

در شرایطی که ارزش بورس ایران به لحاظ دلاری به یک چهارم سال ۹۹ رسیده، رئیس سازمان بورس بگاهه از لزوم رسیدن ارزش بازار سرمایه به ۴۰۰ میلیارد دلار سخن می گوید؛ موضوعی که به گفته کارشناسان با توجه به رکود تولید و صنعت، صادرات پایین و زیست توری در شرایط فعلی میسر نیست.

به گزارش ایسنا، واقعیت آن است در شرایط فعلی که تولید و صنعت در ایران با چالش هایی همچون زیست توری، رشد خزنده قیمت ارز، تحریم و موانع صادراتی مواجه است، نمی توان انتظار رشد ارزش واقعی بازار سرمایه را داشت. فرشاد مومنی، اقتصاددان، می گوید در شرایطی تولید وجود ندارد، بورس بی معنی است.

بازار سرمایه در ایران طی ماه های اخیر رکودهای جدیدی را به ثبت رسانده و از محدوده ۲.۴ میلیون واحد تا مرز ۳.۲ میلیون واحد رشد کرده است. اما برخی از کارشناسان می گویند رشد اخیر بازار، بیشتر نتیجه ورود پول های تازه و تصمیم های دستوری است ناشانه ای از رونق واقعی در اقتصاد.

طی ماه های اخیر رئیس سازمان بورس هر از گاهی از امکان رسیدن ارزش بورس ایران به ۴۰۰ میلیارد دلار سخن گفته است؛ موضوعی که به گفته کارشناسان تحقق آن با شرایط فعلی بیش از آنکه واقعی باشد، رویاگونه است.

در حال حاضر ارزش دلاری بازار سرمایه ایران به حدود ۱۲۰ میلیارد دلار رسیده است. این در حالی است که حجت... صیدی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، اواسط مهرماه با بیان اینکه بورس باید ۴۰۰ میلیارد دلاری شود گفته بود بازار با تاب آوری از شرایطی که پس از جنگ ۱۲ روزه ایجاد شد، عبور کرد. عملکرد سپاهمداران، بسیاری از نهادهای مالی و بخش مهمی از کارگزاران در این مسیر مطلوب بود. بازار اکنون مراحل تثبیت تعادل را طی می کند و به زودی دوران رونق شروع می شود.

او یکم آذرماه نیز در جریان یک همایش بازار سرمایه با حضور رئیس جمهور سخنان مشابهی را تکرار کرد و از امکان رسیدن ارزش بورس ایران به ۴۰۰ میلیارد دلار یعنی به اندازه تولید ناخالص داخلی یک ساله سخن گفت. صیدی این را هم گفت که در ۱۵ ماه اخیر تلاش کردیم کارایی و تاب آوری بازار سرمایه و افزایش دهیم و به طور متوسط ۵۰ درصد بازدهی داشتیم. البته رشد بعضی سهم ها بیشتر و برخی کمتر از این رقم بود. اما ۴۰۰ میلیاردی شدن بورس ایران برای فعالان بازار سهام دور از دسترس به نظر می رسد؛ چراکه ارزش دلاری بازار سرمایه بعد سال ۱۳۹۹ تا امروز ریزشی تقریباً ۱۵ درصدی را نشان می دهد و ارزش امروز بازار تقریباً به یک چهارم سال ۹۹ رسیده و حتی نسبت به سال گذشته حدود ۶۰ میلیارد دلار کاهش یافته است.

تحلیلگران بورس و کارشناسان اقتصادی، ورود شرکت های بزرگ، اصلاح نظام بهره، آزادسازی نرخ ارز، ثبات سیاست گذاری، کاهش ریسک های سیاسی، توسعه میدان انرژی و بازگشت اعتماد عمومی را پیش شرط های کلیدی جهش بازار سرمایه می دانند. این در حالی است که اقتصاد ایران تقریباً همه موارد مذکور با چالش مواجه است.

یکی از معضلات اصلی بخش تولید و صنعت که موتور محرک بورس محسوب می شود تورم فزاینده است که در حال حاضر به ۴۰ درصد رسیده است. روند افزایشی نرخ ارز نیز هزینه های تولید در ایران را مرتباً افزایش می دهد. در حال حاضر قیمت دلار به حدود ۱۶ هزار تومان رسیده و چشم انداز تولید و عرضه کارخانجات ر ا تحت تاثیر قرار داده است.

اگر تورم پایین بیاید، نظام ارز ثبات شود یا ثبات نسبی داشته باشد، دوزنمای اقتصادی پنج ساله قابل تصور برای کنشگران اقتصادی ایجاد و ارتباطات و تکرش های بین المللی روان و مهیا شود، از سوی دیگر، تنش های سیاسی از بین برود، جذب سرمایه گذاری خارجی اتفاق بیفتد و قوانین و مقررات برای ورود سرمایه گذار خارجی مهیا شود، ارزش بورس ایران می تواند به بالای ۴۰۰ میلیارد دلار هم برسد، اما در حال حاضر چنین شرایطی مهیا نیست.

برخی فعالان بازار سرمایه، علت سیزشوش شدن بورس در هفته های اخیر را کم رنگ شدن سایه نزاع های منطقه ای، آتش پیش غره و پیام های آمریکا و اسرائیل برای عدم تمایل به جنگ با ایران می دانند. بنابراین نمی توان نوسانات بازار بورس را چندان به عملکردهای مدیریتی نسبت داد. حتی برخی اقتصاددانان معتقدند تزریق گاه و بیگاه سرمایه به بورس توسط دولت و بانک مرکزی از جمله پرداخت ۶۰ همت به این بازار در تیرماه سال جاری، تنها اثر کوتاه مدت داشته و نمی تواند روند پایدار رو به رشدی را در این بازار ایجاد کند. در این زمینه شاهین شایان ارانی، کارشناس بازار سرمایه، می گوید من از سال ۱۳۷۲ در بازار بورس درگیرم و آشنایی کامل دارم. از آن زمان تاکنون چندین بار این خطای بزرگ رخ داده که سیاست دولتی به نوعی در بازار سرمایه دخیل شده و آن را تحت تاثیر قرار داده است. این دخالت ها منجر به ایجاد حباب های متعددی شده که مرتباً ترکیده اند و سپاهمداران خرد زیادی متضرر شدند و آنها را از صحنه خارج کرد. به گفته وی، باید اقتصاد را اصلاح کرد؛ با درست شدن خود اقتصاد و در کنار آن، عدم دخالت سیاست در سیاست گذاری های بازار به مرور آن اعتماد بازمی گردد. اما این امر زمان را بر است و با روشن کردن کلید، همه چیز به یک باره اصلاح نمی شود.

«آرمان ملی» در گفت وگو با محمود جامساز بررسی کرد

راه خروج از سونامی کسری بودجه



راه خروج از سونامی کسری بودجه

چشم انداز هزینه های آسمانی و درآمدهای زمینی

بحران بنزین با افزایش قیمت حل نمی شود



آرمان ملی - صدیقه بهزادپور: در حالی که تشدید بحران های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و... کار را برای دولت بیش از پیش دشوار ساخته است، بسیاری از کارشناسان چندنرخه کردن بنزین، ارز و... را راهکار برون رفت از مشکلات کنونی اقتصاد نمی دانند و بر این باور هستند در صورتی که اصلاحات اساسی رخ ندهد، با کسری بودجه، افزایش نقدینگی، تورم انفجاری رو به رو خواهیم شد که قطعاً در این میان شرایط بیش از همه برای مردم دشوار خواهد ساخت. به گفته صاحب نظران، چندنرخه بودن ارز، بنزین و... مرکز فساد ی

خواهد شد که باید متوقف شود و قطعاً چاره کار تورم نیز چاپ پول نخواهد بود، چراکه فقط مسیر را برای فروپاشی اقتصادی هموارتر خواهد کرد. به باور این افراد چنانچه سیاست های صحیح اقتصادی در کلیه حوزه ها صورت می گرفت، حتی در شرایط کنونی قیمت واقعی دلار، به عنوان شاخص تاثیرگذار بر بسیاری از حوزه ها باید ۴۴ هزار تومان باشد نه آنچه گرفتار در طوفانی شدید گرفتار است. در این رابطه با محمود جامساز کارشناس اقتصادی گفت وگو کرده ایم که در ذیل مشاهده می فرمایید.

افزایش قیمت بنزین، با مدلی که در حال حاضر اعلام شده است به گمانه زنی های مختلفی انجامیده است. از نظر شما این طرح چقدر می تواند موثر واقع شود؟

افزایش قیمت بنزین به حکم علم و تجربه همواره چالش بر انگیز بوده است، چرا که گران شدن آن به سرعت در گستره تمام کالاها و خدمات اثرگذار است و سطح عمومی قیمت ها را افزایش می دهد. در حقیقت هیچ کالا و خدمتی نیست که مشمول حمل و نقل نشود. برای این اساس افزایش قیمت بنزین تورم زود هنگامی را بر اقتصاد کشور تحمیل می کند، به ویژه آنکه عوامل بسیار زیادی طی ۴۷ سال گذشته بر نرخ تورم موثر بوده و سطح عمومی قیمت ها را مستمرآ افزایش داده اند. به جز دوسال، تورم دورقمی مزمن بر اقتصاد کشور کابود و هم با توجه به شرایط موجود هم از منظر نارسائی ها و ناترازی های داخلی و هم از لحاظ تنش های منطقه ای، تحریم ها و احتمال بروز جنگی دیگر، سیاست های سیاسی و اقتصادی را ناپایدارتر شده و بی اعتمادی جامعه نسبت به این سیاست ها، تشدید تحریم ها، تنگناهای ارزی، هزینه های نقش گیر مربوط به امنیت داخلی و تقویت توان آفتنی، و پادفندی و برون مرزی، منابع محدود کشور را به سمت خود جذب می کند و تأمین مهم ترین اهداف بودجه یعنی مهار ناترازی ها، زمینه سازی برای گسترش تولیدات صنعتی و سایر کالاها و خدمات، تأمین معیشتی حداقلی، همه روی کاغذ می ماند و مردم بویژه طبقه متوسط و آسیب پذیر زیر چرخ دنده های تورم و مالیات له می شوند، زیرا از هم اکنون در بخشنامه پیش نویس بودجه ۱۴۰۵ حداقل ۸۰۰ تریلیون تومان کسری پیش بینی شده که با توجه به شرایط سیاسی - اقتصادی، مالی کشور، طبیعتاً از طریق چاپ اسکناس و افزایش مالیات به بهای هر چه فقیرتر شدن مردم تأمین می شود. قطعاً این فرایند در تأمین کسر بودجه امسال که بنا بر گزارش بانک جهانی ۱۸۰۰ تریلیون تومان برآورد شده نیز در حال وقوع است، حجم نقدینگی در سال جاری به حدی است که بر اساس آمارهای رسمی در پایان آسفتد امسال به ۱۴۰۰۰ تریلیون تومان خواهد رسید، یعنی افزایش ۴۰ درصدی نسبت به حجم نقدینگی سال گذشته را بالغ می شود. این حجم از نقدینگی به طور میانگین روزانه حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان بر حجم نقدینگی خواهد افزود. بی تردید رشد ۴۰ درصدی نقدینگی که در حقیقت یک شوک بزرگ است، واکنش سریع تورم را در کوتاه مدت و ادامه آن را در بلندمدت به همراه دارد. گرچه عوامل دیگری نظیر نرخ ارز آزاد نسبت به نرخ ارز رسمی، شکاف تولید، بهره وری، دستمزد، تحریم های بین المللی، تنگناهای ساختاری و... نیز در تغییرات تورم سهیم هستند، اما قیمت ها به ازای افزایش نقدینگی، بیش از عوامل دیگر دستخوش تغییر می شوند، به گونه ای که گاهی تغییرات نقدینگی و تورم به نسبت ۱ به ۱ است که بسیار خطرناک است. بر اساس نظریه پول گرایان، ریشه تورم پولی است و در کشور ما کسری بودجه و تأمین آن از طریق انتشار اسکناس آن را توضیح می دهد.

ناترازی انرژی که در حال حاضر به نقطه اوج خود رسیده است، از چه زمانی شدت گرفت و چه اقداماتی باید در این راستا برای مدیریت مطلوب آن انجام داد؟

در زمان ریاست جمهوری احمدی نژاد که قرار بود مابه التفاوت افزایش قیمت حامل های انرژی، سامانه سوخت خودروها، ناوگان حمل و نقل عمومی، کیفیت خودروها، آلودگی هوا سامان یابند، نه تنها هیچ اقدامی در جهت تحقق این اهداف صورت نگرفت بلکه با حمایت های حقوقی و مالی و اعتباری بی دریغ از سه خودرو سازی که صرفنظر از خصوصی سازی رانتهی در اختیار دولت بود و هست، به تولید خودروهای بی کیفیت و سوخت غیر استاندارد ادامه دادیم و با مازوت سوزی منافذ تنفسی شهرها و شهروندان را مسدود نمودیم که امروزه همه نقاط کشور در وضعیت قرمز قرار گرفته اند. سه خودرو سازی که با زیان انباشته ۳۰۵ هزار میلیارد تومان هنوز با روش های پانزی، پس اندازهای مردم را جمع آوری و جیب دولت را برای تأمین کسر بودجه

تأمین کسری بودجه از طریق چاپ پول بزرگترین خیانت به حیات اقتصادی جامعه محسوب می شود، زیرا تورم ستون فقرات اقتصاد کشور را می شکند، تورم مزمن فرای بی صدای غم و اندوه و درد و بیماری و گرسنگی فرو خفته جامعه است که به دست پدید آورندگان آن درمان نمی شود. اولین ویژگی مشترک در تعاریف فیلسوفان سیاست نظیر جان لاک و توماس هابز، از حکمرانی خوب، تمرکز دولت بر آزادی های مدنی و تأمین رفاه و آسایش و امنیت خاطر شهروندان است که در حاکمیت تورم مزمن دورقمی دولت ساخته، یعنی تکلیف مهم و حیاتی جایگاهی ندارد که نتیجه آن؛ کاهش ارزش پول ملی و افزایش فقر و فلاکت مردم خواهد بود. گرچه عوامل متعددی نظیر سیاست های ارزی، عرضه و تقاضای دلار، تحریم ها، نرخ سود، نرخ ارز بازار و عوامل دیگری در کاهش ارزش پول ملی در برابر دلار اثرگذارند، اما کاهش ارزش پول ملی ناشی از تورم مهم ترین عامل افزایش قیمت دلار بوده است. معمولاً وقوع انقلاب ها با هدف بهبود وضع اقتصادی، آزادی های مدنی، افزایش رفاه و آسایش شهروندان و ارتقای روابط بین المللی با هدف تأمین منافع ملی، صورت می گیرد که پس از پیروزی در همان سال های اول و دوم سرمایه ها و تیربوهای مادی و انسانی، حول محور قانون اساسی جدید بیسیج می شوند تا اهدافی را که به خاطر آن انقلاب کردند جامه عمل بپوشانند و زندگی آرام و با عزت نفس و رفاه محور را همراه با آزادی های مدنی تجربه کنند

تأمین کسری بودجه با چاپ پول خیانت به اقتصاد جامعه است. تورم ستون فقرات بی صدای غم و واندوه فرو خفته جامعه است که به دست پدید آورندگان آن درمان نمی شود

به اعتقاد شما چه اقداماتی باید صورت می گرفت تا شرایط کنونی در حوزه اقتصادی رخ نمی داد؟

یک دولت انقلابی با تخصیص بهینه منابع بین نیازهای واقعی اقتصاد و جلوگیری از فساد و رانت متعده است مسیر توسعه همه جانبه پایدار را هموار سازد و یک اقتصاد مبتنی بر الزامات علمی و ساختارمند بنا نهد. اگر جمهوری اسلامی که بتدریج ایدئولوژی خود را بر ۷ محور بنا نهاد، تمام منابع و ذخائر کشور را طی ۴۷ سال در راستای تأمین آن اهداف اختصاص نمی داد و تأمین منافع ملی، توسعه اقتصادی و رفاه جامعه را در اولویت قرار می داد، قطعاً یک میانگین توری حدود ۴ درصد را طی ۴۷ سال تجربه می کرد و با احتساب تورم تجمیعی، یعنی مجموع اثر تورم های سالیانه بر سطح عمومی قیمت ها، البته بدون تاثیرگذاری عواملی که بر شمردم، سطح قیمت ها تنها ۳۲٪ برابر شد بود و دلار ۷ تومانی، بدون در نظر گرفتن کاهش ارزش دلار نسبت به خود در همین بازه زمانی، به قیمت امروز ۴۴ تومان می بود و لذا قیمت بنزین لیتری ۶۰ سنت معادل ۲۶ تومان و دستمزد ۱۰۰۰ تومانی سال ۵۷ به قیمت امروز ۶۳۲۰ تومان می شد، دیگر نه یارانه ای نیاز بود و نه منت گذاری دولت ها که یارانه می دهیم و بنزین و سایر خدمات عمومی را ارزان می فروشیم، مثل اینکه می گویند دیگر نمی توانیم بنزین ۶۰ سنت وارد کنیم و به قیمت ۱۵۰۰ تومان بفروشیم، گویا فروش شده است که کشور ایران را با میانگین تولید روزانه ۶ میلیون و پانصد هزار بشکه نفت تحویل گرفتند و اگر به روال حکمرانی در طی سال های اخیر که است که حقوق دستمزد را به موارات ما نه تنها با کمبود ۲۰ میلیون لیتر بنزین رو به رو نبودیم بلکه با قرار گرفتن در یک ساختار معیوب اقتصادی - سیاسی نفتی و رانتهی میانگین سالانه تورم ۲۴ درصدی را طی ۴۷ سال تجربه نمی کردیم که با احتساب تورم تجمیعی سطح قیمت ها ۲۴۵۰ برابر شود، این در حالی است که حقوق دستمزد را به موارات تورم افزایش ندادیم و قدرت خرید مردم را یعنی صاحبان اصلی کشور را به نازلترین سطح رساندیم تا با افزایش قیمت کالاها و خدمات دولتی از جمله بنزین بیشتر طعم تلخ فقر و تنگدستی را تجربه کنند.

ناترازی انرژی که در حال حاضر به نقطه اوج خود رسیده است، از چه زمانی شدت گرفت و چه اقداماتی باید در این راستا برای مدیریت مطلوب آن انجام داد؟

در زمان ریاست جمهوری احمدی نژاد که قرار بود مابه التفاوت افزایش قیمت حامل های انرژی، سامانه سوخت خودروها، ناوگان حمل و نقل عمومی، کیفیت خودروها، آلودگی هوا سامان یابند، نه تنها هیچ اقدامی در جهت تحقق این اهداف صورت نگرفت بلکه با حمایت های حقوقی و مالی و اعتباری بی دریغ از سه خودرو سازی که صرفنظر از خصوصی سازی رانتهی در اختیار دولت بود و هست، به تولید خودروهای بی کیفیت و سوخت غیر استاندارد ادامه دادیم و با مازوت سوزی منافذ تنفسی شهرها و شهروندان را مسدود نمودیم که امروزه همه نقاط کشور در وضعیت قرمز قرار گرفته اند. سه خودرو سازی که با زیان انباشته ۳۰۵ هزار میلیارد تومان هنوز با روش های پانزی، پس اندازهای مردم را جمع آوری و جیب دولت را برای تأمین کسر بودجه

دستمزد را به موارات تورم افزایش ندادیم و قدرت خرید مردم یعنی صاحبان اصلی کشور را به نازلترین سطح رساندیم تا با افزایش قیمت کالاها و خدمات از جمله بنزین، بیشتر طعم تلخ فقر و تنگدستی را تجربه می کنند

بر می کنند، همچنان با حمایت بی دریغ دربی تأمین منافع خاص سرپا نگهداشته شده اند و محصولات بی کیفیت خود را بسیار بیش از بهای استاندارد های بین المللی می فروشند. در نتیجه در حال حاضر، با کسری ۲۳ میلیون لیتر بنزین در روز رو به روستیم و با واردات آن راجبران می کنیم و هزینه آن را به انحاء مختلف از مردم می گیریم. گفته می شود برای جبران کاهش قدرت خرید ناشی از تورم افزایش قیمت بنزین، کالا بزرگ الکترونیکی برای دود هک تهیه می شود این در حالی است که اخیراً بخش بزرگی از یارانه بگیران و مشمولین دریافت کالا بزرگ الکترونیکی حذف شده اند، که آنهم قطعاً به دلیل تأمین کسر بودجه است. از طرفی، توصیه دولت به صرفه جویی و کم مصرفی کالاهای عمومی از جمله بنزین به یک راهکار دائمی هزینه تبدیل شده، بدون آنکه در بخش عرضه، اقدام مثبتی در جهت رفع ناترازی ها انجام پذیرد. دولت به صراحت از خود سلب مسئولیت می کند و مردم را به اسراف و اضافه مصرف و عامل کمبودها متهم می کند، در حالی که به آبخوان ها هجوم برده و رانت خواران در مصونیت کامل آنها را تخلیه کرده اند. با ۱۱ تا ۱۲ میلیارد متر مکعب کسری خواهیم داشت. طنز ماجرا این است که کشور ما بیش از ۱۰۰۰ میلیارد متر مکعب از منابع آبی تجدید پذیر یعنی ۱۰ برابر کشور عربستان برخوردار است، اما نتوانستیم این ثروت ملی را مدیریت کنیم و بسیاری از تالاب ها و دریاچه ها و رودخانه های خود را خشک کرده و بحرانی دیگر بر بحران های کشور افزودیم. این رویکرد در حوزه برق نیز قابل رویت است، ما از کسری ۲۴ هزار مگاوات برق رنج می بریم.

ناترازی انرژی در ابعاد مختلف تأمین مصارف خانگی، صنعتی و... اثرات خود را به خوبی در حال حاضر گذاشته است. ابعاد آسیب آن در حوزه های مختلف را چگونه ارزیابی می کنید؟

این ناترازی ها در ابعاد وسیع در کشور، قطعاً تولید ناخالص داخلی را متفی تر خواهد کرد، که تبعات آن کوچک تر شدن اقتصاد، کاهش درآمد ملی و سرانه، افزایش تورم و فقر و فلاکت جامعه است. در چنین شرایطی افزایش بهای بنزین، اقدام ناسنجیده ای است که محرک گسترده گی تنش های موجود خواهد شد. در یک اقتصاد سالم توسعه گر افزایش قیمت ها باید به روز و واقعی باشند و قدرت خرید جامعه نیز متناسب با قیمت ها هماهنگ شود، اما در ایران هر سال رشد تورم از افزایش دستمزد ها پیشی می گیرد و قدرت خرید مردم را کاهش می دهد، دولت ها با اجرای ناخردانه هدفمندی یارانه ها به بخش های فرادولتی تعلقی می گیرد قادر به جبران کاهش قدرت خرید مردم نشده اند. در این ساختار معیوب که روز به روز تحت سیاست های خارجی و داخلی جاهلانه، موج های توری تشدید می شود، باید به جای پرداخت یارانه های غیره فمفند که بخش بزرگی از آن به هدف نمی رسند، به هماهنگ کردن حقوق و دستمزد با تورم اقدام شود، مخالفین بلافاصله وقوع پدیده، ماریپچ دستمزد - قیمت را پیش می کشند در حالی که عوامل زایش تورم بسیار متعددند اما تورم ناشی از افزایش حقوق و دستمزد کمتر از اثرگذاری دیگر عوامل است، ضمن آنکه مهار ماریپچ دستمزد - قیمت متکی به راهکارهای تعریف شده اقتصادی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

به اعتقاد شما بهترین رویکرد را راهکاری که در حال حاضر دولت می تواند انجام دهد چیست؟

دولت لازم است سیاست منسوخ شده چپ گرانه نظیر چند نرخی کردن ارز، چندنرخه کردن بهره و بنزین و کالاهای اساسی که هر یک در زیرگرفته کانون های فساد هستند را متوقف کند. با تک نرخی کردن ارز منصفه جابوال و غارت الکاین های همیشه در صحنه و گوش به زنگ را مسدود کند، کالاها و خدمات را با قیمت های روز هماهنگ کنند، اما انجام این اقدامات به طور انتزاعی شرایط را به مراتب ناسامان تر می کند تمرکز اصلی دولت باید بر مهار تورم قرار گیرد. اجرای اقداماتی، نظیر اصلاح نظام بانکی، استقلال بانک مرکزی، حذف ردیف های فرا بودجه از بودجه دولت، انعطاف پذیری در سیاست خارجی، تعدیل هزینه های تسلیحاتی و امنیتی و هزینه های برون مرزی، مدیریت نقدینگی، تقویت اعتماد عمومی، شفافیت مالی و مبارزه بی امان با فساد، تقویت بخش خصوصی و کاهش وابستگی به نفت، بطور همزمان و با قاطعیت میتوانند کاهش چشمگیر تورم را بارمعان آورد. بدیهی است فقدان چنین اراده ای در مسئولین نظام در انجام اقدامات ذکر شده، فروپاشی اقتصاد را به امری محتوم تبدیل خواهد کرد.

دبیر انجمن سازندگان قطعه پاسخ داد
خودروها چند درصد مقصر
آلودگی هوا هستند؟

در هفته های اخیر، انتقادات گسترده ای نسبت به میزان مصرف سوخت خودروها و نقش آن در آلودگی هوای کلان شهرها، به ویژه تهران مطرح شده است. بسیاری از رسانه ها و کارشناسان، خودروهای سواری را عامل اصلی آلودگی معرفی کرده و خواستار محدودیت های شدید در تردد این خودروها شده اند. برخی دیگر، کیفیت ساخت خودرو را عامل اصلی آلودگی هوای دانند و نسبت به کیفیت پایین موتور خودروها انتقاداتی وارد می کنند، اما منابع ثابت مانند نیروگاه ها و صنایع سهمی جدی در آلودگی هوا دارند به طوری که در شرایطی که حتی کلان شهرها به تعطیلی کشیده می شوند و تردد وسایل نقلیه به حداقل ممکن می رسد باز هم از شدت آلودگی هوا کاسته نمی شود. در این رابطه، مازیار بیگلر - دبیر انجمن سازندگان قطعه و مجموعه های خودرو - در گفت وگو با ایسنا، با اشاره به وضعیت صنعت خودرو سازی کشور و تاثیر کیفیت خودروها در آلودگی هوا و منابع اصلی ایجاد آلودگی هاو گفت: موضوع آلودگی توسط نهادهای رسمی و شرکت کنترل کیفیت هوای تهران اعلام شده است. بر اساس این گزارش ها، حدود ۴۰ درصد آلودگی ناشی از سوخت نیروگاه ها است، برای مثال در تهران، همان طور که در روزهای گذشته نیز اعلام شد، هشت نیروگاه در حال فعالیت هستند و متأسفانه پراکندگی آنها نیز زیاد است. وی افزود: حدود ۲۰ درصد یا کمی بیشتر از آن به خاطر آلودگی هواناشی از خودروهای تجاری یعنی اتوبوس ها و کامیون هایی است که سوخت گازوئیل مصرف می کنند و در نتیجه مشاهده می کنیم که بخش قابل توجهی از آلودگی به خاطر مصرف گازوئیل و مازوت است. از سوی دیگر، نزدیک به ۲۰ درصد از آلودگی ناشی از منابع ثابت مانند کارخانه های سیمان و سایر صنایع با مصرف سوخت بالا است.

عوامل اصلی را نادیده بگیریم

دبیر انجمن سازندگان قطعه و مجموعه های خودرو، خاطر نشان کرد: در رابطه با خودروهای سواری و شخصی، سهم این خودروها در آلودگی هوا کمتر از ۲۰ درصد است. این یعنی ما حدود ۸۰ درصد مشکل را نادیده گرفته ایم و تنها قصد داریم یک بخش ۲۰ درصدی را در نظر بگیریم و پاره ها گفته شده است که مصلحت این است که درباره ۸۰ درصد منابع آلوده کننده، هوا صحبت نشود اما اگر قصد اصلاح و بهبود شرایط را داریم، لازم است در این زمینه با شفافیت و روشنی اعلام شود که عوامل و منابع اصلی حجم بالای آلودگی کدام است که متأسفانه بخش قابل توجهی از آن به کیفیت سوخت بازمی گردد. بیگلر ادامه داد: حتی در خصوص خودروهای تجاری، که عمدتاً وارداتی هستند و با دست کم موتور آن ها وارداتی است، باید گفت که تولید موتورهای تجاری مورد استفاده در کامیون ها و اتوبوس ها در کشور بسیار محدود است و سؤال این است که چرا در بسیاری از کشورهای پیشرفته اروپایی بیش از نیمی از خودروهای سواری با سوخت دیزلی کار می کنند، اما ما نمی توانیم خودروهای دیزلی در کشور داشته باشیم؟ وی افزود: دلیل آن کیفیت پایین گازوئیل است؛ گازوئیلی که اجازه کارکرد مناسب به موتورهای دیزلی نمی دهد. برای همین در تمام خودروهایی که وارد کشور می شوند یا قرار است در تولید انبوه برسند، از موتور بنزینی استفاده می شود. بنابراین به نظر می رسد که خودروهای سواری در این میان نقش اصلی را دارند.

موتور خودروها، بیوروه

دبیر انجمن سازندگان قطعه گفت: نکته بسیار مهم دیگر این است که وقتی درباره آلودگی هوا صحبت می کنیم بحث ذرات معلق مطرح می شود، منظور ذرات بالاتر از ۲.۵ میکرون است و اگر در روزهای آلوده، تابلوهای مربوط به وضعیت گازهای سمی را مشاهده کنید، می بینید که ذرات CO و CO2 و سایر گازهای مشابه در حد نرمال هستند و این ذرات بزرگ تر از ۲.۵ میکرون هستند که هوا را آلوده کرده اند و این ذرات نه تنها توسط موتور خودروهای بنزینی تولید نمی شوند؛ بلکه اگر هم تولید شوند، به وسیله فیلترهای مختلف در مسیر خروجی گاز گرفته می شوند. بنابراین این ذرات زمانی تولید می شوند که یا در خودروهای گازوئیلی باشند و یا توسط نیروگاه ها و صنایع مازوت سوز، تولید شوند. بیگلر درباره وضعیت کیفیت موتور خودروهای داخلی در کشور گفت: تمام خودروهای سواری در ایران از سال های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به بعد دارای موتور بیوروه شده اند اما با بنزین بیورو ۴ کار می کنند، اما متأسفانه، همه فروش ک کرده اند که تولید مازوت پایین است و نیروگاه ها مازوت مصرف می کنند و همین طور بنزینی که در خودروهای سواری استفاده می شود نیز کیفیت مطلوبی ندارد. بنابراین تعجبی ندارد اگر آلودگی ها کاهش پیدا نمی کند. دبیر انجمن سازندگان قطعه و مجموعه های خودرو گفت: طی روزهای گذشته شهر تهران با تعطیل بود یا به خاطر حجم بالای آلودگی ادارت و دانشگاه ها دو روزه کار کردند و به عبارتی تردد در شهر تهران طی روزهای گذشته به حداقل ممکن رسیده است؛ اما چرا آلودگی کمتر که نشد و حتی حجم آلودگی بیشتر شده است؟ در یک مورد دیگر، در تعطیلات نوروز ۱۴۰۱، در دوازدهم فروردین همان سال، به دلیل کرونا کمترین میزان تردد خودروهای سواری در سطح کشور ثبت شد و وضعیت تردد در تهران به دلیل شرایط قرنطینه ای در کمترین حد خود بود، اما آن روز با وجود عدم تردد خودروهای سواری، هوا مانند این روزها آلوده بود. وی تصریح کرد: حتی اگر تمام خودروهای سواری به صورت کامل از تردد منع شوند، در بهترین حالت ۲۰ درصد از آلودگی کاهش خواهد شد، چرا که ۸۰ درصد آلودگی از منابع دیگری نشأت می گیرد. دبیر انجمن سازندگان قطعه و مجموعه های خودرو درباره شرایط جغرافیایی کشور و بسترهای موجود برای توسعه شبکه تأمین برق تجدید پذیر گفت: تمام این مشکلات در حالی است که ما در کشوری زندگی می کنیم که دو سوم آن بیابان است و بیش از ۳۵۰ روز آفتاب مستقیم دارد و می تواند بزرگ ترین مزارع خورشیدی دنیا را داشته باشد، اما همچنان باید با سوزاندن مازوت به خود آسیب برسانیم.

کیفیت سوخت با این است!

بیگلر ادامه داد: متأسفانه در برخی موارد شاهد هستیم که همه تقصیر آلودگی هوا را بر گردن صنعت خودرو سازی کشور می اندازند و این در حالی است که بر کسی پوشیده نیست که کیفیت سوخت تولید در کشور ما بسیار کمتر از کیفیت موتور خودروها است، باید این پرسش را مطرح کرد که اگر سوخت تولیدی در کشور ما خوب است، چرا به سمت واردات بنزین سوپر با نرخ ۶۵ هزار تومان سوخت و وی درباره تفاوت در کیفیت سوخت و کیفیت سوخت و سوخت، براساس استعلاهی که دو سال پیش از مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو گرفته شد، صراحتاً اعلام شد که اگر به موتور بیورود سوخت بیورو ۴ تزریق شود، بسته به شرایط رانندگی، مصرف سوخت بین ۲۵ تا ۲۸ درصد افزایش پیدا می کند که اگر میانگین آن حدود ۱۰ درصد در نظر بگیریم؛ یعنی روزانه بیش از ۱۰ میلیون لیتر بنزین به دلیل کیفیت نامناسب سوخت از بین می رود.