

یادداشت



ظرفیت‌های تولید برق سبز در کشور



با رشد روزافزون جمعیت، افزایش نیاز به انرژی و نگرانی‌های جدی درباره تغییرات اقلیمی، توجه به منابع انرژی پایدار و پاک به یک ضرورت غیرقابل انکار تبدیل شده است. ایران نیز با برخورداری از منابع غنی انرژی‌های تجدیدپذیر مانند نور خورشید، باد و آب در موقعیت منحصربه‌فردی قرار گرفته است. به بیان دیگر کشورمان با بیش از ۳۰۰ روز آفتابی در سال و بادهای مناسب در نواحی مختلف، پتانسیل بالایی برای توسعه انرژی خورشیدی و بادی دارد. همچنین، منابع آبی ما امکان استفاده از انرژی هیدرولیک را فراهم می‌آورد. به کارگیری انرژی‌های تجدیدپذیر، نه‌تنها به کاهش وابستگی ما به سوخت‌های فسیلی کمک می‌کند، بلکه در راستای حفظ محیط‌زیست و کاهش آلودگی هوا بسیار حائز اهمیت است. به‌ویژه در شهری مانند تهران که مشکلات آلودگی هوا دارد، توسعه این نوع انرژی می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی شهروندان کمک شایانی کند. با توجه به تحولات جهانی و گرایش کشورها به سمت انرژی‌های پاک، ما هم باید در این جهت حرکت کنیم تا به اهداف توسعه پایدار دست یابیم و به تحقق وعده‌های خود در زمینه مبارزه با تغییرات اقلیمی کمک کنیم. این هم برای محیط‌زیست ما مهم است و هم می‌تواند به ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و توسعه پایدار در مناطق مختلف کشور بینجامد. ما باید با همکاری بین‌المللی و بهره‌مندی از تجربیات کشورهای دیگر، زیرساخت‌های لازم برای توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر را ایجاد کنیم. سرمایه‌گذاری در این حوزه، به نفع محیط‌زیست است و یک فرصت به حساب می‌آید. در دو سال اخیر، ظرفیت نصب شده نیروگاه‌های خورشیدی در ایران افزایش چشمگیری داشته که با حمایت دولت و سیاست‌های تشویقی، تعدادی از پروژه‌های بزرگ و کوچک نیروگاه خورشیدی به بهره‌برداری رسیده‌اند.

دولت‌ها در این سال‌ها به دنبال تنوع‌بخشی به منابع انرژی و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی بوده‌اند. در همین راستا اقداماتی برای تشویق سرمایه‌گذاری در انرژی‌های تجدیدپذیر، به‌ویژه انرژی‌های خورشیدی، انجام شده است. سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به تدریج وارد این عرصه شده و برخی مشکلات مالی از بین رفته است. همچنین، توافقات بین‌المللی و تسهیلات بانکی برای پروژه‌های انرژی تجدیدپذیر توسعه یافته است. تلاش‌هایی نیز برای افزایش آگاهی عمومی و ایجاد دوره‌های آموزشی برای مهارت‌آموزی در زمینه نصب و نگهداری سیستم‌های خورشیدی صورت گرفته، بنابراین مسیری که آغاز شده، نباید متوقف شود. فعالان این حوزه نگران توقف مسیر دو سال گذشته هستند و دولت چهاردهم باید این نگرانی را برطرف کند و به ساخت نیروگاه‌های تجدیدپذیر سرعت دهد. هم‌اکنون روزانه چندین نیروگاه خورشیدی در سراسر ایران به بهره‌برداری می‌رسد و طی روزهای گذشته هم ۱۰ نیروگاه خورشیدی به شبکه برق متصل شد. ظرفیت تولید برق خورشیدی روزانه معادل ۵۳۹ مگاوات، یعنی کمی بیشتر از ۰٫۵ درصد کل ظرفیت است. این درحالی است که متخصصان صنعت برق به رفع ناترازی برق در یک دهه آینده هم امیدوار نبودند اما برنامه تجدیدپذیر و ویژگی‌های منحصربه‌فرد این نوع نیروگاه‌ها موجب‌ات آن را فراهم آورده تا آن‌ها به رفع ناترازی تا پایان سال ۱۴۰۴ امیدوار شوند. در این رابطه مقرر شده تا ساخت ۴۵۰۰ مگاوات نیروگاه تجدیدپذیر در دستور کار قرار گیرد که این مسئله نیاز به مصرف مازوت به‌ویژه در زمستان را کاهش داده و از این طریق انتشار ۷٫۲ میلیون تن آلودگی متوقف خواهد شد. اولین بار است که یک صنعت بدون حمایت مستقیم و صرفاً با اقدامات تنظیم‌گری دولت در حال توسعه به حساب می‌آید. یعنی بدون هیچ یارانه انرژی یا مالی می‌توانیم شاهد شکل‌گیری یک اکوسیستم اقتصادی در کشور باشیم. بخش اداری کشور از ابتدای سال آینده ملزم به تأمین بخشی از برق خود با اتکا به انرژی‌های تجدیدپذیر خواهد بود که این یک حمایت دولتی اما غیرمستقیم است.

به زبان انباشته و بدهی خودروسازان، آن‌ها نباید به قیمت مفت و ارزان به بخش خصوصی واگذار شوند؛ چرا که در آن صورت امکان دارد خودروساز برای سود بیشتر به سمت مونتاژ و واردات خودروهای چینی برود. در وهله دوم اگر خودروسازان خصوصی‌شده در مسیر سیاست‌های کلی کشور حرکت و به نوعی منافع کشور را تأمین کردند، به مرور سهام مورد واگذاری قرار گیرد. در چنین شرایطی به‌طور قطع شرکت‌های جاده مخصوص می‌توانند در مسیر توسعه و پیشرفت گام بردارند.»

لزوم حذف قیمت‌گذاری دستوری

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند اگر قرار است خدمتی به مصرف‌کننده شود بهترین کار آزادسازی قیمت به‌شمار می‌آید؛ زیرا با این شیوه کنونی، قیمت‌گذاری دستوری منجر به افزایش قیمت در بازار آزاد شده است. وقتی با قیمت‌های دستوری می‌خواهند خودرو را به‌صورت قرعه کشی بفروشند میانگین پنج میلیون نفر ثبت‌نام می‌کند، آیا تمام این افراد خریدار واقعی هستند؟

قطعاً این‌طور نیست و بسیاری از افراد برای سرمایه‌گذاری ثبت‌نام می‌کنند. اگر قیمت‌گذاری آزاد شود در کوتاه‌مدت قیمت خودرو در بازار آزاد پایین می‌آید و حاشیه سود خوبی به جیب خودروساز می‌رود که می‌تواند با خیال راحت خودرو تولید کند و دولت هم بدون دخالت و با توجه به حاشیه سود، از خودروساز برنامه تولید دریافت کرده و بر اساس آن، بر عملکرد و توسعه محصول نظارت صورت می‌گیرد.

به اذعان این کارشناسان با فشار بیشتر به خودروساز وضعیت بازار خودرو بهبود نمی‌یابد. اگر قیمت در حاشیه بازار تعیین شود، عرضه و تقاضا خود را تنظیم کرده و در نهایت قیمت خودرو متناسب شده و دلال نیز از بازار کنار می‌رود و حتی صادرات رونق خواهد گرفت. این درحالی است که یکی از راه‌های انحصارزدایی از صنعت خودرو، واردات خودرو است. همچنین باید اجازه دهیم سرمایه‌گذاران خارجی در ایران برای تولید خودرو سرمایه‌گذاری کنند. اگر سرمایه‌های خارج از کشور به ایران وارد و منجر به تولید و مونتاژ خودرو شود، رونق فضای رقابتی شکل می‌گیرد. این موضوع خودبه‌خود به رشد کیفیت و عملکرد خودروسازهای داخلی هم کمک می‌کند.



گسترده خودرو در حدود یک میلیون دستگاه در سال، به بیش از ۲۰ میلیارد دلار ارز نیاز است. البته این موضوع عملاً امکان‌پذیر نیست، بنابراین در این شرایط باید صنعت خودروی داخل تقویت شود. برای رقابت‌پذیر شدن نیز واردات خودروهای با کیفیت خارجی می‌تواند در دستور کار باشد. «مدیرعامل اسبق سایپا با تأکید بر اینکه امروز صنعت خودرو در وضعیت نابه‌نجاری قرار دارد، توضیح داد: «وقتی بیش از ۷۵ درصد تولید کشور در اختیار دو شرکت بزرگ است اما برای آن‌ها سیاست‌گذاری‌های درست اندیشیده نشده، انتظار بهبود وضعیت نمی‌رود. درحالی که بر اساس سند چشم‌انداز تولید حداقل دو میلیون دستگاه خودرو صورت گیرد، بعید به نظر می‌رسد

برای سال جاری آمار سال گذشته تکرار شود.» مدنی ادامه داد: «طی ۱۰ سال گذشته زبان خودروسازان ناشی از قیمت‌گذاری بالغ بر ۲۵۰ هزار میلیارد تومان بوده است. اگر این پول به جیب خودروساز می‌رفت امروز می‌توانستیم دو خودروساز مانند ایران خودرو و سایپا در کلاس جهانی راه‌اندازی کنیم و دیگر با این مشکلات امروز روبرو نبودیم.» این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به اینکه خصوصی‌سازی در این صنعت می‌بایست با دو پیش‌شرط مهم انجام پذیرد، گفت: «در وهله اول با توجه

خودرو در چندین سطح، از مشکلات ساختاری رنج می‌برد. این مسائل موجبات آن را فراهم آورد تا زیست‌بوم صنعت خودرو در ایران نتواند پذیرای فناوری‌های روز دنیا باشد و علاوه بر عقب‌ماندگی شدید از سایر رقبای خود در عرصه بین‌الملل و عدم نقش‌آفرینی در زنجیره‌های ارزش جهانی و منطقه‌ای، نارضایتی در کشور را ایجاد کند. بر این اساس، پیش‌شرط وجود نظام تنظیم‌گری کارآمد در صنعت خودرو، وجود یک چشم‌انداز مشترک است که مطابق آن الگوی توسعه صنعت خودرو تدوین و همه ابزارها در آن جهت بسیج شود.

دو پیش‌شرط مهم خصوصی‌سازی خودروسازان

سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو، در گفت‌وگو با «آتیه نو» با اشاره به اینکه واردات خودرو به رشد صنعت خودروی کشور کمک می‌کند، گفت: «این مسئله با ایجاد رقابت مثبت در بازار، خودروسازان را به ارتقای کیفیت محصولات خود ترغیب خواهد کرد. در فضای رقابتی، صنعت به امکان توسعه بیشتری دست می‌یابد. اگر واردات خودرو به‌صورت محدود صورت گیرد، این موضوع در نهایت به نفع همه است.» او افزود: «تولید خودرو در کشور نیاز به پنج میلیارد دلار در سال دارد، در صورتی که برای واردات

بررسی چهار ابزار جدید مالی برای تأمین منابع انرژی کشور

راهکار جلوگیری از قطع برق فصلی



می‌کنند. صندوق‌های مذکور به‌ویژه برای سرمایه‌گذارانی که می‌خواهند دارایی‌های خود را در مقابل تغییرات نرخ ارز محافظت کنند، مفید هستند.» او افزود: «صندوق‌های هیبریدی-ارزی به‌واسطه تنوع‌سازی دارایی‌ها می‌توانند بازدهی مناسبی را در بازارهای پرنوسان ارائه دهند و به‌عنوان یک ابزار مفید در مدیریت ریسک ارزی و تنوع سرمایه‌گذاری به کار گرفته شوند.»

احمدلو با بیان اینکه اوراق مشارکت بلندمدت یکی دیگر از ابزارهای مهم مهیا کردن منابع مالی است که به‌طور خاص برای پروژه‌های زیربنایی و توسعه‌ای به کار می‌رود، اضافه کرد: «این اوراق، معمولاً با سررسیدهای بلندمدت (بیش از پنج سال)، به سرمایه‌گذاران امکان می‌دهند که در پروژه‌های بزرگ و پرهزینه مانند ساخت و توسعه نیروگاه‌ها، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و پروژه‌های ملی حضور یابند. دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ قادرند از طریق این اوراق منابع مالی مورد نیاز خود را با هزینه‌های کمتری فراهم کنند.» این کارشناس بازار سرمایه ادامه داد: «در واقع اوراق مشارکت معمولاً با سودهای نسبتاً جذاب برای سرمایه‌گذاران عرضه می‌شود و پرداخت‌های منظم بهره تضمین شده دارند. از طرفی، این اوراق فرصت مناسبی برای سرمایه‌گذارانی به حساب می‌آید که به دنبال سرمایه‌گذاری‌های ایمن و با بازدهی بلندمدت هستند.»



گزارش

بازار خودرو این روزها در کانون توجهات قرار گرفته و مسئله واردات نیز به‌شکل بسیار داغ دنبال می‌شود. بر این اساس، عبدالناصر همتی، وزیر امور اقتصادی و دارایی گفت: «بالاخره گره کور واردات خودرو را با تدبیر رئیس‌جمهور در جلسه ستاد اقتصادی دولت باز کردیم. همه بدانند اجازه انحصار در هیچ حوزه و صنعتی را نمی‌دهیم. همه صنایع باید با رقیب خارجی خود رقابت کنند. منافع ملت ایران در رقابت است.» حالا که تأکید بر ایجاد بازاری رقابتی در صنعت خودرو وجود دارد، جا دارد قیمت خودرو نیز رقابتی شود، چرا که یکی از مؤلفه‌های بازار رقابتی به حساب می‌آید. امروز خودروسازان باید محصولاتی با کیفیت و متناسب با ذائقه متقاضیان داخلی تولید کنند تا مصرف‌کننده داخلی تمایلی به خرید خودروهای وارداتی و چینی نداشته باشد. با همکاری و مشارکت‌های بین‌المللی، به‌طور قطع رقابت‌پذیری در بازار خودرو نیز افزایش خواهد یافت. برخی کارشناسان معتقدند که فراهم‌آوری زمینه رقابت‌پذیری و منطقی‌شدن تعرفه‌ها بهتر از دخالت در قیمت‌گذاری خودرو در شرایط فعلی است، زیرا فرمول فعلی شورای رقابت مشکلی را حل نمی‌کند و به تولیدکننده و مصرف‌کننده کمکی نخواهد کرد. از سوی دیگر، دولت می‌تواند با کاهش یا افزایش نرخ تعرفه روی قیمت خودرو در بازار مدیریت داشته باشد و به نوعی بر اعمال قیمت‌گذاری‌ها نظارت کند. البته در صورت حذف قیمت‌گذاری توسط شورای رقابت، خودروسازان باید رقابتی عمل کنند تا صنعت خودرو به سوی انحصار بیشتر نرود. ضمن اینکه برای ایجاد فضای رقابت به‌جاست که خودروسازان بخش خصوصی نیز وارد میدان شوند تا بتوان تولید خودرو را در داخل به سمت رقابتی شدن سوق داد.

نارضایتی عمومی از صنعت خودرو

با گذشت شش دهه از ایجاد صنعت خودروسازی در ایران، این صنعت هنوز موفق به برآورده کردن انتظارات نشده است. مسائلی همچون کیفیت و ایمنی نامطلوب محصولات تولیدی، عدم طراحی به‌روز خودروها، زبان نالاشته‌سنگین و... هم مردم و هم سیاست‌گذاران را در سال‌های اخیر از این صنعت ناراضی کرده است. صنعت

گزارش

کشورمان با وجود برخورداری از موقعیت مناسب جغرافیایی و آب‌وهوایی منحصربه‌فرد و ظرفیت‌های قابل توجه برای تولید برق خورشیدی و بادی، هنوز نتوانسته از این پتانسیل‌ها بهره بگیرد. به همین دلیل، با «ناترازی تولید و مصرف انرژی» در فصل زمستان و تابستان مواجه می‌شویم و عملاً در پیک تابستان و زمستان سوخت گاز مورد نیاز نیروگاه‌ها فراهم نمی‌شود. وزارت نیرو نیز حتی المقدور برای در مدار نگه داشتن نیروگاه‌ها سوخت مازوت یا گازوئیل به کار می‌برد که این مسئله، روند آلودگی را تشدید می‌کند. در تابستانی که گذشت، با وجود جایگزینی مازوت با هم وزارت نیرو قادر نبود تمامی نیازهای برق را برآورده کند و به ناچار، خاموشی شبکه برق به مرحله اجرا درآمد. این در حالی است که طبق قانون، تمام صنایع تولیدی که متوسط مصرف برق آن‌ها بالاتر از یک مگاوات است، مکلف شدند یک درصد از انرژی مورد نیاز خود را از طریق تأسیس نیروگاه‌های تجدیدپذیر تأمین کنند. این الزام می‌تواند فرصت بسیار مناسبی برای توسعه تجدیدپذیرها در کشور به حساب آید. به‌ویژه اینکه وزارت نیرو طرح‌های تشویقی خوبی را برای اجرایی‌شدن این مصوبه برای صنایع در نظر گرفته است. طی یک سال گذشته، برخی از صنایع بزرگ کشور از محل عدم‌النفع ناشی از خاموشی‌ها زیان تقریبی دو هزار میلیارد تومانی را پذیرفتند که البته عواقب این خسارت متأسفانه گریبان‌گیر همه بخش‌های کشور شد. بهره‌گیری از انرژی تجدیدپذیر نکته طلایی در اصلاح ناترازی تولید و مصرف انرژی است. طی چندسال گذشته رویکردهای وزارت نیرو در خصوص نیروگاه‌های تجدیدپذیر تغییر اساسی داشته است. در همین راستا، این نهاد برنامه تأمین ۱۰ هزار مگاوات برق را از مسیر سرمایه‌گذاری صنایع بزرگ کلید زده و در حقیقت، به صنایع پیشنهاد شده برق مورد نیاز خود را از طریق احداث نیروگاه‌های تجدیدپذیر یا نیروگاه‌های کوچک‌مقیاس فراهم کنند. این سیاست در صورت اجرا می‌تواند تا حدی مشکل خاموشی‌ها را برطرف کند.

شیوه نوین تأمین مالی در اقتصاد کشور

نقش و اهمیت حوزه‌های پولی و مالی در ایفا نقش تجهیز منابع مالی و هدایت و مدیریت آن به سمت بخش‌های مولد از اهمیت مضاعفی برخوردار است. تأمین منابع مالی در کشور به‌صورت سنتی در شبکه بانک‌های تجاری و تخصصی انجام