یادداشت

لزوم بازتعریف صورت‌مسئله مناقشه آبی حوضه زاینده‌رود

ادامه از صفحه اول

از اینها گذشته، بیش از حد توان اکولوژیک رودخانه، در سه استان چهارمحال‌وبختیاری، اصفهان و یزد بارگذاری شده است. هر سه استان باید بپذیرند که برداشت‌های غیرمجاز، طی سازوکاری محدود و ممنوع شود. در غیراین‌صورت زیست‌پذیری در هر سه استان، با مشکل جدی مواجه می‌شود. درست است که نخبگانی از این استان‌ها، مدیرانی در سطح ملی در گذشته و حال، داشته و دارند، اما مصلحت حوضه در توسعه متوازن و پایدار آن است. به جای مسابقه در گرفتن سهم بیشتر از آب رودخانه، به تعامل و همکاری بیندیشند. برای نمونه مردم اصفهان، الان به‌خوبی دریافته‌اند که انتقال صنایع فلزی و شیمیایی بعد از جنگ و دهه ۷۰ بالمآل و در درازمدت و در سرجمع به نفع استان نیست. متأسفانه همین تجربه ناموفق در استان چهارمحال‌وبختیاری و یزد هم تکرار شده و ادامه دارد. مثلا مدیران سطح ملی و نمایندگان مجلس، به قصد خدمت، طرح‌های انتقال آب به یزد و متعاقبا صنایع آب‌بر زیادی را به آن استان برده‌اند، اما واقعیت‌های موجود آن استان، به عیان می‌گوید که با وجود نیت خیر، در عمل به این خطه و آیندگان آن کمک نکرده‌اند. برای مشاهده این واقعیت، سفری به منطقه مرکزی استان یزد به‌ویژه اردکان و میبد و شهر یزد داشته باشید، به‌وضوح این مطلب را درمی‌یابید. در بعضی روزهای سال شهر اردکان آلوده‌ترین شهر ایران است. انواع صنایع متعدد آب‌بر، اعم از کارخانجات فولاد و سرامیک و شیشه، در اردکان، میبد، یزد، ابرکوه و... محیط زیست و اوضاع اجتماعی و فرهنگی آن استان را دگرگون کرده است. ده‌ها هزار کارگر مهاجر که کثیری هم از برادران افغان هستند، در منطقه مرکزی یزد زندگی می‌کنند. این پدیده‌ها معمولا بعد از انتقال آب زاینده‌رود به یزد ایجاد شده است. ضمن اینکه افراد مطلع می‌دانند که آب زاینده‌رود علاوه بر شرب، مصارف درخورتوجه دیگری هم دارد. نکته آخری که یادآور می‌شوم، این است که تجربه دنیا، مدیریت آب در چارچوب حوضه آبریز است. اصولا ۱۰ استانی که در تقسیمات کشوری اولیه شکل گرفت، منطبق بر حوضه آبریز بوده است. استان دهم نیز مرکب از سه استان چهارمحال‌وبختیاری، اصفهان و یزد بود. مدیریت‌های آب منطقه‌ای هم تا این اواخر با همین رویکرد بود. آب منطقه‌ای اصفهان شامل این سه استان بود. در گام اول مدیریت آب یزد مستقل شد. سپس در دوران استقرار مدیران یزدی در وزارت نیرو، با پیگیری مصرانه آنان، مدیریت آب‌های منطقه‌ای استانی شد. هرچند اجرای آن به دست آقای احمدی‌نژاد صورت گرفت.

نتیجه‌گیری

تجربه ملموس گذشته نشان می‌دهد که دولت‌ها نتوانسته یا نخواسته‌اند بحران زاینده‌رود را در مسیر حل‌شدن قرار دهند، به طوری که هر روز مسئله پیچیده‌تر و مردم ناراضی‌تر شده‌اند. الان وقت آن است که مردم استان‌های ذی‌مدخل در حوضه زاینده‌رود، منتظر حل مسئله از بالا نشینند و خود پیشتاز گفت‌وگو برای حل معضل شوند. نخبگان، حقابه‌داران، نسق‌بران، ذی‌نفعان، تشکل‌های مدنی و صنفی این استان‌ها، منسجم شده و وارد میدان گفت‌وگو و اقدام شوند. در چارچوب قانون توزیع عادلانه آب و با استفاده از تجارب گذشته و نظر کارشناسان مستقل، ابتدا به فهم مشترک از مسئله برسند و سپس در جست‌وجوی راه‌حل‌ها و تحقق آن برآیند. به موازات آن دولت و مجلس هم همت کنند و مجددا مدیریت‌های آب منطقه‌ای را در کشور احیا کنند.

تدبیر چیست؟

ادامه از صفحه اول

● فقدان سازوکار مناسب برای ارتباط با مردم و گفت‌وگو با آنها از دیگر چالش‌ها و عوامل ناکامی دولت و شخص رئیس‌جمهور است. در حال حاضر به نظر می‌رسد رئیس‌جمهور و دولت در صحنه افکار عمومی کشور غایب هستند.

تدبیر چیست و چه باید کرد؟

● در گام نخست رئیس‌جمهور با عنایت به اینکه پس از رهبری شخص دوم و عالی‌ترین مقام اجرائی کشور است، باید بنا بر وظایفی که قانون اساسی بر عهده ایشان گذاشته است، با شجاعت و جرئت وارد میدان شود و با تصمیمات قاطع و سنجیده و مبتنی بر مشورت با صاحب‌نظران و بهره‌گیری از تجارب گذشته درباره مسائل مهم کشور اظهار نظر و اقدام کند.

● دکتر پزشکیان باید صادقانه مشکلات و دغدغه‌های خود را با مردم در میان بگذارد و عمق و وسعت بحران‌ها و پیامدهای آنها را بازگو کند، وفاق با مردم را تجربه کند، به افکار عمومی احترام بگذارد و سازوکارهای مناسب برای ارتباط سازمان‌یافته با مردم ایجاد کند.

● اداره کابینه و دولت را با اقتدار پیگیری کند و به ناهماهنگی‌های درون دولت پایان دهد و در ایجاد انضباط و افزایش کارایی در دولت همت گمارد. نظارت افکار عمومی بر دولت را بر نظارت دستگاه‌های دیگر اولویت ببخشد و در صورت لزوم نسبت به اصلاح و ترمیم کابینه اقدام کند. (مانند برکناری معاون پارلمانی و...)

● رئیس‌جمهور برای حل مشکلات اساسی کشور باید طرح و برنامه داشته و آن را به اطلاع عموم مردم برساند و با تعامل با ارکان قدرت و قوای مقننه و قضائیه نسبت به اجرای آنها اقدام کند.

● رئیس‌جمهور باید به گونه‌ای رفتار کند که مردم حضور او را احساس کنند و همان‌گونه که در چند اقدام محدود مانند رفع فیلترینگ، بازگرداندن برخی از استادان و دانشجویان به دانشگاه، توقف اجرای قانون حجاب و گشت ارشاد، آن را حس کردند. ادامه چنین اقداماتی ولو اندک می‌تواند امیدواری مردم به آینده را افزایش دهد.

● رئیس‌جمهور باید درباره مصرف انرژی و بحران‌های اقتصادی پیش‌رو مانند مشکلات ناشی از کمبود آب که به‌زودی در کشور نمایان خواهد شد، با مردم گفت‌وگو کند و برای اصلاح نظام مصرف در کشور تدبیر و برنامه‌ریزی کند. در این مسیر دولت باید کاهش مصرف را از خود آغاز کند سپس مردم را به همکاری و مشارکت دعوت کند.

● دولت باید کاهش هزینه‌های دستگاه‌های اجرائی و ریخت‌وپاش‌های گسترده مانند هزینه‌کردن برای جشن‌ها و مناسبت‌ها که همیشه توسط مردم و داوطلبانه انجام می‌شده و همچنین کاهش بودجه دستگاه‌ها و مؤسسات و مراکز دولتی و عمومی و غیردولتی تبلیغاتی و بی‌بازده را در دستور کار خود قرار دهد.

آنچه ذکر شد هشداری است به دولت تا با شرایط و دیگر بحران‌های پیش‌روی کشور با قامت افراشته در مسند کار و فعالیت به وظایف قانونی و ملی خود عمل کند.

آغاز اجتناب‌ناپذیر مذاکرات ایران و آمریکا

ادامه از صفحه اول

به نظر می‌رسد ایران قصد دارد عزم خود را نشان دهد. این سؤال باقی می‌ماند که آیا این یک بازی سیاسی برای افزایش قدرت چانه‌زنی است یا یک نمایش واقعی از قدرت نظامی؟ صحنه سیاست ایران با شکاف‌های عمیقی روبه‌رو است. از یک سو، کسانی که هیچ اعتمادی به وعده‌های آمریکا ندارند و سلاح هسته‌ای را تنها راه تضمین امنیت کشور می‌دانند و از سوی دیگر کسانی که معتقدند فشار اقتصادی نارضایتی عمومی را افزایش داده و حملات به سایت‌های هسته‌ای ایران می‌تواند کشور را به بحرانی عمیق‌تر از وضعیت کنونی سوق دهد. در حال حاضر ایران تحت تحریم‌های اقتصادی با بحران اقتصادی بی‌سابقه، تورم سرسام‌آور حدود ۳۵ درصد، کاهش تاریخی ارزش پول ملی و نرخ بالای بی‌کاری در میان جوانان ناامید دست‌وپنجه نرم می‌کند. هرگز وضعیت این‌چنین نامطمئن نبوده است؛ چراکه هر دو طرف به‌طور متناوب سیگنال‌های متناقضی ارسال می‌کنند. در بدترین حالت، این تنش‌ها می‌تواند به درگیری شدیدی منجر شود و در بهترین حالت به یک توافق دیپلماتیک بینجامد. سؤالات زیادی باقی مانده است: رئیس‌جمهور ترامپ برای دستیابی به اهدافش تا کجا حاضر است پیش برود؟ رهبران و مردم ایران تا چه زمانی سیاست‌های سرسختانه را دنبال خواهند کرد؟ دو ماه آینده سرنوشت‌ساز خواهد بود.

هم‌زمان با افزایش تعرفه‌های جهانی، تعرفه واردات خودرو به ایران افزایش چشمگیری داشت

ممنوعیت غیررسمی واردات خودرو

شرق: واردات خودرو به ایران پس از خروج آمریکا از برجام ممنوع شد؛ یعنی در سال ۱۳۹۷ و در دوره اول ریاست‌جمهوری دونالد ترامپ، درست زمانی که متولیان کشور به دنبال تشدید تحریم، نگران وضعیت ذخایر ارزی بودند. با این حال با افزایش قیمت نفت و روند تصاعدی درآمدهای ارزی کشور در دولت سیزدهم، بنا بر آن شد که ممنوعیت واردات خودرو لغو شود، اما مدت کوتاهی از لغو ممنوعیت واردات خودرو نگذشته است که دولت چهاردهم تعرفه‌های سنگینی برای واردات خودرو پیشنهاد داد. بر اساس تعرفه‌های پیشنهادی بنا شد که تعرفه واردات خودروهای برقی از چهار درصد و تعرفه واردات خودروهای هیبریدی از ۱۵ درصد در سال ۱۴۰۳ به ۱۰۰ درصد در سال ۱۴۰۴ برسد. همچنین تعرفه خودروهای بنزینی با پیشرانه کمتر از هزار سی‌سی و خودروهای بنزینی با پیشرانه هزار و یک تا هزار و ۵۰۰ سی‌سی از ۲۰ درصد و ۵۵ درصد هم به صددرصد برسد. هرچند خبر آمد دولت از تصمیم خود درباره تعرفه صددرصدی خودروهای برقی و هیبریدی صرف‌نظر کرده است اما اعمال تعرفه صددرصدی برای واردات خودرو به‌نوعی ممنوعیت غیررسمی واردات خودرو تعبیر شد.

عکس: هادی آبیار مهر

شوک قیمت خودروهای وارداتی؟

درست در شرایطی که آمریکا تعرفه‌های سنگینی بر انواع کالاها و از جمله خودرو وضع کرده، در ایران هم دولت پیشنهاد داده است که تعرفه‌های سنگینی برای واردات خودرو اعمال شود. بر اساس پیشنهاد دولت تعرفه واردات خودروهای نو و کارکرده در سال جدید باید به صددرصد برسد. این یعنی واردکننده باید دوبرابر ارز خودرو هزینه گمرک بدهد. هم‌زمان نرخ محاسبه ارز خودرو نیز بیش از دوبرابر شده و از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به ۶۸ هزار تومان رسیده است. کارشناسان در گفت‌وگو با «شرق» توضیح می‌دهند که با ادامه‌یافتن شرایط فعلی و اعمال تحریم‌های ثانویه احتمالا به زودی دسترسی به خودرو دشوار خواهد شد اما با تشدید تحریم و نگرانی برای ذخایر ارزی کشور، دولت چاره‌ای جز این ندارد. بر اساس تعرفه‌های پیشنهادی دولت بنا شد که تعرفه واردات خودروهای برقی از چهار درصد و تعرفه واردات خودروهای هیبریدی از ۱۵ درصد در سال ۱۴۰۳ به صددرصد در سال ۱۴۰۴ برسد. همچنین تعرفه خودروهای بنزینی با پیشرانه کمتر از هزار سی‌سی و خودروهای بنزینی با پیشرانه ۱۰۰۱ تا هزار و ۵۰۰ سی‌سی از ۲۰ درصد و ۵۵ درصد هم به صددرصد در سال ۱۴۰۴ برسد.

با این حال عصر شنبه هفته جاری خبری آمد که در نشست وزیر صنعت، معدن و تجارت، رئیس سازمان برنامه و بودجه، رئیس کل بانک مرکزی و مدیران سازمان‌های مرتبط برای تعیین تعرفه‌های خودرو، دوباره میزان تعرفه خودروهای هیبریدی و برقی مورد بررسی قرار گرفت و بر اساس تصمیم اتخاذشده، تعرفه واردات خودروهای نیمه‌برقی یعنی همان خودروهای هیبریدی برابر با ۱۵ درصد و تعرفه واردات خودروهای تمام‌برقی چهار درصد تعیین شد. در این جلسه، مقامات ارشد دولت بر اهمیت توسعه خودروهای برقی و هیبریدی در راستای کاهش آلودگی هوا و مصرف سوخت تأکید کردند. آنها همچنین بر ضرورت ایجاد زیرساخت‌های لازم برای توسعه این نوع خودروها در کشور تأکید کردند. در مورد تعرفه واردات خودروهای بنزینی در سال ۱۴۰۴ هرچند دولت پیشنهاد افزایش تعرفه به صددرصد را مطرح کرده اما هنوز تصمیم قطعی اعلام نشده است. با این حال باید تأکید کرد که بر اساس احکام مالیاتی بودجه سال ۱۴۰۴، بانک مرکزی موظف است حداقل دو میلیارد یورو جهت واردات خودروهای نو و کارکرده (کارکرده با حداکثر سال ساخت پنج سال) اختصاص دهد. این در حالی است که تعرفه ورودی این خودروها صددرصد تعیین شده است.

همچنین بر اساس مصوبه هیئت دولت، حقوق ورودی خودروهای کارکرده برای سال ۱۴۰۴ مشابه خودروهای نو و معادل صددرصد ارزش خودرو تعیین شده است. یعنی با فرض هزینه متوسط هر خودروی کارکرده حدود ۱۰ هزار دلار و با توجه به نرخ فعلی دلار که حدود صد هزار تومان است، هزینه تمام‌شده هر خودرو پس از اعمال حقوق ورودی صددرصدی، به رقمی حدود ۱.۷ میلیارد تومان می‌رسد. این یعنی برای واردات خودروها، چه نو باشد چه کارکرده، در سال جاری مانعی بزرگ وجود دارد و این روند، می‌تواند به یکی از عوامل اصلی افزایش تورم کالایی در سال جدید تبدیل شود. امیرحسین کاکایی، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «شرق» توضیح می‌دهد که دولت همچنان با اعمال تعرفه صددرصدی جدید به‌طور کامل مخالف است، اما چاره‌ای جز این وجود ندارد. او توضیح می‌دهد: «قبلا تعرفه واردات حدود ۵۵ درصد بود که اکنون به صددرصد رسیده است. همچنین مبنای محاسبه تعرفه، نرخ دلار ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان بود که اکنون نرخ دلار واردات به ۶۸ هزار تومان افزایش یافته است و احتمال افزایش دوباره نرخ ارز مرجع وجود دارد. نهایتا قیمت خودروی وارداتی رسمی تقریبا ۱.۹۸ برابر می‌شود». به گفته این کارشناس موضوع صددرصد شدن تعرفه به‌تنهایی فقط می‌تواند ۵۰ تا ۶۰ درصد این افزایش قیمت را توضیح دهد و مابقی به افزایش نرخ دلار مربوط است.

تأثیر تعرفه‌های واردات بر بازار خودروی داخلی

کاکایی معتقد است تأثیر تعرفه واردات خودرو بر بازار خودروی داخلی زمان‌بر است. چون بازار راکد، درآمد مردم پایین، خریدار کم و عرضه نسبت به تقاضا بسیار زیاد است.

او ادامه می‌دهد: «ضمن اینکه تأثیر تغییر نرخ ارز بر تولید داخلی خودرو هم محل بحث است. زیرا مبنای ارز مبادله‌ای از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به ۶۸ هزار تومان تغییر یافته است. البته من حساب کردم برای خودروهایی که بیش از ۷۰ درصد تولید داخل دارند و تعرفه آنها پنج درصد و قطعات‌شان ۱۰ درصد است، این تغییر تنها حدود یک درصد بر قیمت اثر خواهد داشت. یعنی تغییرات پایه تعرفه، علت این تغییرات است و مربوط به بحث درآمد دولت می‌شود. چراکه خودروسازان هم‌اکنون بخشی از قطعات را وارد می‌کنند، یعنی خودشان هم واردکننده شده‌اند اما مهم‌ترین اتفاقی که اکنون در کشور در حال وقوع است، سقوط ارزش ریال است؛ نه افزایش تعرفه‌ها. یعنی در حال حاضر مسئله اصلی کشور دیگر خودرو نیست، بلکه مسائل اصلی مردم، آب، برق و گاز است. به نظر من، دولت تلاش کرده که چون امکان افزایش قیمت بنزین را ندارد، می‌خواهد از این مسیر کسری بودجه خود را جبران کند». به گفته این کارشناس به دلیل کسری قابل توجه بودجه، دولت ناچار است امسال به هر قیمتی شده، منبع درآمدی داشته باشد. او می‌افزاید: «درک من از تبعاتی که اکنون در مورد آن صحبت می‌شود، این است که خیلی اهمیتی ندارد. به‌طور خاص، سال گذشته حدود پنج یا شش هزار دستگاه خودرو وارد کشور شد و بخش ثروتمند جامعه که عطش ورود خودرو را داشتند، استفاده خود را بردند. حالا اگر اولویت‌بندی کنیم، خواهیم دید که موضوع تعرفه خودرو موضوع خیلی مهمی نیست. درخصوص خودروی داخلی، من محاسبه‌ای انجام دادم؛ با توجه به اینکه نرخ پایه دلار نیز افزایش یافته است، اکثر خودروهای تولید ایران‌خودرو و سایپا بر مبنای دلار ۴۲ هزار تومان قیمت‌گذاری می‌شدند، اما اکنون مبنا حدود ۶۸ تا ۷۰ هزار تومان است. بر این اساس قیمت خودروهای داخلی نیز باید حدود ۱.۷ برابر افزایش یابد. بنابراین می‌خواهم بگویم مشکل اصلی چندان به تعرفه مربوط نمی‌شود، بلکه کاهش شدید ارزش ریال عامل اصلی است». او توضیح می‌دهد که اکنون حتی در کشوری مثل آمریکا که به‌اصطلاح رهبر سرمایه‌داری جهانی است نیز تعرفه‌ها به طور ناگهانی افزایش یافته‌اند؛ پس افزایش تعرفه را نمی‌توان در تناقض با آزادسازی واردات دانست و باید ماجرا را این‌گونه دید که آزادسازی واردات خودرو در شرایط سخت تحریم، هزینه گزافی دارد. کاکایی می‌گوید: «نمی‌شود که در شرایط تحریم، هم‌زمان هم قیمت‌ها ثابت بماند، هم واردات آزاد شود و هم همه‌چیز مهیا باشد. اینها در تناقض با یکدیگر و اثرات تحریم هستند».

نظام تعرفه‌ای در خدمت ذخیره ارز

بابک صدرایی، دیگر کارشناس صنعت خودرو هم باور دارد که دولت با پیش‌بینی وضعیت سیاسی موجود و با توجه به تنش‌هایی که در حال وقوع است، ناچار به مدیریت واردات شده است و در حقیقت، مدیریت را بر پایه ارز انجام می‌دهد. به این معنا که از یک طرف چون نمی‌خواهد به صورت رسمی اعلام کند که واردات ممنوع است، عنوان می‌کند که واردات آزاد است اما در مقابل از طریق نظام تعرفه‌ای، کنترل لازم را اعمال می‌کند تا تقاضا برای خودروی وارداتی کاهش یابد و از خروج ارز جلوگیری شود. او به «شرق» توضیح می‌دهد: «در اصل به صورت غیرمستقیم می‌توان این اقدام را نوعی ممنوعیت واردات خودرو قلمداد کرد. البته از سوی دیگر، دولت این‌گونه استدلال می‌کند که با نظام تعرفه‌ای، درآمد خود را نیز افزایش می‌دهد. به عنوان مثال، به‌جای واردات ۵۰ هزار دستگاه خودرو، ۲۰ هزار دستگاه وارد می‌کند، ولی درآمد خود را تقریبا در همان سطح حفظ می‌کند. هم‌زمان نیز تقاضا را کنترل می‌کند تا سطح تقاضا برای خودروی وارداتی افزایش نداشته باشد و امکان مدیریت منابع ارزی فراهم شود. به اعتقاد من، هدف دولتمردان این است که در شرایط فعلی که کشور ممکن است به سمت برخی تنش‌ها پیش برود -حال اگر توافقی حاصل شود یا تفاهمی صورت گیرد، ممکن است این رویکرد تغییر کند- و فشارها روزبه‌روز افزایش می‌یابد، تأمین خودرو نیز قطعا دشوارتر خواهد شد». به اعتقاد این کارشناس، در صورتی که شامل دور بعدی تحریم‌ها شویم، تأمین خودرو برای کشور بسیار دشوار خواهد شد، چراکه هر کشوری که به کشور خودرو بفروشد، شامل تحریم‌های ثانویه می‌شود و حتی اگر این مشکل نیز وجود نداشته باشد، مسئله کمبود ارز مطرح خواهد بود؛ زیرا دولت تحت فشار ناشی از کاهش صادرات نفت مجبور می‌شود ارز را برای کالاهای اساسی ذخیره کند. پس منطقی است که ریاست دولت تصمیم بگیرد تا زمانی که وضعیت سیاسی کشور در سطح بین‌المللی مشخص نشده است، خودرو را کالای ضروری تلقی نکند و تقاضا برای واردات آن را کاهش دهد.

احتمال افزایش قیمت خودرو

به گفته صدرایی، در حال حاضر بازاری که در کشور شاهد آن هستیم، با نرخ ارز ۶۰ تا ۷۰ هزار تومانی فعالیت می‌کند؛ چه در مورد خودروهای مونتاژی و چه خودروهای تولید داخل. اما رکود به حدی بر بازار حاکم شده و قدرت خرید مردم تا اندازه‌ای کاهش یافته است که برخلاف سال‌های گذشته که در صورت افزایش نرخ دلار از ۲۰ هزار تومان به ۲۵ هزار تومان، خودروها با نرخ دلاری ۳۰، ۳۵ یا حتی ۴۰ هزار تومان به فروش می‌رسیدند، اکنون وضعیت به گونه‌ای شده است که خودرو از نرخ تورم عقب افتاده است؛ زیرا بازار راکد است. او می‌گوید: «خوش‌بینانه‌ترین برآورد، افزایش قیمتی در حدود ۵۰ درصد است. البته این میزان ممکن است برای برخی خودروهای کم‌طرفدار در حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد باشد و برای برخی دیگر تا ۶۰ یا حتی ۷۰ درصد. اما به طور کلی می‌توان گفت در همین آغاز سال، شاهد افزایشی در حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد در قیمت خودرو خواهیم بود».

با این حل دولت اخیرا در تصمیم خود تجدیدنظر کرد و برای واردات خودروهای برقی و هیبریدی تعرفه چهار و ۱۵درصدی در نظر گرفت. در این جلسه دولت اعلام کرد که این تجدیدنظر با هدف کمک به محیط زیست و رفع آلودگی هوا اتخاذ شده، اما بابک صدرایی معتقد است این مسئله تأثیر چندانی بر آلودگی هوا ندارد. او می‌گوید: «در گذشته، سیاست دولت بر این بود که از خودروهای برقی استفاده شود تا بتواند آلودگی هوا را کنترل کند و مسائل زیست‌محیطی را کاهش دهد، اما تورم سبب شده است چنین هدفی در بازار کشور ما قابل تحقق نباشد؛ زیرا اکنون قیمت خودروهای برقی برای کشور ما بسیار بالا و از توان بسیاری از مصرف‌کنندگان خارج است. در مورد خودروهای برقی در ایران اتفاقاتی افتاده که نشان می‌دهد مسئله کنترل آلودگی هوا دیگر هدف اصلی نیست. عملا خودروهای برقی واردشده از برندهایی مانند فولکس‌واگن و آئودی هستند که برندهای معتبری محسوب می‌شوند. قشر خریدار این خودروها معمولا کسانی بوده‌اند که یک یا دو خودروی بنزینی نیز در اختیار دارند. این خودروهای برقی بیشتر برای ارضای عطش استفاده از فناوری‌های نوین یا مصارف درون‌شهری استفاده می‌شوند اما در کشوری که دچار بحران شدید در تراز برق است و با مشکلات متعدد زیرساختی مواجه است، خودروهای برقی نمی‌توانند راه‌حل مناسبی باشند. بنابراین ما باید به‌جای خودروی برقی، سیستمی داشته باشیم که خودروهای فرسوده و قدیمی را از رده خارج کند؛ چون اکنون اگر به قیمت خودروهای برقی در ایران نگاه کنید، متوجه می‌شوید که این خودروها هنوز هم نسبت به سطح درآمد مردم، گران هستند و قابلیت فراگیری عمومی را ندارند. قرار بود ۸۰ هزار دستگاه تاکسی برقی وارد کشور شود که چنین اتفاقی نیز رخ نداد. در واقع بسیاری از این صحبت‌ها، بیشتر اظهاراتی روی کاغذ هستند که بدون کارشناسی و بدون درک شرایط واقعی کشور مطرح می‌شوند و در عمل نیز هیچ‌گاه محقق نمی‌شوند». او توضیح می‌دهد خودروی برقی در نهایت ممکن است حدود ۱۰ تا ۱۵ هزار، نهایتا ۲۰ هزار دستگاه فروش داشته باشد اما چنین تعدادی از خودروهای برقی تأثیر قابل توجهی در کاهش آلودگی هوا نخواهد داشت. کاهش واقعی آلودگی زمانی ممکن است که حداقل ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار دستگاه خودروی برقی در کشور به فروش برسد و توانایی جایگزینی خودروهای فرسوده و دودزا وجود داشته باشد.

یادداشت

مسئله حیاتی قدرت پول ملی

علیرضا چیذری*

سقوط دو تریلیون دلاری بازار آمریکا در ۲۰ دقیقه، در نتیجه سیاست‌های ترامپ که بازارها را لرزاند. اعلام تعرفه‌های جدید ترامپ روی بیش از ۱۸۰ کشور باعث شد شاخص S&P 500 در کمتر از ۲۰ دقیقه، پنج تریلیون دلار از ارزش خودش را از دست بدهد.

بین ساعت ۴:۲۵ تا ۴:۴۲ عصر (به وقت شرقی)، هر دقیقه این شاخص حدود ۱۲۵ میلیارد دلار سقوط کرد. این افت ناگهانی، نگرانی‌های زیادی بین سرمایه‌گذاران ایجاد کرده است.

باید تأکید کرد که سیاست و بازی ترامپ (ملی‌گرایی اقتصادی)، ضعف بنیان نئولیبرالیسم را بیش از پیش عیان کرد. این در حالی است که هنگامی از افت سریع شاخص اقتصاد آمریکا، صحبتی به میان می‌آمد که دیگران آن را توهم می‌دانستند و به‌جای بحث علمی، روش تخریب طرف مقابل را به کار گرفته و می‌گیرند.

جالب است که حتی در روش تخریب هم، ادبیات توهین‌آمیز به کار می‌برند، به‌جای آنکه مشخص کنند دقیقا کدام قسمت یک بحث علمی اشتباه است و بر اساس چه نظریه یا تئوری علمی اشتباه است.

به عنوان مثال، وقتی کسی به آنها بگوید شما مفهوم نرخ بهره در اقتصاد را نمی‌دانید و سال‌هاست سیاست انبساطی را به‌جای انقباضی به کار برده‌اید، بگوید شما مفهوم و محدودیت، تئوری‌ها را نفهمیده‌اید، بگوید شما وجود روابط پیوسته در اقتصاد را نفهمیده‌اید، شما مفهوم کاهش ارزش پول در نتیجه کاهش تقاضای آن را نفهمیده‌اید، شما مفهوم دارایی مالی بی‌نام و ماهیت و آثار آن و تراز نرخ ارز با بازار غیررسمی قاچاق را نفهمیده‌اید، شما مفهوم و تفاوت ماهوی دو بازار ارز در کشور را نفهمیده‌اید و... .

نکته غم‌انگیز اینجاست که بعضا این افراد سال‌ها در کسوت مشاور نهادهای مهم و تأثیرگذار کشور بوده‌اند.

در مجموع باید گفت که قطب‌بندی جدید دنیا نه براساس روش‌های سنتی، بلکه بر اساس قدرت اقتصادی و ارزش پول ملی شکل می‌گیرد و در این میان اگر ایران می‌خواهد که در این معادلات قدرت حرفی برای گفتن داشته باشد، باید در اندیشه روش‌هایی باشد که تورم را مهار کرده و قدرت پول ملی را تقویت می‌کند، وگرنه کشوری که اقتصاد آن تضعیف شود، باید منتظر هرگونه بحرانی باشد. چنان‌که مصادیق فراوانی در این زمینه در دنیا وجود دارد و می‌تواند برای ایران عبرت‌آموز باشد.

***محقق و رئیس انجمن تأمین و صادرکنندگان تجهیزات پزشکی و دارویی**

مناقصه عمومی دو مرحله‌ای طراحی، تامین متریال، نصب و راه اندازی سیستم اعلان حریق ساختمان های صنعتی و غیر صنعتی سطح سایت
شماره مناقصه: PGSOC-LEC-FIRE PROOFING-TE-02624

PGSOC
PERSIAN GULF STAR OIL COMPANY (P.J.S.)
شرکت نفت ستاره خلیج فارس (سهامی عام)

شرکت نفت ستاره خلیج فارس (سهامی عام) در نظر دارد طراحی، تامین متریال، نصب و راه اندازی سیستم اعلان حریق ساختمان های صنعتی و غیر صنعتی سطح سایت را از طریق مناقصه عمومی به شرکت واجد شرایط واگذار کند، بنابراین از همه شرکت‌های معتبر دعوت می‌شود برای تهیه اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۰۹ تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۲۰ با ارسال نامه، اعلام آمادگی خود را (مطابق دستورالعمل مکاتبات مندرج در وبگاه شرکت نفت ستاره خلیج فارس سربرگ مناقصات به آدرس WWW.PGSOC.IR) به همراه فیش خرید اسناد را از طریق پست الکترونیکی ارسال کنند.
هزینه خرید اسناد: ۲،۰۰۰،۰۰۰ (دو میلیون) ریال واریزی به حساب شماره ۰۲۲۳۹۰۳۸۱۱۳۴۸ بانک تجارت با شماره شبا IR۵۱۰۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۲۳۹۰۳۸۱۱۳۴ به نام شرکت نفت ستاره خلیج فارس (متقاضیان به منظور دریافت شناسه اختصاصی پرداخت می‌بایست با بخش خزانه امور مالی به شماره ۰۷۶-۳۱۳۱۲۶۶۰ و ۰۷۶-۳۱۳۱۳۳۵۷ و ۰۷۶-۳۱۳۱۲۶۳۵ تماس حاصل فرمایند.)
میزان ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه: مبلغ ۲۶،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (بیست و شش میلیارد) ریال.
میزان پیش پرداخت: ۵۰ (پنجاه) درصد مبلغ کل قرارداد در قبال دریافت ضمانت نامه بانکی معتبر
مدت قرارداد: ۱۲ ماه شمسی
تاریخ بازدید: روز دو شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۱/۲۵، ساعت ۰۹:۰۰ . متقاضیان باید حداکثر تا ساعت ۱۱ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۱/۲۳ نسبت به معرفی نماینده خود جهت بازدید اقدام فرمایند.
مهلت تسلیم بسته پیشنهادی مناقصه: تا ساعت ۱۲ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۰۳
محل تسلیم بسته پیشنهادی مناقصه و محل تحویل کالا/پروژه: بندرعباس، کیلومتر ۱۳ محور بندرعباس به بندر خمیر، بلوار صنعت نفت، میدان نفت، بلوار خود کفایی، شرکت نفت ستاره خلیج فارس، امور حقوقی، حاکمیت شرکتی و قراردادها.
تلفن: ۰۷۶-۳۱۳۱۰۰۰۰ داخلی ۲۷۶۶، دورنگار: ۰۷۶-۳۱۳۱۳۱۳۱، کدپستی: ۷۹۳۱۱۸۱۱۸۳، ایمیل: Legal@pgsoc.ir
روابط عمومی و بین الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس
۱۹۷