

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران در گفت‌وگو با آتیه نو:

# قطعی گاز برای واحدهای صنعتی جدی‌تر از برق است



**گفت‌وگو**
**قطعی گاز صنایع در فصل سرد، طی سال‌های گذشته به نوعی عادت تبدیل شده بود. حال دولت چهاردهم تأکید دارد که نباید این موضوع در تولید واحدهای صنعتی اختلالی ایجاد کند. با این وجود در روزهای گذشته کشور نه تنها از منظر تولید گاز در مضیقه بوده بلکه تولید نیروگاه‌ها نیز به واسطه کمبود سوخت دشواری‌های خاص خود را داشته است.**

گفته می‌شود که در آذرماه امسال مصرف گاز کشور به اندازه روزهای سرد بهمن‌ماه سال ۱۴۰۲ بالا رفته است. با این حال خبری از قطعی گاز صنایع منتشر نشده است. در این زمینه به گفت‌وگویی با آرمان خالقی، دبیرکل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران پرداخته‌ایم.

• **عدم قطعی گاز در سال جاری چه اثری روی واحدهای تولیدی داشته است؟**

این روزها، در بحث انرژی دو موضوع گاز و برق با یکدیگر جمع شده و برای واحدهای گازبر و سایر واحدها بحث محدودیت‌های برق مطرح است. حتی برخی واحدهای ما چنین اعلام کرده‌اند که ظاهراً قرار است شهرک‌های صنعتی دو روز در هفته تعطیلی داشته باشند. برخی واحدها نیز حجم کمتری از گاز را دریافت می‌کنند و اگر قرار باشد برخی روزهای هفته به دلیل کنترل مصرف گاز و برخی روزها برای کاهش مصرف برق تعطیل باشند، ترجیح آن است که حداقل این دو تعطیلی در هم ادغام شوند. به هر ترتیب باید به یاد داشت که جدا از قطعی‌های برنامه‌ریزی شده، در نهایت عدم دسترسی به برق و گاز منجر به کاهش تولید می‌شود و همین امر کافی است تا واحدهای ما با مشکلات متعدد مواجه شوند. حتی در

### گزارش

**رئیس سازمان اورژانس کشور به تازگی با حضور در رسانه ملی چنین عنوان کرده که حالا حالاها نمی‌توانیم به در دست شدن جاده‌ها و نقاط حادثه‌خیز فکر کنیم و بهترین کار آن است که برای کاهش حوادث جاده‌ای روی عنصر هوشمند ما چرا یعنی انسان فکر کنیم.**

او با بیان اینکه نباید راننده یک پراید با سرعتی فراتر از لندکروز در جاده‌ها رانندگی کند، گفته که بیش از ۲۰۰ هزار کیلومتر جاده داریم، کجای آن را اصلاح کنیم؟ این صحبت‌ها اگرچه از نظر منطقی و تأکید بر لزوم رعایت اصول در رانندگی کاملاً درست به نظر می‌رسد اما نکته قابل توجه آن بحث ناامیدی از اصلاح وضعیت جاده‌های کشور است.

قاعدتاً رئیس سازمان عریض و طویلی مانند اورژانس کشور بدون مذاکرات اولیه چنین ناامیدانه در رسانه فراگیری مانند صدا و سیما صحبت نمی‌کند و احتمالاً او پیش‌تر نیز از ارگان‌های مسئول از جمله وزارت راه و شهرسازی این مسئله را پیگیری کرده و نه تنها به نتیجه خاصی نرسیده بلکه به‌طور کلی از این حوزه قطع امید کرده و ترجیح داده به جای ائتلاف وقت با مردمی که به رانندگی در جاده‌ها می‌پردازند، طرف شود.

اگر جزو دایره رانندگان باشید احتمالاً بیش از سایرین از وضعیت نابسامان راه‌های شهری و بدتر از آن بین شهری که هر چند ماه یک‌بار شما را مجبور به تعمیر جلوبندی خودرو می‌کند گلایه دارید. در کنار این تعداد از ناراضیان، سال گذشته ۲۰ هزار و ۴۵ نفر نیز در سوانح جاده‌ای جان داده‌اند. اگر آن‌ها و خانواده‌هایشان را هم لحاظ کنیم تقریباً می‌شود گفت در ایران کسی نمی‌ماند که از وضعیت جاده‌ها به ستوه نیامده باشد. حال در این شرایط رویکرد وزارت راه و شهرسازی به عنوان دستگاه متولی چیست؟ افزایش چند برابری عوارض جاده‌ها!

در واقع اینجا بار دیگر به آن مثال معروف می‌رسیم که اول مرغ بود یا تخم‌مرغ؟ اظهارات مسئولان وزارت راه گویای آن است که برای تأمین هزینه‌های نگهداری جاده‌ها لازم است درآمد حاصل از عوارض جاده‌ای بیشتر شود. آن‌سوی ماجرا مردم هستند که می‌گویند برای جاده‌هایی با این کیفیت چرا باید چنین هزینه‌هایی را تقبل کنند؟

### افت کیفیت ۱۱ درصدی راه‌های شریانی

آمارهایی که در سال جاری منتشر شده گویای آن است که در میان ۳۷ کشور آسیایی، ایران از نظر کیفیت جاده‌ها رتبه ۲۲ را به خود اختصاص داده و بعد از پاکستان قرار گرفته است. پیش از این فریدون مقدس‌نژاد، دبیر همایش قیر، آسفالت و ماشین‌آلات از نیاز به ۴۰۰ همت اعتبار برای حفظ کیفیت



که به تبعات این امر اشاره شد. حتی به دنبال بالا رفتن قیمت‌ها، میزان تقاضا نیز کاهش پیدا می‌کند.

• **آماری هست که نشان دهد وضعیت تولید واحدها در سال جاری نسبت به سال قبل چه تغییری داشته است؟**

ما هنوز به دوره پیک مصرف که منجر به قطعی گاز می‌شود نرسیده‌ایم. البته اعلام شده که مصرف آذرماه امسال معادل بهمن‌ماه سال گذشته است.

ممکن است افزایش مصرف داشته باشیم، اما هنوز با

روزهای اوج سرما که به نوعی پیک مصرف محسوب می‌شود فاصله داریم. در روزهای سرد ما حتی در برخی استان‌های سردسیری به مدت یک هفته شاهد قطعی گاز صنایع بودیم اما در سال جاری هنوز مصرف به آن حد

نرسیده و چنانچه مصرف الان ما در حد پیک سال گذشته باشد با رسیدن به اوج سرما احتمال این وجود دارد که

## افت ۱۱ درصدی کیفیت جاده‌ها

### افزایش عوارض آزادراهی کارگشا خواهد بود؟



محور و ۲۴ درصد با کامیون‌های چهار محور انجام شده و بر همین اساس ۱۶.۵ میلیارد کیلومتر بار در کشور حمل شده است. جمع هزینه استهلاک جاده‌های کشور ۴۰ همت ثبت شد در حالی که مبلغ تخصیص یافته به نگهداری جاده‌ها به میزان ۱۵ همت دریافت شد.»

### افزایش عوارض آزادراهی

برای جبران این هزینه‌ها، ۱۴ آبان‌ماه سال جاری اعلام شد که با تصویب شورای اقتصاد، عوارض پنج آزادراه کشور افزایش یافته و بر این اساس عوارض عبور از آزادراه تهران-قم به ۱۵ هزار تومان افزایش می‌یابد. اواخر مهرماه نیز اخباری دربارۀ تعریف عوارض ۱۲۰ هزار تومانی برای آزادراه شیراز-اصفهان منتشر شد و بدین ترتیب این آزادراه تقریباً نوساز که قرار بود با تعرفه‌های حداقلی کام مردم را شیرین کند، در همان ابتدای کار فریاد مردم را در آورد، چرا که مبلغ ۱۲۰ هزار تومانی تعریف‌شده تنها مربوط به خودروهای سواری بود و این عوارض بر حسب وسیله نقلیه افزایش یافته و به‌طور مثال برای تریلی‌ها به ۶۰۰ هزار تومان می‌رسد. البته در همان زمان تأکید شد که این هزینه منطقی بوده و به جیب دولت نمی‌رود.

رضا محمدیان، مدیر عامل شرکت احداث، نگهداری و بهره‌برداری آزادراه شیراز - اصفهان خردادماه سال جاری با بیان اینکه ۹ ماه از بهره‌برداری این آزادراه می‌گذرد و همچنان عوارض آن تعیین نشده، گفته بود: «ما در احداث آزادراه شیراز-اصفهان از بودجه دولتی بهره نبرديم. در کشورمان در حوزه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی

## اقتصاد



atiyeno.ir

### یادداشت



### تبعات ثابت نگه داشتن نرخ ارز



مطابق با تئوری‌های اقتصاد کلاسیک، هرگاه در بازاری مداخله شده و از نظر قیمتی شاهد دستکاری باشیم، بازدهی و سوددهی آن بازار از بین خواهد رفت و جلوی بهینه‌سازی در بازار گرفته می‌شود. از سوی دیگر، این رویکرد فضایی رانتی را تقویت می‌کند و باعث می‌شود اطلاعاتی که در شرایط عادی بازار را راهنمایی می‌کند، در وضعیت سرکوب قیمتی و دستکاری، کارکرد خود را از دست بدهد.

هرگاه نرخ ارز نسبت به سایر کالاها افزایش کمتری داشته باشد، چون قیمت آن کمتر از قیمت واقعی است برای آن تقاضای بیشتری ایجاد خواهد شد و بر این اساس فردی که موفق به دریافت ارز شود به نوعی از رانت بهره‌برده است. بارها در سال‌های گذشته شاهد بوده‌ایم که کنترل قیمت چه تبعاتی به همراه داشته و چگونه باعث افزایش فشار به بازارها می‌شود. در اغلب موارد پس از ثابت نگه داشتن دستوری قیمت‌ها برای یک دوره زمانی، به یک‌باره شاهد جهشی قیمت خواهیم بود. در هر صورت با وضعیت فعلی تورم از یک نقطه به بعد نمی‌توان بازار را به‌صورت دستوری کنترل کرد.

ما زمانی برای چندین سال تورم ۱۵ درصدی را تجربه می‌کردیم و حدود ۱۰ تا ۱۵ سال قیمت ارز تقریباً ثابت بود. طبیعی است که آن شرایط را نمی‌توان با وضعیت اقتصادی امروز قیاس کرد. نکته دیگر آنکه حتی اگر کالایی این قابلیت را دارد که بر اساس شرایط اقتصادی قیمت آن به‌طور مثال تا ۲۶ برابر رشد کند طبق نظریه‌های اقتصاد کلاسیک باید این اتفاق رخ دهد اما چنانچه این قیمت به‌صورت دستوری ثابت بماند ممکن است در آینده، بازار آن وارد فضای امنیتی شده و برخی کسب و کارها با مشکل مواجه شوند. از سوی دیگر چنین اقدامی فضای اقتصاد کشور را آلوده می‌کند و تمام این موارد به کسب و کارها و شرایط زندگی مردم آسیب خواهد زد.

متأسفانه در شرایط فعلی بخش عمده‌ای از ریسک‌هایی که فضای تولید و کسب و کار ما را مورد تهدید قرار می‌دهد ریسک‌های غیر تجاری است. زمانی که قیمت ارز پایین است عده‌ای برای دریافت آن مراجعه می‌کنند و انگیزه اقتصادی بزرگی ایجاد می‌شود که نمی‌توان آن را با قوانین کنترل کرد. پس از آن است که شاهد جهش ناگهانی قیمت‌ها خواهیم بود و این مسئله تبعات خاص خود را به همراه دارد.

اگر بانک مرکزی بخواهد بحران را کنترل کند باید در نظر گرفت که طی ۱۵ سال گذشته تورم افزایش قابل‌توجهی داشته‌اما همچنان برخی از قوانین ماثبات است. به‌طور مثال سقف برداشت از خودپردازهای بانکی در این سال‌ها تغییر چندانی نداشته است. دلیل این موضوع نیز گاه چنان‌عنوان شده که دریافت مبالغ بالاتر موجب می‌شود مردم برای خرید ارز اقدام کنند اما در نهایت همین محدودیت‌ها به جای اینکه کارگشا واقع شود مشکلات متعددی را به اقتصاد کشور تحمیل کرده است.

این وضعیت موجب می‌شود برخی طرح‌های سرمایه‌گذاری که پتانسیل اجرایی شدن دارند و در حالت عادی مقرون به‌صرفه هستند دیگر توجیه اقتصادی نداشته باشند. این امر تولید را با آسیب‌های جدی مواجه می‌کند و در موارد متعدد این مسئله به اقدامات دولتی برمی‌گردد.

طی سال‌های گذشته شاهد بوده‌ایم که در موارد متعدد برای کنترل بازار گفته شده که سلطان فلان بازار اقدام می‌شود. چنین رویکردی سبب می‌شود سرمایه‌گذاران برای فعالیت و حضور در بازار احساس خطر کنند و در نهایت میزان تولید با کاهش جدی مواجه شود. اکنون مدت‌هاست کارکرد حواله در بازار ارزی کشور از بین رفته و آنچه به‌عنوان مرکز مبادلات ارزی ایجاد شده نیز مشکلات خاص خود را برای فعالان اقتصادی به همراه داشته است.

