

## من تأمين الأرصدة إلى تقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري؛ تسعة إجراءات لحكومة الشهيد رئيسي من أجل تأمين بيئة نقية

الوفاق / لقد ركزت الحكومة الثالثة عشرة اهتمامها بالبيئة منذ توليها الخدمة، بل الأكثر من ذلك فقد كان موضوع تلوث الهواء دائماً هو الشغل الشاغل للرئيس الشهيد، وبناءً عليه اتخذت الحكومة الشعبية خطوات مهمة في مجالات تحديد مستوى الاعتماد لتطبيق قانون الحفاظ على البيئة من حيث تأمين الميزانية وتقليل استخدام الوقود الأحفوري، وتحسين معايير جميع أنواع السيارات والوقود، وصياغة خطة إدارة تغير المناخ في البلاد. وعندما يتم إقرار قانون ماء سيكون هناك العديد من المؤسسات المشاركة في تنفيذه، وإن التنسيق فيما بينها أمر مهم يجب الاهتمام به، ومن ناحية أخرى، يكون التمويل للتنفيذ أمراً مهماً جداً أيضاً وإن تأخر تنفيذه فسوف يبقى موضوع الحفاظ على البيئة مهتماً وسيتم التأخر في تنفيذه، وهذا هو بالضبط ما حدث لقانون الحفاظ على البيئة، وبعد كل هذه السنوات، لم يتم حل مشكلة التلوث، ولكن بما أن الرئيس الشهيد آية الله السيد رئيسي كان يؤكد دائماً على مسألة الحد من تلوث الهواء والاهتمام بحياة الناس، فقد حاولت الحكومة الثالثة عشرة تنفيذ إجراءات أساسية للتخلص من تلوث الهواء، والتي ستظهر نتائجها بالتأكيد مع مرور الوقت. وخلال تلك الفترة، طلب من شركات صناعة السيارات المحلية تقديم مذكرة تنسيق من أجل التخلص من السيارات القديمة، وتقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري لتوليد الطاقة، وتحسين معايير الانبعاثات لجميع أنواع المركبات والوقود، وإعداد معيار وطني لجميع أنواع السيارات والوقود، وإدراج بند ميزانية للحفاظ على البيئة في القانون، وتعد الميزانية وإعداد خطة إدارة تغير المناخ في البلاد من بين هذه الإجراءات التي تم تنفيذها خلال السنوات الثلاث للحكومة الثالثة عشرة.



لمدة عامين على التوالي، نأمل أن يكون قائماً في السنوات التالية، وسيكون لدينا أيضاً زيادة في الائتمان. ويتم إنتاج حوالي ١٠٨ مليون لتر من البنزين و ١١٤ مليون لتر من الديزل بمعايير يورو ٥ و ٥٤ يومياً في البلاد.

### تدوين خطة إدارة تغير المناخ في البلاد لأول مرة

وقال: هناك قضية أخرى تحدث لأول مرة في البلاد وهي صياغة خطة إدارة تغير المناخ في البلاد، وبناءً على قانون البرنامج السابع، تم تجميع المادة الإضافية للملاحظة ١ من المادة ٢١ من قانون برنامج إدارة تغير المناخ في البلاد.

من المؤكد أن هذه القضية أهم بكثير من قضية تلوث الهواء، لأن جميع البنى التحتية والأنشطة في البلاد تتأثر بعواقب التغير المناخي، فإذا لم تكيف البلاد للتوجه نحو اقتصاد أخضر ومنخفض الكربون لتقليل التعرض للخطر، سنواجه أضراراً من الصعب التعامل معها.

وأشار كلعلي زاده إلى أن مجلس الشورى الإسلامي وافق على خطة إدارة تغير المناخ في البلاد حتى تتمكن من تكيف البلاد مع عواقب تغير المناخ قائلاً: وبموجب هذا القانون، يتم النظر في الأهداف الأربعة المتمثلة في تعزيز التكيف، والحد من الضعف، وتنمية الاقتصاد الأخضر والصناعة منخفضة الكربون.

جميع أنواع الوقود بما في ذلك البنزين وزيت الغاز وزيت الوقود التي أعددناها وأقرناها في هذه الحكومة من قبل، على سبيل المثال قمنا بزيادة معيار زيت الوقود من ٣,٥ بالمئة بنسبة الحجم الذي كان يعادل ٣٥ ألف جزء في المليون من محتوى الكبريت ppm إلى ٨ أعشار.

بالطبع لا يتم إنتاجه في الوقت الحالي، وبحسب الخطة التي قدمتها وزارة النفط بهذا الخصوص، فإنه بنهاية عام ٢٠٢٧ يجب أن تصل جميع أنواع الوقود المنتجة في البلاد إلى المعايير الوطنية.

وقد أصدرنا ترخيصاً لخطة تحسين الجودة في عدد من المصافي في أصفهان و شيراز وتبريز وطهران، وقد تمت الموافقة على بعض المصافي، مثل شازند في أصفهان، من قبل مجلس الوزراء ويجب إكمالها وهناك بعض الملاحظات التي يجب حلها من أجل إصدار الترخيص بتنفيذ الخطة.

### إدراج خط ائتماني في الموازنة لتطبيق قانون الحفاظ على البيئة

وأضاف كلعلي زاده: هناك أمر آخر جيد جداً حدث لأول مرة في الحكومة الثالثة عشرة وهو تحديد الحد الائتماني لتطبيق قانون الحفاظ على البيئة في ميزانيتها البلاد ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤، وهو ما لم يكن لدينا من قبل، رغم أن مبلغ الموازنة منخفض جداً. ولكن بما أنه تم إدراجه في القانون

تم إيقاف إنتاج الدرجات النارية المكربنة ولا يتم ترقيمتها. وفيما يتعلق بتحسين الوقود، قال أيضاً: بالنظر إلى دور الوقود في تلوث الهواء، تم تحسين جودة الوقود أيضاً بهذه الطريقة، ويتم الآن إنتاج وقود الديزل يورو ٥ في مصفاة أصفهان، وفي الواقع، يحتوي يورو ٥ على الكبريت من حوالي ١٠ أجزاء في المليون (PPM) وهي ذات تلوث منخفض، ويتم إنتاج ١١٤ مليون لتر من الديزل يومياً، وهي في حالة جيدة من حيث المعايير، في الواقع، يتم إنتاج الديزل بمعايير يورو ٥، ولدينا أيضاً الديزل العادي.

وأضاف رئيس المركز الوطني لتغير الهواء والمناخ التابع للبنزين القياسي: يتم إنتاج حوالي ١٠٨ ملايين لتر من البنزين بمعايير يورو ٤ و ٥ يومياً، لكن من ناحية أخرى، فإن استهلاك البنزين في البلاد مرتفع للغاية، كما أن وقود الديزل والبنزين في حالة جيدة تقريباً في قطاعات النقل، لكن هذا لا يكفي، فكل الوقود الموزع في البلاد يجب أن يكون وفق المعايير الوطنية.

تم اتخاذ تدابير جيدة في ظل الحكومة الثالثة عشرة، ومن أهمها هو الزام شركات صناعة السيارات بتقديم مذكرات للتخلص من السيارات القديمة

### تنفيذ خطة جودة الوقود في المصافي

وقال: لم تكن لدينا المعايير الوطنية

من خلال تطوير الطاقة المتجددة لإنتاجها في محطات توليد الطاقة، استناداً إلى المادة ١٩ من قانون الحفاظ على البيئة، وكان من المفترض أن تقوم وزارة الطاقة بتزويد ٣٠٪ من تنمية الكهرباء سنوياً من الطاقة المتجددة، ولكن للأسف فقد قامت بالتزويد بنسبة أقل من ١٪ طوال هذه السنوات، ما يعني أن حصة الطاقة المتجددة في البلاد الآن أقل من ١٪.

وأضاف: ولكن الآن تم تقديم برامج جيدة من قبل وزارة الطاقة، بعضها تم تنفيذه وبعضها قيد التنفيذ، وبناءً على هذه البرامج سيتم إضافة ١٠ آلاف ميجاوات من الطاقة المتجددة إلى قدرة الطاقة في البلاد بنهاية العام الجاري ٢٠٢٤.

تحسين معايير جميع أنواع المركبات والوقود  
كما صرح كلعلي زاده: هناك مسألة أخرى وهي مسألة تحسين معايير الانبعاثات لجميع أنواع السيارات، وهو ما تم فعله، والآن السيارات المنتجة محلياً لديها معيار يورو ٥، والسيارات المستوردة لديها كل من يورو ٥ و يورو ٦، وسيارات الديزل ليست استثناءً من هذه القاعدة، وكذلك

تعيين الحدود المسموح بها للروائح الصناعية  
وقال رئيس المركز الوطني للطقس والتغير المناخي التابع لمنظمة البيئة: ومن الأمور الأخرى التي حدثت هو تحديد الحدود المسموح بها للروائح المسموح بها للصوت الموجودة من قبل، ولأول مرة في البلاد تم تدوين الحدود المسموح بها للروائح واعتمادها وإخطارها. وأوضح: في السابق، كان الناس يشكون من رائحة الفعاليات الصناعية أو غير الصناعية، فمثلاً، على طريق طهران - قم السريع أو قريباً من مطار الإمام الخميني (ره)، يمكن شم رائحة قوية ومزعجة، وهو ما يرتبط جزئياً بالبرص الصحي المهجور ويتعلق جزئياً بمزارع المواشي والجزارات ومكبات النفايات في أراكوه أو كهريزك، ولم تكن لدينا أي حدود افتراضية للرائحة، وعلى أي مدى يمكن القول هل هي مزعجة أم لا، وفي هذا الصدد تم تحديد هذه الحدود المسموح بها وإعلانها.



وقال: نظراً لأهمية الحد من التلوث الضوضائي، وخاصة في مدينة طهران، فقد بذلت جهود لإعداد حدود لمستويات الصوت للسيارات والدرجات النارية. ووفقاً لقانون الحفاظ على البيئة، كان علينا إعداد الحدود المسموح بها للصوت الخاصة بالمركبات الآلية، بما في ذلك الدرجات النارية وسيارات الركاب الخفيفة والسيارات المتوسطة والثقيلة، وفي البداية قمنا بالتعاون مع بعض الجامعات بتحديد وتبليغ الحدود المسموح بها للصوت في سيارات الركاب الخفيفة والدرجات النارية. ومنذ وقت ليس ببعيد، قمنا بتحديد وإبلاغ حدود الصوت المسموح بها للمركبات الثقيلة والمتوسطة وفيما يتعلق بكيفية تحديد حدود الصوت المسموح بها في المركبات الآلية قال: للقيام بذلك، نقوم أولاً بإصدار تعميم ومن ثم يتم اختيار الجامعات من خلال تقديم برامجها للبحث والعمل الميداني وبعد ذلك، وفي شكل مشروع بحثي، نقوم بقياس صوت عدد من الدرجات النارية أو السيارات بشكل عشوائي للتوصل إلى رقم حقيقي. أي أننا نتوصل إلى النسبة المئوية للسيارات أو الدرجات النارية الموجودة التي يمكنها تجاوز مستوى الضوضاء ونضع المعايير، أي أننا نحاول التأكد من أن الرقم حقيقي وأن السيارة المعنية يمكنها تجاوزها في الظروف العادية.

تقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري  
وقال: هناك قضية أخرى تؤكد عليها الحكومة الثالثة عشرة وهي تقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري

