

### گزارش



**بازار در آستانه فعالیت در سال جدید با رشد قیمت‌ها مواجه شد**

## سرگردانی معامله‌گران خودرو

**شرق:** برخی خودروهای وارداتی با چهار برابر قیمت به دست مشتریان ایرانی می‌رسد و خودروهای چینی که در بازار ایران عرضه می‌شوند، دست‌کم سه برابر قیمت جهانی فروخته می‌شوند. در این میان، خودروهای داخلی هم با ۵۰ تا ۸۰ درصد اختلاف قیمت نسبت به کارخانه به مشتریان عرضه می‌شود.

این فاصله چشمگیر قیمت سبب شده است مقایسه قیمت خودرو در ایران و کشورهای همسایه، همواره یکی از سوزهای گزارش رسانه‌ها باشد؛ به‌طوری‌که اخیراً قیمت خودروهای خارجی در افغانستان دستمایه این دسته از مقایسه‌ها قرار گرفته است.

در همین زمینه، سعید مومنی، رئیس سابق اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودروی تهران، با بیان اینکه وعده‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت درباره میزان تولید خودروهای داخلی و واردات خودرو اجرائی نشد، به اقتصاد آنلاین گفته است: «برخی خودروهای وارداتی ۲۲ هزار دلاری با قیمت ۸۲ هزار دلاری به دست مشتریان می‌رسد و در خودروهای داخلی هم شاهد اختلاف قیمت ۵۰ تا ۸۰ درصدی میان قیمت خودروهای کارخانه‌ای و بازار هستیم.»

او توضیح داد: «بازار خودرو در سال ۱۴۰۲ رونق نداشت و رکود مطلق حاکم بود، اما قیمت خودرو افزایشی بود. در واقع ابتدای سال ۱۴۰۲ بازار خودرو افزایش قیمت داشت و به شکل توفانی آغاز به کار کرد، اما از اواخر اردیبهشت سال گذشته که خودرو فاکتور شد، قیمت خودرو ۲۰ تا ۲۵ درصد و در برخی مدل‌ها تا ۳۰ درصد کاهش‌ی شد؛ این وضعیت تا اواخر مرداد ادامه داشت و از آن به بعد به دلیل محدودیت عرضه، روند افزایش قیمت به آرامی شروع شد.»

به گفته مومنی، میزان افزایش قیمت خودرو از شهریور تا اسفند ۱۴۰۲ چه در خودروهای داخلی و چه در مونتاژی و وارداتی بین ۲۵ تا ۲۷ درصد بوده است. همچنین وعده‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت مبنی بر افزایش تولید خودرو از یک سو و واردات خودرو به‌صورت گسترده از سوی دیگر برای تأمین نیاز بازار عملی نشد؛ ضمن اینکه واردات خودرو محدود بوده و به چشم نمی‌آید و اختلاف در خور توجه قیمت خودروهای وارداتی در بازار ایران و جهان و قیمت خودروهای داخلی در کارخانه و بازار نشان می‌دهد نیاز بازار تأمین نشده است. در عین حال، محصولات ارزان‌تر سایپا حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد و ماشین‌هایی مانند دنا و ۲۰۷، حدود ۸۰ درصد با نرخ کارخانه اختلاف قیمت دارند. بنابراین اگر خودرو به‌صورت مرتب و روزانه فاکتور و در بازار عرضه می‌شد، فاصله قیمتی فعلی میان قیمت خودروهای کارخانه‌ای و بازار وجود نداشت و این فاصله در نهایت پنج تا ۱۰ درصد بود و ۸۰ درصد نبود.

به گفته این فعال بازار خودرو، «خودرو کلای مصرفی است، اگر به اندازه کافی تولید شود که جوابگوی نیاز بازار باشد، چنین فاصله قیمتی ایجاد نمی‌شود و از نوسانات ارزی و نرخ تورم هم تأثیر نمی‌پذیرد. چون خودرو کلای سرمایه‌ای شده، نرخ تورم روی آن اثر می‌گذارد. بنابراین از آنجا که نیاز بازار را باید خودروساز داخلی تأمین کند، اگر نمی‌توانند و توانایی ندارند، باید اجازه دهند از طریق واردات انجام شود که انجام نشد؛ این کار وظیفه وزارت صنعت بود که متأسفانه کوتاهی کرد.»

او درباره قیمت خودرو در سال ۱۴۰۳ هم گفته است: «قیمت به میزان تأمین نیاز بازار و همچنین نرخ تورم بستگی دارد؛ اگر نرخ تورم کاهش ی‌شود، قیمت خودرو هم کاهش پیدا می‌کند.» بازار خودروی ایران سالانه به عرضه حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو نیاز دارد که در این میان نیاز خودروی وارداتی ۳۰۰ هزار خودرو تخمین زده می‌شود، اما معمولاً عرضه خودروی داخلی و وارداتی کمتر از نیاز بازار بوده است.

در همین زمینه احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد، اعلام کرده است: «در سال ۱۴۰۲ بیش از ۱۷هزارو ۳۰۰ خودرو وارد کمربت کشور و بیش از ۱۱هزارو ۲۰۰ خودرو ترخیص شد و نیمی از این تعداد پلاک و تحویل مشتریان شد. طبق اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت، حدود ۲۰ هزار خودرو هم در مرحله ورود به کمربت کشور است.»

در زمینه خودروی داخلی نیز وزارت صنعت، معدن و تجارت مدعی شده است تولید خودروی داخلی سال گذشته رشد داشته است و حدود یک‌میلیون و ۴۰ هزار خودروی سواری در ۱۱ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ تولید شده که نسبت به ۹۸۰ هزار دستگاه تولیدشده در مجموع ۱۱ماهه سال ۱۴۰۱، شش درصد بیشتر شده است.

با تمام این احوال، آمار میزان خودروهای تولیدی همواره با تردیدهایی مواجه بوده است. حالا اما شروع فعالیت بازار خودرو در سال ۱۴۰۳ با رشد قیمت دالر و صعود قیمت‌ها همراه بوده؛ وضعیتی که خریداران و فروشندگان را دچار تردید کرده است.

بابک صدرایی، کارشناس صنعت خودرو، اعتقاد دارد در شرایط تومی نباید منتظر زمان ماند و خریداران باید در اسرع وقت خودروی مورد نیاز خود را خریداری کنند.

او در گفت‌وگو با وب‌سایت خبری تجارت‌نیوز گفته است: وضعیت سیاست خارجی ایران چندان روشن نیست و نتیجه انتخابات آمریکا می‌تواند بر بازارهای ایران تأثیرگذار باشد.

این کارشناس در ادامه تأکید کرده است: «نکته مهم دیگر، بحث تغییرات نرخ ارز است که ششواهد نشان می‌دهد هر لحظه ممکن است از کانال معاملاتی خود خارج شده و گران‌تر شود. علاوه بر آن عواملی مانند واردات خودرو در مقیاس گسترده که می‌تواند قیمت خودرو یا شب صعودی آن را کاهش دهد، با توجه تجربه سال گذشته، منابع محدود سال جاری و شرایط کلی کشور بعید به نظر می‌رسد در سال جدید هم به‌صورت مرتب انجام شود. بنابراین به احتمال قوی در سال پیش‌رو قیمت خودرو افزایش خواهد داشت. ضمن اینکه تا همین امروز دو خودروساز دولتی کشور با زیان انباشته وحشتناکی روبه‌رو هستند که احتمالاً اجازه افزایش تولید چشمگیر را به این دو شرکت نخواهد داد. همچنین بازار خودرو در چند سال اخیر با خلا و تقاضای انباشته بسیاری همراه بوده و بعید به نظر می‌رسد که در سال ۱۴۰۳ خودروسازان داخلی بتوانند نیاز بازار را تأمین کنند. همان‌طور که اشاره شد، تعداد واردات هم به آن صورت نخواهد بود که بتواند روی بازار تأثیرگذار باشد، علاوه بر آن خودروهای وارداتی در شرایطی نیستند که بتوانند با محصولات زیر ۷۰۰ میلیون تومانی داخلی رقابت کنند.»

**پاکستان در آستانه پایان مهلت تکمیل خط لوله انتقال گاز از ایران و پرداخت جریمه، ناگهان تغییر موضع داد**

# صلح ناکام

### مهاقم‌سلیمان‌بیگی

**چند روزی از پایان مهلت قرارداد ایران**

**و پاکستان برای تکمیل خط لوله صلح**

**می‌گذرد و حالا پاکستان قانوناً موظف به پرداخت ۱۸ میلیارد دلار غرامت به ایران**

**است. هم‌زمان اخباری از تکاپوی دولت پاکستان برای بازگشت به پروژه و فرار**

### تغییر موضع پاکستان

ترانزیت ناکام گاز ایران به پاکستان و هند این روزها دوباره خبرساز شده است. خواجه محمد آصف، وزیر دفاع پاکستان، روز دوشنبه اعلام کرد که کشورش به دنبال احیای قرارداد گازی سال ۲۰۰۹ با ایران، حتی با وجود مخالفت واشنگتن، است. او تأکید کرد که پاکستان حق قانونی واردات گاز طبیعی از ایران را دارد؛ زیرا ایران می‌تواند انرژی خواجه آصف، آمریکا باید چالش‌های پاکستان در واردات انرژی را قیمت بالا از بازارهای بین‌المللی را درک کند و در صورت اصرار بر مخالفت با انتقال گاز از ایران به پاکستان، راه‌حل جایگزین ارائه دهد.

این اظهارات مقام پاکستانی ظاهراً در پی گفته‌های دونالد لو، دستیار وزیر خارجه آمریکا، در جلسه استماع کنگره بیان شده است. لو در این جلسه اعلام کرده بود آمریکا فعالانه با پروژه خط لوله گاز ایران و پاکستان مخالف است و اسلام‌آباد هم به دنبال معاقبت از تحریم‌های آمریکا علیه ایران برای تسهیل تجارت گاز نبوده است. با این حال ممتاز زهرا بلوچ، سخنگوی وزارت خارجه پاکستان، در واکنش به اظهارات لو، گفت که «پاکستان برای ساخت خط لوله برای واردات گاز طبیعی از ایران، نیازی به معافیت تحریمی ندارد.»

بنابراین به نظر می‌رسد تلاش برای احیای خط لوله صلح در آخرین ماه مهلت پاکستان برای تکمیل آن و فرار از غرامت ۱۸ میلیارددلاری به یکی از مهم‌ترین موضوعات پاکستان تبدیل شده است.

خط لوله صلح نام خط لوله‌ای است که قرار بود برای صادرات گاز ایران به هند و پاکستان ساخته شود. براساس تفاهم‌های انجام‌شده، ایران متعهد شده بود که تا ۲۵ سال، گاز خود را با قیمت توافقی به هند و پاکستان بفروشد. قرار بود ساخت خط لوله که از سال ۲۰۰۲ آغاز شد، در سال ۲۰۱۴ به بهره‌برداری برسد؛ اما با کنترکشیدن هند از این پروژه و تعلل پاکستان برای کشیدن خط لوله به خاک خود، نیمه‌کاره رها شد.

هندوستان با وجود جذابیت‌هایی که این طرح از نظر تأمین انرژی برای شبه‌قاره هند داشت و می‌توانست به‌عنوان عامل کاهش تنش بین هند و پاکستان عمل کند، تحت فشارهای آمریکا اعلام کرد که از این طرح کناره‌گیری می‌کند. بااین‌حال همچنان براساس مفاد قراردادی که بین ایران و پاکستان امضا شده است، هر کشور موظف به ساخت بخشی از خط لوله در خاک خود بود تا عرضه گاز ایران به پاکستان از یکم ژانویه ۲۰۱۵ آغاز شود؛ ازاین‌رو ایران ساخت خط لوله را تا مرز پاکستان پیش برد؛ اما در مقابل، تحریم واشنگتن سبب شد پاکستان از خرید گاز ایران منع شود و این ریسک ژئوپلیتیکی تبدیل به عاملی شد تا بانک‌های پاکستانی تمایلی به تأمین مالی این پروژه نداشته باشند. ازتین‌رو پاکستان به گاز طبیعی مایع (ال‌ان‌جی) گران‌تر برای تأمین نیازهای فزاینده خود به انرژی تکیه کرد. این مسئله رشد اقتصادی پاکستان را تا حد زیادی محدود کرد و کشور را در معرض بحران‌های ناشی از افزایش و نوسانات قیمت ال‌ان‌جی قرار داد. در همین راستا، پاکستان و ایران در سال ۲۰۱۹ توافق‌نامه‌ای را امضا کردند تا به پاکستان فرصت بیشتری برای تکمیل خط لوله صلح بدهد. در این توافق‌نامه تصریح شده بود که نه ایران و نه پاکستان تا سال ۲۰۲۴ طرف مقابل را برای تأخیر یا جریمه به دادگاه نمی‌کشند؛ اما در این مدت همچنان تکمیل پروژه از سوی پاکستان با مشکل مواجه بود و نهایتاً ایران تهدید کرد که در صورت نقض توافق و تکمیل‌نشدن ساخت‌وساز تا پایان مارس سال ۲۰۲۴، از اسلام‌آباد برای دریافت ۱۸ میلیارد دلار جریمه مورد توافق شکایت خواهد کرد.

این موضوع سبب شد که اواخر اسفند سال گذشته، کمیته انرژی پاکستان با احداث خط لوله گاز تا مرز ایران موافقت کرد و وزارت نفت و منابع طبیعی پاکستان اعلام کرد که: «جزئیات تخصصی درباره خط لوله گاز ایران و پاکستان در نشست کمیته انرژی کابینه مورد بحث قرار گرفته است و کمیته با آغاز کار برای احداث خط لوله از مرز مشترک پاکستان تا بندر گوادر موافقت کرده است؛ بنابراین در مرحله اول کار احداث ۸۰ کیلومتر خط لوله گاز از مرز

پاکستان تا بندر گوادر آغاز خواهد شد.» بااین‌حال، برخی کارشناسان حوزه انرژی اعتقاد دارند که علاوه بر روسیه که نیاز دارد از مسیر ایران گاز خود را ترانزیت کند، چین هم هم‌نظر با روسیه به دنبال این است که خط لوله گاز از ایران به پاکستان احداث شود تا چین سرمایه‌گذاری سنگینی که در تولید گاز ترکمنستان کرده و خط لوله تایی را هم که با مراقبت و توافق آمریکا و طالبان ساخته عملیاتی کند. در این راستا چین با طالبان توافق ۲۵ساله برای همکاری اقتصادی امضا کرده است؛ اما طالبان درعین‌حال مشاوران اقتصادی غربی را هم به کار گرفته است. به‌جز این، چین ۲۵ میلیارد دلار در پتروشیمی پاکستان و بند رقیب بندر چابهار ایران سرمایه‌گذاری کرده است و اکنون برای روسیه و چین مقرون به صرفه است که گاز ایران به اروپا نرود و وارد صنایع پتروشیمی پاکستان شود.

### پاکستان به دنبال فرار از غرامت

محمود تهی‌دست، عضو هیئت‌رئیسه اتاق بازرگانی ایران و پاکستان، درباره مواضع اخیر پاکستان درباره خط لوله صلح، به «شرق» می‌گوید: «از یک سو پاکستان مجبور است برای ایفا نکردن تعهدات خود جریمه سنگینی به ایران بپردازد و حالا مهلت آن تمام شده است و از سوی دیگر پاکستان جمعیت بسیاری دارد و زمانی گمان می‌کرد می‌تواند گاز این جماعت را از طریق گاز مایع قطر تأمین کند؛ همچنین وعده‌هایی هم به این کشور داده شده بود، مبنی بر اینکه گاز خود را از آسیای میانه و افغانستان تأمین خواهد کرد؛ اما حالا روابط پاکستان با افغانستان به هم خورده است. درحال حاضر پاکستان شاهد آن است که بهار افغانستان با حضور طالبان تمام شده است. در نتیجه مجموعه این عوامل سبب شده است که احتمالاً پاکستان تصور کند بهترین راه تأمین گاز خود همان ایران است؛ بااین‌حال این تنها یک تصور است و قطعی نمی‌توان گفت که نیت اصلی پاکستان از مواضع اخیر همان چیزی است که به زبان می‌آورد.»

به باور او با توجه به نیاز شدید پاکستان به گاز ارزان، ممکن است این کشور بخواهد از جرائم خود فرار کند و درنتیجه به پروژه خط لوله بازگردد؛ اما این را باید در نظر گرفت که آمریکا بسیاری از هزینه‌های پاکستان را می‌پردازد و این دو جزء کشورهای مشترک‌المنافع هستند. پس در اصل پاکستان نهایتاً تابع آمریکا خواهد بود و از ایالات متحده دستور می‌گیرد.

تهی‌دست در پاسخ به این سؤال که آیا پاکستان حتماً ملزم به پرداخت جرائم خواهد شد یا احتمالاً در صورت بازگشت به پروژه مشمول بخشودگی می‌شود؟ هم توضیح می‌دهد: «نمی‌دانم. این چیزی است که سیاست‌مداران در محفل خودشان برایش تصمیم می‌گیرند؛ ولی قانون و عرف بین‌المللی این است که در هر صورت پاکستان هم باید خط را کامل کند و هم باید این جرائم را بپردازد و هم با قیمت‌های روز انرژی برای خرید از ایران کنار بیاید؛ بااین‌حال تمام این موارد به توافق هر دو طرف بستگی دارد.»

او به احتمال تلاش پاکستان برای امتیازگیری بیشتر از آمریکا نیز اشاره می‌کند و توضیح می‌دهد که چون پاکستان بخشی از بودجه از جمله بودجه نظامی خود را از آمریکا تأمین می‌کند؛ پس قاعدتاً این احتمال هم وجود دارد که خواهد با این کار امتیاز بیشتری از آمریکا بگیرد؛ چراکه اینها برگ برنده‌هایی است که کشورها خیلی اوقات علیه هم استفاده می‌کنند.

تهی‌دست تأکید می‌کند که «پاکستان تا امروز آن‌طور که باید و شاید صادق نبوده و هیچ وقت نشان نداده که مرد میدان است و می‌خواهد که جلوی آمریکا بایستد.»

### پاکستان در تکاپوی معافیت تحریمی

اما حمیدرضا صالحی، نایب‌رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی، در گفت‌وگو با «شرق» به شرایط بد پاکستان اشاره می‌کند که ممکن است وضعیت را برای این کشور از تعارضات دیپلماتیک گذرانده باشد.

صالحی معتقد است که پاکستان می‌تواند به همان شکلی که عراق با ایران گاز معامله می‌کند، معامله کند؛ یعنی در شرایط تحریمی برخی اجازه‌های خاص را برای

خرید گاز بگیرد؛ اما بااین‌حال وضعیت عراق و پاکستان بسیار با هم متفاوت هستند. عراق از لحاظ منابع مالی وضعیت باثباتی دارد و کشور کوچک با درآمدهای بیشتر است؛ اما برعکس پاکستان شش برابر جمعیت عراق را دارد، با منابع و توانایی بسیار کمتر. این یعنی اگر پاکستان بخواهد سر گاز با ایران معامله کند، توان مالی ندارد تا بتواند درست و به‌موقع پرداخت‌های خود را انجام دهد. او تأکید می‌کند: «همین حالا برقی که به پاکستان می‌فروشیم، هر روز نسبت به میزان توافق کمتر می‌شود. بخشی از مشکل، توانایی مالی ضعیف پاکستان است و بخش دیگر ناتوانی در انتقال پول به علت مسدودیت روابط بانکی و مشکلات اف‌ای‌تی‌اف. در هر صورت اقتصاد پاکستان قوی نیست و برای تأمین گاز تنها به این امید است که بتواند سرمایه‌گذاری خود را بالا ببرد.»

به گفته عضو کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی یکی از مهم‌ترین سرمایه‌گذاری‌های امروز در پاکستان همان سرمایه‌گذاری چین با طرحی ۴۹،۴۸ میلیارد یورویی در این کشور است؛ اما امنیت سرمایه‌گذاران چینی در پاکستان هم محل مناقشه است و تعدادی از چینی‌ها در این کشور کشته شده‌اند؛ بنابراین پروژه هم طبق برنامه نتوانسته تا بندر گوادر پیشرفت کند؛ بنابراین و با توجه به تأکید صریح وزیر نفت پاکستان به این موضوع، اگر امکانی داشته باشند برای تکمیل خط لوله صلح و حتی اتصال آن به چین برای درآمد بیشتر، احتمالاً از آن استفاده می‌کنند و شاید آمریکا هم مجبور شود این اجازه را برای تأمین مایحتاج پاکستان بدهد.

صالحی همچنین می‌گوید: «دیپلماسی انرژی می‌توانست برای ایران خیلی کارساز باشد و حتی می‌توانستیم با افزایش ارتباط با کشورهای همسایه، در روابط جهانی هم دست بالا را داشته باشیم؛ اما هنوز هم روی نیست، وزیر خارجه ایران به‌عنوان بازوی دیپلماسی باید روی انرژی مانور دهد. ما امروز پول برق خود را از پاکستان با برنج و نارنگی تهاتر می‌کنیم و آنها حتی توان پرداخت پول برق خود را ندارند؛ اما مسئله سرمایه‌گذاری در پاکستان و رسیدن به هندوستان با خط لوله همیشه اهمیت داشته است؛ بنابراین هرچند لازم است خسارتی که در این پروژه به ایران وارد شده، ازجمله هزینه تولیدکشی ما که از جانب آنان ناقص ماند، در دادگاه‌های بین‌المللی پیگیری شود؛ اما حسن هم‌جواری ایران ایجاب می‌کند به دنبال راه‌حل برد-بردی باشیم‌تا هم انرژی پاکستان تأمین شود و هم منافع ایران.»

ایران از نظر ذخایر گازی رتبه دوم جهان را در اختیار دارد؛ اما به دلیل فقر سرمایه و فناوری به این ذخیره عظیم دسترسی ندارد. این نکته‌ای است که صالحی به آن اشاره می‌کند و می‌گوید «بااین‌حال اگر همین حالا پاکستان قرارداد خرید گاز را با بخش خصوصی ایران برای مثلا ۱۰ سال ببندد، بخش خصوصی حاضر است سرمایه‌گذاری کند و گاز را از زمین خارج کند. همچنین می‌توانیم از دیگر کشورها سرمایه‌گذار بیآوریم تا در فرایند به‌دست‌آوردن و شیرین‌کردن گاز همراهی‌مان کنند؛ اما تمام اینها نیازمند آن است که بگذارند بخش خصوصی دولت عقب بماند و اجازه بدهد بخش خصوصی با دولت‌های دیگر ازجمله پاکستان قرارداد محکم ببندد. بخش خصوصی بدون قرارداد نمی‌تواند سرمایه‌گذاری کند؛ اما اگر از فروش گاز مطمئن باشد و قرارداد دستش باشد، می‌تواند با سرمایه‌گذاری مشکل را کاملاً حل کند.»

### ادامه از صفحه اول

### امانتداری

### در انتخابات ترکیه

گرچه کاهش صادرات به دلیل فلاکت سوریه، اوکراین، روسیه، ایران و تا حدی عراق که بازارهای سنتی و مهم ترکیه بوده‌اند، در بحران اقتصادی ترکیه مؤثر است، اما حتی این بحران را نیز تا حدی محصول عملکرد اسلام‌گرایان تلقی می‌کنند. به همین دلیل جمعیت بزرگ علویان، کردها و مسیحیان و جمعیت ایرانی‌تبار در شمار رای‌دهندگان به حزب اسلامی اردوغان نبوده‌اند.

با همه این‌ حرف‌ها، ترک‌ها در اینجا ثابت کردند شرف امانتداری در رای مردم را قربانی بقا در قدرت نکرده‌اند.

## مسجدسازی با قهر، به سرمایه اجتماعی لطمه می‌زند

مسجدسازی نباید دولتی و با قهر و زور و سیاست‌بازی باشد. چنین کاری از آن، نماد معمولی در سپهر یکتاپرستی نمی‌سازد. به‌تازگی دیده شده که عده‌ای کمپین ساخته‌اند که با ساخت مسجد در پارک قیطریه مخالفت کنند. مردم ایران یکتاپرست و خداجویند. چرا چنین می‌کنیم که در مقابل شما بایستند و موضوع آن نساختن یک مسجد با اوصافی که در بالا آمد، باشد.

اگر شهرداری تهران خواهان اشاعه خدابپرستی و اخلاق و ایمان است، باید آن را تشویق و ترغیب کند که مردم خود با جان و دل به آن اقدام کنند، نه با قهر و زور و تبری به چشم دشمنان زدن باشد. چنین اقدام ناپرخردانه‌ای جامعه را از بزرگ‌ترین نمادهای اجتماعی که دین و مناسک راستین آن است و عامل مهمی در «به‌هم‌پیوستگی اجتماعی» است، محروم می‌کند و مردم را در مقابل هم قرار می‌دهد. سرمایه اجتماعی ناشی از نهادها و مناسک را به‌شدت کاهش می‌دهد و «به‌هم‌پیوستگی اجتماعی» را به خطر می‌اندازد.

در کشورهایی توسعه‌یافته تولید و تقویت سرمایه‌های اجتماعی جدید را در نهادهای سطوح عمومی و مردمی جامعه مثل کلیسا، مجامع مذهبی، مجامع تفریحی و فرهنگ‌سراها جست‌وجو می‌کنند و آن را تشویق می‌کنند.

در کشورهای عربی مثل مصر، اردن و عمان رابطه دولت‌ها و ملت جدا از هم قرار دارد؛ ولی روابط درون جامعه دست‌کم در سطوح محلی برای تولید سرمایه اجتماعی و به‌هم‌پیوستگی اجتماعی است. در ایران رابطه حکومت و مردم به سستی می‌گراید. حال اگر در جهت کاهش سرمایه اجتماعی درون جامعه و سست‌کردن به‌هم‌پیوستگی اجتماعی با اقداماتی نظیر کارهای شهرداری تهران حرکت کنیم، جامعه با مشکلات فراوان مواجه می‌شود. توصیه جامعه‌شناسان آن است که از نهادهای اجتماعی سطوح شهری و مردمی برای تولید سرمایه اجتماعی استفاده کنید؛ ولی ما عکس آن عمل می‌کنیم و سرمایه‌های دینی جامعه را با ایجاد تنش‌ر و موضوع قراردادن آن در منازعات سیاسی و حکومتی به چالش می‌کشانیم و آنها را می‌سوزانیم.

حتی از منظر برنامه‌ریزی شهری پارک‌ها در طرح تفصیلی تهران کاربری فضای سبز دارند و البته می‌توان «لایه‌های تثبیت مذهبی» را به کاربری پارک تحمیل کرد؛ ولی کاربری پارک‌ها برای تفریح درست شده است، نه مساجد عمومی. در پارک‌ها می‌توان چنانچه هست، نمازخانه‌هایی برای مراجعان ساخت؛ ولی مسجد عمومی خلاف کاربری معقول آن است که پارک و تفریح‌گاه است. از هر منظری نگاه کنید، مسجدسازی با زور و غیرمنطقی و خلاف خواست مردم در مکان عمومی با کاربری غیر از کاربری مذهبی، کاری پسندیده نیست و چیزی علیه ایمان مردم، باعث کاهش سرمایه اجتماعی ناشی از کارکردهای دینی جامعه و سست‌کردن به‌هم‌پیوستگی اجتماعی خواهد بود.