

## سرمقاله

### اصلاح نظام یارانه سوخت

### گامی ضروری با قابلیت بهبود

**ادامه از صفحه یک... اجتماعی و سیاسی فراوانی همراه است. بخشنامه اخیر دولت در خصوص تعیین نرخ جدید بنزین، در همین چارچوب و در ادامه سیاست‌های کلی اصلاح نظام یارانه‌ها، قابل تحلیل و ارزیابی است. با در نظر گرفتن کلیت اهداف این طرح، از آن می‌توان حمایت کرد، هر چند که اجرای آن خالی از اشکال نیست و نیازمند اصلاحات و شفافیت بیشتر است. نظام تخصیص یارانه سوخت در ایران برای دهه‌ها به شکل یک «مپ ساعتی اقتصادی» عمل کرده‌است. تخصیص یارانه سنگین به بنزین، نه تنها موجب تشدید الگوی مصرف نادرست و اسراف شده، بلکه بار مالی عظیمی را بر دوش بودجه عمومی کشور تحمیل کرده است. این یارانه به‌طور نامتوازی عمدتاً به قشر پردرآمد و صاحبان خودروهای پر مصرف رسیده و در واقع، به جای حمایت از اقتسار کم‌درآمد، به عاملی برای تشدید نابرابری تبدیل شده‌بود. بنابر این، هرگونه اصلاح در این نظام، اگرچه ممکن است در کوتاه‌مدت با نارضایتی‌هایی همراه باشد، اما در بلندمدت اجتناب‌ناپذیر و ضروری است. رویکرد دولت در این بخشنامه جدید، که سعی کرده با تمرکز بر «صرف بالاتر از سقف مشخص» و «نرخ کارت اضطراری»، دایره مشمولین افزایش قیمت را محدود کند، رویکردی عادلانه و کم آسیب است. این طرح نشان می‌دهد دولت به دنبال شوک درمانی گسترده نیست، بلکه قصد دارد اصلاحات را به‌صورت تدریجی و با حداقل عوارض اجتماعی پیش ببرد. این منطبق اقتصادی پشتوانه اصلی حمایت بنده از کلیت این طرح است. نباید فراموش کرد که نرخ بنزین در ایران تنها یک عدد روی تابلوی جایگاه‌ها نیست. این نرخ به یک «شاخص اجتماعی-سیاسی» تبدیل شده که تغییر آن، احساس امنیت اقتصادی و رفاه ذهنی قشرهای مختلف جامعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد. بنابر این، تحلیل این تغییر تنها با نمودارهای تورم، قیمت‌های نسبی و مقایسه با نرخ‌های منطقه‌ای، ناقص و گمراه کننده خواهد بود. اثرات روانی این تصمیم بر روی خانوارهای کم‌درآمد و متوسط که وابستگی زیادی به خودروی شخصی برای امرار معاش دارند، غیرقابل انکار است. افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، به‌صورت زنجیره‌ای بر قیمت کالاهای و خدمات اثر گذاشته و فشار هزینه‌ای را افزایش می‌دهد. هر طرحی در این حوزه باید این «تابوی اجتماعی» را به رسمیت بشناسد و برای مدیریت تبعات آن، تنها به ارائه آمار و ارقام اقتصادی بسنده نکند. بخشنامه فعلی با معاف نگه داشتن مصرف‌بایین (تا سقف ۱۶۰ لیتر برای خودروهای شخصی) از افزایش نرخ، تا حدی به این نگرانی‌ها پاسخ داده است. جدیدترین و شاید عادلانه‌ترین نقد به این بخشنامه، نحوه تخصیص بنزین یارانه‌ای به خودروهای نوشماره (ستاره‌دار) و خودروهای خارجی است. به نظر می‌رسد این خودروها به‌طور کامل از سهمیه بنزین با نرخ اولیه (یارانه‌ای) محروم شده‌اند. این رویکرد از دو جنبه قابل نقد است: اولاً، از جنبه «عدالت توزیعی»، چرا مالک یک خودروی داخلی با مصرف بالا می‌تواند از ۱۶۰۰ لیتر بنزین ارزان قیمت بهره‌مند شود، اما مالک یک خودروی خارجی با مصرف پهنینه، باید تمام سوخت خود را با نرخ آزاد بخرد؟ این تصمیم، بیشتر شبیه یک «تنبیه» بر اساس نوع خودرو و است تا یک «سیاست عادلانه» بر اساس معیار مصرف. بنابرایناز جنبه «کارایی اقتصادی»: این طرح انگیزه‌ای برای جایگزینی خودروهای فرسوده و پر مصرف با نمونه‌های پهنینه‌تر ایجاد نمی‌کند. بلکه صرفاً بر اساس «پلاک» خودرو قضاوت می‌کند. راه حل عادلانه‌تر و کارآمدتر این است که سهمیه بنزین یارانه‌ای (مثلاً ۶۰۰ لیتر برای هر خودرو، صرف نظر از نوع پلاک) به «هر خودرو» تعلق گیرد و مازاد بر آن برای همه با نرخ آزاد محاسبه شود. این روش هم عدالت را رعایت می‌کند و هم مشوق کاهش مصرف در بین تمامی مالکان است. یکی از ابهامات جدی در اجرای این طرح، عدم شفافیت در مورد مبنای تخصیص سهمیه است. آیا این سهمیه به «کد ملی» هر فرد تعلق می‌گیرد یا به «خانوار»؟ اگر به کد ملی باشد، فردی که چند خودرو به نام خود دارد، برای هر کدام سهمیه جداگانه دریافت می‌کند که این امر به ناعدالتی و فرار از مالیات دامن می‌زند. اگر به خانوار باشد، سازو کار دقیق ارزش از هویت و تخصیص سهمیه به اعضای یک خانوار چگونه است؟ دولت موظف است به سرعت و با شفافیت کامل، جزئیات فنی این طرح را اعلام کند. عدم شفافیت، فضایی برای بروز فساد، رانت‌جویی و تفسیرهای سلیقه‌ای ایجاد کرده و اعتماد عمومی را که شرط لازم برای موفقیت هر طرح اصلاحی است، مخدوش می‌کند. همانطور که پیشتر اشاره شد، یکی از نقاط قوت این بخشنامه، تمرکز آن بر مصرف بنزین در مکان‌های پر مصرف است. با تعریف سقف ۱۶۰ لیتری برای خودروهای شخصی و افزایش نرخ تنها برای مازاد مصرف و نیز کارت‌های اضطراری، دولت عملاً جمعیت کثیری از رانندگان عادی که مصرف ماهیانه متعارفی دارند را از شمول افزایش شدید قیمت خارج کرده است. این امر به کاهش قابل توجه «تورم سرریز» ناشی از افزایش قیمت بنزین کمک می‌کند و اثرات تورمی طرح را هم‌زمانی‌نماید. این رویکرد، حاکی از درس‌آموزی از تجربیات گذشته و در نظر گرفتن «ملاحظات اجتماعی» در کنار «ضرورت‌های اقتصادی» است. نباید این تصور را داشت که این طرح به تنهایی می‌تواند معجزه کند. تجربه جهانی که داخلی نشان داده که «کشش قیمتی تقاضای بنزین» بسیار پایین است، به عبارت ساده، مردم به دلیل وابستگی شدید به خودرو، حتی با افزایش قیمت، قادر به کاهش چشمگیر مصرف نیستند. بنابر این، انتظار کاهش شدید مصرف بنزین در نتیجه این طرح، انتظاری غیرواقع‌بینانه است. از سوی دیگر، اگرچه این طرح می‌تواند بخشی از منابع مالی را جبران کند، اما به هیچ وجه قادر به پوشش کسری عظیم بودجه دولت نیست. درآمد حاصل از این محل، باید در چارچوب یک برنامه جامع مالیاتی و درآمدی گسترده‌تر دیده شود، نه به عنوان راه حل نهایی برای مشکلات بودجه‌ای.**

### توسعه ارتباطات روستایی نباید دچار هیچ وقفه‌ای شود



وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات در نخستین جلسه نظارتی در آخرین ماه پاییز ۱۴۰۴ با موضوع «بررسی طرح توسعه ارتباطات در مناطق روستایی و کمتر برخوردار» تأکید کرد که هرگونه کاهش در تخصیص منابع مالی، موجب کندی اجرای پروژه‌ها و اختلال در اهداف کلان آموزش و عدالت ارتباطی خواهد شد. به این‌ا، نشست نظارتی و کنترل پروژه توسعه ارتباطات روستایی صبح پنج‌شنبه، ۴ آذر ۱۴۰۳ با حضور سیدستار هاشمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات، نیک محمد بلوچ‌زهی، مشاور وزیر و مجری طرح خدمات عمومی اجباری (USO) و جمعی از معاونان و مدیران و مشاوران ارشد برگزار شد. هاشمی از ظرفیت سازمان برنامه و بودجه و حمایت‌های نمایندگان مجلس در پیشبرد عدالت ارتباطی و آموزشی سخن گفت و ادامه داد: «پیشرفت این طرح‌ها نیازمند پیگیری جدی و همکاری نمایندگان مردم در مجلس است.» وزیر ارتباطات تأکید کرد که اقدامات معطوف به توسعه شبکه ارتباطات در سراسر کشور نباید دچار توقف شود و افزود: «اگر برای تسریع در روند توسعه ارتباطات روستایی نیاز به مصوبه کمیسیون تنظیم مقررات باشد، این موضوع باید بدون تأخیر، پیگیری و نهایی شود.»

**گروه زیربنایی**، یک اقتصاددان، معرفی «نرخ سوم» بنزین را برای مهار مصرف سوخت، گامی ضروری خواند و موفقیت آن را به اصلاحات ساختاری در صنعت خودرو و مشروط کرد. به گزارش مهر، هم‌زمان با ابلاغ طرح نرخ سوم بنزین، نرخ ۵۰۰۰ تومانی برای استفاده از کارت‌های سوخت جایگاه، بحث‌های تازه‌ای در فضای کارشناسی کشور شکل گرفته است. در همین چارچوب، وحید محمودی، استاد اقتصاد دانشگاه تهران، مجموعه‌ای از نکات تحلیلی ارائه کرده که جهت‌دهی آن بر ضرورت اصلاح تدریجی و هوشمندانه نظام قیمت‌گذاری سوخت تأکید دارد. وی اصل اصلاح قیمت‌ها را اقدامی درست، اما نیازمند اقلیم نهادی مناسب و یک مسیر تدریجی می‌داند. به باور این اقتصاددان، اصلاح قیمت‌ها ذاتاً سیاستی درست است؛ زیرا مدیریت مصرف، جلوگیری از اتلاف سوخت و کاهش قاچاق نیازمند ابزارهای اقتصادی متناسب است. اما موفقیت چنین سیاست‌هایی زمانی افزایش می‌یابد که در قالب یک بسته سیاستی مرحله‌بندی شده و با نگاه بلندمدت اجرا شود و یادآور می‌شود که تجربه افزایش قیمت در سال‌های گذشته نشان داد که تغییر قیمت به‌تنهایی کافی نیست و در ادامه باید سایر اجزای سیاستی نیز تقویت شود. این استاد اقتصاد تأکید می‌کند که مدیریت مصرف سوخت، علاوه بر قیمت، نیازمند تقویت حق انتخاب مصرف‌کننده است، او به وضعیت بازار خودرو اشاره کرده و معتقد است هرگونه اصلاح قیمت زمانی اثرگذاری کامل دارد که هم‌زمان، امکان نوسازی ناوگان و ارتقای بهرهوری انرژی برای خانوارها فراهم باشد. به گفته او، اگر عرضه خودروهای کم‌مصرف افزایش یابد، حتی با تغییرات قیمتی، خانوارها می‌توانند هزینه نهایی مصرف سوخت خود را مدیریت کنند. او اشاره می‌کند که سیاست‌گذاری کارآمد نیازمند هماهنگی میان تصمیمات ارزی، تعرفه‌ای و صنعتی است. اگر برنامه‌نوسازی ناوگان و واردات خودروهای کم‌مصرف در کنار اصلاح قیمت سوخت دیده شود، هم بهرهوری افزایش می‌یابد و هم آثار تورمی سیاست محدود می‌گردد. در تحلیل او، مسئله قاچاق سوخت و مصرف بالای داخلی به‌گونه‌ای است که ادامه روند فعلی فشار قابل توجهی بر بودجه عمومی و محیط‌زیست وارد می‌کند. بنابر این اصلاح تدریجی قیمت و ساختار عرضه سوخت، بخشی از یک راهبرد گسترده‌تر برای افزایش کارایی اقتصادی است. او هم‌زمان تأکید می‌کند که اجرای تدریجی سیاست‌ها باعث حفظ آرامش اجتماعی و کاهش آثار شوکی می‌شود. وحید محمودی معتقد است مدل نظام س‌نرخ‌های علاوه بر اینکه از اقشار مختلف در برابر افزایش ناگهانی قیمت محافظت می‌کند، باعث می‌شود مدیریت مصرف در دهک‌های بالای درآمدی نیز به‌صورت هدفمند انجام شود. این مدل به تدریج میان‌میان مصرف و منابع را برقرار کرده و امکان برنامه‌ریزی پایدار برای بودجه و انرژی را فراهم می‌سازد. استاد مدیریت و اقتصاد دانشگاه تأکید می‌کند که اصلاح قیمت، زمامتی بیش‌تر نتیجه‌ار دارد که هم‌زمان «برنامه‌جمعی‌وری خودروهای فرسوده» و «به‌روزرسانی فناوری مصرف سوخت» اجرا شود. به گفته او، نوسازی ناوگان علاوه بر بهبود کیفیت هوا، منجر به کاهش مصرف سوخت و کاهش بار مالی دولت می‌شود. این اقتصاددان معتقد است تأکید بر اقدامات تدریجی، پرهیز از سیاست‌های دفاعی و توجه به زیرساخت‌ها، می‌تواند مسیر اصلاح قیمت سوخت را هموار کند. وی س‌نرخ‌های شدن را یکی از ابزارهای مهم برای رسیدن به این هدف می‌داند؛ از برای که هم قابل اجراست و هم امکان مدیریت مصرف و پایداری بودجه را افزایش می‌دهد.

- هدف دولت از نرخ سوم بنزین، کنترل و رصد دقیق مصرف است** کارشناس انرژی می‌گوید هدف دولت از س‌نرخ‌های شدن بنزین، تقویت شفافیت مصرف و

**نوسازی ناوگان و به‌روزرسانی فناوری مصرف سوخت ضروری است**

# فرمول صحیح قیمت‌گذاری سوخت



بازگشت مردم به استفاده از کارت سوخت شخصی است. محمدصادق مهرجو، کارشناس انرژی، درباره س‌نرخ‌های شدن بنزین گفت: به نظر می‌رسد دوره فعلی، دورمای برای عادت‌دادن مردم به استفاده از کارت سوخت شخصی و مدیریت مصرف است. وی با اشاره به این‌که کارت‌های سوخت جایگاه‌ها قابلیت کنترل دقیق ندارند، خاطر نشان کرد: از آنجاکه با کارت سوخت جایگاه‌ها دقیقاً مشخص نیست هر فرد چه میزان بنزین دریافت می‌کند، این تصمیم می‌تواند مردم را به استفاده از کارت‌های شخصی سوق دهد و شفاف‌سازی لازم را ایجاد کند تا میزان مصرف روزانه افراد روشن تر شود. مهرجو ادامه داد: باید توجه داشت مردم طی سال‌های گذشته به استفاده از کارت سوخت جایگاه عادت کرده‌اند؛ اما ایجاد تفاوت دو هزار تومانی میان نرخ دوم و نرخ سوم، به‌طور طبیعی آن‌ها را به استفاده از کارت شخصی ترغیب می‌کند و به قاعده‌مند شدن مصرف می‌انجامد. البته در فصل زمستان تقاضای مصرف بنزین به اندازه بهار و تابستان نیست، وی با اشاره به این‌که دولت چند هدف را با س‌نرخ‌های کردن بنزین دنبال می‌کند، گفت: نخست، سوق‌دادن مردم به سمت استفاده از کارت‌های شخصی؛ دوم، ایجاد امکان رصد دقیق مصرف از طریق کارت‌هایی که هم سهمیه ۱۵۰۰ تومانی و هم سهمیه ۳۰۰۰ تومانی دارند؛ و سوم، آماده‌سازی ذهنی مردم و مصرف‌کنندگان برای این‌که مدیریت مصرف از خود آن‌ها آغاز می‌شود و استفاده از حمل‌ونقل عمومی را جدی‌تر کنند.

### ۱۰ ایجاد مثبت و منفی مصوبه بنزینی دولت

تسним نوشت:طبق مصوبه جدید هیئت وزیران که متن کامل آن منتشر شده است، زمان اجرای نرخ سوم بنزین و مبلغ آن به‌طور رسمی مشخص شد. بر اساس این مصوبه، نرخ بنزین در حالتی که از کارت اضطراری جایگاه استفاده شود از نیمه دوم آذرماه ۱۴۰۴ معادل حداقل ۱۰ درصد قیمت خرید بنزین از پالایشگاه‌ها تعیین می‌شود که در زمان ابلاغ مصوبه برابر با ۵۰۰ تومان اعلام شده است. در این مصوبه، هیئت وزیران تأکید کرده است که سهمیه بنزین نرخ اول و دوم خودروهای شخصی (۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومان) صورتاً آن‌ها را به جای بنزین، می‌توانسته است، نتوانسته است. همچنین بنزین‌های یارانه‌ای و نیمه یارانه‌ای فقط با کارت سوخت شخصی و در سقف سهمیه ماهانه امکان پذیر است و هر گونه

### پایداری شبکه‌های آبرسانی در ششمن خشکسالی ییابی



مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور با اشاره به ورود ایران به ششمن دوره ییابی خشکسالی گفت: با وجود استمرار خشکسالی و فشار مضاعف بر منابع آب، اقدامات مستمر مدیریتی و عملیاتی موجب شد کشور از بروز بحران‌های فراگیر همچون قطع طولانی مدت یا نوبت‌بندی سراسری آب مصون بماند. هاشم امینی این موفقیت را حاصل تلاش بیش از ۶۰ هزار نیروی متخصص صنعت آب و فاضلاب در حفظ پایداری شبکه‌های آبرسانی دانست و با اشاره به تجربه‌های شهرهای همدان و شهرکرد افزود: در شرایطی که بخش قابل توجهی از حوضه‌های آبریز کشور با افت شدید بارش‌ها، کاهش تغذیه آبخوان‌ها و افزایش فشار تقاضا مواجه‌اند، مدیریت منابع آب نیازمند تصمیم‌گیری‌های پیچیده، اقدامات فوری و نگاه یکپارچه حوضه‌ای است. رئیس هیئت مدیره شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور با تأکید بر این که پیچیدگی‌های بخش آب به‌مراتب فراتر از سایر حوزه‌های انرژی است، خاطر نشان کرد: حتی با وجود تخصیص منابع مالی قابل توجه، ماهیت طبیعی چرخه آب و وابستگی ذاتی آن به شرایط اقلیمی، محدودیت‌های اساسی بر برنامه‌ریزی و تأمین پایدار آب اعلی می‌کند؛ از این رو، مدیریت خشکسالی، تقویت تاب‌آوری سامانه‌های تأمین و توسعه منابع جایگزین باید هم‌زمان دنبال شود.

سوخت‌گیری خارج از سهمیه با بدون کارت شخصی، با نرخ سوم (۵۰۰۰ تومان) محاسبه می‌شود. این تصمیم در راستای جلوگیری از افزایش واردات بنزین و کاهش فاصله میان قیمت تماش‌شده تولید سوخت و قیمت فروش داخلی اتخاذ شده است.

این مصوبه دولت چند نکته مثبت و مهم را شامل می‌شود:

۱. حذف سهمیه ارزان قیمت برای خودروهای لوکس وارداتی: خودروهای خارجی لوکس یا خودروهایی که مالک آن بیش از یک دستگاه خودرو دارد، در سهمیه‌های یارانه‌ای (۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی) حذف می‌شوند؛ اقدامی که از مدت‌ها پیش مطالبه افکار عمومی بوده به‌عنوان گامی در جهت کاهش نابرابری و جلوگیری از اتلاف منابع یارانه‌ای شناخته می‌شود.

۲. حذف سهمیه بنزین خودروهای دولتی: بر اساس مصوبه، خودروهای دولتی (به‌جز آمبولانس‌ها) دیگر از سهمیه‌های یارانه‌ای برخوردار نخواهند بود، این اقدام علاوه بر کاهش هزینه‌های عمومی، می‌تواند شفافیت مصرف سوخت در دستگاه‌های دولتی را افزایش دهد.

۳. جلوگیری از شوک قیمتی و حفظ ثبات بازار ارز: در حالی که در تجربه سال ۹۸ افزایش قیمت بنزین منجر به جهش نرخ ارز و آشفتنی اقتصاد شد، این بار سازوکار دولت به‌گونه‌ای طراحی شده است که شوک قیمتی ایجاد نکند. واکنش بسیار محدود بازار ارز در روزهای پس از اعلام مصوبه، نشانه‌ای از مدیریت بهتر و پرهیز از غافلگیری مردم است.

۴. کاهش نیاز به واردات بنزین: طبق برآوردهای رسمی، ایران در سال‌های گذشته به‌ضاً تا ۷ میلیارد دلار برای واردات بنزین هزینه کرده است؛ هزینه‌ای سنگین که ادامه آن به اقتصاد فشار وارد می‌کرد. با اجرای نظام جدید سهمیه‌بندی و نرخ سوم، انتظار می‌رود مصرف کنترل و نیاز به واردات کاهش یابد.

نکات نقاط مثبت، اما یک بند مهم مصوبه از منظر عدالت اجتماعی و منطق کارشناسی مورد نقد جدی قرار گرفته است؛ طبق این مصوبه، افرادی که تاکنون خودرو نداشته‌اند و اکنون خودروی نوشماره (صفر) خریداری می‌کنند، بنزین سهمیه‌ای دریافت نخواهند کرد و سوخت آن‌ها با نرخ سوم (۵۰۰۰ تومان) محاسبه می‌شود. خانواده‌ای که با سختی شرایط اقتصادی توانسته است خودروی داخلی صفر بخرد، از یارانه سوخت محروم می‌شود؛ در حالی که بسیاری از دارندگان خودروهای قدیمی، با مصرف بسیار بالاتر، همچنان از سهمیه ارزان قیمت استفاده می‌کنند. این تفاوت، با اصول توزیع عادلانه منافع عمومی سازگار نیست. دولت‌بارها از لزوم بهینه‌سازی مصرف سوخت سخن گفته است، مشخص است که خودروهای صفر دانه معمولاً مصرف کمتر و استاندارد بهتری نسبت به خودروهای فرسوده دارند، اما طبق این مصوبه، خریداران خودروهای جدید عملاً تنبیه می‌شوند و انگیزه برای جایگزینی خودروهای فرسوده کاهش می‌یابد. این تناقض باعث شده است کارشناسان نسبت به ضرورت اصلاح این بند هشدار دهند تا نظام سهمیه‌بندی به‌سمت مصرف کمتر و فناوری بهتر حرکت کند، نه بالعکس. مصوبه اخیر هیئت وزیران درباره تعیین نرخ سوم بنزین، گرچه گامی مهم در مدیریت مصرف سوخت، کاهش واردات و حذف رانت‌های بزرگ است و با شیوه‌ای اجرا شده است که شوک قیمتی ایجاد نکند، اما یک ایراد اساسی نیز دارد: محروم کردن خریداران خودروهای صفر از سهمیه بنزین که به‌طور هم‌زمان از عدالت فاصله دارد و خلاف هدف بهینه‌سازی مصرف سوخت است. به‌نظر می‌رسد برای دستیابی به یک نظام هوشمند، عادلانه و پایدار در حوزه سوخت، لازم است تمهیداتی برای اصلاح این بند در نظر گرفته شود تا فشار غیرمنطقی بر خانوارهایی که به‌تازگی خودرو خریده‌اند، اعمال نشود.

## بحران آلودگی هوا، محصول سال‌ها «نظارت بی‌اثر»

اصل کدام یک از نهادهای قدرت در کشور است؟ با وجود این همه قانون در حوزه محیط زیست سالم و هوای پاک و حتی تأکید قانون اساسی بر این مهم اما سال‌هاست که کشور ما با بحران آلودگی هوا به‌ویژه در فصل سرد مواجه است، آیا در این زمینه می‌توان قصور را تقصیری یا متوجه دولت‌های مختلف دانست؟ با استگاری در پاسخ به این سوال توضیح می‌دهد که مسئله رفع آلودگی هوا فقط با نظام قانونی و تضمین در این زمینه حل نمی‌شود: «این موضوع مجموعه‌ای است از عوامل اجرایی، بودجه‌ای، اجتماعی و فرهنگی و در کنار آن مدیریت بهینه. یعنی قانون به تنهایی نمی‌تواند کاری کند. به عنوان یک حقوق‌دان معتقدم که قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶ قانون کامل و کم‌عیب است.

با توجه به پیش‌بینی پذیر بودن شرایط فعلی آلودگی هوا در کشور این سوال مهم ایجاد می‌شود که در خصوص برخورداری از هوای پاک، شهروندان از چه حقوقی برخوردارند و حکمروایی چه تکالیف قانونی در این خصوص بر عهده دارد. آیا شهروندان می‌توانند به طرق قانونی و قضایی حق خود بر داشتن هوای پاک را از مقامات کشور طلب کنند؟ فراموش نکنیم که اصل ۵۰ قانون اساسی مقرر می‌کند: «در جمهوری اسلامی، حفاظت محیط زیست که نسل امروز و نسل‌های بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند، وظیفه عمومی تلقی می‌گردد. از این رو فعالیت‌های اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیرقابل جبران آن ملازمه پیدا کند، ممنوع است.» راستی عهده‌دار عمل به این

هم اعلام کرده که وزارتخانه‌ها سهم خود برای اجرای قانون هوای پاک را به این موضوع اختصاص نداده‌اند. این بالای خودخواسته‌الته تها بر سر پایتخت نازل نشده و سایر شهرها و کلان‌شهرهای کشور را هم به زانو درآورده است. چنانکه شهرهای تبریز، کرج، تهران، اهواز و قزوین و ارومیه، اصفهان، همدان، مشهد، کرمانشا، بجنورد، اراک و زنجان، اردبیل، ایلام، بوشر، شیراز، قم، کرمان، خرم‌آباد، سنجند و بوشر هم با این پدیده نوم دست به گریبان هستند. این شرایط در دولت‌های مختلف تکرار شده و چاره‌ای هم برای آن اندیشیده نشده است. قانون ۳۴ ماده‌ای هوای پاک از سال ۱۳۹۶ از تصویب آن ۸ سال گذشته است، نتوانسته است هیچ چارایی این موضوع نیست. آلوده نجات دهد، هیچ نهادی هم پیگیر چارایی این موضوع نیست.

**گروه زیربنایی:**استاد حقوق بین الملل محیط زیست می‌گوید: نه با تغییر دولت‌ها و نه با تقنین قوانین مشکل حل نمی‌شود. بلکه چاره کار پیشگیری از رفتارهای جریزای در این حوزه، چند سال تزریق بودجه مکفی و گاه‌ا کلان و عدم نگاه موقت به این پدیده، می‌تواند از آلودگی هوا پیشگیری کند. گزارش اینلنا، روز چهارشنبه ۵ آذر ایران عنوان «آلوده‌ترین شهر جهان» با شاخص آلودگی ۲۳۲۳ را به خود اختصاص داد. آلودگی به قدری شدید است که آسمان تهران از دیدرس خارج شده و نفس‌های شهر به شماره افتاده است. شروین تبریزی سخنگوی اورژانس تهران از افزایش ۱۵ درصدی مراجعات ناشی از مشکلات تنفسی و افزایش ۳۰ درصدی مشکلات ناشی از مشکلات قلبی خبر داده است. در چنین شرایطی شورای شهر تهران

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابررای شماره ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ هیات اول /دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهرستان البرز – قزوین تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۰۰۰ مترمربع قسمتی از پلاک یک فرعی از ۱۴ اصلی واقع در بخش ۵ قزوین خریداری عادی مع واسطه از آقای غفار رضائی پیری زارع صاحب نسق به استناد گزارش وارده شماره ۱۴۰۳/۰۹/۱۲ مورخ ۱۲۵/۱۴/۰۴ کارشناسان و گواهی تبصره ۹ ماده ۱۰ قانون الزام مندرج در آن و نیز برابر نامه شماره ۱۳۷۹۰/۳/۱۴/۱۲ مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۱ مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۱ اداره کل ثبت استان و برابر بند الف ماده یک قانون تعیین تکلیف تصرفات متقاضی نسبت به مورد تقاضا احراز گردیده و بررسی های محلی کارشناس که حکایت از عدم تعارض و بلامعارض بودن تصرفات متقاضی دارد. لذا مالکیت آقای ایوب نصیری به شناسنامه شماره ۲۶ که ملی ۰۷۲۳۴۴۴۰۳۲۷ صادره زنجان فرزند داودعلی در شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۰۰۰ مترمربع پلاک شماره یک فرعی از ۱۴ اصلی واقع در قزوین بخش ۵ حوزه ثبت ملک شهرستان البرز – قزوین محرز گردیده است. لذا به منظور اعلام عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که متخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض | تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ بهروز قوچی – رئیس ثبت اسناد و املاک از طرف سهراب نوروزی معاون                                   |
| آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابررای شماره ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ هیات اول /دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهرستان البرز – قزوین تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی نسبت به شش‌دانگ یکباب ساختمان مسکونی به مساحت ۵۷،۲۴ مترمربع قسمتی از قطعه اول افزازی پلاک ۱۳ اصلی واقع در بخش ۵ قزوین موسوم به شهر الوند خریداری عادی مع واسطه از آقای غلام اسمعیلی زارع صاحب نسق برابر گزارش وارده شماره ۱۲۵/۱۴/۰۲ مورخ ۱۲۵/۰۶/۲۳ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ کارشناسان هیات و بند الف ماده یک قانون تعیین تکلیف تصرفات متقاضی نسبت به مورد تقاضا احراز گردیده و بررسی های محلی کارشناس که حکایت از عدم تعارض و بلامعارض بودن تصرفات متقاضی دارد. لذا مالکیت آقای محمدرضا یغموری به شناسنامه شماره۱۲۸ که ملی ۰۹۲۳۹۶۷۳۴ صادره بوئین زهرافرزندرجب در شش‌دانگ یکباب ساختمان مسکونی به مساحت ۵۷،۲۴ مترمربع پلاک شماره ۱۳ اصلی واقع در قزوین بخش ۵ حوزه ثبت ملک شهرستان البرز – قزوین محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض                                                                                                                | تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ بهروز قوچی – رئیس ثبت اسناد و املاک از طرف سهراب نوروزی معاون |
| آگهی موضوع ماده۳ قانون۳ ماده۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابررای شماره ۱۴۰۳/۰۹/۱۹ – ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک اداره ۱۳ اهواز تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای جاسم بوغاز فرزند محمد به شماره شناسنامه۳۹۶ صادره از دشت از دگان در شش‌دانگ یکباب ساختمان به مساحت ۱۲۳/۱۴ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۵۵۹ باقیمانده واقع در بخش ۳ اهواز: به نشانی کوی علوی ۲۰ متری رضوی خریداری از مالک رسمی آقای سید کاظم موسوی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادره ش. شناسه : ۲۰۵۸۶۶۶ تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۰۹/۱۴ فرهاد نصرت اله – رئیس ثبت اسناد و املاک                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۰۹/۰۸ بهروز قوچی – رئیس ثبت اسناد و املاک از طرف سهراب نوروزی معاون |