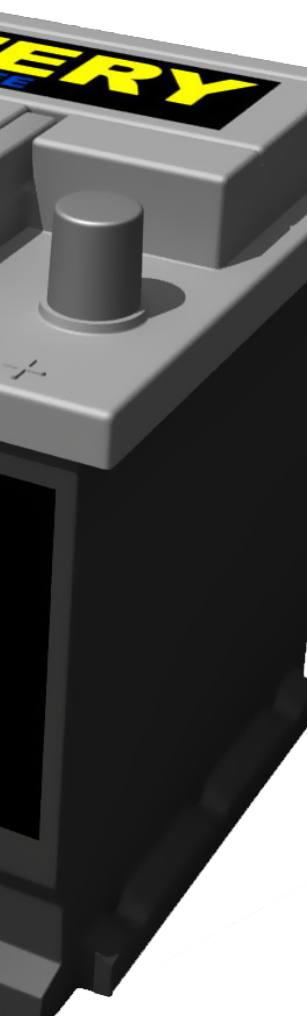


فرههختگان بر اساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران در سال ۹۶ میزان واردات باتری ماشین با کد تعرفه ۸۵۰۷۱۰۱۰، معادل پنج میلیون و ۷۶۲ هزار و ۵۰۱ دلار بوده که این میزان به‌طور عمده از کشورهای کره، امارات، تایلند، چین، اندونزی، فرانسه، آلمان، هندو انگلیس وارد کشور شده‌است. این در شرایطی‌است که تعرفه‌واردات این محصول حدود ۷۰ درصد معادل تعرفه واردات محصولات تزئینی تعیین شده است و به گفته کارشناسان این حوزه این میزان تعرفه، توجیه اقتصادی واردات را کاهش می‌دهد. از سوی دیگر باتری خودرو جزء محصولات مورد نیاز کشور است و ظرفیت تولیدی این کالا در کشور جوابگوی نیاز بازار نیست. آمار منتشرشده از سوی اتحادیه سازندگان و فروشندگان باتری نشان می‌دهد که نیاز سالانه کشور به باتری خودرو بیش از ۱۲ میلیون است، در حالی که اکنون، سالانه حدود ۱۰ تا ۱۱ میلیون باتری خودرو در کشور تولید می‌شود که این میزان ۷۰ تا ۸۰ درصد از نیاز داخل را تامین می‌کند. باتری خودرو از جمله محصولاتی است که اغلب بازار آن در دست بنگاه‌های تولیدی بوده و برندهای خارجی کمتر در آن مشاهده می‌شود. در حال حاضر ۱۱ کارخانه دولتی و خصوصی در تولید باتری خودرو در کشور فعالیت می‌کنند و بر اساس آمار گمرک در سال ۹۶ معادل ۹ میلیون و ۳۰۵ هزار و ۵۶۸ دلار باتری ماشین به کشورهای عراق، کویت، کره، چین، افغانستان، سوریه، قزاقستان، اتیوپی، امارات متحده عربی، قطر، عمان، لبنان، کویت و فرانسه صادر شده است. تا پیش از انقلاب اسلامی تنها یک کارخانه تولیدکننده باتری با عنوان باتری نیرو در کشور فعال بود، اما بعداکنون بیش از ۲۰ کارخانه در کشور انواع باتری خودرو و باتری‌های صنعتی تولیدمی‌کنند. این واحدها تقریباً با بهره‌گیری از ۶۰درصد توان اسمی تولید خود، سهم ۸۰درصدی از بازار باتری‌های خودرو در داخل کشور را دارند.

ارتقای تولیدات کارخانه‌های باتری‌سازی کشور
سال‌ها بازار باتری کشور در دست محصولات بی‌کیفیت شرکت‌های مشترک‌المنافع شرق آسیابود و نیاز کشور از طریق واردات باتری از این کشورها تامین می‌شد تا اینکه در یکی دو دهه اخیر و با ورود بخش خصوصی به این عرصه و سرمایه‌گذاری کلان این صنعت پله‌های ترقی را یکی پس از دیگری طی کرده‌به نقطه‌ای رسید که نه‌تنها توان تامین صددرصد نیاز داخل را دارد بلکه در صورت روند و عدم اقدام دولت در این زمینه، خطوط تولید باتری کشور متوقف و بسیاری از کارخانه‌های فعال در این زمینه تعطیل می‌شود. در صورت تعطیل شدن کارخانه‌ها و کاهش میزان تولید، بازار ایران نیاز شدیدی به واردات باتری خواهد پیدا کرد. دولت دهم با هدف تنظیم بازار و اختصاص ارز با کالاهایی به درجه اهمیت‌های مختلف تصمیم گرفت که کالاهای وارداتی را اولویت‌بندی کند. در این اولویت‌بندی کالاهای به ۱۰ گروه تقسیم شد که درجه اهمیت گروه کالایی یک، از همه بیشتر و کالاهای لوکس و تجملی در گروه ۱۰ قرار گرفتند. در آن زمان به واسطه اینکه تولید باتری خودرو در کشور رو به افزایش بود، این کالا در گروه ۱۰ قرار گرفت و با توجه به اینکه مشمول تعرفه ۷۰ درصد بود، واردات آن چندان صرفه اقتصادی نداشت. از این رو قاچاق باتری به‌شدت افزایش یافت. این امر باعث شد تا اولویت‌بندی کالاهای اندکی تغییر کرد و باتری خودرو از گروه ۱۰ به گروه هشت کالایی جابه‌جا شد.



سوءاستفاده از

از ابتدای سال ۹۷ و به دنبال نوسانات ارزی و افزایش نرخ ارز، حوزه تجارت به‌ویژه بخش واردات با مشکل تامین ارز مواجه شد. در این زمان دولت با هدف برقراری آرامش در بازار ارز، در یک تصمیم آنی و شتابزده، نرخ ارز را ۴۲۰۰ تومان اعلام کرد. این اقدام دولت، به گفته بسیاری از کارشناسان اقتصادی، نه‌تنها هدف اصلی را محقق نکرد، بلکه زمینه رانت و فسادهای مالی را فراهم کرد و عده‌ای از واردکنندگان سودجویانهدف

کسب سود بیشتر اقدام به دریافت ارز دولتی برای واردات کالا کردند، اما درنهایت با کالایی به کشور وارد نشده یا اینکه ارز دولتی در بازار آزاد به قیمت بیشتر فروخته شد. در همین زمان بانک مرکزی برای کنترل وضعیت پیش‌آمده، ۱۰ گروه کالایی را به سه گروه کالایی مشمول دریافت ارز دولتی کاهش داد. بر این اساس در گروه اول کالاهای اساسی و حیاتی قرار گرفت که از طریق صادرات نفتی تامین ارز می‌شوند. گروه دوم شامل مواد اولیه کارخانه‌ها و کالاهای ضروری است که از طریق صادرات کالاهای غیرنفتی تامین ارز خواهند شد و گروه سوم هم سایر کالاهای مورد نیاز است که بر اساس درآمد ارزی از محل ۲۰ درصد صادرات غیرنفتی و همچنین ارز صادرکنندگان خرد به آنها ارز اختصاص می‌یابد. بر این اساس باتری ماشین که تا پیش از این در اولویت هشت گروه کالایی بود، با ابداعیه‌بانک مرکزی، از دریافت ارز دولتی محروم شد. در این میان اطلاعات خبرنگار «فرهختگان» حاکی است که واردات باتری ماشین

اصغر بالسنینی، اقتصاددان و تحلیلگر مسائل اقتصادی:

کم توجهی به انرژی‌های نو یکی از عوامل قطعی برق است

اصغر بالسنینی، اقتصاددان و تحلیلگر مسائل اقتصادی در گفت‌وگو بانود اقتصادی، با انتقاد از خاموشی‌های اخیر اظهار کرد: «خاموشی‌های اخیر آثار زیانبار اقتصادی و اجتماعی بر اقتصاد کشور تحمیل کرده است. یکی از تحلیل‌هایی که در این زمینه وجود دارد این است که دلیل به هم خوردن عرضه و تقاضا در تولید انرژی برق چیست؟ به نظر می‌رسد ظرفیت اسمی که در حوزه نصب انرژی برق که باید در سال‌های اخیر با یک شتاب و رشد قابل‌توجهی اتفاق می‌افتاد، وجود نداشته است. یعنی افزایش ظرفیت نیروگاه‌های کشور از شتاب و سرعت کافی برخوردار نبوده است.»

وی افزود: «خروج نسبی اقتصاد کشور از رکود هم تقاضا برای برق را به اندازه پیش‌بینی‌ها افزایش داده است. ظرفیت اسمی تولید برق در کشور ما بالای ۷۸ هزار مگاوات است، ولی چیزی که در عمل به‌عنوان برق در شبکه برای استفاده بخش‌های مختلف صنعتی، تجاری و خانگی وارد می‌شود، حدود ۵۵ تا ۵۷ هزار مگاوات در برهه‌های مختلف است و به همین اندازه هم تقاضای برق داریم.»



یادداشت، اخبار و گزارش‌هایی از تازه‌های اقتصاد

در کشور تولید می‌شود. حدود ۶۰ تا ۷۰ هزار خودرو نیز از طریق واردات به ناوگان حمل‌ونقل کشور اضافه می‌شود. حال اگر میزان باتری‌های مستهلک را هم به این میزان اضافه کنیم، سالانه یک میلیون و ۸۰۰ هزار باتری مورد نیاز خودروهای ایرانی است. این میزان نیاز داخلی، رقم گردش مالی بالایی دارد و اگر چنین رانت‌هایی به واردکننده‌ها داده شود، منافع ملی به خطر می‌افتد و با شعار امسال که «حمایت از کالای ایرانی» است در تناقض است. در چنین شرایطی دولت و به‌ویژه وزارت صنعت، معدن و تجارت باید با شفاف‌سازی، صاحبان رانت را معرفی کرده تا قوه قضائیه نیز با پیگیری قضایی این موضوع مانع از نابودی صنایع داخلی شود.

کمبود شدید سرب

ساخت باتری‌های ماشین نیاز به سرب دارد. در واقع ۸۷درصد ماده اصلی تولید باتری، شمش سرب است. هر باتری خودرو به‌طور متوسط به ۱۲ کیلوگرم سرب نیاز دارد که با احتساب نیاز سالانه کشور به ۱۲ میلیون باتری، به ۱۴۴ هزار تن سرب در سال نیاز است. ایران یکی از غنی‌ترین ذخایر سرب را در میان کشورهای جهان دارد، این در حالی است که اکنون، عمده سرب مورد نیاز صنعت باتری‌سازی کشور از بازیافت باتری‌های اسقاطی به‌دست می‌آید که آلایندگی‌های زیست‌محیطی را نیز به دنبال دارد. در فروردین امسال که دولت اقدام به اولویت‌بندی در تخصیص ارز کرد، قیمت هر کیلوگرم سرب تولیدی در ایران حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ دلار افزایش یافت. این موضوع منجر به افزایش صادرات سرب به شکل خام‌فروشی شد. صادرات مواد بدون حصول ارزش افزوده موجب شد تولیدکنندگان داخلی با بحران تامین مواد اولیه روبه‌رو شوند. رئیس انجمن صنعت باتری و ذخیره‌سازهای ایران گفته است که سیاست‌های غلط موجب شده از یک طرف دروازه‌های خروج مواد خام مورد نیاز کارخانه‌ها باز باشد و این مواد به راحتی صادر شوند و از طرفی دیگر از ورود مواد خام جلوگیری شود. از سوی دیگر، عملکرد کارخانه‌های استاندارد بازیافت باتری تنها در صورتی به‌صرفه خواهد بود که با حداکثر ظرفیت فعالیت کنند اما متأسفانه مقدار باتری فرسوده موجود در سطح کشور آنقدر نیست که بتواند مواد اولیه کارخانه‌های بازیافت باتری را تامین کند، به همین دلیل صنعت بازیافت ناگزیر از واردات باتری فرسوده برای تامین مواد اولیه خود هستند. این درحالی است که به بهانه‌های مختلف واردات باتری فرسوده در یک سیکل معیوب و فرسایشی قرار گرفته و تامین سرب مورد نیاز تولیدکنندگان با مشکل مواجه شده است.

قاچاق از مبادی قانونی!

اگرچه گفته می‌شود که قاچاق باتری خودرو یکی از موانع توسعه این صنعت در کشور است، اما رئیس سابق اتحادیه باتری‌سازان و باتری‌فروشان تهران در گفت‌وگو با «فرهختگان» معتقد است که باتری ماشین به هیچ‌وجه به صورت قاچاق وارد کشور نمی‌شود، چرا که ابعاد و اندازه این وسیله به گونه‌ای نیست که واردات مخفیانه و غیرقانونی آن به کشور امکان‌پذیر باشد. بنابراین آنچه به‌عنوان باتری قاچاق در کشور شناخته می‌شود، از مبادی کاملاً قانونی مانند گمرک وارد شده است. به گفته تقی علی اکبری، در حال حاضر قاچاقچی‌ها وسودجویان، سرب خام را با ارز دولتی به امارات متحده عربی صادر می‌کنند. با توجه به اینکه کشور امارات نیازی به سرب خام ندارد، قاچاقچیان همان سرب را دوباره به کشور وارد می‌کنند و سود حاصل از مابه‌التفاوت ارز را به جیب می‌زنند. وی با اشاره به افزایش قیمت ۸۰-۷۰ درصدی باتری ماشین تولید داخل از ابتدای امسال می‌افزاید: در حال حاضر تولیدکنندگان با کمبود سرب مواجه هستند. سرب موجود در کشور به صورت خام صادر می‌شود، از این رو تولیدکنندگان مجبور هستند باتری‌های فرسوده را تبدیل به احسن و استفاده کنند، اما میزان باتری‌های فرسوده نیز جوابگوی تولیدات داخلی نیست. از این رو قیمت باتری به‌شدت افزایش یافته است.

اقتصاد اتفاق افتاد و وزارت نیرو هم دست بسته در این زمینه اقدام قابل توجهی انجام نداد، این بود که بر اساس تصمیم‌گیری‌هایی که انجام شد قیمت انرژی‌های نو و تجدیدپذیر را به‌شدت پایین آوردند.» این اقتصاددان گفت: «یعنی قیمت انرژی نو را که باید حمایت شود تا افزایش ظرفیت داشته باشیم کاهش می‌دهند، طبیعی است سرمایه‌گذاران به این سمت نمی‌آیند. در سال ۱۳۹۴ یعنی قبل از تغییر قیمت انرژی‌ها، قیمت هر کیلووات ساعت برقی که از طریق انرژی تجدیدپذیر زیست توده یا لندفیل تولید می‌شد، ۲۹۰ تومان بوده است و سال بعد ۲۷۰ تومان می‌شود. قیمت هر کیلووات برقی که در حوزه زیاله‌سوز بوده از ۵۸۷ تومان می‌رسد. به ازای هر کیلووات به ۳۷۰ تومان می‌رسد. غلطی که در حوزه قیمت‌گذاری انرژی‌های نو داشته‌ایم، بسیاری از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و داخلی و بخش قابل‌توجهی از سرمایه‌گذاران خارجی که ظرفیت خوبی در اقتصاد ایران در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر دیده بودند به دلیل تغییر قیمت‌ها و تغییر در سیاست‌گذاری‌ها عقب‌نشینی کردند.»

چرا وزارت نیرو یکباره نرخ خرید تضمینی برق را کاهش داد

بالسنینی خاطرنشان کرد: «متوجه نمی‌شوم که چه دلیلی دارد که یکباره دولت و وزارت نیرو قیمت خرید تضمینی برق از نیروگاه‌های تجدیدپذیر را به‌شدت کم می‌کنند! شما

اخبار

تئوری‌هایی که نفس اقتصاد را گرفت

یک اقتصاددان در پاسخ به این سوال که اخیراً برخی حامیان و طرفداران نیلی در رسانه‌های‌شان عنوان کرده‌اند او استعفا داده و ماه‌هاست در جلسات دولت شرکت نمی‌کند، می‌گوید اینها سناریوی حامیان اوست، نباید گذاشت نیلی به این سادگی‌ها فرار کند. دکتر محمد کهندل، اقتصاددان و عضو هیات‌علمی دانشگاه درخصوص نقش مسعود نیلی، مشاور اقتصادی و دستیار اقتصادی رئیس‌جمهور اظهار کرد: «متأسفانه تفکرات نظام سرمایه‌داری در بدنه مدیریتی اقتصاد کلان کشور حاکمیت دارد. تفکر نظام سرمایه‌داری مبتنی‌بر رونق تورمی است. یعنی اینکه ما تورم را ایجاد کنیم که رونق اتفاق بیفتد یا بیابیم شوک‌های تورمی در بخش‌های موردنظر ایجاد کنیم تا رونق اتفاق بیفتد. در واقع تورم ایجاد کنیم و از رکود خارج شویم.»

وی افزود: «این تفکر به چند دلیل غلط است، اول اینکه ضدعدالت است و شکاف طبقاتی را تشدید می‌کند و برخلاف رشد اقتصاد است. دوم اینکه دارایی‌ها را تجاری می‌کند تا تورم ایجاد شود، این موضوع باعث می‌شود نقدینگی از بخش‌های تولید به بخش دارایی‌ها منتقل شود. این تفکر غلط همواره جواب نداده و باعث وخیم‌شدن اوضاع شده است.» کهندل تصریح کرد: «تفکرات آقای نیلی باعث بدترشدن اوضاع شده است. تفکر آقای نیلی مبتنی‌بر نظام سرمایه‌داری است. او می‌خواهد جامعه‌ای را به وجود بیاورد که همه مردم رفتار اقتصادی، سیاسی و فرهنگی مبتنی بر نظام سرمایه‌داری داشته باشند. این رفتار در کشور ما جواب نمی‌دهد. این سیاست‌ها به جای اینکه جواب مثبتی بدهد، جواب منفی داده است.»

چرا وزارت نیرو در قطعی‌های برق مقصر است؟

راندمنان پایین نیروگاهی، افزایش هفت درصد سالانه مصرف برق، اتلاف ۱۱درصدی انرژی در شبکه انتقال و توزیع و از همه مهم‌تر عقب‌ماندگی وزارت نیرو در احداث ظرفیت‌های جدید نیروگاهی درکنار عامل مهمی چون بدمصرفی مشترکان امسال خود را در قالب قطعی مکرر برق نشان داد که پیامد آن نارضایتی شدید مردم از عملکرد وزارت نیرو بوده است.

قطعی‌های مداوم و هر روزه برق در پایتخت و کمبود آب، میهمانان ناخوانده مردم‌اند. به جرات می‌توان این حجم از قطعی برق در تهران را بعد از جنگ هشت ساله تحمیلی یکی از بی‌سابقه‌ترین نوسانات برق در شبکه خانگی کشور به شمار آورد.

رضا اردکانیان، وزیر نیرو، رقم کمبود برق را پنج‌هزار و ۳۱۵ مگاوات دانسته و گفته که عمده افت تولید برق به دلیل کاهش بارندگی بوده است سبب شده است امسال میزان برخورداری از نیروگاه‌های برقابی وجود نداشته باشد. وزارت نیرو در تلاش بوده با اعمال برخی روش‌ها میزان مصرف برق در کشور را کاهش دهد، هرچند که در عمل چندان هم موفق نبوده و این کار نتیجه‌ای جز افزایش فشار بر شبکه توزیع برق نداشته است. معجد نامجو، وزیر اسبق نیرو نیز در گفت‌وگو با «نود اقتصادی» اعلام داشته که دولت یازدهم به دنبال مدیریت و کنترل تقاضای مصرف برق با ظرفیت ایجادشده نیروگاهی بوده و افزایش ظرفیت نیروگاهی در اولویت بعدی دولت روحانی قرار گرفت. وی ادامه داد که برای پاسخگویی به نیاز مصرفی کشور، پیش‌بینی شد سالانه پنج‌هزار مگاوات به ظرفیت نیروگاهی کشور اضافه شود و دولت روحانی احساس کرد که می‌تواند با مدیریت مصرف و تقاضا، رشد مصرف برق را مهار کند!

واقعیت این است که در ابتدای دولت یازدهم ظرفیت نیروگاهی کشور ۶۹هزار مگاوات بوده که اکنون به حدود ۷۷ هزار مگاوات رسیده است. با استناد به تکلیف برنامه توسعه برای ساخت سالانه پنج‌هزار مگاوات، می‌توان جمع‌بندی کرد که در طول چهارساله دولت یازدهم، هشت‌هزار مگاوات به ظرفیت نیروگاه‌های کشور اضافه شده است.

با یک ضرب و تقسیم ساده، این نتیجه به دست خواهد آمد که دولت یازدهم دست کم ۱۲ هزار مگاوات از تکلیف برنامه توسعه عقب مانده است. این همان نقطه‌ای است که وزارت نیرو تمایل چندانی به پرداختن بدان ندارد و دلیل مهم قطعی برق را بیشتر به کاهش نزولات جوی و کم‌رنگ‌تر شدن نقش نیروگاه‌های برقابی در تولید برق برشمرده است. در مقابل، عبدالحمید نمره‌هاشمی، معاون اسبق تحقیقات وزارت نیرو در گفت‌وگو با «نود اقتصادی»، سهم نیروگاه‌های برقابی در تولید برق کشور را تنها ۱۵ درصد دانسته است. کاهش بارندگی در کشور همواره وجود داشته و جالب‌تر اینکه امسال هم درصد کاهش بارندگی نسبت به سال قبل چندان زیاد نبوده است.

فرض کنید ما ظرفیت قابل‌توجهی در مناطق مختلف کشور خود مثلاً در دشت قزوین و شمال کشور در حوزه انرژی بادی داریم. یعنی ظرفیت نیروگاه‌های بادی کشور ما ظرفیت قابل‌توجهی است. از آن بالاتر فرض کنید نیروگاه‌های خورشیدی چقدر می‌توانند کمک کنند و عرضه انرژی برق به صورت تضمین‌شده و با اطمینان بیشتری به شبکه وارد شود. در همین حوزه انرژی خورشیدی یکباره قیمت انرژی تحویلی نیروگاه‌ها از ۵۶۰ تومان به ازای هر کیلو برق در ساعت با کمال تاسف تقریباً نصف می‌شود و به ۳۲۰ تومان می‌رسد. کدام بخش خصوصی را می‌توانید داشته باشید با این تغییر قیمت‌ها خود را وفق ده‌د؟»

وی گفت: «متأسفانه بر اساس سیاست‌گذاری غلطی که در حوزه قیمت‌گذاری انرژی‌های نو داشته‌ایم، بسیاری از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و داخلی و بخش قابل‌توجهی از سرمایه‌گذاران خارجی که ظرفیت خوبی در اقتصاد ایران در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر دیده بودند به دلیل تغییر قیمت‌ها و تغییر در سیاست‌گذاری‌ها عقب‌نشینی کردند.»

سهم انرژی‌های نو در سبد انرژی کشور به ۰/۳۲درصد رسید

این اقتصاددان بیان کرد: «در نتیجه انرژی‌های تجدیدپذیری که فرض کنید باید پنج‌درصدسهم