بنزین به بهای آسایش شهروندان

[مهری حقانی]

بنزین برای مدت های طولانی خواب خوشی را در اقتصاد کشور داشت تا آن اندازه که نه جایگاه های سوختگیری و نه خود این مایع سرخ رنگ و نه سیلندر اتومبیل های شخصی هیچکدام بنا به عرف معمول موضوع صحبت تقریباً هیچ مهمانی ایرانی نبود. اما درست فردای روزی که مرحله سوم سهمیه بندی بنزین و برخی تغییرات انجام شده اعلام شد، بنزین و تمام حواشی آن موضوع داغ مهمانی آن روز بود. مهمانی ای که حالا اعضای آن بسته به حجم سیلندر خودروشان وارد این بحث خودخواسته و تعیین شده می شدند. طبیعی بود که سیلندرهای ۱۸۰۰ CC به بالا و به ویژه ۲۰۰۰ CC ها و اتومبیل های خارجی نقطه ثقل بحث را در اختیار داشتند. من که در ابتدا شاهدی بیش نبودم، با شدت گرفتن بحث و از آنجا که حداقل به نوعی مسئولیت مخابره و اطلاع رسانی خبر افزایش بهای بنزین از کانال حرفه من خوانده می شد، به محکمه فراخوانده شدم. ۲۰۰۰ CC ها و خارجی ها کمی جا خورده بودند، اما بیشتر معلوم بود که نگران هستند. آنها تا به حال تقریباً با رضایت سوار اتومبیل های خود می شدند اما کم کم نگران این نکته می شدند که با ادامه تغییرات اعمال شده چگونه باید شکم موتور اتومبیل هایشان را سیر کنند. تشریح توجیهات عمیق اقتصادی که در پشت واقعی کردن بهای بنزین وجود دارد را نمی توان در یک یا دو جمله عنوان کرد. آن هم برای سیستم رایانه ای بنزین و سوخت که دهه هاست در اقتصاد نفتی ما جا خوش کرده است و تمام زوایای دیگر اقتصاد و به ویژه حمل ونقل و زندگی شهری را دربرگرفته است. اما مسئله این بود که صاحبان این سیلندرهای ۲۰۰۰ CC چنین مسئله ای را دور از انصاف می دانستند. آنها گمان می کردند که قربانی نوعی تبعیض شده اند.

البته این یک تصور واقعی نبود اما آیا آنها باید به خاطر انتخاب لوکس تر و پرهزینه تری که روزی در مورد وسیله نقلیه خود کرده بودند، جریمه می شدند. چنین تعبیری هر چند ساده انگارانه و شاید خنده دار به نظر می رسید و حداقل اسباب مزاح آن مهمانی ایرانی شد اما در راه بازگشت یک پرسش اساسی را به وجود می آورد. اگر در این مرحله از سهمیه بندی بنزین صاحبان اتومبیل های گران تر و در یک کلام آنها که متمکن تر هستند باید هزینه بیشتری را بپردازند اما در عوض سیستم اقتصادی موجود چگونه آنها را که شهروندان این جامعه و چه بسا در موارد بسیاری حلقه های اشتغالزا و محرک اقتصادی هستند، توجیه خواهد کرد. البته این نکته هم جالب توجه است که بسیاری از خودروهای خارجی دارای سیستم به صرفه تر مصرف بنزین هستند که در مقایسه با برخی خودروها مانند پژو ۲۰۵ می توان بدان پی برد. از حجم سیلندر اتومبیل های این دسته هم که بگذریم، در نهایت به عنوان یک شهروند توازن بین قیمت واقعی بنزین و خدمات درخواستی شهری چگونه پدید می آید؟ چنین پرسشی چندان مسئله غامضی در دنیای امروز شهرها به حساب نمی آید. بهای بنزین و کرایه تاکسی های شهری در بیشتر شهرهای دنیا بالاست آنقدر که تاکسی گرفتن در بسیاری از شهرهای دنیا نوعی مسافرت لوکس به حساب می آید اما کسی از آن به عنوان بی انصافی و تبعیض یاد نمی کند؛ چرا که قبلاً سیستم عمومی حمل ونقل شهری به روانی پدال دوچرخه یک

اگر شهروندان حاضر می شوند تا عادت دیرینه، یارانه های پرداختی سوخت را کنار بگذارند، افزایش بهایی که می پردازند باید در توسعه همه جانبه حمل ونقل عمومی شهری در اتوبوس ها، حمل ونقل زیرزمینی، آلودگی هوا، فضای سبز و حتی بتدریج راه های دوچرخه و ... توازن موجود را برقرار کند

پسربچه مدرسه ای عمل می کند.

بدین ترتیب در صعود از پلکان بهای بنزین و گشودن بندهای متعدد یارانه از گردن سوخت هیچ تردید اقتصادی وجود ندارد. با این حال، این تمام کار نیست. بخش مهم ماجرا در این نکته نهفته است که پرداختن به قیمت اصلی بنزین هنگامی اقتصادی و سودمند خواهد بود که نوعی توازن در بخش های دیگر نیز پدید آید. در حقیقت اگر شهروندان حاضر می شوند تا عادت دیرینه، یارانه های پرداختی سوخت را کنار بگذارند، افزایش بهایی که می پردازند باید در توسعه همه جانبه حمل ونقل عمومی شهری در اتوبوس ها، حمل ونقل زیرزمینی، آلودگی هوا، فضای سبز و حتی بتدریج راه های دوچرخه و ... توازن موجود را برقرار کند. شاید همان شعاری که در بسیاری از کشورهای پیشرفته از زبان شهروندان می شنوید: «ما مالیات بیشتری می پردازیم اما راحت تر زندگی می کنیم.»

در شهر پکن با ۱۲ میلیون جمعیت، ۲۶ هزار اتوبوس فعال وجود دارد با این حال در تهران با جمعیت حدود ۱۰ میلیون نفر، ۶ هزار و ۸۰۰ اتوبوس وجود دارد که بخشی از این ناوگان نیز فرسوده است. مهندس بیژنی مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه می گوید: «اتوبوس های شهر تهران ۲ برابر ظرفیت خود و استانداردهای جهانی مسافر جابه جا می کنند. از ۶ هزار و ۸۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران، ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس متعلق به بخش خصوصی است. ۹۰۰ دستگاه نیز فرسوده اند که عمری بیشتر از ۱۰ سال دارند.»

مشکلات دیگری که درمورد جایگاه های سوخت CNG وجود دارد هم موجب می شود تا روزانه حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ اتوبوس قادر به سوختگیری نباشند. از سوی دیگر عمر زیاد برخی از آنها موجب خراب شدن پیاپی آنها می شود که عملکرد اتوبوسرانی را کاهش می دهد.

اتوبوس های یک کابین روزانه ۱۳۰۰ مسافر را جابه جا می کنند، این مقدار برای اتوبوس های دوکابین شهری چون پکن ۵۰۰ تا ۷۰۰ مسافر است.

گازسوز کردن خودروها یکی از راه های مکملی است که در سال های گذشته با احداث جایگاه های سوختگیری CNG و اشاعه خودروهای گازسوز به وجود آمد. تغییرات جدید در مصرف سوخت، می تواند تأکید دوباره ای بر سوخت های مکمل و پاک باشد. بدین ترتیب ستاد مدیریت حمل ونقل و سوخت در راستای بهینه سازی و مدیریت مصرف سوخت و ساماندهی حمل ونقل عمومی و کاهش تقاضای مصرف تصویب کرد تا در سال ۸۷، ۸۰ درصد خودروهای عمومی و وانت به صورت گازسوز و دوگانه سوز و ۲۰ درصد نیز به صورت بنزین سوز تولید شوند. همچنین کارخانه های خودروسازی مجازند تا تنها ۴۰ درصد خودروهای تولیدی شخصی و ۲۰ درصد خودروهای تولید عمومی و وانت به صورت بنزین سوز تولید کنند.

با این حال چنین مسئله ای نیازمند گسترش ظرفیت مراکز سوختگیری CNG در سطح شهر است. هم اکنون مراکزی که در سطح شهر فعالند یا بسیار کم هستند و همین مراکز هم کاملاً فعال نیستند. چنانکه بسیاری از رانندگان تاکسی مجبورند تا برای سوختگیری مسافت های طولانی را بپیمایند که صرفه اقتصادی ندارد.

بخش مهم دیگر به سرمایه گذاری هدفمند در حوزه حمل ونقل عمومی شهری برمی گردد. حمل ونقل روان شهری و سازماندهی سفرهای درون شهری در نهایت نه تنها از بار جایگاه های سوخت و بنزین خواهد کاست بلکه از هزینه ها و آسیب های شهری نیز می کاهد. حسن بیادی نایب رئیس شورای شهر معتقد است «سرمایه گذاری در حمل ونقل عمومی نه تنها تورم را نیست بلکه موجب بهبود اقتصادی، اشتغالزایی و بالا رفتن بازدهی کاری شهروندان به دلیل کمتر تلف شدن وقت آنان در ترافیک می شود.» با این حال مسئله ای که در حمل ونقل عمومی وجود دارد این است که در این حوزه مدیریت واحدی وجود ندارد. مسئله دیگر آن است که تهران و شهرهای بزرگ در بخش خودروهای سنگین نیازمند خودروهایی با کیفیت تر و باظرفیت بیشتر هستند.

هر چند آمارهای کیفی تر در مدت زمان طولانی تری به دست می آیند با این حال به عنوان واکنش ابتدایی جامعه مصرف کننده مقایسه آمار مصرف بنزین کشور در هفته گذشته نشان می دهد مصرف ۴۹۲/۴ میلیون لیتر بنزین در ۱۱ تا ۱۷ خرداد، در هفته بعد کاهش ۲۸/۸ میلیون لیتر یعنی ۵/۸ درصد داشته است. این درحالی است که مصرف گازوئیل هفته گذشته نسبت به هفت روز پیش از آن با افزایش ۴۷/۵ میلیون لیتری، ۷/۴ درصد افزایش داشته است و در مورد مصرف گازوئیل، شاید جای آن باشد که به سیستم مینی بوسرانی شهری اشاره ای شود. مینی بوس های شهری هر چند جزو ارکان قدیمی و عمومی تر حمل ونقل شهروندان به شمار می آیند اما نقش بسیار پررنگ تری هم درآلودگی هوا و تولید آلاینده های غلیظ هوا دارند. با واقعی شدن قیمت بنزین، شهروندان درصورتی مجبور خواهند شد تا کمتر از وسیله شخصی استفاده کنند که سیستم منظم تری از حمل ونقل عمومی و همچنین تردد در شهری پاک تر مهیا شود. اگرچه سیستم اتوبوس های شهری جایگاه ویژه ای در این میان دارد اما مهم ترین و عمده ترین راه حل برای حمل ونقل شهری و همچنین برای ایجاد توازن در قیمت واقعی سوخت، سیستم زیرزمینی شهری و سرمایه گذاری هر چه بیشتر و گسترش خدمات رسانی آن بسته به حوزه گسترش شهرهای بزرگ است. اگر راه ها و خیابان های تهران در بیشتر روزهای سال در حال تجربه یک شوک ترافیکی است، خیلی زود دیگر شهرهای بزرگ ایران نیز به وضعیت مشابه گرفتار می شوند. تهران نیازمند توسعه هر چه بیشتر شبکه مترو است و دیگر شهرهای بزرگ نیز نیازمند تسریع در احداث شبکه های زیرزمینی خود هستند. در نهایت اگرچه این یک باور اقتصادی است که قیمت بنزین باید واقعی شود ولی در نهایت این مدیریت منطقی و کارآمد دیگر حوزه های حمل ونقل و اقتصادی کشور و اختصاص بودجه های کارآمد است که منطقی ترین توجیه اقتصادی و رفاهی را برای شهروندان انجام خواهد داد.

جدول سودوکو ۳۲

ارقام ۱ تا ۹ را طوری در خانه های سفید قرار دهید که هر رقم در سطرها، ستون ها و مربع های کوچک ۳ در ۳ یکبار دیده شود

آسان

	۱	۳		٦				
٤	٦		۷		۹			
		۲		۱	۳	٤		
	۷	٥	۳			٦	۱	
٦		۹	۱	٥	۸	۳		٤
	۳	٤			۷	۸	٥	
		٦	٤	۷		۱		
			۹		۱		٦	٥
				۳		۷	٤	

۷	۲	۸	٦	۳	۳	۱	٥	٦
٥	٦	۳	۱	۷	٦	۸	۲	۳
۳	٦	۱	٥	۸	۲	٦	۷	۳
۳	٥	۷	۸	٦	٦	۳	۳	۱
۲	۸	۳	۷	٥	۱	٦	۳	٦
٦	۱	٦	۳	۲	٥	۸	٦	۸
٦	۷	۲	۳	٦	٦	۷	۱	٤
۱	۳	٥	٦	۸	۷	٦	٤	۲
۸	۳	٦	۱	٦	٦	۲	٥	۷

متوسط

		٦	٥	٤				
		۹	۷			۸		
	۲		۸					۱
۷		۲						۹
٤						۳		٥
۱					٦		۸	
		٤			۷	۱		
			۹	۲	۷			

۲	۳	٦	۱	۷	٥	٤	۹	۳
۳	۱	۷	۲	۹	٦	۸	٥	٤
٤	٥	۸	۷	۳	۲	۱	٦	۹
۹	۲	۳	٥	٤	۱	٦	۷	۸
۱	٦	٥	۳	۸	۹	۲	٤	۷
۷	۸	٤	٦	۲	۷	۳	۱	٥
٦	۹	۲	۸	۱	٤	٥	۳	۷
٥	٤	۱	۹	٦	۳	۷	۲	۸
۸	۷	۳	٤	٥	۹	٦	۱	۲

سخت

		۹	٦	۸		٥		۷
۲	٤	٥				۸	۹	
	۸					۳	۱	
			۳		۲			
۷	۱	۳					۸	۲
							۳	
			۲	۷	۱			۸
	۲		٤				۷	
٤	۷			٥	۹			

۸	٦	٤	۹	٥	۷	۱	۸	۳
٥	۸	۱	٤	٦	۳	۲	۹	٦
۷	۳	٦	۱	۸	٤	٦	٥	٤
۱	۱	٤	۷	۳	۸	۲	٦	٥
۷	۲	۳	٦	٦	٥	۸	۱	۹
٥	٤	۸	۹	۱	۳	٦	٤	۷
۳	٦	۱	۸	۷	٦	٥	۲	٤
٦	۹	۲	۳	٤	۱	۷	۸	۱
٤	۸	۷	٥	۲	۹	۱	۳	٦

یک جدول با دو شرح ۳۹۵۷

جدول روزنامه ایران دارای دو شرح «عادی و ویژه» است. در صورت تمایل به حل دوشرح ابتدا یکی از شرحها را با مداد حل کرده و سپس با پاک کردن جواب شرح اول، به حل شرح دوم بپردازید.

جدول عادی

افقی:

۱- موضعی در مناسک حج- سرزنش کردن- آهسته و آرام
۲- خود را بزرگ پنداشتن- اژدهای افسانه ای ژاپن
۳- از اعیاد ویتنامی ها- گلابی - مدارک - انتها
۴- صدای مرغابی - چراغ- شگرد- چینه دیوار
۵- ضمیر عربی- خانه ساحلی- فاقد آرامش و امنیت
۶- بخشندگی، بزرگواری- از گل های زینتی- جای آب خوردن
۷- عدد عنقا- پشت و عقب- باهوش، زیرک- این گونه هم لنگه بار است
۸- همه جای بدن- شهر و بندر کره جنوبی
۹- سخنان بیمارگونه- پاره ای از گوشت- دریاچه حمام- دورنمای عمر
۱۰- سمت چپ- آشیانه پرندگان شکاری- مفت و رایگان
۱۱- عددترتیبی برابر هزار هزار- قاضی مسابقات- سرانگشت
۱۲- اندیشه و نظر- علامت مصدر جعلی- سلاحش چماقی نقره ای رنگ است- فرد
۱۳- آزاد و رها- از نیروهای سه گانه- دانه خوشبو- طریق کوتاه
۱۴- محل ورزش های باستانی- ماه اول سال
۱۵- کبوتر صحرایی- کلبه اسکیموها- کشیده شده

عمودی:

۱- سوگ و عزا- از شعرای قرن ۴ که مداح سلطان محمود بود
۲- نجات، رهایی- اسکی مارپیچ
۳- پوستین - رمق آخر- پدر شعر عرفانی- علامت مفعولی
۴- سکسکه- مشهور وبلندآوازه- مایه ترقی بعضی ها ! - پوست و گوشت رادلخون ساخته
۵- سلاح مخرب- از لوازم التحریر- پدر شعر نو
۶- نویسنده فرانسوی وسوسه غرب- نمایش با ساز و آواز- نامی دخترانه
۷- طایفه غرب ایران- طایفه - از نام های پیامبر اکرم (ص)- منع کردن
۸- نژاد روسی- یکی دیگر از نیروهای سه گانه
۹- حشره مزاحم تابستانی- نام معروف ترین تراژدی یونان- تیر و کمان رستم- نیلوفر هندی
۱۰- گذرگاه زیرکوه- عصبی - دلالن
۱۱- پوششی زنانه- ایالتی در هند- پخش و پراکنده
۱۲- شهر بادگیرها- اصل هرچیز- کتاب دینی مسیحیان- فرار حیوان
۱۳- جانشین او- دارا بودن - یازده!- عمل نفس کشیدن
۱۴- غار بزرگی در اسپانیا- زبان علمی و مقدس قدیم هندوان
۱۵- از بازیکنان اسبق تیم ملی فوتبال ایران- یکی از شهرهای جدید استان آذربایجان شرقی که از جمله زیبایی های این شهر می توان به وجود فضای سبزی بی نظیر آن اشاره کرد

جدول ویژه

افقی:

۱- یاریگر- عکس العمل- واحد طول انگلیسی
۲- کنایه از فقیر و بی چیز- حجار
۳- خانه عشق- ویتامین انعقاد خون- اندوه و غم- بویایی
۴- ضمیر جمع- زمین ناهموار- نت آخر- ابزار سوراخ کردن
۵- تاجریزی- نامی دخترانه- پیش غذا
۶- از رگ های مهم بدن- حکومت عصر هیتلر- مهربان تر از مادر
۷- اصل هرچیز- طایفه- منطقی و کارآمد دیگر حوزه های حمل ونقل و اقتصادی کشور و اختصاص بودجه های کارآمد است که منطقی ترین توجیه اقتصادی و رفاهی را برای شهروندان انجام خواهد داد.
۸- شیپور جنگی- آشکار
۹- فراموشی- در پناه- بخشش- عدد شش عرب
۱۰- آشنا- شیفته، نامی دخترانه- شجاع، قهرمان
۱۱- روغن نفتی- نرسیده- دوست و همدم
۱۲- پدر و سرپرست- نام آذری- جنگجو- تیر پیکاندار
۱۳- برابر و مساوی- سرزنش کردن- نوعی رنگ مو- توان
۱۴- صبحانه- استانی در کشورمان
۱۵- نام رودی در نزدیکی شهرستان اشنویه- پایتخت کشور توگو

حل جدول عادی شماره ۳۹۵۶

حل جدول ویژه شماره ۳۹۵۶