Payamdaily.ir

پیام آشنا

نخستین روزنامه صبح البرز

شماره ۲۸۹۸
شنبه / ۲۲ آذر / ۱۴۰۴
۲۲ / جمادی الثانی / ۱۴۴۷
13 / December / 2025

صاحب‌امتیاز: موسسه همگامان اندیشه زمان
مدیرمسئول: محمود حیدری سردبیر: ناهید حیدری
نشانی: کرج، بلوار تعاون، خیابان فرهنگ، جنب کانون کارشناسان رسمی دادگستری
تلفن: ۳۲۵۳۳۸۳۸-۳۲۵۳۴۳۴۳-۰۲۶، فکس: ۳۲۵۳۰۱۰۱
امتیاز در طرح ارزیابی کیفی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی: ۶۷۱۸۰
چاپ: کارگر

خرد ۲۰۵ امروز با حافظ

تا ز میخانه و می نام و نشان خواهد بود
سر ما خاک رَه پیر مُغان خواهد بود
حلقه پیر مغان از ازلم در گوش است
بر همانیم که بودیم و همان خواهد بود

خرد

چون زمین بر هستی خود محکم است
ماه پابند طواف پیهم است

اقبال لاهوری

اوقات شرعی

اذان صبح	طلوع آفتاب	اذان ظهر	غروب آفتاب	اذان مغرب
۵:۲۸	۰۷:۰۸	۱۲:۰۰	۱۶:۵۳	۱۷:۱۳

برگه

بیشتر شکست‌های زندگی ناشی از تسلیم‌شدن در نقطه‌ای است که تنها چند گام تا پیروزی فاصله داشته است.

توماس ادیسون

گزارش روز

مداخلاتی که نتایجشان خسارت است

«آلودگی هوا جزء پنج علت اصلی مرگ‌ومیر در ایران است و سالانه چیزی حدود ۵۴ هزار مرگ منتسب به آلودگی در کشور ثبت می‌شود. این موضوع در حالی رخ می‌دهد که اسال تعداد روزهای ناسالم هوا برای همه اقشار، رشد سه‌برابری داشته است»؛ این نتیجه پژوهشی است که عباس شاهسونی، معاون مرکز تحقیقات کیفیت هوا و تغییر اقلیم دانشگاه علوم‌پزشکی شهید بهشتی از آن پرده برداشته است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از شرق، «آلودگی هوا جزء پنج علت اصلی مرگ‌ومیر در ایران است و سالانه چیزی حدود ۵۴ هزار مرگ منتسب به آلودگی در کشور ثبت می‌شود. این موضوع در حالی رخ می‌دهد که اسال تعداد روزهای ناسالم هوا برای همه اقشار، رشد سه‌برابری داشته است»؛ این نتیجه پژوهشی است که عباس شاهسونی، معاون مرکز تحقیقات کیفیت هوا و تغییر اقلیم دانشگاه علوم‌پزشکی شهید بهشتی از آن پرده برداشته است. او همچنین به بخش دیگری از این پژوهش نقب می‌زند و می‌گوید: خسارت اقتصادی ناشی از مرگ‌ومیرهای منتسب به آلودگی هوا در ایران، رقمی حدود ۱۳.۹۴ میلیارد دلار برآورد شده است. خودروهای فرسوده، مصرف بالای سوخت خودروهای داخلی، مازوت‌سوزی در نیروگاه‌های تولید برق، کیفیت نازل بنزین و گازوئیل تولیدی، بحران آب و تشدید ریزگردها عمده دلایلی است که برای آلودگی هوای کشور قائل شده‌اند.

چهار کارشناس معتقدند بررسی ریشه‌ای عوامل آلاینده هوا به یک سیاست مخرب برمی‌گردد و آن مداخله دولت در اقتصاد است که برون‌داد این مداخله گسترده، به صورت آلودگی مرگ‌بار هوا و تخریب شدید محیط زیست بوده است.

آثار مداخله دولت در صنعت خودروسازی

چیزی حدود نیم‌قرن است که دولت به بهانه توسعه صنعت خودروسازی، بازار کشور را در انحصار خودروسازان داخلی قرار داده است. نتیجه این مداخله گسترده دولت در صنعت خودروسازی سبب شده است بسیاری از مدل‌های تولید داخل با فناوری دو دهه پیش، حدود ۱۵ تا دو برابر بیشتر از هم‌ردیف‌های خارجی بنزین بسوزانند. گذشته از این، تعرفه‌های سنگین واردات خودروهای خارجی و انحصار بازار داخلی نه‌تنها مردم کشور را از دسترسی به جدیدترین فناوری‌های بازار خودرو محروم کرده بلکه بهای تمام‌شده خودرو برای خانوار ایرانی بسیار گزاف شده و بسیاری از رانندگان را از نوسازی ناوگان خود ناتوان کرده است. براساس اعلام ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور، ۹۰ درصد از موتورسیکلت‌ها ۴۸ درصد تاکسی‌ها، ۸۶ درصد مینی‌بوس‌ها، ۸۲ درصد اتوبوس‌های درون‌شهری و بیش از ۵۲ درصد از خودروهای برون‌شهری و خودروهای شخصی کشور فرسوده هستند براساس همین گزارش، مصرف سوخت خودروهای فرسوده حدود دو برابر خودروهای نو است و محاسبات همین منبع نشان می‌دهد که خودروهای فرسوده در روز ۴۶ میلیون لیتر بنزین و ۱۷.۵ میلیون لیتر گازوئیل مصرف می‌کنند و در صورت جایگزینی این خودروها با خودروهای استاندارد، حدود ۲۷ میلیون لیتر بنزین و ۹ میلیون لیتر در روز صرفه‌جویی گازوئیل صورت خواهد گرفت. با در نظر گرفتن هر لیتر بنزین و گازوئیل برابر با ۷۰ سنت، سالانه ۹ میلیارد دلار خسارت ناشی از اسقاط‌نشدن خودروهای فرسوده به کشور است.

آرش نجفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق ایران، با اشاره به سهم بالای خودرو در آلایندگی هوای کشور، می‌گوید: مداخله دولت در صنعت خودروسازی، مهم‌ترین عامل عقب‌ماندگی خودروسازان ایرانی از فناوری روز بوده است و مداخله دولت در بازار و قیمت‌گذاری دستوری خودرو، عامل کاهش قدرت خرید مردم و دسترسی به خودروهای برقی یا نوسازی خودروهای فرسوده است.

مرتضی بهروزی‌فر، عضو هیئت‌علمی مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی ایران نیز تأکید کرد: «صنعت خودروسازی کشور در چهار دهه گذشته عملا در یک فضای غیررقابتی فعالیت کرده و محصولات فعلی، یعنی هم خودروهای داخلی و هم خودروهای چینی، از استانداردهای مصرف سوخت و آلایندگی جهانی فاصله دارند برای مثال، خودرویی که دو برابر استاندارد جهانی سوخت مصرف می‌کند، طبیعی است که هوای شهر را آلوده می‌کند و تا زمانی که رقابت واقعی در صنعت خودرو ایجاد نشود، آلودگی هوا در همین سطح باقی می‌ماند».

آثار مداخله دولت در صنعت گاز

ماجرا به همین‌جا ختم نمی‌شود و کمبود گاز سبب شده است نیروگاه‌های تولید برق به سوزاندن سوخت منسوخ و بسیار آلاینده مازوت روی بیاورند. این در حالی است که ایران مالک دومین ذخایر بزرگ گاز جهان است، اما بنا بر گفته مرتضی بهروزی‌فر، کارشناس انرژی و عضو هیئت‌علمی مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی ایران، دخالت دولت در قیمت‌گذاری دستوری انرژی و سیاست نادرست گازکشی گسترده به منازل سبب شده است نه‌تنها مصرف انرژی در کشور غیربهینه باشد، بلکه این صنعت از مزیت سرمایه‌گذاری خارج شده و کشور گرفتار کمبود گاز شود. کمبود گاز سبب شده است در مقاطعی از سال نیروگاه‌های تولید برق از سوخت بسیار آلاینده مازوت استفاده کنند. گذشته از این، نیروگاه‌هایی از جمله شهید رجایی، رامین اهواز، مفتح همدان و بعثت تهران همچنان از سوخت مازوت پُرگوگرد استفاده می‌کنند. حتی اگر برخی از این نیروگاه‌ها مازوت نسوزانند، حجم آلودگی ایجادشده با گازوئیل بسیار بالاست؛ زیرا وقتی اکثر این نیروگاه‌ها در جوار شهرها قرار گرفته‌اند آلاینده‌های آنها با جریان هوا قابل جابه‌جایی است. این نیروگاه‌ها رانده‌مان‌هایی بین ۲۶ تا ۳۰ درصد دارند این در حالی است که در دنیا، نیروگاه‌هایی با راندمان کمتر از ۵۵ درصد عملا از مدار خارج می‌شوند؛ زیرا مصرف سوخت بالایی دارند و آلایندگی زیادی تولید می‌کنند.

سعید ساویز، دیگر کارشناس انرژی توضیح می‌دهد: «مسئله تداوم مصرف سوخت‌های آلاینده‌ای مانند مازوت و گازوئیل آکنده از گوگرد در نیروگاه‌های کشور، ریشه‌ای عمیق‌تر از کمبود گاز دارد. بخش مهمی از نیروگاه‌های ایران بسیار قدیمی هستند و برخی از آنها ۵۰ تا ۶۰ سال پیش ساخته شده‌اند و ذاتا مازوت‌سوز هستند. این نیروگاه‌ها حتی اگر بخواهیم، قابلیت انتقال کامل به سوخت پاک‌تر را ندارند و در شرایط کمبود گاز ناچار به استفاده از همین سوخت‌های سنگین می‌شویم. از طرف دیگر، کمبود گاز کشور نیز به این بحران دامن زده است. برای مثال، افت تولید در میدان گازی پارس جنوبی باعث شده گاز کمتری در زمستان در اختیار نیروگاه‌ها قرار بگیرد. در این شرایط، نیروگاه‌های گازسوز مجبورند به سمت گازوئیل یا مازوت بروند که این باعث افزایش مستقیم آلودگی هوا می‌شود». او در ادامه تأکید می‌کند: «بخش دیگری از معضل به نبود واحدهای گوگردزدایی یا همان سولفورزدایی برمی‌گردد که فناوری بسیار پیچیده‌ای دارند و همه پالایشگاه‌های ایران مجهز به آن نیستند و در این واحدها یا استفاده از کاتالیست و تزریق هیدروژن، گوگرد از مازوت یا گازوئیل جدا می‌شود اما کمبود تجهیزات مدرن به دلایلی مثل تحریم باعث می‌شود همچنان سوخت گوگرد وارد چرخه مصرف شود که افزایش انتشار SO_2، ذرات معلق و ترکیبات سرطان‌زا به وجود می‌آورد. این وضعیت زمانی پیچیده می‌شود که متوجه می‌شویم راندمان نیروگاه‌های کشور بین ۲۶ تا ۳۰ درصد است و آلایندگی گسترده‌ای به دنبال دارند». این کارشناس همچنین توضیح می‌دهد: «در حوزه‌های دیگر مثل بنزین و گازوئیل نیز وضعیت مشابهی وجود دارد. برای مثال، وضعیت کیفیت سوختی که به دست مردم می‌رسد، الزاما مطابق استاندارد نیست و بخشی از سوخت فعلی در کشور با ترکیبات آرومائیک و افزودنی‌های غیراستاندارد جبران می‌شود. علت مهمی که این شکاف گسترده میان کیفیت تولید و کیفیت مصرف را بیشتر می‌کند، ترکیبی از کمبود انرژی، محدودیت‌های تحریمی و سیاست‌های یارانه‌ای است». او در ادامه به مداخله دولت در بازار انرژی می‌پردازد و می‌گوید: «وزارت نفت اعلام کرده سوخت را با هزینه بالا تولید می‌کند، اما وزارت نیرو آن را با قیمت بسیار پایین دریافت می‌کند و از طرف دیگر درآمد خودش را به‌طور کامل به وزارت نفت نمی‌دهد و نتیجه این شکاف مالی و کمبود بودجه برای توسعه پالایشگاه‌ها و نوسازی نیروگاه‌ها و ارتقای کیفیت سوخت است».

آثار مداخله دولت در صنعت برق

آرش نجفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق ایران، در ادامه توضیح می‌دهد: «تعداد درخور توجهی از نیروگاه‌ها که از گازوئیل مازوت به‌عنوان سوخت استفاده می‌کنند، نقش مستقیمی در افزایش آلایندگی دارند. بسیاری از نیروگاه‌های کشور ۴۰ تا ۵۰ سال عمر دارند و با راندمان‌هایی که بین ۲۶ تا ۳۰ درصد است، کار می‌کنند؛ اعدادی که در هیچ استاندارد جهانی‌ای قابل پذیرش نیست. در دنیا نیروگاه‌هایی با بهره‌وری با راندمان کمتر از ۵۵ درصد عملا از مدار خارج می‌شوند؛ زیرا مصرف سوخت نیز کیفیت پایین بنزین و گازوئیل بیش از هر چیزی نتیجه عقب‌ماندن فناوری پالایشگاه‌هاست و تحریم، واردات تجهیزات و فناوری‌های نوین پالایشی را دشوار کرده و همین موجب شده است بسیاری از پالایشگاه‌ها هنوز با فناوری‌های قدیمی کار کنند. در برخی موارد هم برای بهبود ظاهر سوخت و کاهش تیرگی، موادی اضافه می‌شود که آلاینده بوده و برای سلامت جامعه مضر است». مرتضی بهروزی‌فر نیز درباره کیفیت سوخت تولیدی کشور توضیح می‌دهد: «مازوت تولیدی ایران به دلیل گوگرد بسیار بالا، امکان صادرات ندارد و مخازن ذخیره‌سازی مازوت محدود است و اگر مصرف نشود، فعالیت پالایشگاه‌ها باید متوقف شود. در اصل یعنی اگر مازوت مصرف نشود، در نتیجه مخازن پر شده و پالایشگاه‌ها مجبور به خاموشی می‌شوند و آن‌وقت تولید بنزین نیز مختل می‌شود. بنابراین دولت ناچار است مازوت را در نیروگاه‌ها بسوزاند؛ حتی با وجود آلایندگی‌های بالایی که دارد». او به مداخله دولت در صنعت برق اشاره کرده و می‌گوید: نیروگاه‌های کشور بهره‌وری بسیار پایینی دارند و بسیاری از آنها از رده خارج هستند. بااین‌حال، مداخله دولت در بازار انرژی سبب شده است سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت برق تقریبا متوقف شود.

آثار مداخله دولت در تولید سوخت

حمید حسینی، دبیر اتحادیه صادرکنندگان فراورده‌های نفتی و پتروشیمی، به نوعی دیگر به مداخله دولت در صنعت انرژی اشاره می‌کند و می‌گوید: «مسئله افزایش مصرف گازوئیل و مازوت در نیروگاه‌ها و اثر آن بر آلودگی هوا، تنها به یک مسئله ساده محدود نمی‌شود، بلکه ریشه در ساختار فرسوده صنایع انرژی کشور و بحران مالی صنایع پالایشی دارد. بسیاری از نیروگاه‌هایی که امروز همچنان فعال هستند، دهه‌ها سال پیش طراحی شده‌اند و اساسا سوخت اصلی آنها مازوت است. از طرف دیگر، محدودیت‌های مالی دولت و شرکت‌های پالایشی باعث شده پالایشگاه‌ها نتوانند در واحدهای گوگردزدایی و پروژه‌های ارتقای کیفیت سرمایه‌گذاری کنند». حسینی درباره کیفیت بنزین تولید داخلی نیز توضیح می‌دهد: «بخشی از بنزین به صورت کارگاهی و با استفاده از نفتا تولید می‌شود و این نوع بنزین برای رسیدن به اکتان ۸۸ یا ۹۰ معمولا به ترکیباتی نیاز دارد که آلایندگی را افزایش می‌دهند و همین مسئله بر کیفیت نهایی سوخت اثر می‌گذارد». او با اشاره به راندمان پایین نیروگاه‌ها می‌گوید: «بسیاری از نیروگاه‌ها قدیمی هستند و برخی در محل‌های نامناسب ساخته شده‌اند و تعدادی هنوز تک‌سوخته هستند و با مازوت کار می‌کنند. هرچند بخشی از مازوت امسال با گاز ترکیب شده و آلودگی کمتر شده اما در مجموع شدت مصرف انرژی در کشور بالاست و همین موضوع هم آلودگی نیروگاه‌ها و آلودگی ناشی از خودروها را افزایش می‌دهد». او تأکید می‌کند: «آلودگی هوا فقط به نیروگاه‌ها محدود نمی‌شود و کارخانه‌های سیمانی و صنعتی نیز در زمان کمبود گاز ناچار به مصرف مازوت می‌شوند که این امر نیز سهم درخور توجهی از آلودگی دارد. در نهایت، درآمد پالایشگاه‌ها با هزینه‌های واقعی همخوانی ندارد و اجرای پروژه‌های بهبود کیفیت بعید به نظر می‌رسد».

آثار مداخله دولت در بازار مواد غذایی

این کارشناسان به بحران آب، فرونشست زمین و همچنین افزایش کانون‌های گردوغبار کشور اشاره می‌کنند و توضیح می‌دهند که تأکید دولت بر سیاست خودکفایی تولید محصولات کشاورزی، سبب فشار چشمگیر به منابع آب کشور و تخلیه آبخوان‌ها و مجراهای زیرزمینی آب، خشکاندن تالاب‌ها و رودخانه‌ها و جریان سطحی آب شده و در نتیجه به فرونشست گسترده زمین رسیده است. همچنین فرسایش پوشش گیاهی و افزایش گرمایش زمین ناشی از فعالیت غیراستاندارد صنایع و نیروگاه‌ها سبب شده است هوا خشک شود، کانون‌های گردوغبار گسترش یابد و بروز ریزگرد به آلودگی هوای کشور دامن بزند.

برش

ایندره یا ایندرا؛ منظور از مازندران در شاهنامه کجاست؟

همان‌طور که می‌دانیم، در شاهنامه فردوسی، مازندران محلی است که دیوها تیز در آن زندگی می‌کنند. زمانی که کیکاوس به طرف مازندران لشکر می‌کشد، دیوها وی را دستگیر کرده و رستم برای نجات او باید از هفت‌خان بگذرد. در نهایت رستم در خان هفتم بر دیو سپید پیروز شده و کیکاوس را نجات می‌دهد. چرا دیوها مازندران را برای اقامت انتخاب کرده‌اند و آیا مازندران شاهنامه، با استان مازندران ارتباطی دارد؟

به گزارش پیام آشنا به نقل از فرارو، اساطیر ایران و هند پیوند ناگسستنی‌ای با یکدیگر دارند. این اساطیر در کنار یکدیگر، اساطیر هندو-ایرانی را به وجود می‌آورند.

در شاهنامه فردوسی بارها به منطقه‌ای به نام مازندارن اشاره شده است. در مورد این مکان چه می‌دانیم و ارتباط این محل با استان مازندران ایران چیست؟

ایندَرَه یا ایندرا در اساطیر هند یکی از خدایان مورد احترام به شمار می‌رود. بااین‌حال در ایران باستان، ایندره از دسته دیوان به شمار رفته و او را در دسته شروران قرار داده‌اند؛ اما دلیل این تفاوت تگاه به ایندره چیست و ربط ایندره به مازندران کدام است؟

پیش از اینکه به ایندره بپردازیم، بد نیست اگر گریزی داشته باشیم به شاهنامه فردوسی. همان‌طور که می‌دانیم، در شاهنامه فردوسی، مازندران محلی است که دیوها در آن زندگی می‌کنند. زمانی که کیکاوس به طرف مازندران لشکر می‌کشد، دیوها وی را دستگیر کرده و رستم برای نجات او باید از هفت‌خان بگذرد. در نهایت رستم در خان هفتم بر دیو سپید پیروز شده و کیکاوس را نجات می‌دهد. با علم بر داستان شاهنامه، این سوال پیش می‌آید که چرا دیوها مازندران را برای اقامت انتخاب کرده‌اند و آیا مازندرانی که شاهنامه از آن یاد می‌کند، با استان مازندران ارتباطی دارد؟

در اساطیر هندو ایرانی، چند گروه از خدایان وجود دارند. دو گروه مهم آن‌ها «دَئِوَه» ها و «اَهورَه» ها هستند. هر دو گروه این خدایان در روزگار گذشته برای مردم ایران و هند قابل احترام بودند. با جدایی ایرانیان و با سربرآوردن آیین زرتشتی، گروه دئِوَه‌ها رفته‌رفته برای ایرانیان به گروهی شرور بدل شدند. سرکرده گروه دَئِوَه‌ها که امروزه آتان را با نام دیو می‌شناسیم، دیوی است به نام ایندره.

ایندره در واقع یکی از خدایان هندو-ایرانی است که از او در اوستا و ریگ‌ودا یاد شده است. ایندره در ایران از جمله خدایان شرور و در هند از خدایان نیک به حساب می‌رود. مطابق با آموزه‌های ریگ‌ودا، ایندره در واقع خدای باران است. او با دیو خشکسالی یا وریترا یا وریتره مبارزه می‌کند و او را شکست می‌دهد. بااین‌حال در ایران از ایندره به‌عنوان دیوی شرور یاد می‌شود که در دسته شروران عالم قرار می‌گیرد.

در واقع مازندرانی که فردوسی از آن یاد می‌کند، ارتباط ویژه‌ای با استان مازندران ندارد. واژه مازندران در واقع منشکل از «هماز + ایندره + آن» است. «هماز» به معنی بزرگ، «ایندره»، خدای شرور ایرانیان و «آن» تیز پسوند مکان‌ساز است؛ چنان‌که مثلا در واژه اصفهان می‌بینیم. نام پیشین اصفهان، اسپهان بوده است. «اسپه» به معنی سپاه و «آن» به‌عنوان پسوند مکان؛ روی‌هم‌رفته یعنی «جای سپاه». با این تعریف مازندران یعنی: «جای ایندره بزرگ = مکانی که ایندره در آن زندگی می‌کند»

با این تفاسیر مازندران کجاست؟ ایرانیان که معتقد بودند که دین زرتشت دین راستی و درستی است، رفته‌رفته از خدایان هندی که به آیین زرتشت درنیامده بودند روگردان شدند. این شد که به محلی که مردمانش همچنان دیوها را می‌پرستیدند و ته آهورها را لقب مازندران دادند. این نام بعدها برای یکی از استان‌های شمالی ایران نیز مورد استفاده قرار گرفت.