن آمده است: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با انتشار گزارشی با عنوان «اظهارنظر کارشناسی درباره: طرح نسخ قانون تغییر ساعت رسمی کشور» در تاریخ ۲۱ اسفند ۱۴۰۰ با لغو قانون تغییر ساعت رسمی کشور مخالفت کرد و سبک زندگی در کشورهای اسلامی، موقعیت جغرافیایی کشور و کاهش مصرف انرژی را از علت‌های ضرورت اجرای تغییر ساعت عنوان کرد. براساس این گزارش، مطالعات و پژوهش‌ها نشان می‌دهد که کشورهایی مشابه ایران که در بالاتر از مدار ۳۰ درجه قرار گرفته‌اند تغییر ساعت رسمی را انجام می‌دهند. در واقع در بیش از ۷۰ کشور جهان همانند بیشتر ایالت‌های امریکا، اتریش، فرانسه، آلمان و بیشتر استان‌های کانادا مبادرت به تغییر ساعت می‌کنند. افزون بر آن، تغییر ساعت باعث کاهش یک تا ۳ درصدی مصرف برق و کاهش یک تا ۱/۵ درصدی اوج مصرف می‌شود و فعالیت‌های روزانه را به اوقات شرعی (مانند طلوع آفتاب) نزدیک‌تر می‌کند. بنا بر محاسبات دقیق، اگر ساعت رسمی کشور یک ساعت جلو کشیده شود، بخشی از فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی زودتر به پایان می‌رسد و تقاضا برای استفاده از وسایل برقی، روشنایی و سرمایش در ساعات اوج‌بار کاهش می‌یابد. این کاهش، عدد کوچکی نیست و می‌تواند حدود هزار مگاوات و به اندازه تولید یک نیروگاه بزرگ، به شبکه برق کشور کمک کند. بر اساس گزارشی که خبرگزاری فارس در تاریخ سوم اردیبهشت ماه امسال منتشر کرده، مطالعات دانشگاهی (از جمله پژوهش دانشگاه پرینستون) نیز نشان می‌دهد که تنظیم ساعت استراحت متناسب با روشنایی روز، بر «شادی ناخالص ملی» و بهبود راندمان کاری تأثیر مستقیم دارد. در این گزارش آمده است که عدم تغییر ساعت در ایران موجب کاهش زمان خواب مفید به چهار تا پنج ساعت در شش ماهه اول سال می‌شود که پیامدهای منفی بهداشتی و اقتصادی به همراه دارد. افزون بر همه این موارد، ایران تجربه لغو قانون تغییر ساعت رسمی را در اواخر سال ۱۳۸۴ براساس مصوبه دولت وقت دارد. در آن زمان نیز مطالعات و بررسی‌های کارشناسی و علمی متعدد در پژوهشگاه‌ها و دانشگاه‌ها، حکایت از آثار منفی عدم‌اجرای تغییر ساعت از دیدگاه‌های مختلف همچون مصرف انرژی، فرهنگی، اجتماعی و جغرافیایی داشت و در نهایت در جلسه ۳۱ مرداد ۱۳۸۶ قانون تغییر ساعت رسمی کشور به تصویب رسید.

گزیده خبر

ریل‌گذاری خط آهن شلمچه- بصره در انتظار اجرای تعهدات ایران

باگذشت دو دهه از طرح خط ریلی راهبردی شلمچه- بصره میان ایران و عراق، راه‌اندازی سریع‌تر آن در گرو انجام تعهدات طرف ایرانی است، این در حالی است که تأخیر در بهره برداری از آن باعث محرومیت ایران از منافع اقتصادی و سیاسی این اتصال ریلی خواهد شد.

در سال‌های اخیر حجم تجارت و تبادل گردشگری میان ایران و عراق رشد چشمگیری داشته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد تجارت طرفین در سال ۱۴۰۳ به بیش از ۱۲ میلیارد دلار و تردد گردشگران نیز به حدود ۹ میلیون نفر رسیده است. این امر دو کشور را ناگزیر ساخته است زیرساخت‌های ارتباطی و ترابری خود را متناسب با نیازهای جدید توسعه دهند. در این میان خطوط ریلی به علت ظرفیت بالای حمل کالا و مسافر، مصرف بهینه سوخت و ایمنی بالا، از اهمیت بالایی برخوردار هستند چراکه هر قطار معادل ۱۵ اتوبوس مسافر و ۶۰ تریلی ظرفیت حمل کالا دارد. در میان خطوط ریلی طرح‌ریزی‌شده بین ایران و عراق نیز خط ریلی ۳۳ کیلومتری شلمچه- بصره به دلیل کم‌بودن هزینه و مسافت احداث خط آهن نسبت به سایر مسیرها از اولویت بالایی برخوردار است. سنگ‌بنای این خط ریلی که پس از دو دهه در شهریورماه ۱۴۰۲ در دیدار محمد شیاع السودانی، نخست‌وزیر عراق و محمد مخبر، معاون اول سابق ریاست‌جمهوری گذاشته شد، مقرر شد طی ۱۸ ماه به بهره‌برداری برسد. همچنین طبق آخرین توافق، طرف ایرانی متعهد به اجرای عملیات مین‌روبی ۱۶ کیلومتری ابتدای مسیر و احداث پل ۸۰۰ متری برای روی شط‌العرب شد. طرف عراقی نیز متعهد به اجرای عملیات احداث حدود ۳۳ کیلومتر ریل پس از اتمام مین‌روبی شده، این در حالی است که اجرای عملیات ریل گذاری در گرو اتمام مین‌روبی از سوی ایران است، با این حال عملیات مین روبی با گذشت ۲۰ ماه از زمان کلنگ‌زنی تنها ۱۰ کیلومتر پیشرفت داشته است. همچنین احداث پل نیز تنها در مرحله شمع کوبی قرار دارد که نشان از کندی عملیات اجرایی این پروژه راهبردی دارد. از سوی دیگر جبار علی ذاکری، مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در یکم فروردین ۱۴۰۴ اعلام کرد قرار است این پروژه طی ۳۶ ماه تکمیل شود که با احتساب ۱۸ ماه طی شده از زمان کلنگ‌زنی این پروژه، بهره‌برداری از خط ریلی شلمچه- بصره ۵۴ ماه طول خواهد کشید. کندی در اجرای تعهدات طرف ایرانی علاوه بر افزایش هزینه ساخت، سبب بی‌بهره ماندن ایران از منافع راهبردی و اقتصادی این پروژه نیز می‌شود، ازاین‌رو ضرورت دارد مسئولان وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با تأمین بموقع منابع و جدیت تلاش کنند این عقب‌ماندگی در احداث پروژه را جبران کنند تا کشور بیش از این به دلیل عدم‌بهره‌برداری از این پروژه متضرر نشود.

نوبت اول

تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای
فراخوان زیرسازی، سنگفرش و جدول گذاری روستای نیارک

دهیاری نیارک

دهیاری نیارک در نظر دارد فراخوان زیرسازی، سنگفرش و جدول گذاری روستا به شماره ۲۰۰۴۰۹۹۸۳۰۰۰۰۰۱ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.
کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.
متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعد زمانی:
■ تاریخ انتشار فراخوان: ۱۴۰۴/۰۲/۱۶
■ مهلت دریافت اسناد فراخوان: ۱۴۰۴/۰۲/۳۰
■ مهلت ارسال پیشنهادات: ۱۴۰۴/۰۳/۱۲
■ زمان بازگشایی پاکت ها: ۱۴۰۴/۰۳/۱۳
■ نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: فیش بانکی یا ضمانت‌نامه معتبر بانکی به مبلغ ۲,۲۹۳,۸۰۱,۴۹۵ ریال
■ اطلاعات تماس و آدرس دستگاه: بخش طارم سفلی، دهیاری نیارک. شماره تماس دهیار: ۰۹۱۲۵۳۷۹۸۷۷ آبکه

شناسه آگهی: ۱۹۲۴۸۲۳