

صبح امروز

چهارشنبه
۲۸
۸
۱۴۰۳

کشت فراسرزمینی

۶

خط و نشان پزشک‌ها برای ایران خودرو و سایپا:

آیا خودروسازان داخلی تعطیل می‌شوند؟

۲

یادداشت

بحران آب و حکمرانی در ایران:
تحلیل تاریخی سیاسی بقای ملی

ایران امروز نه با کم‌آبی طبیعی، بلکه با ورشکستگی آبی حاصل از دهه‌ها مدیریت متمرکز و سیاست‌گذاری نادرست روبه‌روست. بحرانی که از حذف سازوکارهای بومی تا توسعه سازه‌های بی‌ضابطه ریشه دارد و اکنون پایداری زیست‌محیطی و امنیت اجتماعی کشور را تهدید می‌کند.

۱. مقدمه: از تنش آبی تا ورشکستگی آبی
ایران، به دلیل قرارگیری در مناطق خشک و نیمه‌خشک، همواره با کم‌آبی (Water Scarcity) مواجه بوده است؛ ...

خبر

بنزین ۵۰۰۰ تومانی بی‌سروصدای آید:
بنزین پس از دوده بار دیگر سه
نرخ می‌شود؟

دولت پزشک‌ها تأکید می‌کند که «نرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی» تغییر نخواهد کرد و معیشت روزمره مردم هدف قرار نگرفته است؛ اما در عمل، این اولین تغییر جدی در ساختار قیمت بنزین از آبان ۹۸ به بعد است. آن هم در شرایطی که تصمیم تازه، همزمان با کاهش چشمگیر تعرفه واردات خودروهای کم‌مصرف و بحث عرضه بنزین سوپر وارداتی با قیمت نزدیک به نرخ قوب خلیج فارس، نشانه‌های یک چرخش آرام در سیاست ...

کمبود تجهیزات پزشکی زیرسایه دولت؛

وعده‌هایی که عملی نشد

طرح اجاره طولانی مدت مسیر ترامپ

همسویی محور علی اف، اردوغان و پاشینیان
در قالب کریدور تورانی ناتو

در خصوص اظهارات نخست وزیر ارمنستان شش نکته تبیینی می‌توان مطرح کرد:

اول؛ اظهارات پاشینیان گمانه زنی‌هایی که از اردیبهشت ۱۴۰۴ در خصوص توافقات پشت پرده ایروان با باکو و آنکارا در خصوص کریدور تورانی ناتو مطرح بود، را تقویت می‌کند.

اینکه «مسیر ترامپ» چند مرحله خواهد داشت و با علی‌اف در کپنهاگ درباره ساخت خطوط انتقال برق و خط لوله گاز به توافق رسیده است، افزود: مسیر ترامپ سریع‌ترین راه ساخت خط انتقال برق و خط لوله گاز است و اولویت برای تعیین مرز در بخش‌هایی خواهد بود که زیرساخت‌های پروژه مسیر ترامپ باید از آن عبور کند.

داده است، اعلام کرد. پاشینیان تأکید کرد ارمنستان در حال حاضر با آمریکا دو سناریو برای اجرای «مسیر ترامپ» را به مدت ۴۹ یا ۹۹ سال بررسی می‌کند؛ به زودی نام شرکت نیز مشخص خواهد شد و در هیئت مدیره کنسرسیوم، هر دو کشور حضور خواهند داشت، نسبت آن بستگی به سهم سرمایه‌گذاری‌ها دارد. نخست وزیر ارمنستان با تأکید بر

نیکول پاشینیان نخست وزیر ارمنستان در اظهاراتی بی سابقه ابعاد جدیدی از تحرکات برای اجرای کریدور جعلی زنگور که پس بیانیه سه جانبه ۸ اوت ۲۰۲۵ (۱۷ مرداد ۱۴۰۴) در کاخ سفید، به مسیر ترامپ برای صلح و امنیت بین‌المللی (Trump Route for International Peace and Prosperity (TRIPP)، تغییر نام

یادداشت

یک کارشناس: ضرورت انتقال ۶۰ درصد
جمعیت مشهد؛ ۶۵ درصد آب
طرقه‌شانندیز هدر می‌رود

رئیس کمیسیون آب و محیط زیست اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی خراسان رضوی گفت: هم‌اکنون ۶۵ درصد از آب شهرستان طرقبه - شانندیز هدر می‌رود و هیچ برنامه‌ای برای جلوگیری و مدیریت این منابع وجود ندارد.

محمد علایی روز سه‌شنبه در نشست بررسی مدیریت منابع آب، ریشه‌های پدیده فرونشست و پیامدهای آن در محل اتاق بازرگانی مشهد با تأکید...

آيا خودرو سازان داخلي تعطيل می شوند؟

و قطعاً یک سری تبعات سیاسی و اقتصادی خواهد داشت. اگر ایران خودرو و سایپا بخواهند واقعاً ظرف یک سال به موتورهای کم مصرف برسند، تقریباً تنها راهشان همکاری با چینی‌ها یا خرید فناوری آماده است. چیزی که رئیس جمهور نیز به آن اشاره کرده اما این یعنی بخشی از تولید فعلی باید متوقف شود و بخشی دیگر از توان خودروسازان داخلی روی وارداتی متمرکز شود. این موضوع برای شرکت‌هایی با شعار «تولید داخلی» کم‌دردر نیست.

آیا فشار دولت به مونتاژ ماشین چینی ختم می‌شود؟

تهدید رئیس جمهور کاملاً جدی به نظر می‌رسد اما احتمال تعطیلی کامل و ناگهانی ایران خودرو و سایپا را باید امری «بعید» در نظر گرفت. این دو شرکت، فراتر از بنگاه اقتصادی، پایگاه اجتماعی و سیاسی هستند که اشتغال صدها هزار نفر به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به آن‌ها وابسته است. تعطیلی این شرکت‌ها می‌تواند بحران اجتماعی و اقتصادی بزرگی ایجاد کند که هیچ دولتی مایل به پذیرش ریسک آن نیست. حداقل خود پزشکيان در سالی که به انتخابات منتهی می‌شود چنین ریسکی را نمی‌پذیرد. دولت نهایتاً ممکن است قاطعانه سر حرفش بماند و تخصیص ارز را مشروط کند تا خودروسازان مجبور شوند محصولات با موتور جدید عرضه کنند. یک سناریوی محتمل این است که خودروسازان با سرمایه‌گذاری محدود یا همکاری با شرکت‌های خارجی (احتمالاً چینی)، تغییراتی جزئی ایجاد می‌کنند و شاهد عرضه موتور با استاندارد یورو ۶ باشیم. در عوض، ارز مورد نیازشان به‌صورت سهمیه‌بندی شده و مشروط تامین می‌شود.

تهدید پزشکيان در این حالت مشمول مرور زمان نمی‌شود، بلکه به یک ابزار دائمی چانه‌زنی تبدیل می‌شود تا هر سال سطح استاندارد کمی بالا برود و مجوز رسمی برای افزایش قیمت خودرو صادر شود. در سناریوی دوم، نقش واگذاری اخیر ایران خودرو به بخش خصوصی (و احتمالاً واگذاری سایپا) پررنگ است. دولت با خاطر آسوده فشارها را به بخش خصوصی منتقل خواهد کرد و آنها هم برای کاهش ریسک و هزینه‌ها، به سمت مونتاژ و واردات فناوری‌های آماده از چین حرکت می‌کنند. در نتیجه عمق داخلی‌سازی تولید کاهش پیدا می‌کند. با افزایش حجم مونتاژ تعطیلی رخ نمی‌دهد اما باید با خطر تغییر هویت خودروسازان داخلی دست و پنجه نرم کنیم. البته که بعضی‌ها این سناریو را به حالتی که دستور مسعود پزشکيان مشمول مرور زمان شده و از یاد می‌رود ترجیح می‌دهند.



را تنها یک تهدید بدانیم. اگر خوب دقت کنیم با پیامی واضح در مورد تغییر مسیر صنعت خودرو روبرو هستیم که باید سال‌ها پیش رخ می‌داد. رئیس‌جمهوری دو هدف عمده را در دستور کار قرار داده است، یکی اصلاح موتور و بهینه‌سازی مصرف سوخت و دوم تولید خودروهای ایمن و برقی. خودروسازان ایرانی مانند سایپا در حال حاضر محصولاتی با مصرف سوخت حدود ۶ تا ۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر دارند که برای موتورهای قدیمی، نسبتاً قابل قبول است اما هنوز با هدف نهایی یعنی رسیدن به متوسط مصرف ۵ لیتر فاصله دارد.

منصفانه نیست اگر دستور پزشکيان را تنها یک تهدید مسیر تقریباً با پیامی واضح درباره تغییر مسیر صنعت خودرو روبرو هستیم اصلاح این روند نیازمند سرمایه‌گذاری هنگفت در تحقیق و توسعه یا خرید فناوری جدید است. در حوزه خودروهای برقی و هیبریدی نیز خودروسازان زیاد «مانور» داده‌اند و مدعی هستند روی کاغذ اقداماتی انجام گرفته اما قابلیت تجاری‌سازی این دست خودروها شفاف نیست. بنابراین به خودمان اجازه می‌دهیم امکان تولید انبوه خودروهای برقی (آن هم به شکل استاندارد و با در نظر گرفتن زنجیره تأمین) در یک سال آینده را وعده‌ای جاه‌طلبانه محسوب کنیم.

راهکار ایران خودرو و سایپا برای کاهش مصرف موتور و استاندارد یورو ۶ خودروسازان داخلی از نظر فنی قادر به کاهش مصرف موتور هستند اما این توانایی بدون سرمایه‌گذاری خارجی یا همکاری با یک شرک‌تکنولوژیک قدرتمند خارجی به سختی عملیاتی خواهد شد.

همه با واقعیت‌ها آشنا هستیم و می‌دانیم پلتفرم‌ها و موتورهای داخلی قدیمی شده‌اند. همچنین بسیاری از پروژه‌های موتور جدید سال‌هاست نیمه‌تمام مانده‌اند یا به تولید محدود رسیده‌اند. پس همکاری با خودروسازان چینی محتمل‌ترین مسیر ارتقا است

بررسی تبعات دستور یک‌ساله پزشکيان برای تولید خودروهای برقی و کم‌مصرف که ممکن است به قطع سهمیه ارز ایران خودرو و سایپا و تعطیلی صنعت خودروسازی ایران در سال آینده منجر شود رئیس‌جمهوری در یک اقدام کم‌سابقه، تهدیدی صریح و علنی را متوجه دو غول بزرگ خودروسازی کشور یعنی ایران خودرو و سایپا کرده است.

به گزارش فرارو؛ مسعود پزشکيان روز یکشنبه ۲۵ آبان ۱۴۰۴، با اشاره به لزوم نوسازی و بهینه‌سازی صنعت خودرو، اولتیماتومی یک‌ساله به این شرکت‌ها داد و اعلام کرد اگر موتور محصولاتشان را به منظور کاهش مصرف سوخت بهینه نکنند و به سمت تولید خودروهای ایمن و برقی نروند، اجازه تولید نخواهند داشت و سهمیه ارزی هم دریافت نمی‌کنند. این دستور و صراحت بیان رئیس‌جمهوری با فشارهای مقطعی قبلی کاملاً متفاوت به نظر می‌رسد و این پرسش کلیدی را مطرح کرده که آیا واقعاً خودروسازان بزرگ کشور تعطیل می‌شوند؟

مهمترین نمونه این مداخلات، خروج پیکان از خط تولید ایران خودرو در سال ۱۳۸۴ است. این اتفاق پس از سال‌ها بحث و فشار، به‌خصوص از سوی سازمان محیط زیست، عملی شد اما نکته مهم اینجاست که خروج پیکان، بدون امتیازدهی دولت به ایران خودرو میسر نشد و این شرکت کمک مالی و امتیاز تولید خودروهای دوگانه‌سوز را دریافت کرد.

با این حال هرگز نتوانست وعده جایگزینی پیکان با یک خودروی به‌روز و هم‌قیمت را محقق کند. این تجربه نشان می‌دهد تهدید به تعطیلی، شاید یک اهرم واقعی باشد اما اجرای موفقیت‌آمیز این دستورات معمولاً بدون یک بده‌بستان شامل امتیازدهی و حمایت از سوی دولت بعید به نظر می‌رسد. در غیر این صورت، دستور پزشکيان مشمول مرور زمان می‌رود و خیلی زود از یاد خواهد رفت.

قطعاً خودروسازان هم تلاش می‌کنند از طریق مذاکره و ارائه یک‌سری وعده، برای خودشان زمان بخرند یا در ازای اقداماتی جزئی مانند مونتاژ محصولات خارجی، از دولت امتیاز بگیرند. اهداف اصلی پزشکيان؛ کاهش مصرف سوخت و تولید خودروی برقی منصفانه نیست اگر دستور پزشکيان

به گزارش فرارو؛ مسعود پزشکيان روز یکشنبه ۲۵ آبان ۱۴۰۴، با اشاره به لزوم نوسازی و بهینه‌سازی صنعت خودرو، اولتیماتومی یک‌ساله به این شرکت‌ها داد و اعلام کرد اگر موتور محصولاتشان را به منظور کاهش مصرف سوخت بهینه نکنند و به سمت تولید خودروهای ایمن و برقی نروند، اجازه تولید نخواهند داشت و سهمیه ارزی هم دریافت نمی‌کنند. این دستور و صراحت بیان رئیس‌جمهوری با فشارهای مقطعی قبلی کاملاً متفاوت به نظر می‌رسد و این پرسش کلیدی را مطرح کرده که آیا واقعاً خودروسازان بزرگ کشور تعطیل می‌شوند؟

مهمترین نمونه این مداخلات، خروج پیکان از خط تولید ایران خودرو در سال ۱۳۸۴ است. این اتفاق پس از سال‌ها بحث و فشار، به‌خصوص از سوی سازمان محیط زیست، عملی شد اما نکته مهم اینجاست که خروج پیکان، بدون امتیازدهی دولت به ایران خودرو میسر نشد و این شرکت کمک مالی و امتیاز تولید خودروهای دوگانه‌سوز را دریافت کرد.

با این حال هرگز نتوانست وعده جایگزینی پیکان با یک خودروی به‌روز و هم‌قیمت را محقق کند. این تجربه نشان می‌دهد تهدید به تعطیلی، شاید یک اهرم واقعی باشد اما اجرای موفقیت‌آمیز این دستورات معمولاً بدون یک بده‌بستان شامل امتیازدهی و حمایت از سوی دولت بعید به نظر می‌رسد. در غیر این صورت، دستور پزشکيان مشمول مرور زمان می‌رود و خیلی زود از یاد خواهد رفت.

آمار تکان‌دهنده؛ ایران خودرو و سایپا ۵۵ درصد ارز کشور را می‌بلعند؟

یکی از دلایل اصلی عزم جدی دولت برای ایجاد تغییر در صنعت خودرو، اشتباه‌های سبیری‌ناپذیر این بخش در مصرف منابع ارزی کشور است. بر اساس گزارش مرکز مبادله ارز و طلای ایران، صنایع حمل‌ونقل و خودرو از ابتدای سال تا ۲۶ آبان، روی هم‌رفته ۵۵ میلیارد دلار ارز دریافت کرده‌اند که این رقم معادل ۱۵ درصد کل ۳۶۸ میلیارد دلار ارز تخصیص داده شده توسط بانک مرکزی است.

اختصاص این مقدار ارز به صنعتی که محصولاتش از نظر ایمنی، کیفیت و مصرف سوخت همیشه زیر تیغ تند انتقاد قرار داشته، فشار زیادی بر اقتصاد کشور وارد می‌کند. تهدید پزشکيان، دقیقاً این نقطه حساس را نشانه گرفته و قرار است بزرگ‌ترین اهرم فشار بر

یادداشت

بحران آب و حکمرانی در ایران: تحلیل تاریخی سیاسی بقای ملی

داوود طالبی

اما بحران آب که امروزه با آن دست به گریبان است، پدیده‌ای متأخر و عمدتاً انسان‌ساز است. آمارهای ملی نشان می‌دهند که میزان برداشت آب از منابع آب تجدیدپذیر کشور از سال‌ها پیش از مرز بحرانی ۴۰٪ عبور کرده و به سطحی در حدود ۷۰ تا ۷۲٪ رسیده است، وضعیتی که زنگ خطر ورشکستگی آبی را به صدا درآورده و تهدیدی جدی برای پایداری زیست‌محیطی و امنیت اجتماعی محسوب می‌شود.

۲. ریشه‌های تاریخی: گذار از مدیریت محلی به تمرکز دولتی مدیریت آب در ایران در طول تاریخ بر پایه سازگاری با اقلیم و مشارکت محلی بنا شده بود. سیستم‌های هوشمندانه‌ای نظیر قنات (کاریز)، نمونه بارز بهره‌برداری پایدار و عقلانی از آب‌های زیرزمینی بودند که توسط نهادهای اجتماعی چون میراب‌ها اداره می‌شدند. بزنگاه اصلی بحران را باید در ورود دولت مدرن به عرصه مدیریت آب جستجو کرد. مطالعه نهادی-تاریخی نشان می‌دهد که این روند در دو مرحله کلیدی شکل گرفت

- دهه ۱۳۲۰ (بنگاه مستقل آبیاری): با هدف افزایش توان مالیاتی دولت از کشاورزان و مدیریت بحران‌های اولیه، دولت به طور مشارکتی وارد نهاد آب شد.

- دهه ۱۳۴۰ (تشکیل وزارت آب و برق): با تقویت منابع مالی دولت و سلطه تفکر «امپوریت هیدرولیک» در میان نخبگان فنی و سیاسی (برنامه‌های توسعه)، مدیریت آب به طور متمرکز و انحصاری توسط بوروکراسی دولتی در اختیار گرفته شد و نهادهای سنتی و محلی حذف شدند. این تمرکزگرایی انحصاری، که آب را به عنوان ابزار توسعه و قدرت بوروکراتیک می‌دید تا یک کالای عمومی مشترک، عملاً زمینه را برای سوءمدیریت‌های آبی و غلبه عرضه‌محوری بر تقاضا‌محوری فراهم کرد.

۳. ابعاد سیاسی و حکمرانی بحران: سیاست‌های ناکارآمد معاصر بحران کنونی نه از کمبود بارندگی، بلکه از انباشت سیاست‌گذاری‌های ناکارآمد و شکست‌های حکمرانی ناشی می‌شود (الف) غلبه مدیریت سازه‌ای و سیاست‌های توسعه‌ای

- سدسازی بی‌رویه، پروژه‌های کلان سدسازی و انتقال آب بین‌حوضه‌ای، غالباً به عنوان نماد توسعه منطقه‌ای و ابزار لابی‌گری سیاسی، بدون توجه کافی به هزینه‌های اکولوژیک (مانند خشک شدن تالاب‌ها و فرونشست زمین) و توازن حوضه‌ای اجرا شده‌اند، که به تنش‌های آبی منطقه‌ای دامن زده است.

- کشاورزی ناکارآمد: بخش کشاورزی با مصرفی حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد از کل منابع، همچنان از پارانهای سنگین برق و آب بهره می‌برد و الگوی کشت آب‌بر در مناطق خشک حفظ شده است.

(ب) فقدان حکمرانی یکپارچه و تعارض منافع

- موازی‌کاری نهادی: مسئولیت‌های حیاتی آب (تأمین، مصرف، نظارت) میان نهادهای متعدد (وزارت نیرو، جهاد کشاورزی، سازمان حفاظت محیط زیست) بدون ساختار هماهنگی مؤثر توزیع شده است - که منجر به تعارض منافع ساختاری، تصمیم‌گیری‌های متناقض و تشدید بحران شده است. - بحران آب زیرزمینی و فرونشست: عدم توانایی دولت در کنترل برداشت بی‌رویه چاه‌های مجاز و غیرمجاز، منجر به تخلیه فاجعه‌بار سفره‌های آب زیرزمینی شده است. این وضعیت، بحران فرونشست زمین را در بیش از ۳۰۰ دشت ایران (بنا بر خرابی بسیار بالاتر از حد بحران جهانی) تشدید کرده و زیرساخت‌های حیاتی کشور را تهدید می‌کند.

۴. پیامدهای امنیتی و چالش بقا استمرار بحران آب، از چارچوب مدیریت منابع فراتر رفته و به یک موضوع امنیتی تبدیل شده است:

- تنش‌های اجتماعی و منطقه‌ای: منازعات بر سر حقایق رودخانه‌ها (مانند زاینده‌رود و کارون) و خشک شدن پهنه‌های آبی (هامون، ارومیه) بافت اجتماعی مناطق را تخریب و زمینه را برای نزاع‌های محلی و مهاجرت‌های زیست‌محیطی اجباری فراهم کرده است. - تهدید امنیت زیرساختی و غذایی: فرونشست زمین، پایداری تأسیسات حیاتی را به خطر می‌اندازد. همچنین، کمبود آب و تأثیر آن بر تولید محصولات استراتژیک، امنیت غذایی کشور را در بلندمدت تهدید می‌کند.

۵. نتیجه‌گیری

بحران آب در ایران یک بحران ساختاری و «وابسته به مسیر» است که ریشه در کنار گذاشتن حکمت تاریخی سازگاری و غلبه تمرکزگرایی بوروکراتیک و مدیریت سازه‌ای دارد. برون‌رفت از این چالش وجودی، مستلزم یک گسست بزنگاهی در شیوه حکمرانی است که شامل موارد زیر است: - اصلاح نهادی: ایجاد یک نظام حکمرانی آب یکپارچه و خارج کردن آب از حوزه تعارضات سیاسی و بخشی. - حکمرانی مشارکتی: واگذاری بخشی از اختیارات مدیریت تقاضا به آبراهان مجاز و جوامع محلی در دشت‌ها. - مدیریت تقاضا: اصلاحات قیمتی، تغییر الگوی کشت، و کاهش شدید مصرف در بخش کشاورزی.

با ما تماس بگیرید:
۰۹۳۶۰۵۶۶۶۳۶
۰۹۱۵۲۵۶۰۰۹۱

روزنامه
صبح
امروز

شرایط ویژه اشتراک انبوه
برای پیک موتوری‌ها، باربری‌ها و
شرکت‌های خدماتی

همسویی محور علی اف، اردوغان و پاشینیان در قالب کریدور تورانی ناتو



احمد کاظمی

اردیبهشت ۱۴۰۴ در خصوص توافقات پشت پرده ایروان با باکو و آنکارا در خصوص کریدور تورانی ناتو مطرح بود، را تقویت می کند. بر اساس این گمانه زنی ها، علی اف، اردوغان و پاشینیان پس از همسویی و هماهنگی اعلام نشده برای ضربه زدن به منافع و جایگاه روسیه در قفقاز، بر اساس ابلاغ اطاق فکری امنیتی انگلستان و آمریکا، موظف شدند برای کاهش حساسیت های ایران به تغییرات مرزی و ژئوپلیتیکی، فعلا عنوان جدیدی برای کریدور جعلی زنگرور انتخاب و از کاربرد واژه کریدور، اجتناب کنند تا همزمان از طریق فعالیت ساختاری شبکه های لابی نفوذ باکو و آنکارا در ایران، مساله تهدیدات ژئوپلیتیکی، وارونه سازی و ساده‌نمایی شود و نهایتا با ورود مستقیم ترامپ در فضای پس از جنگ ۱۲ روزه با رژیم اسرائیل، مقاومت تهران در مقابل این فتنه ژئوپلیتیکی شکسته شود. دوم: تغییر قانون اساسی ارمنستان، چشم پوشی از حق تاریخی و حقوقی ارمنه قرا باغ برای بازگشت به سرزمین خود، چشم پوشی از حق بازگشت بیش از سیصد هزار ارمنی به باکو و دیگر شهرهای جمهوری آذربایجان، عدم پیگیری سرنوشت رهبران زندانی قرا باغ در باکو، تغییر یک سویه نمادهای دولتی مورد اختلاف، انحلال برخی از احزاب ملی گرای ارمنستان و تعقیب قضایی آنها، عدم تقویت ارتش ارمنستان و پاکسازی آن از عناصر ملی، تضعیف کلیسا به عنوان حامی ارمنستان بیکارچه، انحلال گروه مینسک، بازپس گرفتن شکایات حقوقی مبتنی بر مساله پاکسازی قومی و جنایات جنگی، اخراج کامل روسیه از قفقاز با محوریت تعطیلی دو پایگاه نظامی روسیه در ارمنستان، پیوستن این کشور ها به طرح ابراهام بخشی از دستور کارهایی است که علی اف و پاشینیان به عنوان پیمانکاران نظم گردانی لندن در دو سال اخیر بررسی و توافق کرده اند، که بخشی از آنها اجرا شده و بخشی دیگر به دلیل ملاحظات روشن، به بعد از برگزاری

انتخابات عمومی سرنوشت ساز ۱۷ خرداد ۱۴۰۵ (۷ ژوئن ۲۰۲۶) ارمنستان موقوف شده است؛ همزمان محور آنگلو ساکسونی حاکمیت خاندان علی اف و پاشینیان برای حدود دو دهه آینده را تضمین کرده است. سوم؛ پاشینیان با اذعان به صحت گمانه زنی ها درباره طرح اجاره ۴۹ ساله یا ۹۹ ساله مسیر ترامپ، و تبیین ظرفیت های برنامه ریزی شده برای این مسیر در حوزه انتقال برق، گاز، نفت، فیبر نوری و خطوط ریلی و جاده ای نشان داد که طرحی دراز مدت برای حضور آمریکا و سایر کشورهای ناتو در قفقاز جنوبی با هماهنگی باکو، ایروان و آنکارا برنامه ریزی شده است؛ آن چیزی که نخست وزیر ارمنستان به آن فعلا اشاره نکرده است عرض این باصطلاح مسیر Route است که اعلام آن خط بطلانی بر صورتی خواهد بود که مدعی آن خطر کریدور در این منطقه از بین رفته است. به‌ویژه که در ماده ۳ بیانیه سه جانبه کاخ سفید در اوت ۲۰۲۵ با اتصال بلا مانع **Unimpeded Connectivity**، تاکید شده است که از نگاه هرمنوتیک حقوقی، این عبارت یک تفسیر موسع در اختیار باکو برای مخالفت با هر گونه نظارت امنیتی و کنترل گمرکی ایجاد می کند و مفهومی کریدوری از این مسیر را متبادر می سازد. چهارم؛ وقتی صحبت از اجاره در حقوق داخلی می شود منظور امکان انتفاع مستأجر از مالکیت شیء معین در مدت زمان معلوم به اقتضای عقد اجاره است؛ یعنی عقد اجاره، قرارداد تملیکی زمانی است و منفعت از طریق تملیک شی در مدت زمان معین است. برخلاف حقوق داخلی که «انتفاع از مالکیت» برای زمان معین، در قرارداد اجاره برجسته است، و بر این اساس نیز اجاره عقدی تملیکی خوانده می شود؛ اما در حقوق بین الملل، وقتی صحبت از «اجاره بین المللی» می شود در واقع عنصر «عمال حاکمیت» برجسته است. در چنین مواردی، حاکمیت، برای مدت اجاره، به شرکت بین المللی

شاماخی و دیگر شهرهای جمهوری آذربایجان اشاره کند تا نقش دوبله بیچی نظم آنگلو ساکسونی هر چه بیشتر نمایان شود. در واقع نکته دومی که پاشینیان هنوز به آن اذعان نکرده است، اعلام نام سرمایه گذار اصلی یعنی جمهوری آذربایجان در مسیر ترامپ است که مرتبط با قرارداد انرژی میان باکو و شرکت اکسون موبیل در اوت ۲۰۲۵ در کاخ سفید است و به همین دلیل در ماده چهار بیانیه اوت ۲۰۲۵ کاخ سفید، مشارکت طرف ثالث در طرح ترامپ، مسدود نشده است.

ششم؛ به نظر می رسد در آشفته بازار زوال نظم بین المللی و تزاید رویارویی قدرت ها و متحدانشان از اوکراین تا آفریقا و از غرب آسیا تا جنوب شرق آسیا، سه پیمانکار نظم آنگلو ساکسونی (دولت های باکو، ایروان و آنکارا) گام به گام برای اجرای کریدور تورانی ناتو به عنوان شاه طرح لندن و واشینگتن در قرن ۲۱ حرکت می کنند. این طرح در نظر دارد با ضربه زدن به ایران، روسیه و چین در کلان معادلات انرژی، ترانزیتی، دسترسی به فلزات کمیاب، گسترش ناتو به دو سوی کاسپین و ایجاد باصطلاح جهان ترک مبتنی بر ایده پان تورانیسم انگلیسی برای شیوع و بیروس قومگرایی علیه این سه کشور و همچنین پشتیبانی ترانزیتی و راهبردی رژیم اسرائیل از طریق اتصال کریدور داوود به کریدور جعلی زنگرور، نظم آنگلو ساکسونی را تقویت کند؛ اما آنچه، این عناصر روی آن حساب نکرده اند رفتارهای غیر قابل پیش بینی طیف وسیعی از بازیگران تجدید نظر طلب و دارای منافع موازی با مشترک از جمله مسکو، تهران، پکن، دهلی نو، آتن و ... است. شاید برخی از تحولات هفته های اخیر در اوکراین، گرجستان، جمهوری آذربایجان و خلیج فارس، دیدگان عناصری که راه ساکاشویلی و زلنسکی را می روند، بازتر کند. خطوط قرمز ایران در قفقاز تغییر نکرده است بلکه حقانیت و همپوشانی آن با دیگر بازیگران دارای منافع همسو و موازی، روشن تر و بیشتر شده است.

نیکول پاشینیان نخست وزیر ارمنستان در اظهاراتی بی سابقه ابعاد جدیدی از تحکات برای اجرای کریدور جعلی زنگرور که پس بیانیه سه جانبه ۸ اوت ۲۰۲۵ (۱۷ مرداد ۱۴۰۴) در کاخ سفید، به مسیر ترامپ برای صلح و امنیت بین المللی International Trumpp Route for Peace and Prosperity (TRIPP)، تغییر نام داده است، اعلام کرد. پاشینیان تاکید کرد ارمنستان در حال حاضر با آمریکا دو سناریو برای اجاره «مسیر ترامپ» را به مدت ۴۹ یا ۹۹ سال بررسی می کند؛ به زودی نام شرکت نیز مشخص خواهد شد و در هیئت مدیره کنسرسیوم، هر دو کشور حضور خواهند داشت، نسبت آن بستگی به سهم سرمایه گذاری ها دارد. نخست وزیر ارمنستان با تاکید بر اینکه «مسیر ترامپ» چند مرحله خواهد داشت و با علی اف در کپنهاگ درباره ساخت خطوط انتقال برق و خط لوله گاز به توافق رسیده است، افزود: مسیر ترامپ سریع ترین راه ساخت خط انتقال برق و خط لوله گاز است و اولویت برای تعیین مرز در بخش هایی خواهد بود که زیرساخت های پروژه مسیر ترامپ باید از آن عبور کند. در خصوص اظهارات نخست وزیر ارمنستان شش نکته تبیینی می توان مطرح کرد: اول؛ اظهارات پاشینیان گمانه زنی هایی که از

سید محمد شفیعی

اعلام رسمی پیوستن قزاقستان به پیمان ابراهیم در نوامبر ۲۰۲۵، هر چند در نگاه نخست خبری بزرگ به نظر می رسد اما در لایه های زیرین خود حامل معنایی چندوجهی است. کشوری که از زمان استقلال خود در سال ۱۹۹۱ همواره کوشیده میان روسیه، چین، آمریکا و جهان اسلام تعادلی شکننده برقرار کند، اکنون تصمیم گرفته است به یکی از بحث برانگیزترین توافقات خاورمیانه بپیوندد. توافقی که نماد عادی سازی روابط با اسرائیل و بازتعریف خطوط قدیمی تضاد در جهان اسلام است. قزاقستان از دهه ی نود میلادی روابط رسمی با اسرائیل را دارا بوده است و در حوزه هایی چون فناوری آب و کشاورزی با شرکت های اسرائیلی همکاری می کند. بنابراین پیوستن به پیمان ابراهیم به معنای آغاز رابطه ای جدید نیست، بلکه بیشتر نوعی اعلان نمادین وفاداری دیپلماتیک است پیامی که هم به واشینگتن مخابره می شود و هم به بازیگران منطقه ای: آستانه آماده است تا بخشی از معماری جدید نظم خاورمیانه باشد، بی آنکه از محور شرقی خود جدا شود. از زاویه ی سیاست داخلی، این اقدام قزاقستان را باید ادامه ی راهبرد سنتی این کشور در چندجانبه گرایی متوازن بررسی و تحلیل کرد. سیاستی که دولت نورسلطان نزاربایف و سپس قاسم زومارت توکایف با جدیت دنبال کرده اند. قزاقستان همواره تلاش داشته تا از یک سو میان روابط نزدیک خود با چین و روسیه و از سوی دیگر تعاملات اقتصادی خود با غرب، خط تعادلی حفظ کند. اقتصاد قزاقستان برای رشد پایدار به سرمایه گذاری خارجی، فناوری های نو و بازارهای صادراتی متنوع نیاز دارد. با توجه به چنین شرایطی، پیوستن به چارچوبی که مورد حمایت واشینگتن است، می تواند راهی برای تثبیت تصویر بین المللی قزاقستان به عنوان یک شریک قابل

پیوستن قزاقستان به پیمان ابراهیم

تلاشی برای توازن در میانه ی شرق و غرب

به عنوان الگو برای دیگر کشورها در نظر گرفته می شود. ازبکستان و قرقیزستان احتمالا این تحول را با دقت دنبال می کنند، هر چند به دلیل وابستگی های ژرف اقتصادی و امنیتی به روسیه و چین، بعید است به زودی در مسیر مشابهی گام بردارند. برای ترکمنستان، که سیاست بی طرفی را به عنوان اصل بنیادین در قانون اساسی خود ثبت کرده، چنین پیوستنی حتی از نظر نمادین نیز دور از ذهن است. در سطح بین المللی، واکنش بازیگران بزرگ به این تصمیم محتاطانه اما معنادار خواهد بود. روسیه، که آسیای مرکزی را همچنان بخشی از حوزه ی نفوذ تاریخی خود می داند این حرکت را نوعی لغزش ژئوپلیتیکی می بیند، نه به این معنا که قزاقستان از مدارش خارج شده بلکه از آن جهت که واشینگتن بار دیگر به عمق استراتژیک روسیه بازگشته است. واکنش مسکو احتمالا نرم و چندلایه و ترکیبی از افزایش همکاری های نظامی و انرژی گرفته تا استفاده از ابزارهای نرم افزاری نفوذ فرهنگی در قزاقستان خواهد بود. چین اما مسیر متفاوتی را دنبال خواهد کرد. پکن به خوبی می داند که آسیای مرکزی به لحاظ امنیت اقتصادی و امنیت ژئواستراتژیک، از نظر منابع معدنی و انرژی، و هم به عنوان مسیر حیاتی طرح یک کمربند - یک جاده دارای اهمیت است. از دید چین، ورود اسرائیل و آمریکا به این منطقه لزوماً تهدید مستقیم نیست، اما زنگ هشداری برای افزایش تعهد اقتصادی چین به قزاقستان است. احتمالا در ماه های آینده شاهد امضای قراردادهای زیرساختی جدید میان پکن و آستانه خواهیم بود، تا چین به طور غیرمستقیم نفوذ اقتصادی خود را تثبیت کند.

برای ایران، این موضوع جنبه ای دوگانه دارد. از یک سو، قزاقستان یکی از شرکای اقتصادی و ترانزیتی مهم ایران در کریدور شمال - جنوب است و حفظ روابط دوستانه با آن برای تهران اهمیت دارد. از سوی دیگر هر گونه نزدیکی کشور مسلمان به اسرائیل از نظر سیاسی حساس است. بنابراین پیش بینی می شود واکنش ایران محتاط و دیپلماتیک باشد و سیاست ایران تاکید بر ادامه ی همکاری های اقتصادی و در عین حال انتقاد از عادی سازی روابط با تل آویو در سایه ی بحران غزه خواهد بود. در این میان، ترکیه موقعیت ویژه ای دارد. آنکارا که خود روابط فعالی با اسرائیل دارد و در عین حال از نفوذ فرهنگی و اقتصادی گسترده ای در میان کشورهای ترک زبان آسیای مرکزی برخوردار است، می تواند از این فضا برای تعمیق نفوذ اقتصادی خود بهره ببرد. ترکیه ممکن است نقش میانجی یا تسهیل گر پروژه های مشترک منطقه ای به ویژه در حوزه هایی چون زیرساخت، حمل و نقل و انرژی را بر عهده بگیرد. در نهایت، پیوستن قزاقستان به پیمان ابراهیم را باید نه صرفاً یک تصمیم دیپلماتیک، بلکه تلاشی برای بازتعریف جایگاه این کشور در نظم جهانی دانست. قزاقستان به خوبی درک کرده که در جهانی چند قطبی، وفاداری مطلق به هیچ قدرتی مزیتی پایدار نمی آورد. از همین رو، سیاست توازن و وابستگی را در پیش گرفته است. سیاستی که به آن اجازه می دهد هم در مدار شرق و هم در مدار غرب حرکت کند، بی آنکه در هیچ یک حل شود. اما چالش اصلی در این مسیر، مدیریت هم زمان انتظارات داخلی و فشارهای خارجی است. جامعه ی قزاقستان، با بافت مسلمان و حساسیت های فرهنگی خاص خود، ممکن است



پذیرای نزدیکی بیش از حد به اسرائیل نباشد. دولت توکایف باید میان منافع اقتصادی حاصل از همکاری با غرب و تعهدات سیاسی نسبت به جهان اسلام توازن برقرار کند. کاری دشوار اما حیاتی برای کشوری که می خواهد نقش پل ارتباطی میان شرق و غرب را بازی کند. این تصمیم قزاقستان را می توان نمونه ای روشن از دیپلماسی موقعیتی دانست، جایی که کشورها نه از روی ایدئولوژی، بلکه از سر محاسبه ی منافع و فرصت ها تصمیم می گیرند. پیوستن قزاقستان به پیمان ابراهیم، حتی اگر از نظر عملی تغییر چشمگیری در مناسبات منطقه ای ایجاد نکند، دست کم نشان می دهد که آسیای مرکزی دیگر صرفاً حیاط خلوت قدرت های سنتی نیست. منطقه ای که تا همین چند سال پیش در حاشیه ی سیاست جهانی قرار داشت، اکنون به عرصه ای برای بازتعریف توازن میان شرق، غرب و جهان اسلام تبدیل شده است. قزاقستان با این تصمیم نه به دنبال اتحاد جدید است و نه جدایی از متحدان قدیم، بلکه می کوشد مسیر سوم خود را بیابد. مسیری که میان شرق و غرب، میان امنیت و استقلال، میان نمادگرایی و واقع گرایی در حال چرخش است. اینکه این مسیر به ثبات و توسعه ای به فشار و بی اعتمادی در قزاقستان منجر شود، بستگی به مهارت دیپلمات های آستانه در حفظ تعادلی دارد که در دنیای امروز از همیشه شکننده تر است.



بنزین ۵۰۰۰ تومانی بی سروصدا می آید؛

بنزین پس از دود دهه بار دیگر سه نرخی می شود؟

ارز، عملاً باعث شده که بارانه پنهان بنزین به‌طور تصاعدی بزرگ شود. اختلاف بین بنزین ۱۵۰۰ تومانی با برآوردهایی که برای «قیمت واقعی» یا «قیمت فوب خلیج فارس به تومان» مطرح می‌شود، به ده‌ها هزار تومان در هر لیتر رسیده است.

نتیجه این شکاف، دو بحران تومانی است: از یک سو، ناترازی بنزین و نیاز رو به افزایش به واردات و از سوی دیگر، افزایش جذابیت قاچاق سوخت به کشورهای همسایه.

در چنین شرایطی، هر دولتی که بر سر کار بیاید، ناچار است به این پرسش فکر کند که با این ساختار، تا چه زمانی می‌توان ادامه داد. دولت پزشکیان نیز درست در همین نقطه وارد ماجرا شده است.

تصمیم تازه دولت پزشکیان؛ سه نرخی شدن رسمی بنزین

به گزارش اقتصاد ۲۴، اما آنچه امروز در قالب «طرح سه نرخی شدن بنزین» مطرح شده، در واقع بازرراحی الگوی چندنرخی احمدی‌نژاد است. اما با یک تفاوت مهم در نحوه روایت و اجرا: این‌بار دولت تلاش می‌کند نشان دهد که «مصرف عادی» دست‌نخورده می‌ماند و فشار قیمتی تنها متوجه مصرف مازاد و استفاده از کارت جایگاه خواهد بود.

بر اساس توضیح‌های رسمی و غیررسمی که تا امروز منتشر شده، ساختار پیشنهادی به این شکل است:

بنزین سهمیه‌ای (بارانه‌ای):

۶۰ لیتر در ماه برای هر خودرو، با نرخ ۱۵۰۰ تومانی به ازای هر لیتر.

بنزین آزاد (نیمه‌یارانه‌ای) با کارت سوخت شخصی:

۱۰۰ لیتر در ماه، با نرخ ۳۰۰۰ تومانی در هر لیتر.

نرخ سوم (بنزین غیر سهمیه‌ای):

برای هر نوع سوخت‌گیری مازاد بر مجموع این ۱۶۰ لیتر و تنها از طریق کارت جایگاه (کارت آزاد) با نرخ جدیدی بین ۵ تا ۶ هزار تومانی به ازای هر لیتر. در گام نخست، گفته می‌شود قرار است این نرخ سوم ابتدا برای خودروهای دولتی و خودروهای وارداتی اجرا شود و سپس به تدریج برای عموم افرادی که از سهمیه خود عبور می‌کنند و ناچارند به کارت جایگاه متوسل شوند، اعمال شود.

پیام دولت نیز به شهروند عادی این است که اگر تنها از کارت سوخت شخصی خود استفاده کنید و مصرف‌تان در ماه زیر ۱۶۰ لیتر باشد، همان ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی را می‌پردازید و «چیزی برای شما عوض نمی‌شود». اما در عمل، هر کسی که به دلایل شغلی، مسافت طولانی رفت‌وآمد یا ساختار نامناسب حمل‌ونقل عمومی، مصرفی بالاتر از این سقف داشته باشد، وارد طبقه‌ای می‌شود که باید بنزین را ۵۰۰۰ تومانی بخرد.

چرا کارت جایگاه گران می‌شود؟

اما به نظر می‌رسد که در پس این تصمیم، سه استدلال اصلی دیده می‌شود؛ سه محوری که در اظهارات رسمی و تحلیل‌های کارشناسی تکرار می‌شوند:

کاهش قاچاق سوخت: اختلاف فاحش قیمت بنزین یارانه‌ای ایران با قیمت‌های منطقه‌ای، در سال‌های اخیر انگیزه‌های بزرگ برای قاچاق بنزین به کشورهای همسایه ایجاد کرده است. کارت‌های جایگاه، به دلیل دسترسی راحت‌تر و حجم بالاتر، یکی از کانال‌های مهم این قاچاق به شمار می‌رفتند. افزایش نرخ بنزین بر روی کارت جایگاه به ۵۰۰۰ تومانی، هزینه تهیه بنزین اضافی برای شبکه‌های قاچاق را بالا می‌برد و جذابیت این مسیر را کاهش می‌دهد.

کنترل مصرف و توزیع عادلانه بارانه: با اجباری شدن تدریجی استفاده از کارت‌های شخصی، دولت می‌تواند الگوی مصرف سوخت هر خودرو را ثبت و تحلیل کند. این داده‌ها، از نگاه سیاست‌گذار، امکان «هدفمندتر کردن بارانه» را فراهم می‌کند؛ یعنی کسانی که مصرف متعارف دارند، همچنان از بنزین ارزان بهره‌مند می‌شوند و آن دسته که

همچنان با نرخ ۱۰۰ تومانی قابل استفاده بود، در حالی که سهمیه جدید ۴۰۰ تومانی و سهمیه آزاد ۷۰۰ تومانی نیز در کنار آن قرار گرفت و به این ترتیب بود که در عمل، مردم با سه سطح قیمت مواجه شدند:

بنزین حمایتی ۱۰۰ تومانی (باقیمانده سهمیه گذشته)

بنزین سهمیه‌ای ۴۰۰ تومانی

بنزین آزاد ۷۰۰ تومانی.

اما همزمان با این جهش قیمتی، دولت با پرداخت بارانه نقدی ۴۵ هزار و ۵۰۰ تومانی به هر نفر تلاش کرد شوک افزایش قیمت را جبران کند و آن را در قالب «عدالت در توزیع بارانه» توضیح دهد.

در کوتاه‌مدت، مصرف بنزین کاهش یافت، واردات کم‌تر شد و بسیاری از کارشناسان از موفقیت نسبی طرح در مهار مصرف سوخت سخن گفتند. اما تورم بالا و رشد نقدینگی، خیلی زود ارزش واقعی همین بارانه نقدی را کاهش داد و تأثیر اولیه طرح را فرسایش داد.

از فاز دوم هدفمندی تا تک‌نرخی شدن بنزین

در سال ۱۳۹۳، با اجرای مرحله دوم هدفمندی در دولت روحانی، قیمت بنزین بار دیگر افزایش یافت. در این مرحله:

بنزین سهمیه‌ای به ۷۰۰ تومانی و بنزین آزاد به ۱۰۰۰ تومانی رسید.

یک سال بعد، در ۱۳۹۴، دولت تصمیم گرفت بنزین را تک‌نرخی و ۱۰۰۰ تومانی کند و عملاً سهمیه‌بندی را کنار بگذارد. استدلال این بود که چندنرخی بودن، زمینه‌ساز رانت، فساد و سوءاستفاده است و تک‌نرخی شدن، می‌تواند تخصیص را شفاف‌تر و مدیریت را ساده‌تر کند.

در ظاهر، بنزین از نظر ساختار قیمتی ساده‌تر شد؛ یک عدد واحد، بدون مرزبندی رسمی بین سهمیه‌ای و آزاد. اما با ادامه تورم دو رقمی و افت ارزش پول ملی، همین بنزین ۱۰۰۰ تومانی در مدت کوتاهی در مقایسه با سطح درآمد و با قیمت‌های منطقه‌ای، دوباره بسیار ارزان شد و مصرف بنزین بار دیگر رو به افزایش گذاشت.

آبان ۱۳۹۸؛ دومین شوک و «آبان بنزینی»

اما آخرین بار که قیمت بنزین رسماً افزایش یافت، ۲۴ آبان ۱۳۹۸ بود؛ شبی که بسیاری آن را هنوز به‌خاطر دارند. در آن شب، دولت اعلام کرد که بنزین سهمیه‌ای برای هر خودرو، تا سقف ۶۰ لیتر در ماه، ۱۵۰۰ تومانی قیمت‌گذاری می‌شود، بنزین آزاد برای مصرف مازاد، ۳۰۰۰ تومانی خواهد بود و بنزین سوپر با نرخ ۳۵۰۰ تومانی عرضه می‌شود.

این تصمیم در شرایطی گرفته شد که بر اساس آمار رسمی، نرخ تورم سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به ترتیب حدود ۳۱ و ۴۱ درصد بود؛ فشار تورمی، نارضایتی عمومی از وضعیت معیشتی و نااطمینانی نسبت به آینده، زمینه اجتماعی ملتهبی ساخته بود.

افزایش قیمت بنزین، به سرعت به اعتراضات گسترده در ده‌ها شهر تبدیل شد؛ برای کنترل اعتراض‌ها، شورای عالی امنیت ملی، دستور قطع تقریباً کامل اینترنت کشور به مدت نزدیک به یک هفته را صادر کرد؛ تصمیمی که علاوه بر پیامدهای سیاسی و روانی، هزینه‌های سنگین اقتصادی هم به همراه داشت.

به این ترتیب بود که از آن شب به بعد، بنزین به حساس‌ترین عدد اقتصادی ایران تبدیل شد؛ عددی که هر زمزمه‌ای درباره تغییر آن، بی‌درنگ خاطره آبان ۹۸ را زنده می‌کند.

از ۱۳۹۸ تا دولت پزشکیان؛ قیمت ثابت، فشار پنهان

از آبان ۱۳۹۸ تا امروز، قیمت بنزین رسمی بنزین تغییری نکرده و هنوز هم ۶۰ لیتر بنزین سهمیه‌ای ۱۵۰۰ تومانی، بنزین آزاد ۳۰۰۰ تومانی و بنزین سوپر ۳۵۰۰ تومانی، ساختار اصلی قیمت را تشکیل می‌دهد.

اما در این فاصله، تورم داخلی و جهش نرخ

جنگ بود. در این دوره، دولت ناچار شد آرام‌آرام به سمت اصلاح قیمت حامل‌های انرژی حرکت کند. بنزین نیز از این قاعده مستثنی نبود.

در آغاز دهه ۷۰، قیمت بنزین در ابتدا به ۵ تومانی و سپس در میانه دهه به ۱۰ تومانی رسید و بعد در سال‌های بعدی، پله‌پله بالا رفت.

همچنین بین سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۳، قیمت بنزین از ۱۰ تومانی به حدود ۸۰ تومانی در هر لیتر رسید. عددها ظاهراً هنوز کوچک بودند، اما در بستر تورم مزمن و رشد نقدینگی، بنزین همچنان به‌شدت یارانه‌ای محسوب می‌شد.

در سال‌های آغازین دهه ۸۰، قیمت بنزین به حدود ۸۰ تا ۱۰۰ تومانی رسیده بود، اما فاصله آن با قیمت‌های جهانی همچنان بسیار زیاد بود. این فاصله، هم برای بودجه عمومی خطرناک می‌شد، هم برای تعادل مصرف.

هر چه قیمت داخلی بنزین درجا می‌زد و تورم جلوتر می‌رفت، بنزین داخلی در مقایسه با درآمد مردم و با قیمت منطقه‌ای، ارزان‌تر و جذاب‌تر می‌شد.

در این دوران، بحث‌هایی مثل «یارانه پنهان» و «ضرورت اصلاح تدریجی» در محافل کارشناسی مطرح می‌شد، اما هیچ دولتی حاضر نبود هزینه اجتماعی این تصمیم را بپردازد؛ اما تا اوایل سال ۱۳۸۶، هیچ جهش جدی و ساختاری در قیمت بنزین رخ نداد. همه چیز در سکوت عددها پیش می‌رفت؛ عددها آرام‌آرام بالا می‌رفتند، اما شکاف با اقتصاد واقعی و قیمت جهانی، هر سال بیشتر می‌شد.

قیمت بنزین و روند آن با کارت سوخت؛ از تیر ۱۳۸۶ تا هدفمندی یارانه‌ها

نقطه عطف جدی در تاریخ معاصر بنزین، تیر ۱۳۸۶ است؛ زمانی که دولت احمدی‌نژاد طرح سهمیه‌بندی و کارت سوخت را به اجرا گذاشت. به گزارش اقتصاد ۲۴، از آن تاریخ به بعد، بنزین دیگر فقط یک «کالای ارزان» نبود، بلکه وارد یک نظام پیچیده‌تر شد:

بنزین سهمیه‌ای با هر لیتر ۱۰۰ تومانی

بنزین آزاد با هر لیتر ۴۰۰ تومانی

و برای بنزین سوپر نیز نرخ‌های جداگانه‌ای در دو سطح سهمیه‌ای و آزاد تعیین شد. به این ترتیب بود که برای اولین بار، جامعه به‌طور رسمی با مفهوم بنزین چندنرخی مواجه شد. نال‌ها دو عدد متفاوت نشان می‌دادند و کارت سوخت، مرز میان سوخت ارزان و گران را تعیین می‌کرد.

اما این تصمیم، تنها یک تصمیم اقتصادی نبود. نحوه اعلام آن – ناگهانی و بدون اقتاع عمومی – به سرعت به اعتراض خیابانی بدل شد. در همان شب‌های اول، چندین پمپ‌بنزین در تهران و شهرهای دیگر هدف خشم معترضان قرار گرفت و آتش‌گرفت. خبرهای رسمی از آتش‌سوزی شماری از جایگاه‌ها، بازداشت‌های گسترده و درگیری‌های پراکنده حکایت داشت؛ اعتراض، اما کمتر از ۴۸ ساعت ادامه یافت و خاموش شد.

از این مقطع به بعد، بنزین رسماً از یک «عدد در جدول قیمت‌ها» به یک شاخص حساس اجتماعی و سیاسی تبدیل شده؛ عددی که اگر جابه‌جا شود، می‌تواند صف بنزین را به خیابان اعتراض وصل کند.

آذر ۱۳۸۹؛ هدفمندی یارانه‌ها و بنزین سه‌نرخی احمدی‌نژاد

دومین نقطه عطف بزرگ، ۲۸ آذر ۱۳۸۹ و اجرای فاز نخست قانون «هدفمندی یارانه‌ها» بود؛ شبی که محمود احمدی‌نژاد در تلویزیون ظاهر شد و رسماً خبر افزایش جدی قیمت حامل‌های انرژی را اعلام کرد.

در حوزه بنزین، این تصمیم به این معنا بود که قیمت بنزین معمولی سهمیه‌ای از ۱۰۰ تومانی به ۴۰۰ تومانی و قیمت بنزین آزاد به ۷۰۰ تومانی افزایش یافت.

بنزین سوپر نیز به سطوح بالاتری رسید و عملاً ساختار قیمتی کاملاً جدیدی برای بنزین شکل گرفت.

نکته مهم این دوره، سه نرخی شدن واقعی بنزین بود. برای مدتی، ذخیره‌های قبلی کارت‌ها

مصرف بیشتر و غیرضروری دارند، سهم کم‌تری از بارانه خواهند برد.

مهار سوءاستفاده از کارت‌های جایگاه: کارت‌های جایگاه در سال‌های اخیر، گاهی به ابزار دور زدن سهمیه‌های شخصی و تجمیع بنزین تبدیل شده بودند؛ از فروش غیررسمی بنزین با نرخ بالاتر گرفته تا خروج گسترده سوخت از شبکه رسمی. متصل کردن این کارت‌ها به گران‌ترین نرخ (۵۰۰۰ تومانی)، آنها را از «ابزار دسترسی به بنزین ارزان» به «کانال جریمه مصرف مازاد» تبدیل می‌کند و انگیزه سوءاستفاده را کاهش می‌دهد.

از این منظر، به‌جای آنکه دولت کارت‌های آزاد را به‌طور کامل جمع‌آوری کند – اقدامی که می‌توانست حساسیت اجتماعی و صف‌های اعتراضی ایجاد کند – آنها را به گران‌ترین نرخ ممکن پیوند می‌زند. شایعاتی که این روزها درباره فروش بنزین ۵۰۰۰ تومانی در جایگاه‌ها شنیده می‌شود، در واقع بازتاب زود هنگام همین تغییر است.

این بار چه چیزی با ۱۳۸۹ و ۱۳۹۸ فرق می‌کند؟

اما اگر تجربه‌های قبلی را کنار تصمیم جدید بگذاریم، چند تفاوت مهم به چشم می‌آید بر خلاف تیر ۱۳۸۶ و آبان ۱۳۹۸، افزایش نرخ سوم بنزین این بار نه در یک شب، که با هفته‌ها و ماه‌ها شایعه، تکذیب، توضیح و بحث رسانه‌ای مطرح شده است. دولت تلاش می‌کند افکار عمومی را آهسته‌آهسته با اصل موضوع، یعنی سه‌نرخی شدن بنزین، آشنا کند.

تأکید بر این نکته که «نرخ بنزین سهمیه‌ای و آزاد در کارت سوخت تغییر نمی‌کند»، تلاشی است برای کاستن از ترس تکرار آبان ۹۸.

و مهم‌تر از همه، تمرکز از «همه مصرف» به «مصرف بالاتر از ۱۶۰ لیتر و استفاده از کارت جایگاه» منتقل شده است؛ یعنی قرار است فشار قیمتی به گروهی مشخص از مصرف‌کنندگان وارد شود، نه به همه دارندگان خودرو.

در مقابل، چند عامل همچنان ریسک این تصمیم را بالا نگه می‌دارد:

بی‌اعتمادی پس از آبان ۹۸

خاطره افزایش ناگهانی قیمت، قطع اینترنت و سرکوب اعتراض‌ها هنوز در ذهن جامعه زنده است. هر خبر تازه درباره بنزین، روی این حافظه جمعی خوانده می‌شود.

کسری بودجه و فشار تورمی

همان‌طور که در سال‌های ۹۷ و ۹۸، فاصله میان آمار تورم و فشار واقعی بر معیشت، زمینه را برای نارضایتی گسترده فراهم کرد، امروز هم جامعه نسبت به هر سیاستی که شائبه «آمین کسری بودجه از جیب مردم» داشته باشد، حساس است؛ حتی اگر گفته شود که «مصرف عادی تغییری نخواهد کرد» ابهام در بازتوزیع منافع هنوز روشن نیست درآمد ناشی از نرخ سوم بنزین دقیقاً چگونه هزینه خواهد شد و کدام گروه‌های اجتماعی از آن منتفع می‌شوند. تجربه سال‌های هدفمندی یارانه‌ها و وعده‌هایی که بخشی از آن محقق نشد، باعث شده افکار عمومی، هر وعده جدید درباره «تقسیم عادلانه منافع افزایش قیمت بنزین» را با احتیاط بیشتری بشنود.

قدمی به سمت واقعی‌سازی یا فشاری تازه بر مصرف‌های ناگزیر؟

در این میان اگر تصمیم تازه دولت پزشکیان را در امتداد نیم‌قرن سیاست‌گذاری بنزین در ایران ببینیم، تصویر کلی چنین است که از دهه ۵۰ تا ابتدای دهه ۸۰، بنزین عمدتاً ارزان و تک‌نرخی بود، اما از سال ۱۳۸۶ به بعد، با ظهور کارت سوخت و سهمیه‌بندی، بنزین از یک کالای یارانه‌ای ساده به ابزار مدیریت مصرف و کنترل بودجه تبدیل شد و در ۱۳۸۹، بنزین سه‌نرخی و بارانه نقدی، هم‌زمان وارد صحنه شدند و معادله جدیدی ساختند. اما در ۱۳۹۴، تلاش برای بازگشت به بنزین تک‌نرخی و حذف سهمیه، عمر زیادی نداشت و در نهایت، آبان ۹۸ نشان داد هر اصلاح قیمتی بدون اقتاع اجتماعی، می‌تواند هزینه سیاسی و اجتماعی بسیار سنگینی داشته باشد.

دولت پزشکیان تأکید می‌کند که «نرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی» تغییر نخواهد کرد و معیشت روزمره مردم هدف قرار نگرفته است؛ اما در عمل، این اولین تغییر جدی در ساختار قیمت بنزین از آبان ۹۸ به بعد است. آن هم در شرایطی که تصمیم تازه، هم‌زمان با کاهش چشمگیر تعرفه واردات خودروهای کم‌مصرف و بحث عرضه بنزین سوپر وارداتی با قیمت نزدیک به نرخ فوب خلیج فارس، نشانه‌های یک چرخش آرام در سیاست انرژی ایران را کنار هم می‌گذارد.

به گزارش روزنامه «صبح امروز» و به نقل از اقتصاد ۲۴ – شش سال پس از آبان ماه ۱۳۹۸ که ناگهان قیمت بنزین افزایش یافت و یک هفته اینترنت به صورت سراسری قطع شد، حالا دوباره بحث افزایش قیمت بنزین به صدر دستور کار اقتصادی و سیاسی کشور برگشته است؛ این بار، اما نه با اعلام ناگهانی در نیمه‌شب، بلکه با زمزمه‌ها، گمانه‌زنی‌ها و اخبار قطره‌چکانی درباره سه‌نرخی شدن رسمی بنزین. بر اساس طرحی که این روزها از زبان مسئولان و نمایندگان و در گزارش‌های غیررسمی تکرار می‌شود، قرار است ۶۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۱۰۰ لیتر بنزین ۳۰۰۰ تومانی در کارت سوخت شخصی حفظ شود و هر لیتری که بالاتر از این ۱۶۰ لیتر، از طریق کارت جایگاه سوخت‌گیری شود، با نرخ تازه‌ای در حوالی ۵۰۰۰ تومانی فروخته شود.

دولت پزشکیان تأکید می‌کند که «نرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی» تغییر نخواهد کرد و معیشت روزمره مردم هدف قرار نگرفته است؛ اما در عمل، این اولین تغییر جدی در ساختار قیمت بنزین از آبان ۹۸ به بعد است. آن هم در شرایطی که تصمیم تازه، هم‌زمان با کاهش چشمگیر تعرفه واردات خودروهای کم‌مصرف و بحث عرضه بنزین سوپر وارداتی با قیمت نزدیک به نرخ فوب خلیج فارس، نشانه‌های یک چرخش آرام در سیاست انرژی ایران را کنار هم می‌گذارد.

بنزین در دهه ۵۰؛ سوخت ارزان در اقتصاد نفتی

در میانه دهه ۵۰ خورشیدی، وقتی اقتصاد ایران سوار بر موج درآمدهای نفتی بود، بنزین هم یکی از نمادهای «ارزان بودن انرژی» در ایران به حساب می‌آمد. آن روزها، قیمت رسمی هر لیتر بنزین در میانه دهه ۵۰ تنها چند ریال بود؛ در سال‌های ۱۳۵۵ و ۱۳۵۶ و ۱۳۵۷، قیمت از حدود شش ریال به هشت و سپس ده ریال رسید؛ یعنی کمتر از یک تومانی برای هر لیتر.

آن زمان نه از اصطلاح «یارانه پنهان انرژی» خبری بود و نه از دغدغه «قیمت واقعی حامل‌های انرژی». بنزین ارزان، بخشی از تصویر توسعه و موتوریزه شدن سریع شهرها بود و کسی چندان نگران مصرف بالای آن یا قاچاق سوخت نبود. مسأله اصلی، رشد، ساخت‌وساز، اتوبان و خودرو بود، نه صرفه‌جویی.

بنزین در دهه ۶۰؛ جنگ، کوپن و ثبات ظاهری قیمت

با ورود به دهه ۶۰ و هم‌زمان با جنگ، فشار بر بودجه عمومی دولت به‌شدت افزایش یافت، اما در سیاست‌گذاری، بنزین همچنان کالایی تلقی می‌شد که نباید به آسانی گران شود.

در سال ۱۳۵۹ قیمت بنزین به ۳ تومانی افزایش یافت و تا سال ۱۳۶۸ ثابت ماند؛ یکی از طولانی‌ترین دوره‌های ثبات قیمت بنزین در تاریخ جمهوری اسلامی.

البته ثبات عددی قیمت به‌معنای عدم محدودیت نبود؛ در عمل، بسیاری از کمبودها و فشارها در صف‌های طولانی، نظام کوپنی، محدودیت‌های تردد و سبک زندگی جنگی خود را نشان می‌داد. بنزین ارزان، در کنار کوپن، بخشی از سحر حمایتی دولت در برابر تورم و فشار اقتصادی جنگ بود؛ ابزاری برای حفظ حداقلی از رضایت اجتماعی در شرایطی که جامعه زیر فشار امنیتی و اقتصادی قرار داشت.

بنزین در دهه ۷۰؛ تعدیل اقتصادی و آغاز اصلاح قیمت

دهه ۷۰، دهه تعدیل اقتصادی و بازسازی بعد از



زنگ خطر برای صنعت نشر



در حالی که هفته کتابخوانی فرا رسیده، بازار نشر ایران بیش از هر زمان دیگری زیر سایه تورم، گرانی کاغذ و کاهش قدرت خرید مردم فرو رفته است. چراغ کتابفروشی‌ها روشن است، اما تیراژها سقوط کرده و قیمت‌ها از تورم سبقت گرفته‌اند.

شکاف میان تولید و مصرف کتاب؛ تهدیدی برای چرخه نشر

بررسی داده‌های رسمی صنعت نشر نشان می‌دهد که کاهش هم‌زمان شمارگان و افزایش قیمت کتاب، به مرور باعث افزایش فاصله میان تولید و مصرف کتاب می‌شود. به بیانی ساده‌تر، تعداد بیشتری کتاب چاپ می‌شود، اما خواننده کمتری برای آن وجود دارد. این شکاف، مستقیماً چرخه مالی ناشران، کتابفروشان و حتی نویسندگان را تهدید می‌کند و در بلندمدت به تعطیلی کتابفروشی‌ها منجر می‌شود.

ادامه این روند، منجر به نوعی انحصارگرایی می‌شود که تنها چند ناشر بزرگ قادر به ادامه فعالیت هستند و جریان انتشار کتاب به سمت کتاب‌های کم‌ریسک، پرفروش و تجاری متمایل می‌شود. در چنین وضعیتی، آثار تخصصی اولین قربانیان خواهند بود؛ چراکه این گروه به‌طور طبیعی فروش محدودتری دارند و در شرایط کاهش تقاضا، عملاً از چرخه چاپ حذف می‌شوند. از سوی دیگر، افت فروش کتاب به کاهش درآمد نویسندگان، مترجمان و فعالان حوزه نشر منجر می‌شود که انگیزه، خلاقیت و تولید محتوا را محدود می‌کند و در نهایت باعث می‌شود بخشی از نیروی متخصص این حوزه به مشاغل دیگر کوچ کنند.

از بُعد اجتماعی نیز کم‌فروغ شدن صنعت نشر و کتاب، کاهش سواد تحلیلی و فرسایش سرمایه فرهنگی جامعه را به دنبال دارد. در اقتصادهای مدرن، کتاب یکی از پایه‌های توسعه نرم و تقویت نیروی انسانی است و وقتی کتاب از دسترس خارج می‌شود، جامعه در بلندمدت هزینه آن را با کاهش توان تحلیل، ضعف در حل مسئله و افت کیفیت نیروی کار پرداخت می‌کند.

شده میانگین قیمت از حدود ۱۸۶ هزار تومان در شهریور سال گذشته به بیش از ۲۶۵ هزار تومان در شهریور امسال رسید؛ اما پرسشی که مطرح می‌شود این است که قیمت کتاب هم‌گام با تورم امسال افزایش یافته است؟

برای پاسخ به این پرسش، ابتدا دو شاخص قابل اتکا یعنی تورم سالیانه و میانگین قیمت کتاب را کنار هم می‌گذاریم. تورم ۱۲ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۴ حدود ۳۷.۵ درصد ثبت شده است. در سمت نشر نیز همانطور که پیشتر عنوان شد، میانگین قیمت کتاب در شهریور ۱۴۰۴، نسبت به سال قبل ۴۳ درصد افزایش داشته است.

کتاب از سبذ خرید خانوار حذف شد؛ اولویت با نان و گوشت

در شهریور ۱۴۰۳ یک کارگر با حقوق پایه ۷ میلیون تومان، حدود ۳۸ کتاب می‌توانست بخرد. در شهریور ۱۴۰۴ با توجه به پایه حقوق، این رقم به حدود ۳۹ کتاب رسیده است. اگرچه محاسبه می‌تواند تقریباً همان تعداد کتاب سال قبل را بخرد، اما واقعیت اقتصادی چیز دیگری است. تورم ۵۷ درصدی خوراکی‌ها و جهش قیمت گوشت و مرغ باعث شده بخش بزرگی از حقوق کارگران صرف کالاهای اساسی شود. در چنین شرایطی، حتی اگر قدرت خرید کتاب روی کاغذ ثابت بماند،

رشد شدید ۴۳ درصدی جهش کرده و از حدود یک میلیون و ۸۶۲ هزار تومان به بیش از دو میلیون و ۶۵۶ هزار تومان رسیده است. افزایش سنگین قیمت، توان خرید خوانندگان را بیش از پیش محدود کرده و چرخه‌های معیوب می‌سازد که در آن گرانی کتاب به کاهش خرید منجر می‌شود و به دنبال آن کاهش شمارگان و افزایش دوباره قیمت را رقم می‌زند، چرخه‌ای که اگر متوقف نشود می‌تواند انتشار کتاب را به کالایی کم‌دسترس‌تر و لوکس‌تر تبدیل کند.

هزینه‌های پنهان نشر؛ از چاپخانه تا کتابفروشی

هزینه‌های تولید کتاب به‌طور قابل توجهی افزایش یافته است. کاغذ همچنان اصلی‌ترین عامل گرانی کتاب محسوب می‌شود که افزایش نرخ دلار، تخصیص ناکافی ارز و ضعف مدیریت در توزیع کاغذ پاره‌انای، قیمت آن را بالا برده است. علاوه بر کاغذ، هزینه چاپ و صحافی نیز فشار زیادی بر ناشران وارد کرده است. براساس آنچه انتشارات پارسین البرز برآورد کرده است، چاپ یک کتاب معمولی با تیراژ ۵۰۰ تا هزار نسخه بین ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومان هزینه دارد. زمانی که تیراژ پایین باشد، این هزینه ثابت روی تعداد کمتری نسخه تقسیم می‌شود و قیمت هر کتاب برای مصرف‌کننده افزایش می‌یابد. علاوه بر این مورد، هزینه‌های توزیع شامل حمل‌ونقل، انبارداری و کارمزد کتابفروشی‌ها نیز سهمی حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد از قیمت نهایی کتاب دارد. هرچند فروش آنلاین بخشی از این هزینه‌ها را کاهش داده، اما همچنان توزیع فیزیکی کتاب در سراسر کشور پرهزینه است.

کتاب جلوتر از تورم؛ جهش ۴۳ درصدی قیمت‌ها

براساس آخرین آمار خانه کتاب، میانگین قیمت کتاب در شهریورماه ۱۴۰۴ نسبت به شهریور سال گذشته با یک جهش ۴۳ درصدی مواجه

است. در مقابل، شمارگان کل کتاب‌ها در همین دوره روندی نزولی داشته و از ۱۱۷ میلیون و ۲۹۲ هزار نسخه در سال ۱۳۹۹ به ۱۰۸ میلیون و ۱۱۱ هزار نسخه در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته است؛ افتی حدود ۸/۷ درصد. منظور از شمارگان کتاب، تعداد نسخه‌هایی است که از هر عنوان چاپ و منتشر می‌شود. به بیان ساده، اگر یک کتاب در تیراژ هزار نسخه منتشر شود، شمارگان آن هزار است؛ بنابراین کاهش شمارگان کل نشان می‌دهد که اگرچه تعداد عناوین کتاب‌ها بیشتر شده، اما تعداد نسخه‌های چاپ‌شده از هر عنوان کمتر شده است. هم‌زمان، میانگین شمارگان هر عنوان نیز کاهش چشمگیری را تجربه کرده است. این شاخص از ۱،۲۳۶ نسخه برای هر عنوان در سال ۱۳۹۹ به ۹۱۱ نسخه در سال ۱۴۰۳ رسیده و افتی نزدیک به ۲۶ درصد را نشان می‌دهد. چنین روندی بیانگر آن است که صنعت نشر ایران در سال‌های اخیر با پدیده‌های دوگانه مواجه بوده است؛ از یک سو تعداد عناوین کتاب‌ها افزایش یافته، اما از سوی دیگر تیراژ هر عنوان پایین آمده است. این وضعیت نشان‌دهنده فشار اقتصادی و رفتار محتاطانه ناشران و کاهش قدرت خرید مردم است؛ چراکه ناشران برای کاهش ریسک مالی، کتاب‌ها را در تیراژ کمتر منتشر می‌کنند و مخاطبان نیز به دلیل گرانی، کمتر توان خرید دارند.

آخرین گزارش ماهانه‌ای که خانه کتاب و ادبیات ایران منتشر کرده مربوط به شهریور ماه است. این داده‌ها نشان می‌دهد صنعت نشر ایران در شهریور ۱۴۰۴ با بحرانی عمیق‌تر از شهریور سال گذشته روبه‌رو شده است. میانگین شمارگان کتاب با کاهش ۳ درصدی از ۹۰۲ به ۸۷۴ نسخه رسیده؛ یعنی ناشران برای جلوگیری از زیان، کتاب‌ها را با تیراژ کمتر منتشر می‌کنند و این نشانه‌ای از کاهش تقاضای واقعی برای خرید کتاب است. در مقابل، میانگین قیمت کتاب در همین دوره با

در حالی که هفته کتابخوانی فرا رسیده، بازار نشر ایران بیش از هر زمان دیگری زیر سایه تورم، گرانی کاغذ و کاهش قدرت خرید مردم فرو رفته است. چراغ کتابفروشی‌ها روشن است، اما تیراژها سقوط کرده و قیمت‌ها از تورم سبقت گرفته‌اند. به گزارش روزنامه «صبح امروز» و به نقل از خبرنگاران پاییز خشک و کم‌رمق ایران، بر میدان انقلاب تهران هم سایه انداخته است. چراغ‌های کتابفروشی‌ها کم‌مافی سابق روشن است، اما کتاب‌ها خاک می‌خورند و چشم انتظار خریدار هستند. هفته کتابخوانی فرا رسیده و فروشنده‌گان کتاب سعی دارند با ارائه تخفیف، مردم را به خرید ترغیب کنند و دست کم برای مقطعی، کتاب را دوباره به سبد خرید بازگردانند، اما واقعیت اقتصادی چیز دیگری می‌گوید. زمانی که تورم بالا می‌رود و هزینه‌های ضروری زندگی هر روز سنگین‌تر می‌شود، کالاهای فرهنگی نخستین قربانیان این فشار هستند. از این رو کتاب که باید در دسترس همه باشد، به مرور از سبد خرید خانوارها حذف می‌شود. ناشران و کتابفروشان هم این تغییر رفتار را به خوبی لمس کرده‌اند؛ گواه آن هم اینکه تیراژ کتاب‌ها کاهش یافته، قیمت‌ها بالا رفته و فروش روزبه‌روز سخت‌تر می‌شود.

چرخه معیوب گرانی و رکود در بازار کتاب

صنعت نشر ایران چند سالی است که به نقطه بحران رسیده است. ناشران و کتابفروشان در حالی هفته کتابخوانی سال ۱۴۰۴ را برگزار می‌کنند که بازار کتاب با مشکلات جدی روبه‌روست؛ از بحران کاغذ گرفته تا کاهش تیراژ و افت قدرت خرید مردم.

بر اساس داده‌های خانه کتاب و ادبیات ایران، در فاصله سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۳ تعداد عناوین کتاب‌های منتشرشده رشد قابل توجهی داشته است. این رقم از ۹۴ هزار و ۸۶۷ عنوان در سال ۱۳۹۹ به ۱۱۸ هزار و ۶۱۰ عنوان در سال ۱۴۰۳ رسیده و نشان‌دهنده افزایشی نزدیک به ۲۵ درصد

۱۱/۱ اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک کاشمر هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی ۱- برابر رای شماره ۱۲۱۱۹/۱۲۰۳۰۶۰۴۰۴۰۴ هیات اول کلاسه ۱۴۰۴-۷۴۴ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کاشمر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای غلامحسین به آبادی کبودان به شناسنامه شماره ۹۰ کد ملی ۲۰۳۱۹۲۹۱۶۵ صادره فرزند محمد در شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۱۹/۴۵ متر مربع ، پلاک ثبتی ۳۰۲۷ اصلی واقع در بخش یک حومه حوزه ثبت ملک کاشمر خریداری از مالک رسمی آقای مجتبی به آبادی محرز گردیده است. ۲- برابر رای شماره ۱۲۱۲۱/۱۲۰۳۰۶۰۴۰۴ هیات اول کلاسه ۱۴۰۴-۷۴۵ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کاشمر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای غلامحسین به آبادی کبودان به شناسنامه شماره ۹۰ کد ملی ۲۰۳۱۹۲۹۱۶۵ صادره فرزند محمد در شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۵۹۱/۷۹ متر مربع ، پلاک ثبتی ۳۰۲۷ اصلی واقع در بخش یک حومه حوزه ثبت ملک کاشمر خریداری از مالک رسمی آقای احمد شجاعی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی 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 صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۸/۱۲. تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۸/۲۸ م.الف ۵۱۱

۱۱/۲ اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک کاشمر هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۲۰۳۰۶۰۴۰۴ هیات اول کلاسه ۱۴۰۴-۸۹۲ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کاشمر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خاتم متین محبتی به شناسنامه شماره ۸۷۲۶/۰۸۹۰۴۰۸۹۲۶ کد ملی ۰۸۹۰۴۰۸۹۲۶ صادره فرزند احمد در شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۱۶/۰۴ متر مربع ، پلاک ثبتی ۸۲ اصلی واقع در بخش ۲ حوزه ثبت ملک کاشمر خریداری از مالک رسمی آقای حسین زارع 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 اعتراضی 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 صادر خواهد شد . تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۸/۱۲. تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۸/۲۸ م.الف ۵۱۱

۱۱/۳ اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک چناران هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی. برابر رای شماره ۲۹۱۹/۱۲۰۳۰۶۰۴۰۴ مورخه ۱۴۰۴/۰۸/۰۳ هیات دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک چناران تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای مجتبی سهل کارسیداباد فرزند حسین به شماره شناسنامه ۴۰۸ صادره از چناران در یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۴۷۷۹/۴۸ متر مربع پلاک ۰ فرعی از ۱۱- اصلی واقع در بخش ۸ شهرستان چناران استان خراسان رضوی از محل مالکیت آقای علی سهل کار سید اباد تایید و 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 اعتراضی 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 صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۸/۱۲. تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۸/۲۸ م.الف ۵۰۱

۱۱/۴ اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی

اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک حیدریه هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۰۹۷۵/۱ هیات اول موضوع ماده ۱۴۷ و اصلاحی قانون ثبت مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تربت حیدریه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم محبوبه خیری فرزند رمضان به شماره شناسنامه ۲۱۵۸ صادره از تربت حیدریه در شش‌دانگ یک قطعه محوطه به مساحت ۵۲/۱۰ متر مربع در قسمتی از باقیمانده پلاک شماره ۲۲۵۹ اصلی در شهر واقع در خراسان رضوی بخش یک حوزه ثبت ملک تربت حیدریه خریداری و انتقال ملک از محل مالکیت متقاضی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم وفق ماده ۳ قانون تعیین و تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی 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 صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۸/۱۲. تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۸/۲۸ م.الف ۲۰۰

سید امین موسوی - رئیس ثبت اسناد و املاک تربت حیدریه ۱/۵ آگهی موضوع ماده ۳ ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۰۷۷۶۶/۱۱۰۰۳۰۶۰۴۰۴ مورخه ۱۴۰۴/۰۶/۲۴ هیات قانون مذکور مستقر در ثبت سبزوار تصرفات مالکانه و بلا معارض عسکر لندرنای به ش ۰۹ و شماره ملی ۰۲۳۴۲۹/۷۹۲۰ صادره از سبزوار فرزند محمدحسن در شش‌دانگ اعیانی یکباب ساختمان به مساحت ۰۵/۲۲ مترمربع قسمتی از پلاک ۵۲۰ فرعی از ۷ اصلی واقع در بخش ۱۲ سبزوار بالالواسطه از محل مالکیت موقوفه محمدعلی به تولیت محمدحسن زیبائی ثانی(که عرصه ملک موقوفه ورعایت شروط مندرج در سند الزامیست (محرز گردیده است. لذا مراتب به منظور اطلاع عموم در نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراض دارند می‌توانند از تاریخ انتشار نوبت اول آگهی به مدت دومه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و ضمن اقامه دعوی از طریق مراجع قضائی در مهلت یکماهه گواهی تقدیم دادخواست ارائه نمایند. در صورت اذعان مهلت مذکور عدم وصول اعتراض سند مالکیت طبق مقررات صادر خواهد شد. مالف ۴۰۴/۱۴۸۸

رئیس ثبت اسناد و املاک سبزوار - علی آب باریکی ۱/۶ آگهی موضوع ماده ۳ ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۰۸۵۳۸/۱۱۰۰۳۰۶۰۴۰۴ مورخه ۱۴۰۴/۰۷/۱۵ هیات قانون مذکور مستقر در ثبت سبزوار تصرفات مالکانه و بلا معارض فرزانه طیبسی به ش ۰۷ و شماره ملی ۰۲۳۴۶/۰۱۲۱ صادره از سبزوار فرزند حسن در شش‌دانگ یک قطعه باغ به مساحت ۵۸۲/۹۳ مترمربع قسمتی از پلاک ۳۱۳ فرعی از ۱۹ اصلی واقع در بخش ۵ سبزوار مع الواسطه از محل مالکیت مالک رسمی حسن طیبسی محرز گردیده است. لذا مراتب به منظور اطلاع عموم در نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراض دارند می‌توانند از تاریخ انتشار نوبت اول آگهی به مدت دومه اعتراض خود راه به این اداره تسلیم و ضمن اقامه دعوی از طریق مراجع قضائی در مهلت یکماهه گواهی تقدیم دادخواست ارائه نمایند. در صورت انقضای مهلت مذکور عدم وصول اعتراض سند مالکیت طبق مقررات صادر خواهد شد. مالف ۴۰۴/۱۴۸۷

رئیس ثبت اسناد و املاک سبزوار - علی آب باریکی

