نفت و انرژی

دورخیز دولت چهاردهم برای اجرای مهم‌ترین طرح صنعت نفت

در آخرین روزهای اسفند سال ۱۴۰۳، وزارت نفت دولت چهاردهم قرارداد حدود ۱۷ میلیارد دلاری سکوهای فشارافزایی گاز پارس جنوبی را با چهار شرکت داخلی امضا کرد تا نخستین گام برای تداوم تولید از بزرگ‌ترین میدان گازی جهان برداشته شود.

به گزارش زمان به نقل از شانا، وزارت نفت دولت چهاردهم قرارداد حدود ۱۷ میلیارد دلاری برای ساخت، نصب و راه‌اندازی سکوهای فشارافزایی گاز پارس جنوبی را با شرکت‌های داخلی امضا کرد تا چراغ نخست را برای جلوگیری از بحران گازی در کشور طی دهه‌های آینده را روشن کند.

بر اساس این قراردادها، شرکت پتروپارس قرار است هاب‌های ۱ و ۷ را به ارزش حدود ۴.۸ میلیارد دلار، قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا هاب‌های ۳ و ۶ به ارزش بیش از ۴.۹ میلیارد دلار، شرکت مهندسی و ساختمان صنایع نفت (اویک) هاب‌های ۲ و ۵ به ارزش حدود ۴.۸ میلیارد دلار و گروه مپنا (شرکت نیرپارس) نیز هاب ۴ به ارزش بیش از ۲.۳۶ میلیارد دلار را اجرا کنند. در مجموع ارزش قرارداد این هفت هاب حدود ۱۷ میلیارد دلار خواهد بود.

بر اساس جزئیات ارائه‌شده، هر هاب فشارافزایی در این طرح شامل چند فاز و منطقه می‌شود، به‌طوری که هاب یک شامل فازهای ۱۲A، ۱۱B، ۱۲B و ۱۱A، هاب دوم شامل فازهای ۱۵، ۱۶، ۳ و ۲۱، هاب سوم شامل فازهای ۱، ۵، ۱۷ و ۱۸، هاب چهارم شامل فاز ۲، ۱۹C، ۱۹AB، ۲۰ و ۶، هاب پنجم شامل فازهای ۱۳AB، ۱۰، ۱۳BD و ۱۴AC، هاب ششم شامل فازهای ۱۱، ۲۲، ۲۴A، ۲۳، ۲۴B و ۱۴BD و هاب هفتم شامل فازهای ۴، ۷، ۸ و ۹ پارس جنوبی است. بر اساس این قرارداد قرار است ۱۴ سکوی فشارافزای گاز برای فازهای پارس جنوبی تعریف، ساخته، نصب و راه‌اندازی شود.

نصب ۱۴ غول آهنی در دریا برای تداوم تولید گاز

برداشت گاز از مخزن مشترک پارس جنوبی سالانه در حال افت است و باید به فکر نگهداشت تولید در بلوک‌های آن بود. تاکنون به‌طور سنتی از بلوک‌ها برداشت و انتظار زیادی برای کشور ایجاد شده است تا آنجا که اکنون حدود ۷۰ درصد تولید گاز کشور از میدان مشترک پارس جنوبی تأمین می‌شود. با توجه به افت تولید مخازن گازی شاید آیندگان بیشتر از ما قدر این قرارداد را بدانند. بر اساس این قرارداد، قرار است ۱۴ سکوی فشارافزای گاز برای فازهای پارس جنوبی تعریف، ساخته، نصب و راه‌اندازی شود.

سکوهای فشارافزا با ظرفیت ۲ میلیارد فوت‌مکعب قابلیت فشارافزایی به میزان ۹۰ بار دارند. هدف ایران این است که سکوی فشارافزا را در یاردهای ساحلی خود بسازد، اما از آنجا که این سکو حدود ۲۰ هزار تن وزن خواهد داشت و در ایران سابقه و تجربه مهندسی تفصیلی، ساخت و نصب سکو با وزن بیش از ۷ هزار تن وجود ندارد، بنابراین باید زیرساخت‌های موجود را در کشور ارتقا داد.

طراحی پیچیده، ضرورت چیدمان درست تجهیزات، رعایت مسائل ایمنی و امور عملیاتی از ویژگی‌های این سکوی فشارافزا به‌شمار می‌آید. برای نصب این سکوها نیز باید از روش فلوت اور (Float Over) استفاده شود. طراحی مفهومی و پایه سکوی تقویت فشار گاز در پارس جنوبی از سوی مشاور بین‌المللی انجام شده تا به الگویی درست و دقیق برای بهره‌مندی ایران در فازهای پارس جنوبی بدل شود.

هر سکو چهار کمپرسور ۳۰ مگاوات نیاز دارد و هرچقدر امکان تأمین ساخت داخل وجود داشته باشد، از پیمانکاران و سازندگان ایرانی استفاده می‌شود. وزن سکوهای پیش‌بینی‌شده به‌گونه‌ای است که امکان ساخت در داخل کشور وجود داشته باشد.

سکوهایی برای جلوگیری از افت فشار و تولید گاز

فشار چاه‌های موجود در سکوهای میدان گازی پارس جنوبی برای اینکه یک میلیارد فوت‌مکعب گاز به خشکی منتقل کنند به‌صورت متعارف باید ۱۲۰ بار باشد، حالا اگر این ۱۲۰ بار به ۱۰۰ بار کاهش یابد به‌راحتی نمی‌توان یک میلیارد فوت‌مکعب گاز به خشکی منتقل کرد و اگر این بار به ۹۰ برسد تنها می‌توان ۷۰۰ میلیون فوت‌مکعب گاز را به خشکی منتقل کرد. یعنی به مرور زمان که فشار سرچاهی افت می‌کند تولید، متناسب با آن کاهش می‌یابد. اینجا نقش سکوی فشارافزا مشخص می‌شود.

با نصب این سکوها جلوی افت تولید گرفته می‌شود. در نبود این سکوها فعلا باید افت فشار و تولید را که به‌تدریج اتفاق می‌افتد، با حفاری‌های جدید و عملیات تعمیراتی چاه‌های موجود تحمل کرد. هم‌اکنون برخی کارها ازجمله اسیدکاری چاه‌های پارس جنوبی آغاز شده است. هر ساله اسیدکاری ۱۰ تا ۱۱ حلقه چاه و تولید با مشبک‌کاری لایه‌ها و اسیدکاری آن انجام می‌شود. وانگهی حفاری ۳۵ حلقه چاه درون‌میدانی در میدان مشترک پارس جنوبی با هدف افزایش بهره‌وری و نگهداشت تولید گاز، آغاز شده است.

افزایش سهم مردم در سود پروژه‌ها، سرمایه‌گذاران را به میدان می‌آورد

CENTRAL BANK OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
TEN THOUSAND RIALS
10000

دولت با توجه به سودآوری بالای پروژه‌های نفتی می‌تواند با افزایش سهم مردم از سود این پروژه‌ها، جذابیت سرمایه‌گذاری را تقویت کند و این یکی از رویکردهای تحقق اهداف رشد اقتصادی در بخش انرژی است.

به گزارش زمان به نقل ازمهر، محمدعلی خطیبی، نماینده پیشین ایران در اوپک و مدیر پیشین امور بین‌الملل شرکت ملی نفت با تأکید بر سودآوری بالای پروژه‌های نفتی، معتقد است که دولت باید با افزایش سهم مردم از سود این پروژه‌ها، جذابیت سرمایه‌گذاری را تقویت کند وی معتقد است افزایش سهم مردم در سود پروژه‌ها، سرمایه‌گذاران را به میدان می‌آورد و سرمایه‌های مردمی را از طلا و ارز خارج می‌کند. او راهکار جذب سرمایه‌های سرگردان را ارائه سودی بالاتر از نرخ‌های بانکی دانسته و این رویکرد را کلید تحقق اهداف اقتصادی برنامه هفتم توسعه می‌داند. خطیبی، در ارزیابی تحقق رشد ۸ درصدی اقتصاد ایران در برنامه هفتم توسعه تأکید دارد که تحقق این هدف مستلزم فراهم شدن الزامات و امکانات ضروری است.وی با اشاره به تجربیات گذشته گفت که در برنامه‌های پیشین نیز اهدافی مطرح شده بود، اما میزان تحقق آن‌ها در بهترین شرایط بین ۳۰ تا ۴۰ درصد بوده است.به گفته مقام سابق شرکت ملی نفت ایران، دلیل عدم تحقق کامل برنامه‌ها آن است که در تدوین برنامه‌ها بیشتر بر آمال و آرزوها تمرکز شده و امکانات اجرایی مورد توجه قرار نگرفته است. با این حال، وی ابراز امیدواری کرد که برنامه هفتم می‌تواند به اهداف خود دست یابد، مشروط بر اینکه پیش‌نیازهای لازم برای آن تأمین شود.خطیبی در خصوص موانع و چالش‌های پیش رو تصریح کرد که بسترهای لازم برای تحقق این برنامه، از جمله منابع مالی پیش‌بینی‌شده، باید فراهم شود. در صورتی که منابع مورد نظر برای طرح‌ها و پروژه‌ها تأمین نشود، امکان تحقق رشد اقتصادی مورد انتظار وجود نخواهد داشت. وی بر این نکته تأکید کرد که اگر درآمدهای پیش‌بینی‌شده در برنامه و بودجه محقق شود و سرمایه‌گذاری‌های لازم صورت گیرد، دستیابی به رشد ۸ درصدی امکان‌پذیر خواهد بود، اما در غیر این صورت، انتظار تحقق این هدف چندان واقع‌بینانه نخواهد بود. در زمینه تأمین مالی، این مدیر با سابقه صنعت نفت ایران سه روش اصلی را مطرح کرد: بودجه دولتی، جذب منابع از طریق مردم و سرمایه‌گذاری خارجی. وی با اشاره به محدودیت‌های بودجه دولت و اتکای آن به درآمدهای نفتی و صندوق توسعه ملی، بر ضرورت انتشار اوراق مالی برای جذب سرمایه‌های سرگردان مردم تأکید کرد. به گفته او، اگر اوراق منتشر شده از جذابیت کافی برخوردار باشد، مردم نیز از آن استقبال خواهند کرد. همچنین، خطیبی متذکر شد که انتظار سرمایه‌گذاری از سوی کشورهای غربی در شرایط تحریمی کنونی واقع‌بینانه نیست، اما می‌توان با دیپلماسی اقتصادی فعال، سرمایه‌گذاری کشورهای دوست را جلب کرد. با این حال، عمده تأمین مالی مورد نیاز در این شرایط باید از طریق منابع داخلی و مردمی انجام شود.وی در ادامه با اشاره به روش‌های مغفول‌مانده تأمین مالی، بورس را به‌عنوان یکی از ابزارهای مهم معرفی کرد و گفت که هرچند تأمین مالی از طریق بورس در حال انجام است، اما به دلیل نوسانات بازار سرمایه، این روش چندان گسترش نیافته است.خطیبی معتقد است که در صورت رونق بورس و استقبال شرکت‌ها از ورود به این بازار، امکان تأمین مالی پروژه‌ها از این طریق افزایش خواهد یافت. همچنین، وی تأکید کرد که پروژه‌های بزرگ و ملی باید از طریق صندوق توسعه ملی تأمین مالی شوند و سرمایه‌گذاری خارجی نیز در چارچوب روابط اقتصادی بین‌المللی دنبال شود. در خصوص تحقق شعار سال و سرمایه‌گذاری برای تولید، خطیبی بر اهمیت سرمایه‌گذاری مردمی تأکید کرد و گفت: با توجه به محدودیت‌های مالی دولت، بخش عمده‌ای از سرمایه‌گذاری‌ها باید از محل منابع مردمی تأمین شود. وی در ادامه گفت: برای جذب سرمایه‌های مردمی، باید پروژه‌ها از جذابیت کافی برخوردار باشند. به گفته او، در شرایطی که نرخ تورم بالا است، میزان بازدهی سرمایه‌گذاری‌ها باید بالاتر از نرخ تورم باشد تا مردم ترجیح دهند سرمایه خود را به‌جای بازارهای غیرمولد، به سمت پروژه‌های تولیدی هدایت کنند. خطیبی در خصوص ایجاد جذابیت برای سرمایه‌گذاران توضیح داد که دولت باید نرخ بازدهی مناسبی را برای پروژه‌ها تعیین کند. این کارشناس بین المللی انرژی با اشاره به سودآوری پروژه‌های نفتی، بیان کرد که این طرح‌ها از سودآوری بالایی برخوردارند و دولت می‌تواند با افزایش سهم سرمایه‌گذاران در سود این پروژه‌ها، جذابیت لازم را برای آن‌ها ایجاد کند. بنابراین در شرایط تورمی کنونی، یکی از راه‌های مهم برای تأمین مالی پروژه‌های تولیدی، ارائه سودهای رقابتی و بالاتر از نرخ تورم است تا سرمایه‌های سرگردان به سمت تولید هدایت شوند. محمدعلی خطیبی، در پایان با اشاره به چالش‌های تحقق رشد ۸ درصدی اقتصاد در برنامه هفتم توسعه، تأمین مالی پایدار و سرمایه‌گذاری را از الزامات اصلی این هدف دانسته و بر لزوم ایجاد جذابیت برای سرمایه‌گذاران تأکید می‌کند.

شهرداری‌ها، یکی از عوامل سوداگری و افزایش قیمت در بازار مسکن

کارشناس بازار مسکن، با اشاره به اقدامات شهرداری‌ها، به ویژه در تهران، تأکید کرد که این اقدامات به جای تعادل‌بخشی به بازار مسکن، باعث ایجاد سوداگری و افزایش قیمت‌ها شده است.

به گزارش زمان به نقل ازمهر، سید منصور غیبی کارشناس بازار مسکن با اشاره به مشکلات نظام شهرداری‌ها در حوزه مسکن گفت: نظام شهرداری در واقع از آنجا شروع به ایجاد مشکلات کرد که این نهاد، به ویژه شهرداری تهران، اقدام به راه‌اندازی کارگزاری‌هایی برای مدیریت امور خرید و فروش، واگذاری و تهاتر املاک کرد. در واقع، شهرداری در این مدت تبدیل به نهادی شد که از طریق مزایده املاک را واگذار می‌کرد، تراکم می‌فروخت یا از مردم تراکم می‌گرفت و در قبال آن ملک یا زمین می‌داد. این داد و ستدها، گرچه در ابتدا به‌عنوان اقداماتی برای تعادل‌بخشی به نظام ساخت و ساز مطرح بود، اما در عمل تبدیل به یک تجارت اقتصادی شد که در آن بسیاری از واسطه‌ها و سودجویان نفوذ پیدا کردند و به جایی رسید که خود شهرداری به نوعی پشتیبان این رفتارهای کاسب‌کارانه شد. غیبی افزود: در ابتدا، هدف از این اقدامات برقراری تعادل در بازار مسکن بود، اما به مرور این نظام به‌جای رسیدن به تعادل، تبدیل به سیستمی سوداگرانه و فاسد شد که به‌طور غیرمستقیم در جلب درآمدهای شخصی برای برخی از افراد سودجویی همچون کاسبان و واسطه‌ها کمک می‌کرد. وی در ادامه به ضعف نظارتی دولت‌ها اشاره کرد و گفت: دولت‌ها به‌رغم اینکه همواره در تلاش برای حل این مشکل بوده‌اند، اما به‌دلیل عدم نظارت به موقع و عدم کنترل صحیح بر عملکرد شهرداری‌ها، به مرور زمان شرایط از دست رفته و این آسیب‌ها تبدیل به معضلاتی بزرگ‌تر شدند. به‌طور کلی، دولت‌ها زمانی که می‌خواهند اقدام کنند که این روند فسادآلود و سوداگرانه را متوقف کنند، متوجه می‌شوند که کار از کار گذشته است. کارشناس بازار مسکن همچنین به تبعات منفی این روند بر اقتصاد مسکن و قیمت‌ها اشاره کرد و گفت: نتیجه مستقیم این رفتارها، تبدیل بازار مسکن به یک کالای تجاری به‌جای کالای مصرفی بود. این اتفاقات سبب شد که قیمت مسکن در نهایت از کنترل سیاست‌گذاران اقتصادی خارج شود و به جای آنکه یک کالای مصرفی در اختیار مردم قرار گیرد، به یک کالای صددرصد تجاری تبدیل شود. وی با اشاره به چالش صدور پروانه‌های ساختمانی گفت: شهرداری‌ها با فرآیند پیچیده و طولانی صدور پروانه‌های ساختمانی، سازندگان را دچار معطلی‌های طولانی کرده‌اند. در واقع، این موضوع موجب می‌شود که سازندگان برای گرفتن پروانه‌های ساختمانی مجبور شوند مدت‌زمان زیادی منتظر بمانند. این معطلی عمدتاً به دلیل درخواست‌های غیرمنطقی برخی از سازندگان است که به دنبال تغییرات غیرضروری در کاربری یا متراژ ساختمان خود هستند. غیبی ادامه داد: حتی بسیاری از سازندگان برای اضافه کردن طبقات به ساختمان خود یا تغییر کاربری آن، مجبورند چندین جلسه برگزار کنند و از کمیسیون‌های مختلف مجوز دریافت کنند که این روند باعث طولانی شدن مدت زمان صدور پروانه‌ها و افزایش هزینه‌ها می‌شود. وی به زمان‌بندی صدور پروانه‌های ساختمانی اشاره کرد و افزود: در شرایطی که طبق مقررات زمان صدور پروانه باید حدود ۶ ماه باشد، بسیاری از سازندگان در عمل مدت‌های طولانی‌تر از این زمان را برای اخذ پروانه می‌گذرانند. در این شرایط، زمانی که شهرداری‌ها زمان صدور پروانه را به تأخیر می‌اندازند، این کار باعث می‌شود که روند ساخت‌وساز مختل شود و پروژه‌ها به تأخیر بیفتند. غیبی با بیان اینکه برای حل این مشکل، شهرداری‌ها باید به‌طور جدی به کاهش زمان صدور پروانه‌ها فکر کنند، گفت: شهرداری‌ها باید شناسنامه اجرایی برای هر ملک تهیه کنند که به محض شروع استعلامات، وضعیت دقیق ملک مشخص شود، این اقدام می‌تواند زمان لازم برای استعلامات و پاسخ‌ها را کاهش دهد و فرآیند صدور پروانه را سریع‌تر کند. کارشناس بازار مسکن ادامه داد: شهرداری باید پیش از آنکه یک ملک وارد فرآیند استعلامات قرار گیرد، وضعیت آن را مشخص کند، مثلاً اینکه آیا این ملک جز باغات است، آیا شرایط خاصی مانند قنات یا ماده هفت دارد یا خیر. این کار می‌تواند زمان لازم برای صدور پروانه را به‌طور قابل توجهی کاهش دهد. غیبی همچنین به خواسته‌های نامعقول برخی از سازندگان اشاره کرد و گفت: یک مشکل دیگر در صدور پروانه‌های ساختمانی، خواسته‌های غیرمنطقی برخی از سازندگان است که به‌دنبال اضافه کردن طبقات یا تغییرات در کاربری ملک خود هستند. این خواسته‌ها باعث می‌شود که زمان صدور پروانه از ۶ ماه به مدت طولانی‌تری کشیده شود و در نتیجه، سازندگان معطل بمانند. وی در پایان تأکید کرد که یکی از مشکلات اصلی در شهرداری‌ها عدم وجود نظارت و برنامه‌ریزی دقیق در روند صدور پروانه است. در نتیجه، این مشکلات باعث افزایش زمان و هزینه‌ها در پروژه‌های ساخت‌وساز می‌شود و به‌طور غیرمستقیم موجب افزایش قیمت‌ها و مشکلات بیشتر در بازار مسکن می‌شود.

خودروهای بی کیفیت داخلی باعث هدررفت منابع کشور می‌شوند

عضو هیات رئیسه مجلس با تاکید بر لزوم مبارزه با قاچاق سازمان یافته سوخت در کشور، گفت: علاوه بر معضل قاچاق سوخت، بخشی از مصرف بالای سوخت در کشور به خودروهای بی‌کیفیت داخلی با قیمت گران و بامصرف زیاد برمی‌گردد که باعث هدررفت منابع کشور می‌شوند.

به گزارش زمان به نقل ازایسنا، محمد رشیدی با اشاره به معضل قاچاق سوخت گفت: طبق آمار وزارت نفت، میزان قاچاق سوخت در کشور روزانه ۲۰ میلیون لیتر است که یکی از دلایل اصلی آن به قیمت پایین سوخت در ایران برمی‌گردد. وقتی قیمت سوخت در خارج از مرزها چند برابر قیمت داخلی است، قاچاق سوخت شکل می‌گیرد. در هیچ کشوری قیمت سوخت به اندازه نرخ ایران پایین نیست و این موضوع شرایط قاچاق را فراهم می‌کند. وی افزود: به اعتقاد ما، قاچاق روزانه ۲۰ میلیون لیتر سوخت تنها به فعالیت‌های سوخت‌برها و موتوری‌ها محدود نمی‌شود و موضوع وسیع‌تری دارد و قاچاق سازمان‌یافته‌ای وجود دارد که باید با آن مبارزه شود. قاچاق روزانه این مقدار سوخت به معنای از بین رفتن منابع کشور است؛ ما با زحمت بنزین و گازوئیل تولید می‌کنیم و آن‌ها را به قیمت ناچیز به مردم می‌فروشیم، اما همین منابع قاچاق شده و به خارج از مرزها می‌رود و سود آن به جیب عده‌ای سودجو می‌رود؛ بنابراین، نهادهای نظارتی و امنیتی و ستاد مبارزه با قاچاق باید به جدیت موضوع قاچاق سازمان‌یافته را پیگیری کنند. در همین رابطه نیز کمیسیون انرژی جلساتی تشکیل داده اما هنوز راه درمانی پیدا نشده است. این عضو کمیسیون انرژی مجلس اضافه کرد: بخش زیادی از قاچاق سوخت از طریق مرزهای آبی و با کشتی‌های سوخت‌بر صورت می‌گیرد که نشان‌دهنده قاچاق سازمان‌یافته است. این قاچاق معمولی نیست که یک موتوری دو گالن بنزین را پشت موتور خود بگذارد و بخواهد از استان‌های مرزی خارج کند. قاچاق سوخت باید به‌طور جدی‌تری مورد بررسی قرار گیرد.وی افزود: علاوه بر این، بخش زیادی از مصرف بالای سوخت در کشور به خودروهای بی‌کیفیت داخلی مربوط می‌شود که با قیمت بالا و مصرف زیاد عرضه می‌شوند. مردم نباید تاوان تولیدات بی‌کیفیت خودروهای داخلی را بدهند که هیچ‌گاه به سطح جهانی از لحاظ کیفیت و قیمت نرسیده‌اند. این عضو کمیسیون انرژی مجلس همچنین با اشاره به مصرف بالای سوخت در کشور و همچنین کیفیت پایین سوخت گفت: در حال حاضر، مشکلاتی از جمله کیفیت، کمیت، تنوع و قیمت خودروهای داخلی وجود دارد که برای مردم قابل تحمل نیست؛ مردم از خودروهای داخلی بی‌کیفیت و با قیمت بالا و مصرف زیاد استفاده می‌کنند. چرا مردم باید تاوان استفاده از خودروهای بی‌کیفیت داخلی را بدهند که هیچ‌گاه به سطح رقابت جهانی نرسید؟ نماینده کرمانشاه اظهار کرد: بیش از ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش مصرف سوخت کشور به خاطر فرسودگی خودروهای داخلی است. خودروهای فرسوده از رده خارج نمی‌شوند زیرا قدرت خرید مردم پایین است و اجازه اشباع بازار خودرو داده نمی‌شود. ما بارها بر لزوم واردات خودرو تأکید کرده‌ایم، اما این اتفاق هنوز رخ نداده است. در مجلس یازدهم چندین بار واردات خودرو تصویب شد، اما تاکنون عملی نشده است. شروط موجود در آیین‌نامه برای واردات خودرو نیز باعث شده که این خودروها برای مردم صرفه اقتصادی نداشته باشد. رشیدی بیان کرد: خودروهای روز دنیا شامل مدل‌های برقی و هیبریدی با مصرف پایین هستند، اما مصرف سوخت خودروهای تولید داخل بالای ۱۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است که این موضوع باعث آلودگی محیط زیست شده است. آلودگی که علاوه بر تهران، در تمامی کلان‌شهرها تسری پیدا کرده که علت آن را باید در مصرف بالای سوخت خودروهای بی‌کیفیت داخلی جستجو کرد لذا این زنجیره معیوب فقط به دلیل قیمت پایین سوخت نیست. وی یادآور شد: در سال‌های گذشته با افزایش قیمت سوخت، بعد از مدت کوتاهی مصرف دوباره افزایش پیدا کرد. این نشان می‌دهد که بخش عمده‌ای از مصرف زیاد سوخت به دلیل خودروهای بی‌کیفیت داخلی است که هم باعث ناترازی انرژی شده و هم منابع کشور را هدر می‌دهند و هم اینکه باعث الودگی زیست محیطی و درنتیجه ایجاد مخاطراتی برای سلامت مردم شده و هزینه‌های سنگینی را بر دوش سیستم بهداشت و درمان می‌گذارد.این عضو هیات رئیسه مجلس با تاکید بر اینکه دولت باید این زنجیره معیوب را اصلاح کند، گفت: اولین اقدام این است که خودرو به بخش خصوصی واگذار شود و دست دولت از این حوزه خارج شود. سپس اجازه داده شود که واردات خودرو با شیبی مناسب انجام شود. برای این کار باید فرصتی چندین باره به خودروسازان داخلی داده شود تا کیفیت و قیمت محصولات خود را به استانداردهای جهانی نزدیک کنند؛ در غیر این صورت، باید به مردم اجازه داده شود که از خودروهای باکیفیت و اقتصادی بهره‌مند شوند.وی تاکید کرد: دولت توانایی انجام چنین اقداماتی را دارد، اما ممکن است علت عدم اجرای آن، نفوذ مافیای خودرو در دولت‌ها باشد که مانع واردات خودرو شده‌اند. حق مردم است که از خودروهایی با کیفیت بالا و مصرف پایین استفاده کنند، همان‌طور که در بسیاری از کشورهای دنیا این موضوع رایج است. رشیدی در پایان گفت: در حال حاضر، در دنیا می‌توان با زیر ۱۰ هزار دلار خودروی اقتصادی و باکیفیت تهیه کرد اما آیا ما در ایران با ۱۰ هزار دلار خودروی با کیفیت سوار می‌شویم؛ اصلا اینگونه نیست برای مثال، قیمت خودرویی مانند دنا بالای یک میلیارد تومان است، اما آیا کیفیت دارد؟ مصرف سوخت این خودرو در هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۵ لیتر است که این به معنای هدر رفتن منابع کشور و ایجاد آلودگی محیط زیست است؛ این مدل خودروی داخلی سند افتخار ملی نیست.

نگاه روز

فرمول رفع ناترازی‌ها در اقتصاد ایران

آرمان زارعی

عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس گفت: به نظر من، موضوع ناترازی بسیار گسترده است. اگر ما بر اساس رشد اقتصادی برنامه‌ریزی کنیم و بتوانیم آن را به طور قابل توجهی افزایش دهیم، به تدریج تمامی ناترازی‌ها حل خواهد شد. اقتصاد ایران در شرایطی وارد سال ۱۴۰۴ شده که با چالش‌های متعددی در حوزه اقتصاد مواجه است و انواع ناترازی‌ها، مسیر حل مشکلات را پیچیده و سخت کرده است. به باور اقتصاددانان، در وضعیت کنونی ناترازی‌ها برطرف نخواهند شد؛ مگر اینکه تغییرات مثبتی در مدیریت سرمایه‌گذاری خارجی و بهبود روابط بین‌المللی ایجاد شود تا بتوانیم رشد اقتصادی را افزایش دهیم.

در همین رابطه مرتضی عزتی، کارشناس اقتصادی درباره مهم‌ترین چالش اقتصادی ایران در سال ۱۴۰۴ گفت: در طول ۳۰ سال گذشته تولید همواره به عنوان مهم‌ترین چالش اقتصادی ایران مطرح بوده و این وضعیت همچنان ادامه دارد. تا زمانی که تولید بهبود نیابد، سایر جنبه‌ها نیز به طور قابل توجهی تغییر نخواهند کرد. بنابراین، این موضوع به عنوان ریشه تمامی مشکلات شناخته می‌شود. عزتی افزود: برای افزایش تولید، نیاز به سرمایه‌گذاری وجود دارد و در واقع، کمبود سرمایه‌گذاری به عنوان یک مشکل اساسی در مسیر تولید به شمار می‌آید. در نهایت، رشد تولید به عنوان یکی از اصلی‌ترین چالش‌های کشور باقی خواهد ماند.

وی عنوان کرد: به نظر من، موضوع ناترازی بسیار گسترده است. اگر ما بر اساس رشد اقتصادی برنامه‌ریزی کنیم و بتوانیم آن را به طور قابل توجهی افزایش دهیم، به تدریج تمامی ناترازی‌ها حل خواهد شد. این کارشناس اقتصادی تصریح کرد: با توجه به شرایطی که امسال به وجود آمده، به نظر می‌رسد که رشد اقتصادی سال ۱۴۰۳ نسبت به ۱۴۰۲ کاهش یابد و پیش‌بینی می‌شود که رشد اقتصادی سال جدید نیز از ۱۴۰۳ کمتر باشد. بنابراین، در وضعیت کنونی، ناترازی‌ها برطرف نخواهند شد، مگر اینکه تغییرات مثبتی در مدیریت سرمایه‌گذاری خارجی و بهبود روابط بین‌المللی ایجاد شود تا بتوانیم رشد اقتصادی را افزایش دهیم. عزتی همچنین درباره چرایی کاهش ارزش پول ملی در کشور گفت: ارزش پول ملی به طور کلی تحت‌تاثیر بازار ارز قرار دارد. ارزهای بین‌المللی هر کدام بازار خاص خود را دارند و ریال ایران نیز به عنوان یک ارز در سطح جهانی شناخته می‌شود. استفاده اصلی از ارزهای بین‌المللی برای واردات و صادرات به کشور مربوطه است. به این معنا که اگر کسی بخواهد کالایی از ایران خارج کند، یا خود او و یا یک واسطه ایرانی که صادرکننده است، دلار دریافت می‌کند تا آن را به ریال تبدیل کرده و در ایران استفاده کند. وی افزود: در واقع، میزان صادرات در سطح جهانی تاثیر زیادی بر تقاضای ریال دارد. اگر صادرات ما با مشکلاتی مانند تحریم‌ها، کمبود تولید یا مسائل دیگر مواجه شود و چشم‌انداز صادرات و تولید کاهش یابد، این به معنای کاهش توان صادراتی است. در نتیجه، ارزش ریال در بازارهای جهانی کاهش می‌یابد و افرادی که ریال دارند، قادر نخواهند بود کالاهای زیادی از ایران خریداری کنند و این امر محدودیت‌هایی را برای آن‌ها ایجاد می‌کند. در پی این محدودیت‌ها، تقاضای ریال کاهش می‌یابد و با کاهش تقاضا، قیمت آن نیز پایین می‌آید و ارزش ریال در برابر ارزهای دیگر کاهش می‌یابد.

این کارشناس اقتصادی درباره قیمت ارز در سال آینده عنوان کرد: به صورت اساسی در کشور ما قیمت ارز توسط دولت مشخص می شود و آن را بالا و پایین می برد؛ با توجه به این وضعیتی که الان پیش آمده و آقای همتی استیضاح شده‌اند؛ به نظر می‌رسد هر وزیر جدیدی که انتخاب شود، تمایلی به افزایش نرخ ارز نخواهد داشت. همچنین بانک مرکزی نیز به احتمال زیاد از افزایش نرخ ارز حمایت نخواهد کرد. عزتی تصریح کرد: به عقیده من، افزایش نرخ ارز در گذشته آثار زیان‌باری برای دولت به همراه داشته و به نظر می‌رسد در حال حاضر فشاری از سمت دولت برای افزایش نرخ ارز وجود نداشته باشد. اگر سیگنال‌های منفی به بازار ارسال نشود، نرخ ارز مرکز مبادله تا پایان سال آینده نباید تغییرات قابل توجهی داشته باشد و نرخ ارز آزاد نیز بیشتر تحت تاثیر این موضوع خواهد بود.

این اقتصاددان در پاسخ به این سوال که برخی اقتصاددانان بر این باورند که نرخ تورم ممکن است به ۵۰ درصد افزایش یابد. با توجه به وضعیت فعلی، نظر شما درباره نرخ تورم در سال آینده چیست؟ گفت: اگر محاسبات دقیقی در دست داشته باشیم، می‌توانیم نتایج بهتری به دست آوریم. در حال حاضر، قیمت ارز تقریبا ۵۰ درصد افزایش یافته و به تبع آن، قیمت کالاهای وارداتی نیز ۵۰ درصد گران‌تر شده است. ممکن است این افزایش به ۴۰ درصد کاهش یابد و سپس دوباره افزایش یابد. عزتی افزود: به نظر من، قیمت کالاهای وارداتی می‌تواند بین ۴۰ تا ۵۰ درصد افزایش یابد. همچنین با توجه به اینکه تورم در سال ۱۴۰۳ زیر ۴۰ درصد بوده، احتمالا قیمت کالاهای تولید داخل نیز بین ۴۰ تا ۵۰ درصد افزایش خواهد یافت. این افزایش به دلیل یک درصد تورم موجود در قیمت تمام شده و همچنین تامین بخشی از هزینه‌ها با ارز، که آن هم احتمالا بین ۴۰ تا ۵۰ درصد خواهد بود، رخ می‌دهد.

البته این موارد نیاز به محاسبات دقیق دارند. وی متذکر شد: از سوی دیگر تعیین دستمزد سال آینده، تاثیر آن بر روی کالاهای داخلی بسیار حایز اهمیت است. به طور کلی پیش‌بینی می‌شود که کالاهای اساسی نیز رشد چندانی نداشته باشند و ممکن است افزایش قیمت آن‌ها بین ۲۰ تا ۳۰ درصد باشد.

این کارشناس اقتصادی یادآور شد: با توجه به شرایط کنونی، اگر به وضعیت موجود نگاه کنیم، پیش‌بینی می‌شود که نرخ تورم بین ۴۰ تا ۴۵ درصد باشد. البته این رقم بر اساس شواهد فعلی است و در صورتی که سیاست‌ها تغییر کنند، اصلاحات انجام شود، نرخ ارز کاهش یابد و از افزایش آن جلوگیری شود، همچنین تنش‌زدایی بین‌المللی صورت گیرد و روابط اقتصادی بهبود یابد، امکان صادرات افزایش یابد و وضعیت تولید بهتر شود و سرمایه‌گذاری افزایش یابد، این عوامل می‌توانند به کاهش تورم کمک کنند.

عزتی تاکید کرد: اما اگر برعکس عواملی که ذکر کردم، رخ دهد، در این شرایط ممکن است نرخ تورم حتی بیشتر از پیش بینی ها شود.

Alborz.payam@gmail.com