



ایام سوگواری رحلت
حضرت محمد(ص) وشهادت امام حسن
مجتبی(ع) و امام رضا(ع) را تسلیت می‌توبیم

روزنامه شهر امید و زندگی

شنبه
26
19
IR

۱۲ صفحه + ۴ صفحه ورزشی
۱۲ صفحه ویژه شهرآرا محله
۴ آبان ۱۳۹۸ | ۲۷ صفر ۱۴۴۱
شماره ۲۹۵۶ | ۷۰۰ تومان

یادداشت

اخلاق نبوی
لازمه زیست شهر رضوی



غلامرضا بنی اسدی
روزنامه نگار

«مشهد برای امام رضا(ع)»؛ این ترجمان معرفتی جمله‌ای است که در ایام محرم مشهد را زیاتر کرد با هشتگ #مشهد-برای-حسین(ع). واقعیت هم همین است و حقیقت نیز هم که مشهد برای امام رضا(ع) است و قبل از آن برای پیامبر اعظم(ص) و امام مجتبی(ع). این نسبت هم فقط قرار نیست در ظاهر شهر نمود

داشته باشد، بلکه در ضمیر شهر و شهروندان هم باید جریان داشته باشد تا چنان که در دیوار به نام حضرت تبرک می‌جوید، آدم‌ها هم در کرامت اخلاقی و معرفتی این «نور مطلق» که در حقیقت «نور واحدند» به بزرگی برسند. این نیز نشاید مگر از طریق شبیه‌سازی پندار و رفتار و گفتار به آنچه در زندگی رسول خدا(ص) و ۲۰ حجت خدا خوانده و شنیده‌ایم. درجه تعالی مسا دقیقاً به این همانندسازی بستگی دارد. به همان اندازه‌ای که به اخلاق نبوی و مجتبیوی و رضوی متخلق بشویم، از این تعالی‌شان بهره خواهیم برد و عزاداری‌ها و سیه‌پوشی‌ها و «زمستان چشمی‌ها» نیز زمانی به ارج بایسته می‌رسد که در رفتار نیز تجلی یابد. چیزی که متأسفانه چندان که باید وجود ندارد. خبرهای نزاع و میزان طلاق و پرهمیز از سنت نبوی می‌تواند آشخاص باشد که شخصیت عملی جامعه را نشان می‌دهد و این نشان می‌دهد که باید خیلی زود در مسیر خود تغییر ایجاد کنیم. نمی‌خواهم در این ایام و همه‌جا سخن از اهل بیت عصمت و طهارت است، به این مباحث بپردازم که جان را می‌آزارد و روح را می‌خراشد، بلکه این آگزاره را مطرح کردم تا توجه‌مان بدهد که باید نهاد جان را به انوار الهی چنان روشنشی بخشید که تاریکی فرصت بروز نیابد. در فضای روشن است که می‌توان درس‌ها خواند از پیشوایان معصوم. می‌توان از پیامبر بزرگوار آموخت که «دین»، اخلاقی است و کسی که اخلاق ندارد، باید به بازخوانی ایمان خود هم بسنجد که رسول خدا در برابر پرسش «مال‌الدین» به‌صراحت از اخلاق سخن می‌گویند. در رفتار هم پاسخ مرد خاکستریز را با عبادت در بیماری‌اش می‌دهند و در مواجهه نه با دوستان که با دشمنان هم خیلی فراتر از مدارا، به مروت رفتار می‌کنند. امام مجتبی(ع) هم میوه همین نگاره را در سید اجتماع قرار می‌دهند و پاسخ حضراتشان به مرد دشنام‌گو و پر خاشجوی شامی به‌گونه‌ای است که او را از منتهی الیه جاده دشمنی به سر خط دوستی می‌رساند و به اعتراقی چنین‌وامی دارد که تا پیش‌ازاین تو و پدرت مبعوض‌ترین افراد نزد من بودید و اینک محبوب‌ترین‌ها هستید. حضرت رضا(ع) را که به رأفت و مهربانی، آوازه جهانی است و رثوف، ادامه ابوالحسن است که بعد از سلام به آقا بر زبان می‌آید؛ السلام علیک یا ابالحسن، ایها الرثوف... این آگزاره، یعنی مهربانی و گذشت و کرامت، درس این بزرگواران است در همه زمین و فراختای زمان. راز بزرگی هم دقیقاً همین جاست و هر فرد و جامعه‌ای که طالب بزرگی و رستگاری است، باید گذشت را، مهربانی را و مروت را سرلوحه کار و رفتار خویش قرار دهد که جز این راهی برای کرامت نمی‌توان یافت. چاره همه مشکلات هم همین است؛ مهربانی و رحمت آوردن بر یکدیگر. راه سعادت؛ که رسول خدا(ص) در ۲ کلمه تعلیم‌مان می‌فرماید که «ارحموا، ترحموا»؛ رحم کنی تا به شما رحم شود. این رحم، رحمت خدا را به زمین می‌آورد و زمینیان را شأنی آسمانی می‌بخشد. در شخصیت آسمانی انسان هم این تندخویی و نزاع و دوری و تراحم و طلاق، جایی ندارد. جایی که این مزاحم‌های اخلاقی نباشد، سکه رفتار مردم به نام نبوت و امامت است و مشهد و مشهدی‌ها برای امام رضا(ع) بر می‌خیزند و فرش می‌گسترانند برای قدوم زائران و عزاداران روزهای آخر صفر.....

می‌آیم سمت مقصدی که تویی

روایتی از حال و هوای زائران پیاده‌ای که این روزها قصد زیارت امام رضا(ع) را کرده‌اند

۱۱

همه خادم الرضاییم

خودمان را برای میزبانی شایسته از زائرانی که این روزها وارد مشهد می‌شوند، آماده کنیم

۰۹

یک کاروان شوق به سودای مشهدند

اگران‌های شهری به مناسبت سوگواری روزهای پایانی ماه صفر

۰۴

شهر در سوگ حضرت رضا(ع)

هم‌زمان با روزهای پایانی ماه صفر، شهر امام هشتم(ع) غرق در غزا و ماتم است

۰۷



عکس: محمد حسن صلاتی / شهرآرا



تولیت آستان قدس رضوی در دیدار با
رحمانی فضلی و استانداران سراسر کشور:

رفع مشکلات زائران
نیازمند عزم ملی است

۰۳

همزیستی دانشگاه با شهر

باتقاهم شهرداری و دانشگاه فردوسی، حاشیه دانشگاه در بولوار وکیل آباد سامان‌دهی می‌شود

و بعد از حذف نرده‌های آهنی از خیابان‌های امام خمینی(ره)، خیام، خواجه ربیع و...، حالا شهرداری در تقاضای دانشگاه فردوسی مشهد...

خبر

۰۲

معاون وزیر کشور از ورود به مناقشه

حرم مشهد با طرحه‌شدن‌دیز در صورت لزوم خبر داد

مشکل حرم مشهد باید
در استان حل شود

۱۲

تبانی سیاه برای طلای سرخ

واسطه‌ها با جوسازی سبب افت شدید قیمت

گل زعفران شده‌اند

۰۶

یادداشت

مصرف بنزین و چالش سهمیه‌بندی



دکتر حسین محمدی
اقتصاددان، عضو
هیئت علمی دانشگاه
فردوسی مشهد

مصرف روزانه بنزین کشور در سال ۱۳۹۸ حدود ۹۵ تا ۹۰ میلیون لیتر و مصرف روزانه نفت گاز یا گازوئیل حدود ۹۰ تا ۸۰ میلیون لیتر است. این در حالی است که در کشور همسایه یعنی ترکیه که به لحاظ جمعیت و تعداد خودرو و شرایط تقریباً مشابه ایران است، روزانه ۴۷ میلیون لیتر گازوئیل و حدود ۹ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌شود. از این رو مصرف روزانه بنزین ایران حدود ۱۰ برابر و مصرف روزانه گازوئیل حدود ۲ برابر کشور ترکیه است. در ترکیه هر لیتر بنزین حدود ۶ لیره و به پول ایران حدود ۱۵ تا ۱۲ هزار تومان به فروش می‌رسد که این قیمت در ایران به ازای هر لیتر سال‌هاست همان هزار تومان است. دلیل گران بودن بنزین در ترکیه نیز آن است که دولت ترکیه نه تنها هیچ یارانه‌ای برای بنزین در نظر نگرفته است، بلکه از محل عوارض و مالیات‌های گمرکی و نظایر آن، درآمدهای خوبی برای کشور به دست می‌آورد و هر فردی خواهان استفاده از خودرو شخصی باشد، باید هزینه بالای سوخت را پرداخت کند؛ اما برعکس سیاست بنزین ارزان در ایران که یک لیتر آن از یک لیتر آب معدنی ارزان‌تر است، باعث اسراف و اتلاف منابع ملی، آلودگی گسترده هوا به خصوص در شهرهای بزرگ، تشویق به استفاده از وسایل نقلیه شخصی به جای وسایل حمل‌ونقل عمومی، ترافیک و سایر معضلات مرتبط از جمله قاچاق گسترده سوخت شده است. ایرانی‌ها در هر ساعت حدود ۳ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر بنزین مصرف می‌کنند که این رقم ۶ برابر متوسط جهانی است و دلیل اصلی آن پایین بودن قیمت بنزین است. تجربه ایران و جهان نشان داده است که ابزار قیمت، بهترین ابزار برای کنترل مصرف بنزین، جلوگیری از قاچاق گسترده، تشویق به استفاده از حمل‌ونقل عمومی و کاهش ترافیک است و در غیر این صورت ابزارهای غیر قیمتی مثل تبلیغات و نظایر آن، توان کاهش مصرف بنزین و تشویق به استفاده از حمل‌ونقل عمومی و جلوگیری از قاچاق را نخواهند داشت. طبق آمار رسمی کشور، سهم خانوارهای استفاده‌کننده از خودرو شخصی از حدود ۱۶ درصد در سال ۱۳۷۶ به حدود ۴۹ درصد در سال ۱۳۹۵ و بیش از ۶۰ درصد در سال ۱۳۹۸ رسیده است. به عبارت دیگر بیش از ۶۰ درصد از خانوارهای ایرانی خودرو شخصی دارند و البته

برخی خانوارها نیز بیش از یک خودرو در اختیار دارند. در کشور ما حدود ۲۰ میلیون خودرو سواری و وانت، حدود ۱۲ میلیون موتورسیکلت و بیش از یک میلیون کامیون در جاده‌ها و شهرها تردد می‌کنند و این حجم از وسایل نقلیه، رو به افزایش خواهد بود و چنانچه راه درمانی برای گسترش مصرف بنزین و ترافیک و آلودگی اندیشه نشود، مشکلات بزرگ‌تری را پیش رو خواهیم داشت و شهرها به پارکینگ‌های بزرگ و وسایل نقلیه تبدیل می‌شوند و ترافیک و آلودگی حتی در شهرهای کوچک نیز مشکل شماره یک خواهد بود. با اجرای طرح سهمیه‌بندی سوخت در سال ۱۳۸۶، هر لیتر بنزین سهمیه‌ای با نرخ ۱۰۰ تومان و بنزین آزاد ۴۰۰ تومان عرضه شد. در سال ۱۳۸۹ نیز با اجرای طرح هدفمندسازی یارانه‌ها، هر لیتر بنزین سهمیه‌ای ۴۰۰ تومان و آزاد به ۷۰۰ تومان افزایش یافت. در سال ۱۳۹۲ نیز با اجرای مرحله دوم هدفمندسازی یارانه‌ها که طرحی کاملاً شکست‌خورده شد، هر لیتر بنزین سهمیه‌ای ۷۰۰ تومان و بنزین آزاد به ۱۰۰۰ تومان رسید که در سال ۱۳۹۴ با تک‌نرخ شدن قیمت بنزین، با استدلال جلوگیری از فساد اقتصادی، پرونده بنزین سهمیه‌ای نیز بسته شد. اکنون در سال ۱۳۹۸ دولت دوباره از تصمیم خود برای دונرخی کردن و سهمیه‌بندی بنزین خبر داده است و زیرساخت‌ها برای انجام این کار نیز با ثبت‌نام از خودروهای بدون کارت سوخت و نظایر آن به انجام رسیده است. سؤال مهمی که مدیران صنعت نفت و کشور باید پاسخ دهند، آن است که چنانچه سهمیه‌بندی خوب است، چرا لغو شد و سال‌ها اجرای قانون در کشور، معطل ندانم کاری و لجابت برخی مدیران شد و چنانچه سهمیه‌بندی بد است، پس چرا قصد احیا و بازگرداندن آن را دارند؟ سهمیه‌بندی بنزین و دونرخی شدن آن نمی‌تواند رشد مصرف و آثار زیان‌بار آن را کنترل کند و بهترین راه، اصلاح قیمتی و رساندن قیمت بنزین به حدود قیمت‌های جهانی است که در قوانین متعدد نیز مشخصاً عنوان شده است، اما به‌حال سهمیه‌بندی می‌تواند تا حدی جلو مصرف بی‌رویه را بگیرد و به مدیریت مردم برای استفاده از سوخت کمک کند؛ مشروط بر آنکه نرخ دوم قیمت سوخت به قیمت واقعی آن بسیار نزدیک باشد. ●



راه‌های ثبت نام جهت خدمت‌رسانی افتخاری:

ارسال عدد ۸ به سامانه پیامکی ۱۰۰۰۱۸۱

تماس با تلفن خدمات گردشگری و زیارت ۰۵۱-۳۱۳۵

مراجعه به سایت mashhadisho.ir