آمارها درباره علل آلودگی هوا متناقض است، اما رشد مازوت‌سوزی قطعی است

کیفرخواست آلودگی؛ ۶۱ درصد خودرو، ۳۴ درصد صنایع

فرهیختگان

این روزها آلودگی علاوه بر تهران، کرج، اصفهان و اهواز، مشهد را نیز درگیر خود کرده است. طبق نقشه‌های سامانه پایش کیفی هوای کشور روز گذشته ۹ کلانشهر درگیر آلودگی بالای هوا بوده‌اند که کلانشهرهای مذکور با وضعیت ناسالم (شاخص بین ۱۵۱ تا ۲۰۰) و سایر کلانشهرها با وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس قرار داشته‌اند. گزارش‌های رسمی حکایت از آن دارد که در تهران و برخی از کلانشهرها سهم منابع متحرک حول و حوش ۶۰ درصد و سهم منابع ثابت ۴۰ درصد است. البته این موضوع محل بحث و اختلاف است و هر ساله برخی از مسئولان نسبت به افزایش مصرف مازوت در نیروگاه‌ها و صنایع اعتراض می‌کنند و سهم بیشتر آلایندگی را به منابع ثابت می‌دهند. برخلاف این ادعا، مسئولان دولتی معتقدند نباید بدون آمار و ارقام حرف زد و ادعاها در خصوص نقش مازوت‌سوزی را رد می‌کنند. این دعواها همچنان ادامه داشته و مرکز پژوهش‌های مجلس نیز گزارش رسمی سازمان محیط زیست را که توسط جمعی از دانشگاه‌های کشور تهیه شده، دارای نقص اساسی می‌داند. درمجموع آمار و ارقام و اظهارات مختلف چندان تناسبی با هم نداشته و این موضوع سبب شده است کسی آلودگی هوا را اگردن نگرفته و بحران آلودگی هوا در کلانشهرها و به‌ویژه تهران به یک موضوع تاریخی ماندگار تبدیل شود.

رکوردشکنی روزهای ناسالم

براساس گزارش شهرداری تهران که با عنوان «ویژه‌نامه سی‌امین سالگرد تاسیس شرکت کنترل کیفیت هوا» منتشر شده، تعداد روزهای ناسالم (شاخص کیفیت هوا بین ۱۵۱ تا ۲۰۰ واحد باشد) از ۱۵ روز در سال ۱۳۸۰ و ۲۱ تا ۲۴ روز در سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۲ به ۲۴ روز در سال ۱۳۸۹ رسیده و این تعداد در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ نیز ۱۲ روز بوده است. بین سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۸ تعداد روزهای ناسالم تهران به ۵ تا ۸ روز رسیده و این تعداد در سال ۱۳۹۹ به ۱۶ روز، در سال ۱۴۰۰ به ۶ روز و در سال ۱۴۰۱ این تعداد به ۳۴ روز رسیده است. طی این مدت تعداد روزهای پاک تهران نیز از ۴ و ۸ روز در سال‌های ۱۳۸۱ به ۳۶ روز در سال ۱۳۸۵ و به ۳ روز در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ رسیده و این تعداد در سال‌های ۹۷ و ۹۸ به ۲۸ و ۲۹ روز رسیده و در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ تنها ۲ و ۳ روز پاک بوده است.

متهمان آلودگی هوا

انتشار آلاینده‌هایی که انسان پدید می‌آورد به دو دسته ساکن و متحرک تقسیم می‌شوند. منابع متحرک یا وسایل نقلیه خودروهای سواری شخصی، تاکسی‌ها، موتورسیکلت‌ها، مینی‌بوس‌ها، اتوبوس‌های سرویس و شرکت واحد و خودروهای باری سبک و سنگین را شامل می‌شود. منابع ثابت نیز به پنج دسته اصلی شامل صنایع خانگی و تجاری، تبدیل انرژی نیروگاه و پالایشگاه‌ها و پایانه‌های مسافربری (فرودگاه مهرآباد، ایستگاه راه‌آهن و پایانه‌های اتوبوس درون‌شهری و جایگاه‌های عرضه سوخت بنزین) تقسیم می‌شوند. گزارش مدیریتی فهرست انتشار آلاینده‌های هوای کلانشهرهای کشور که سازمان حفاظت محیط زیست تهیه کرده، سیاهه انتشار آلاینده‌های مختلف گازی و ذرات معلق را محاسبه کرده است. طبق محاسبات سازمان محیط زیست، درصد آلاینده‌های گازی از منابع متحرک از ۴۸ درصد در شهر کرج و ۶۱ درصد در تهران تا ۶۹ درصد در شهر اهواز متغیر بوده است. همچنین درخصوص آلاینده‌های گازی اغلب کلانشهرهای کشور به جز شهر کرج و اصفهان منابع متحرک نقش مهم‌تری دارند. درخصوص انتشار ذرات معلق در سه کلانشهر تبریز، تهران و اهواز منابع متحرک نقش مهم‌تری دارند درحالی‌که در بقیه کلانشهرها منابع ساکن نقش کلیدی را ایفا می‌کنند. طبق این گزارش، سهم نیروگاه‌ها، صنایع، پالایشگاه‌ها، پایانه‌های اتوبوس، منابع خانگی، اداری و تجاری و راه‌آهن و فرودگاه در مجموع ۳۹ درصد بوده که سهم سه بخش اول یعنی صنایع، نیروگاه‌ها و پالایشگاه‌ها در شهر تهران ۳۴ درصد است.

داده‌هایی که ناقص است!

آنطور که گفته شد، گزارش‌های رسمی منبع آلاینده را ۶۱ درصد منابع متحرک (خودروها و موتورسیکلت) و ۳۴ درصد نیز منابع ثابت (اعم از نیروگاه‌ها، کارخانجات، خانگی و اداری و تجاری و...) اعلام می‌کنند. در این خصوص تاکنون ۳ سیاهه در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۶ توسط شهرداری تهران و فقط برای شهر تهران و در سال ۱۴۰۰ برای ۸ کلانشهر ایران برای نخستین بار و بنا به درخواست سازمان حفاظت محیط زیست توسط جمعی از دانشگاه‌های کشور انجام شده است. در گزارش آخری همچون گزارش‌های قبلی متهم اصلی منابع متحرک و در مرتبه بعدی منابع ثابت ذکر شده است. این گزارش درحالی منتشر شده که مرکز پژوهش‌های مجلس در نقد خود به گزارش مذکور، نواقص آن را به شرح زیر بیان می‌دارد: ۱- گزارش سیاهه منتشر شده برمبنای سال ۱۳۹۶ است. از سال ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ به دلیل استفاده از سوخت‌های با گوگرد بالا و همه‌گیری بیماری کووید ۱۹ می‌توان تغییرات زیادی در الگوی مصرف شهروندان و صنایع در نظر گرفت که مستقیما میزان انتشار آلاینده‌ها را تحت تاثیر قرار می‌دهد. با توجه به تغییر شرایط منابع تولید آلودگی در طول سال که به شدت بر کیفیت هوا تاثیرگذار است، وجود سامانه پویا برای سهم‌بندی ضروری است. به عنوان مثال نوع سوخت مصرفی نیروگاه‌ها در زمستان سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به مازوت و گازوئیل تبدیل شد و سهم منابع ساکن در تولید آلودگی کاملا تغییر کرد. ۲ - مقادیر انتشار محاسبه شده توسط سازمان حفاظت محیط زیست با مقادیر محاسبه شده قبلی توسط شرکت کنترل کیفیت هوا دارای نتایج نسبتا یکسانی در سهم‌های درصدی است و به نظر می‌رسد که کار جدی برای تصحیح نتایج تهران انجام نشده است. اما همان طور که در نمودار نیز آمده، طی سال‌های اخیر مصرف مازوت در نیروگاه‌های کشور روند افزایشی داشته است. این وضعیت به احتمال زیاد در صنایعی همچون سیمان نیز روند افزایش را تجربه کرده باشد. در این خصوص بررسی‌های «فرهیختگان» از گزارش‌های مصرف انرژی برخی شرکت‌های سیمانی نشان می‌دهد در سبد سوخت این شرکت‌ها آمار دقیقی از مصرف مازوت درج شده است. البته در شرکت‌های سیمانی اطراف تهران این موضوع قابل مشاهده نیست اما در سایر شرکت‌های استان‌ها به‌وضوح از عنوان مصرف مازوت در سبد سوخت نیروگاه‌ها و شرکت‌های سیمانی و مقادیر مصرف آن نام برده شده است.

مازوت‌سوزی؛ از شورای شهر اصرار، از دولت انکار

۷ آذرماه سوده نجفی، عضو شورای شهر تهران گفت: «شهروندان بدانند که یکی از دلایل آلودگی هوای شهر تهران در ۶ ماه دوم سال مازوت‌سوزی و موارد این‌گونه است، اما متاسفانه به دلیل عملکرد بد شهرداری تهران به‌ویژه مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی در تبیین این موضوع اولین نهادی که در این روزهای آلودگی هوا مورد انتقاد است، مدیریت شهری است و شهروندان خواستار حل این موضوع از سوی مدیریت شهری هستند.» یک روز پس از این اظهارنظر عضو شورای شهر تهران، ساناز جعفرزاده، مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی در واکنش به اظهارنظر سوده نجفی اعلام کرد: «دیگر زمان اینکه هرکسی بتواند حرف بدون سند بزند، نیست. متولی سوخت سه نهاد شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، وزارت نفت و شرکت برق حرارتی هستند و عضو شورای شهر براساس کدام داده اظهارنظر کرد؟ نیروگاه‌های تهران حدود ۱۰ سال حتی یک لیتر مازوت هم دریافت نکرده‌اند.» وی گفت: «منابع متحرک تهران طبق اسناد سازمان حفاظت از محیط زیست، سهم ۵۹ درصدی در آلایندگی هوا دارند و سهم نیروگاه‌ها هم ۳,۸ درصد از کل آلایندگی است اما برخی ۵۹ درصد را رها کرده و این سهم ناچیز را مدنظر قرار می‌دهند. این موضوع اگر عامدانه نباشد از روی غفلت است.»

اما این پایان ماجرا نبود، روز گذشته مهدی پیرهادی عضو شورای شهر در جلسه علنی شورا به موضوع آلودگی هوا اشاره کرد و گفت: «متاسفانه شهر آلوده است و مردم هم این هوا را استنشاق می‌کنند.» پیرهادی گفت: «روند تغییرات غلظت آلاینده‌ها طی بازه ۱۳۸۸ تا ۱۴۰۱ روند کاهشی داشته است اما همچنان می‌بینیم هوا آلوده است و وزارت نفت استانداردهای سوخت را رعایت نکرده و سوخت‌ها با استاندارد ملی عرضه نشده است.» وی ادامه داد: «وزارت نیرو هم در تهیه برق به دلیل برخی شرایط از مازوت استفاده کرده و در سال گذشته از ۱۶ نیروگاه، ۱۴ نیروگاه مصرف مازوت داشته‌اند. این گزارش مجلس است، اگر کسی اعتراض دارد به کمیسیون اصل ۹۰ برود.» پیرهادی گفت: «من نمی‌دانم چرا می‌خواهند بگویند در اطراف تهران مازوت‌سوزی نداریم. این‌گونه بهتر است که بگویند در فصل زمستان گذشته مازوت نسوزانده‌ایم و بیایند تکذیب کنند، آیا می‌توانند تکذیب کنند؟» وی ادامه داد: «جای درد دارد. مطابق جدیدترین گزارش وزارت بهداشت در سال ۱۴۰۰ هزینه ناشی از مرگ‌ومیر ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار بوده و قطعا این عدد در سال ۱۴۰۱ بیشتر می‌شود.» به گفته پیرهادی در سال ۱۴۰۰ تعداد مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا در تهران ۶ هزار و ۳۹۸ نفر بوده است.

افزایش مازوت‌سوزی در آمارها

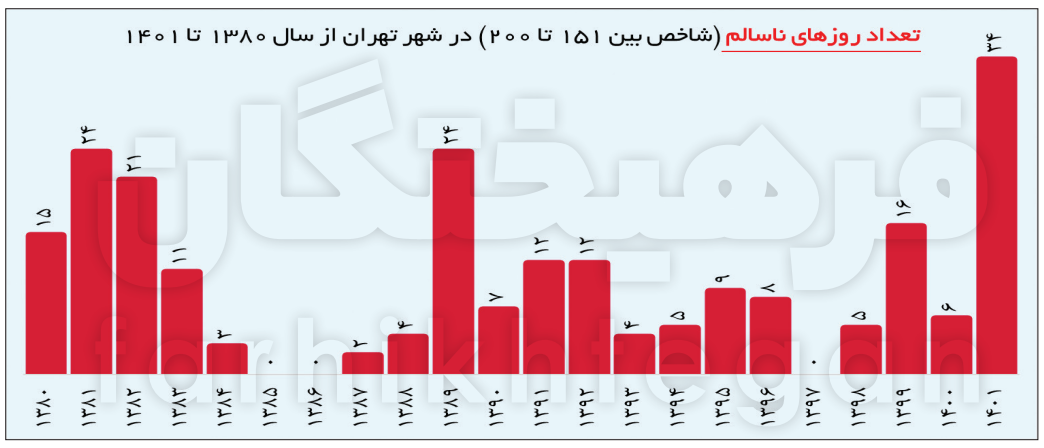
بررسی‌ها نشان می‌دهد گرچه در شرکت‌های بزرگ از جمله صنایع سیمان نیز از مازوت استفاده می‌شود (در اطلاعات مصرف انرژی شرکت‌ها درج شده) اما تنها آمار رسمی تجمیعی مصرف مازوت مربوط به نیروگاه‌هاست که وزارت نیرو به صورت سالانه منتشر می‌کند. طبق گزارش وزارت نیرو، مصرف مازوت در نیروگاه‌های کشور از ۶,۸ میلیون لیتر در سال ۱۳۸۰ به حدود ۹ میلیون لیتر تا سال ۱۳۸۹ رسیده اما این مقدار در سال‌های ۱۳۹۰، ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ به ترتیب ۱۲، ۱۴,۵ و ۱۵,۲ میلیون لیتر بوده است. این مقدار در سال‌های ۹۶ و ۹۷ حتی به ۳,۴ تا ۳,۶ میلیون لیتر نیز کاهش یافته، اما طی سال‌های ۹۸ تا ۱۴۰۰ مصرف مازوت در نیروگاه‌های کشور رشد داشته و به ۶,۸ میلیون لیتر در سال ۱۴۰۰ رسیده است. گرچه آمارهای سال ۱۴۰۱ منتشر نشده اما با توجه به ناترازی گاز کشور و اولویت مصرف با خانوارها، به نظر می‌رسد بازهم باید شاهد رشد استفاده از مازوت در نیروگاه‌های کشور باشیم. البته لازم به ذکر است که مسئولان دولتی بارها اعلام کرده‌اند اولویت مصرف مازوت در نیروگاه‌هایی است که نزدیک کلانشهرها و شهرهای دارای آلایندگی بالا نباشند.

در این خصوص گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نیز نشان می‌دهد گرچه در تابستان به واسطه کاهش مصرف گاز خانگی، عمده مصرف سوخت نیروگاه‌های حرارتی از گاز تامین می‌شود، اما به طور میانگین شاید بتوان گفت در فصل زمستان سهم گاز از سبد سوختی نیروگاه‌ها حدود ۴۰ درصد و ۶۰ درصد بقیه از گازوئیل و مازوت تامین می‌شود. این گزارش نشان می‌دهد طی سالیان اخیر افزایش معنادار مصرف گاز در بخش خانگی و تجاری در فصل سرد سال، موجب محدودیت عرضه گاز در نیروگاه‌ها شده است که در سال ۱۳۹۹ حدود پنج هزار مگاوات کمبود برق را در فصل سرد سال به همراه داشته است. با توجه به این محدودیت نیروگاه‌های برق کشور معمولا به مصرف سوخت‌های مایع جایگزین مازوت و گازوئیل روی می‌آورند که به‌دلیل کیفیت نامناسب، آلودگی هوای کلان شهرها را تشدید می‌کند. در نیروگاه‌های گازی سوخت دوم گازوئیل و در نیروگاه‌های بخاری سوخت جایگزین گازوئیل و مازوت است که به‌دلیل قیمت پایین مازوت تمایل زیادی برای مصرف مازوت در نیروگاه‌های بخاری وجود دارد.

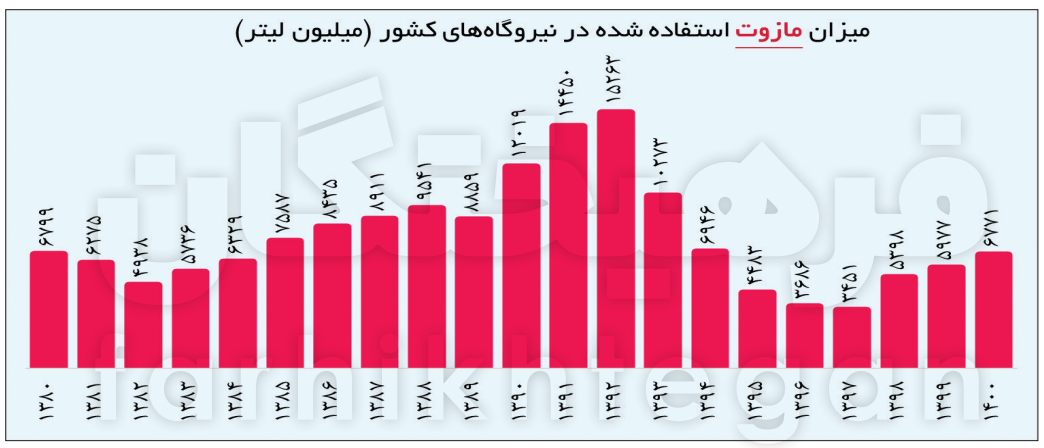
آلودگی هوای تهران یک مساله تاریخی است

بررسی‌ها نشان می‌دهد آلودگی هوا در شهر تهران یک مساله تاریخی بوده و حتی در دوره رژیم پهلوی نیز این موضوع برای دولت وقت یک چالش بوده است. بر این اساس نمی‌توان و نباید راهکار حل آن یک راهکار تک خطی باشد. به عبارتی، عوامل زیادی از جمله موقعیت جغرافیایی کاسه‌مانند و دشت چاله‌ای تهران، تجمع صنایع آلاینده، اقتصاد شهر تهران و اقتصاد حامل‌های انرژی در کشور (که موجب تردد تعداد زیاد خودروهای تک‌سرنشین شده) را هم باید در کنار همدیگر دید و صرف افزایش قیمت حامل‌های انرژی شاید نتواند پاسخ کاملی به این چالش باشد. این موضوع را محسن پرویش در مقاله پژوهشی با عنوان «بررسی آلودگی هوای شهر تهران در دهه آخر حکومت پهلوی دوم (چالش‌ها و راهکارها)» با جزئیات مطرح کرده است. در این مقاله پژوهشی آمده است: «اولین واکنش نشریات به معضل آلودگی هوای شهر تهران به ۲۷ آبان ۱۳۳۶ مربوط می‌شود که روزنامه اطلاعات مطلبی را در این مورد و دلایل آن منتشر کرد. از مهم‌ترین دلایل آلودگی هوای شهر تهران در این روزنامه آب‌وهوای متغیر و ناسالم، فراوانی ماشین‌های گوناگون متحرک و ثابت، وجود کارخانه‌های گوناگون مخصوصا کارخانه‌های آجرسازی در جنوب شهر و تبدیل باغات و کشتزارها به ساختمان‌های بلند بیان شده بود. در سال ۱۳۴۵ در دانشگاه تهران سمینار آلودگی هوا برگزار شد که رئوس مطالب آن شامل بررسی علل آلودگی هوا، اثرات آلودگی هوا، سنجش آلودگی و روش‌های جلوگیری از آن بود. روزنامه اطلاعات در ۱۵ آذر ۱۳۴۵ در تیتر بزرگی با عنوان «دود تهران را تهدید می‌کند» این سمینار را انعکاس داد. در سال ۱۳۴۵ اداره بهداشت محیط کار و کنترل آلودگی هوا در اداره کل مهندسی بهداشت تاسیس شد که می‌توان آن را اولین گام در مبارزه با آلودگی هوا دانست. اما مساله آلودگی هوا و هشدار درباره تهدید جان مردم در روزنامه‌های اواخر دهه ۴۰ و اوایل دهه ۵۰ بازتاب وسیعی پیدا کرد. در خردادماه سال ۱۳۵۰ کمیسیون آلودگی محیط سناطی گزارشی ۱۷ پیشنهاد کوتاه‌مدت و ۲۱ پیشنهاد درازمدت به دولت تسلیم کرد. انجمن نفت ایران هم در اسفند ۱۳۵۰ سمپوزیوم آلودگی هوا را با شرکت و همکاری کارشناسان و صاحب‌نظران در تهران برگزار کرد. در سال ۱۳۵۱ به درخواست بازرسی شاهنشاهی کمیسیونی تشکیل شد که مأموریت یافت روی اتوبوس‌های دیزلی شهر تهران آزمایشاتی انجام دهد. مطابق گزارش نهایی کمیسیون کاربرد گاز مایع به مقدار ۲۰ درصد در تقلیل دود اتوبوس‌ها بسیار موثر بود. در ۲۸ خردادماه ۱۳۵۳ مجلس شورای ملی قانون بهسازی محیط زیست را به تصویب رساند. یک سال بعد، یعنی در تیرماه سال ۱۳۵۴ آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی هوا به تصویب رسید. هشدارها درباره معضل آلودگی هوای شهر تهران در سال ۱۳۵۶ به اوج خود می‌رسد. در این سال روزنامه‌ها با درج تیترهایی هشدارآمیز مدام درباره آلودگی هوای تهران اخطار می‌دهند. دود ناشی از ماشین‌ها، کارخانه‌ها و صنایع خانگی باعث شده بود سطح آلودگی هوای شهر تهران به حالت خطرناک درآید. روزنامه اطلاعات در روز یکشنبه ۲۰ آذر ۱۳۵۶ در گزارشی عوامل آلودگی هوا را بررسی می‌کند و خواستار ایجاد جنبشی به منظور مبارزه با آلودگی محیط زیست می‌شود. در شماره ۷ دی ۱۳۵۶ روزنامه اطلاعات تیتری با عنوان «آلودگی هوای تهران به مرز خطر رسیده است» به چاپ رسید. منشی‌زاده، رئیس اداره هواشناسی ضمن بیان این هشدار آلودگی هوا را در محدوده شهر ری تا میدان سپه بیش از حد مجاز می‌داند و از شهردار تهران و دیگر مقامات مسئول تقاضا می‌کند برای پاک‌سازی محیط زیست تهران از خودروهای دودزا اقدام کنند که عامل اصلی این آلودگی هستند.

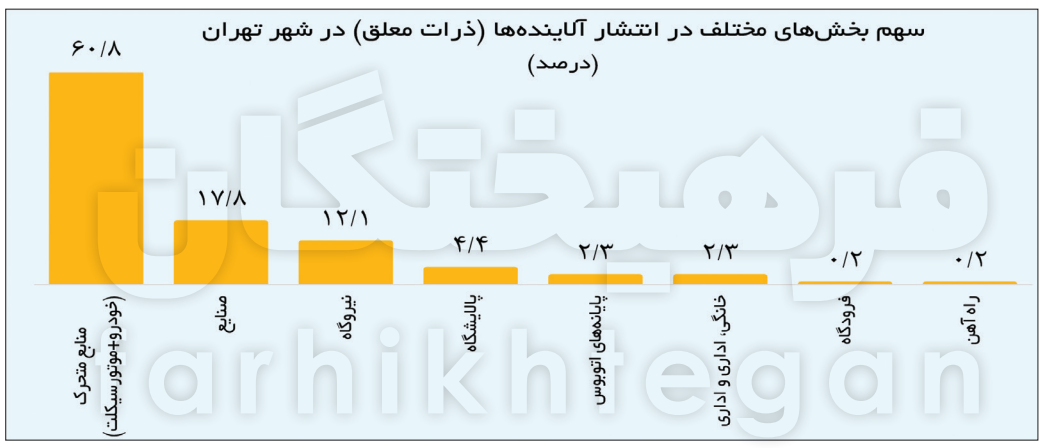
تعداد روزهای ناسالم (شاخص بین ۱۵۱ تا ۲۰۰) در شهر تهران از سال ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۱



میزان مازوت استفاده شده در نیروگاه‌های کشور (میلیون لیتر)



سهم بخش‌های مختلف در انتشار آلاینده‌ها (ذرات معلق) در شهر تهران (درصد)



رونمایی بانک مرکزی از ابزار جدید تامین مالی ارزی

مراسم رونمایی از عرضه اولین اوراق مرابحه ارزی کشور که مربوط به تامین مالی ۱۰۰ میلیون یورویی شرکت پالایش گاز بید بلند خلیج فارس است صبح دیروز، دوازدهم آذرماه ۱۴۰۲ در محل مرکز مبادله ارز و طلای ایران با حضور رئیس کل بانک مرکزی، مدیران شبکه بانکی و جمعی از فعالان اقتصادی برگزار شد.

تلاش مرکز مبادله برای محدود کردن بازار غیررسمی ارز

علی سعیدی، مدیرعامل مرکز مبادله ایران در این رویداد اظهار داشت: «تمرکز مرکز مبادله ایران مبتنی بر دو دارایی مهم یعنی ارز و طلاست که جمع کثیری از فعالان اقتصادی و مردم را درگیر می‌کند. مرجعیت رسمی در بازارهای ارز و طلا، تامین نیازهای واقعی ارز، ایجاد بستری امن برای انجام معاملات فعالان اقتصادی و مردم، ایجاد بستر تامین مالی ارزی و مدیریت ریسک از طریق قراردادهای مشتقه ازجمله ماموریت‌های مرکز مبادله است. هر اندازه حجم بازار غیررسمی را کم کرده و نیازهای مردم و تجار را در بازار رسمی تامین کنیم، مرجعیت نرخ ارز و نرخ تعادلی در مرکز مبادله ایران متمرکز می‌شود. تامین مالی شرکت پالایش گاز بید بلند خلیج فارس از طریق اوراق مرابحه ارزی اقدام بسیار مناسبی است و این مدل از تامین مالی در مرکز مبادله ادامه خواهد داشت. سود اوراق مرابحه ارزی ۶ درصد سالیانه و یورویی است و دو ماه دیگر نیز ۱۰۰ میلیون یورو دیگر عرضه خواهد شد.»

ارزهای همسایگان جایگزین دلار می‌شود

محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی نیز در این رویداد گفت: «این اولین بار است که در ایران اوراق مرابحه ارزی عرضه می‌شود و ان‌شاءالله این روند برای تامین مالی تولید و رشد اقتصادی ادامه خواهد داشت. از ابتدا اعلام کردیم سیاست ما برای اقتصاد، سیاست تثبیت است که مبنای نظری دارد و در سه بخش ارز، پول و بودجه تعریف می‌شود. ابزار اصلی ما برای پیشبرد اهداف ارزی کشور، مرکز مبادله است که به‌زودی آثار مثبت و فزاینده این مرکز را در اقتصاد ایران خواهید دید. ابزار سوآپ را شروع کردیم و اگر امروز می‌بینید که در تامین درهم مشکلی نداریم و حتی عرضه بیشتر از تقاضاست به‌دلیل سوآپ است. ابزار بعدی، فوروارد یا سلف است تا نرخ ارز را برای مدتی معین ثبات ببخشیم تا پوشش ریسک برای بازرگانان ایجاد شود. از صندوق تثبیت نیز برای پوشش بیمه‌ای استفاده خواهیم کرد. پیش از این حساب ذخیره ارزی را داشتیم تا تثبیت بودجه دولت ایجاد شود اما اکنون با صندوق تثبیت ریسک‌های آتی نرخ ارز را برای بخش خصوصی پوشش خواهیم داد. به بیان ساده ریسک نوسانات نرخ ارز را با ابزارهای ارزی پوشش خواهیم داد. همچنین ارزهای محلی را جایگزین دلار و یورو خواهیم کرد که نمونه آن ارز اربعین بود که رضایت بالای مردم را به همراه داشت. به دنبال جایگزینی ارزهای محلی در تعامل با همسایگان ازجمله عراق، ترکیه و سوریه هستیم. اگرچه سخت است اما کم‌کم باید به سمتی حرکت کنیم که مرکز مبادله مرجع اصلی نرخ ارز در کشور شود. به بازار طلا نیز باید توجه کنیم؛ چراکه در بازار ارز اثرگذار است و سایر کشورها نیز مثل روسیه این موضوع را مدنظر قرار داده‌اند.»

کاهش فشار تامین مالی با اوراق مرابحه ارزی

رضا دولت‌آبادی از کارشناسان نظام بانکی نیز در این رویداد بیان کرد: «امروز شاهد بهره‌برداری از یک طرح جدید در تامین مالی هستیم که فشار به بستر تامین مالی کشور را کم می‌کند. با تامین ارزی از طریق اوراق مرابحه محدودیت پرداخت تسهیلات در شبکه بانکی کمتر خواهد شد و منابع ارزی به سمت سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های مولد هدایت می‌شود. سرمایه‌گذاری پروژه بیدبلند خلیج‌فارس حدود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار است و این تامین مالی پیشرفت پروژه را جلو می‌اندازد. از این پروژه سالانه یک میلیارد دلار صادرات و ارزآوری و سودآوری یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون یورویی خواهیم داشت. همچنین بیش از ۹ هزار نفر اشتغالزایی از این پروژه ایجاد خواهد شد. از بانک مرکزی و به‌ویژه رئیس‌کل محترم بانک مرکزی، هلدینگ خلی فارس و سازمان بورس برای راه‌اندازی این روش نوین تامین مالی تقدیر می‌کنیم. تامین مالی غیرتورمی پروژه ملی بیدبلند خلیج‌فارس از طریق اوراق مرابحه ارزی/سرمایه‌گذار، سود و سرمایه را ارزی دریافت خواهد کرد.»

مدیرکل امور لجستیکی و جذب سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد

تمایل کشورهای عرب خلیج‌فارس به کریدور شمال-جنوب

به گزارش تسنیم، خسرو سرایی در نشست خبری همایش بین‌المللی اقتصاد دریامحور ایران با محوریت کریدور شمال-جنوب در پاسخ به پرسش تسنیم درخصوص آخرین وضعیت مذاکره با برخی کشورها برای سرمایه‌گذاری در کریدور شمال-جنوب ایران، اظهار کرد: «با توجه به اینکه یکی از اولویت‌های دولت سیزدهم توسعه روابط با کشورهای همسایه است، مذاکراتی را با کشورهای عرب خلیج‌فارس انجام داده‌ایم. این کشورها خواستار استفاده از قلمرو ایران برای دسترسی به کشورهای شمالی هستند.» وی ادامه داد: «همزمان مذاکراتی با روس‌ها انجام شده تا ایران به‌عنوان پل ارتباطی شمال و جنوب عمل کند، گرچه کریدور شمال-جنوب محدود به این کشورها نیست.» وی افزود: «گفت‌وگو و مذاکرات جذب سرمایه‌گذاری با کشورهای عرب خلیج‌فارس در حال انجام است که ترجیح می‌دهیم تا زمانی که نهایی نشده آن را اعلام نکنیم.» مدیرکل امور لجستیکی و جذب سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی با تاکید براینکه باید حمل‌ونقل ترانزیتی را در کشور پیگیری کنیم، درخصوص حضور هندی‌ها در بندر چابهار گفت: «حضور هند در فاز یک توسعه بندر چابهار مانع حضور سایر کشورها در فازهای توسعه‌ای این بندر نیست. نقش هند و روسیه در کریدور شمال-جنوب کاملا به تسهیلاتی بستگی دارد که ایران برای آنها فراهم می‌کند.» سرایی با اشاره به اینکه امروز بحثی تحت عنوان جنگ کریدورها مطرح است، اضافه کرد: «مطمئنا هرچه در کریدور شمال-جنوب بتوانیم تسهیلات فراهم کنیم تمام کشورهای ذی‌نفع ترجیح می‌دهند از این مسیر تردد داشته باشند. در این راستا هماهنگی‌های خوبی بین دستگاه‌های دولتی و بخش خصوصی شکل گرفته است.» وی یادآور شد: «ترانزیت در کشورهای همسایه در بالاترین سطح پیگیری می‌شود تا اگر نیاز به هموارسازی مسیر به لحاظ دیپلماسی وجود داشته باشد، انجام شود. از سوی دیگر ترانزیت یک موضوع چندوجهی است که نیازمند هماهنگی‌های زیادی است و بخش خصوصی می‌تواند نقش بالایی در این موضوع داشته باشد.»

دوشنبه ۱۳ آذر ۱۴۰۲
شماره ۴۰۲۴
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجاتی
سردبیر:
مسعود فروغی
تلفن وفکس:
۶۲۹۹۹۴۹۵ (۰۲۱)
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم