مصوبهٔ تعرفهٔ ۲۰ و ۴۰ درصدی برای خودروهای وارداتی باطل و کف تعرفه ۱۰۰ درصد تعیین شد، ناترازی سیاستگذاری با بازار خودرو چه می‌کند؟

سرگیجهٔ ۱۰۰ درصدی

پانیذ رحیمی
خبرنگار گروه اقتصاد

اخیراً تصویری از یک حکم دیوان عدالت اداری منتشر شده که در نوع خود یک شوک به واردات خودرو بود. موضوع ازاین‌قرار بود درحالی‌که ثبت‌نام خودروهای وارداتی تا ۱۶ مردادماه تمدید شـــده بود، این نهاد دستور توقف موقت واردات خودرو بر اساس جدول تعرفه‌های دولت را صادر کرد. در رأی دیوان عدالت اداری، یک شاکی حقیقی با تقدیم دادخواست خواســـتار ورود این نهاد به تخلف هیئت‌وزیران از قانون بودجه سال ۱۴۰۴ در تعیین حقوق ورودی برای واردات خودروهای خارجی شده است. بررسی‌ها نشـــان می‌دهد سال گذشته که دولت چهاردهم لایحه بودجه ۱۴۰۴ را به مجلس ارسال کرد، تعرفه واردات خودروهای خارجی را صددرصد تعیین کرده بود که در آذرماه نمایندگان مجلس این نرخ را به ۶۰ درصد کاهش دادند. درنهایت این موضوع در جلســـه شورای‌عالی مجمع تشخیص بررسی شد و با پیشنهاد دولت، این نرخ بار دیگر به صددرصد برگشت. اما ۲۶ خردادماه که محمدرضا عارف آیین‌نامه اجرایی بنـــد «ر» تبصره یک ماده‌واحده قانون بودجه ســـال ۱۴۰۴ کل کشـــور با موضوع واردات خودروی سواری را به وزارتخانه‌ها ابلاغ کرد، نرخ حقوق ورودی برای واردات خودروهای تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد، برای خودروهای بیش از ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد، برای خودروهای بیش از ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی ۱۵۵ درصد، برای خودروهای بیش از ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۸۰ و برای خودروهای بیش از ۳۰۰۰ سی‌ســـی ۱۹۰ درصد تعیین شد. حالا با ابلاغیه اخیر دیوان عدالت اداری، مجلســـی‌ها نیز می‌گویند از نظر حقوقی، این مصوبه دولت مبنی بر کاهش تعرفه، ایراد شکلی دارد؛ چراکه قانون بودجه عدد حقوق ورودی را مشـــخص کرده و قابل تغییر نیست، مگر با ارائه لایحه جدید از سوی دولت اما کارشناسان و فعالان اقتصادی معتقدند تعرفه‌های دولت حتی اگر مشکل همه داشته باشد، برای صیانت از ثبات در تصمیم‌گیری‌ها و پیش‌بینی‌پذیر کردن اقتصاد باید به آن عمل کرد.

شاید اطلاعات کافی به دیوان عدالت اداری ارائه نشده

مهدی صادقی شاهدانی

رئیس هیئت تجدید نظر شورای رقابت

باید توجه داشت که ناپایداری سیاست‌گذاری همواره ضربه بزرگی به نظام اقتصادی کشور زده است. این ناپایداری باعث‌شده پیش‌بینی‌پذیری در اقتصاد کاهش یابد و عاملان اقتصادی، اعم از مردم و دستگاه‌های مختلف، نتوانند به‌درستی آینده اقتصادی را پیش‌بینی کنند. ناپایداری در سیاست‌های اقتصادی تأثیر منفی گسترده‌ای بر کل بخش‌های اقتصاد دارد و شرایط مطلوبی برای نظام اقتصادی ایجاد نمی‌کند.

برای مثال، اگر فرض کنیم هدف حمایت از تولید داخلی از طریق تعرفه‌گذاری اســـت، اما در عمل مدام تعرفه‌ها تغییر می‌کند -گاهی افزایش یافته و گاهی کاهش- و فشارهای مختلف گروه‌ها باعث می‌شود سیاست‌ها دچار نوسان شود، این امر برای نظام اقتصادی شرایط مناسبی به وجود نمی‌آورد.

وقتی سیاســـت‌گذاران هر روز حرفی می‌زنند و پس از مدتی موضع خود را تغییـــر می‌دهند، مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نیز دیگر به گفته‌های آن‌ها اعتماد نمی‌کنند و پیش‌بینی‌پذیری در اقتصاد به‌شدت آسیب می‌بیند. استفاده از ابزار تعرفه برای حمایت از تولید داخلی موضوعی قابل بحث اســـت، اما این روش زمانی می‌تواند مؤثر باشد که راه‌های دیگری برای حمایت و بهبود کیفیت تولیدات داخلی وجود نداشته باشد.

اگر نتوان کیفیت کالاهای داخلی را بالا برد و ذهنیت مردم را نســـبت به آن بهبود بخشـــید، تنها با گران کردن کالای خارجی نمی‌توان مردم را به سمت کالای داخلی ســـوق داد. همچنین باید توجه داشت که خریداران کالاهای خارجی، به‌ویژه خودرو، معمولاً برای کیفیت، ایمنی و عملکرد مناســـب اهمیت قائل هســـتند و با هر قیمتی که باشد، خرید خود را انجام می‌دهند. بنابراین افزایش تعرفه ممکن است بیشتر آثار تورمی داشته باشد و نوسانات مکرر تعرفه ذهنیت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان را خراب می‌کند.

زمانی که اعتماد مردم به ثبات سیاســـت‌ها از بین برود، نمی‌توان شـــرایط اقتصـــادی مطلوبی را رقم زد یا به فعـــالان اقتصادی اطمینان خاطر داد که سیاست‌ها برای مدت معینی ثابت باقی خواهند ماند. این موضوع مشکلاتی برای تولیدکنندگان ایجاد می‌کند؛ مثلاً تولیدکننده‌ای که نهاده‌ای را با قیمت مشخصی خریداری کرده، ممکن است به دلیل انتظار افزایش قیمت، کالا را نفروشد تا از تورم سود ببرد؛ و این چرخه به نفع اقتصاد نیست.

به‌عنوان یک اقتصاددان با بیش از ۳۰ ســـال تجربه علمی و اجرایی، این نوع سیاست‌گذاری‌های ناپایدار را به هیچ وجه تأیید نمی‌کنم و معتقدم هیچ توجیه علمی یا کارشناســـی برای آن وجود ندارد. همچنین فکر می‌کنم اطلاعات کامل و کافی به دیوان عدالت اداری ارائه نشده و این باعث شده قضات دیوان به‌صورت جهت‌دار قضاوت کنند.

قاضی بر اســـاس اطلاعاتی که در اختیار دارد حکم می‌دهد، و اگر در کنار قاضی یک اقتصاددان حضور داشـــت کـــه پیامدهای تصمیم‌ها را توضیح دهد، قطعاً تصمیم‌های متفاوتی اتخاذ می‌شـــد. به نظر من، هیچ‌گاه قضات ما نمی‌خواســـتند حکمی صادر کنند که بی‌ثباتی و ناامیدی را به مردم القا کند. بنابراین ضروری است تصمیم‌گیران با درک کامل پیامدهای اقتصادی، ثبات و پیش‌بینی‌پذیری را در سیاســـت‌ها مدنظر قرار دهند تا نظام اقتصادی با چالش‌های جدی مواجه نشود.

دولت باید پاسخگو باشد

امیرحسن کاکایی

کارشناس حوزه خودرو

این وضعیت نتیجه بی‌برنامگی سیاست‌گذاران مجلس و دولت است. از نظر قانونی، یک اتفاق شب عید رخ می‌دهد و تبدیل به قانون می‌شود. درمجموع، در آن قانون عددی مشخص شده که ممکن است درست یا غلط باشد؛ این موضوع خـــودش ایرادهایـــی دارد که فعـــلاً واردش نمی‌شویم. اما وسط کار، دولت متوجه می‌شود که اشتباه کرده است.

این اتفاق معمولاً به‌صورت غیرقانونی و در میانه ســـال رخ می‌دهد؛ مثلاً در ماه چهارم، ناگهان اعلام می‌شـــود که تعرفه‌ها کاهش یافته و این ظاهر قضیه خوب به نظر می‌رسد، چون قیمت‌ها پایین آمده‌اند. اما باید توجه داشت که وقتی قانون تعرفه وضع می‌شود، دیگر قابل تغییر فوری نیست؛ تعرفه‌ها مثل مالیات‌اند؛ اگر دولت می‌خواهد خدماتی ارائه کند، مالیات یا تعرفه‌ها را افزایش می‌دهد، ولی این موضوع باید با محاسبات دقیق و برنامه‌ریزی همراه باشد. الان اتفاق افتاده که بخش خصوصی علیه دولت شکایت کرده و قوه قضائیه حکم تعلیق صادر کرده است. این دخالت قوه قضائیه نیست بلکه یک قضاوت درباره عملکرد غلط دولت است.

دولت باید پاســـخگو باشد؛ اگر با تصمیماتش به صنعت برق یا صنایع دیگر آسیب می‌زند و آن‌ها را به تعطیلی می‌کشاند، باید حساب پس دهد. تعرفه‌ها موضوع ساده‌ای نیست؛ پشت این عددها چندین وزارتخانه دخیل هستند و هیئت وزیران و سازمان برنامه و بودجه مسئول نظارت کلان بر این مسائل‌اند. تغییر تعرفه‌ها وســـط ســـال و بدون برنامه‌ریزی منظم، کســـب‌وکارها، ســـرمایه‌گذاری، واردات و تولید را مختل می‌کند و این یک تخلف است که باید مسئولان پاسخگوی آن باشند.

نکته قابل توجه این است که این اتفاقات زیاد رخ داده، اما در صنعت خودرو برای اولین بار شاهد جرأت چنین کاری هستیم. کشور قانون دارد و حساب و کتاب دارد و باید از مســـئولان پرسید که بر چه مبنایی تعرفه‌ها را بالا بردند و سپس پایین آوردند.

برای مثال، تعرفه خودروهای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی ابتدا ۵۵ درصد بود که وزیر اقتصاد وقت در جلسه هیئت وزیران آن را به ۱۰۰ درصد افزایش داد. سؤال این اســـت که چرا و چگونه این تغییر ناگهانی صورت گرفت؟ این مسائل باعث بی‌ثباتی در بازار و اختلال در برنامه‌های مختلف می‌شود. برخی ممکن است بگویند باید کوتاه آمد و به خاطر پایین نگه داشـــتن قیمت‌ها، ضرر صنایع را تحمل کرد؛ اما در عمل این راهکار مشکل را حل نمی‌کند.

صنعت خودرو مثال خوبی است که نشان می‌دهد چقدر وضعیت پیچیده و حساس است. همین‌طور صنعت برق که سال‌ها پیش پیشرفته بود و تجهیزات صادر می‌کرد، اما به خاطر سیاست‌گذاری‌های غلط و قیمت‌گذاری دستوری، اکنون با مشکلات جدی روبه‌رو است و هیچ پاسخی از دولت نمی‌گیرد.

این وضعیت تنها مختص خودرو نیســـت. صنایع بزرگی مانند صنعت برق هم به این مرحله نرسیده‌اند که علیه دولت شکایت کنند، اما صنعت خودرو این کار را کرده و این نشان‌دهنده بلوغ نسبی مکانیسم‌های بازنگری و نظارت در کشـــور است. البته حل این مشکلات نیازمند تعامل سازنده و همکاری همه‌جانبه است و راهکار ساده‌ای ندارد.

در حال حاضر کشور با مشکلات عدیده‌ای از جمله افزایش نرخ ارز روبه‌رو است و مردم انتظار داشتند که حداقل قیمت خودرو ثابت بماند. سرمایه‌گذاران زیادی وارد بازار خودرو شده‌اند و منابع کشور در این بخش مصرف می‌شود. این مشـــکلات پیچیده و چندوجهی است و به این راحتی قابل حل نیست. شـــخصاً از ســـه ماه پیش که با این موضوع آشنا شدم، نامه‌ها و هشدارهای زیادی داده‌ام تا جلوی این روند نادرســـت گرفته شود. اما متأسفانه خبری از پیگیری جدی نبود.

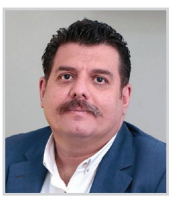
نکته تأســـف‌بار این اســـت که مردم این مشـــکلات را به حساب فساد و ســـوءمدیریت می‌گذارند، در حالی که این موضـــوع یک تصمیم غلط و غیرمنطقی اســـت که اعتماد عمومی را خدشه‌دار کرده است. رسانه‌ها هم کمتر پرسیده‌اند که این تغییرات تعرفه‌ای چگونه و چرا اتفاق افتاده‌اند.

این بزرگ‌ترین معضل ماســـت؛ نه فقط تغییر قیمت‌ها یا اختلال بازار، بلکه زیر سؤال رفتن اعتماد ملی و کاهش سرمایه اجتماعی دولت که از همه چیز مهم‌تر است.

مردم به حواشی توجه نکنند

علی خسروانی

نایب‌رئیس اتحادیه خودرو



دولت با روش پلکانی عمل کرده است؛ به این صـــورت که میزان ورودی ارز لازم برای تأمین بودجه را مشخص و تأمین کرده است. به‌طور مثال، خودروهایی با حجم موتور کمتر، میزان ارز تخصیصی و تعرفه‌شان کمتر است؛ در حالی که خودروهایی با حجم موتور بالاتر، تعرفه و میزان ارز تخصیصی بیشتری دارند. برای مثال، تعرفه خودروهای بالای ۳۰۰۰ سی‌سی به ۱۹۵ درصد می‌رسد. به این ترتیب، ورودی ارزی مشخص و تأمین شـــده است. با این حال، به نظر من این موضوع بیشتر رسانه‌ای شده است و نمی‌دانم چرا در فضای رســـانه‌ای و جامعه، به نظر می‌رسد طرفداران گرانی خودرو بیشتر از طرفداران کاهش قیمت هستند. معمولاً موضوعاتی که پالس افزایش قیمت می‌دهند، بازتاب بیشـــتری در رسانه‌ها دارند. همین چند روز پیش که دولت تعرفه‌ها را پایین آورد، بازتاب رسانه‌ای چندانی نداشت.

تصمیمی گرفته شده که البته به‌صورت موقتی از سوی هیئت تخصصی صنایع و بازرگانی در دیوان عدالت اداری صادر شده و هنوز تا اجرای جدی آن فاصله زیـــادی وجود دارد. علاوه بر این، دیوان عدالت اداری اخیراً این موضوع را تکذیب کرده و اعلام کرده که هیچ تصمیمی در این زمینه نگرفته است.

به نظر من، این مسئله بیشتر یک موضوع رسانه‌ای است. در سال‌هایی که ما در حوزه واردات خودرو فعالیت می‌کنیم، هرگاه بازار خودرو روند کاهشی داشـــته، مافیای خودرو با انتشار نامه‌ها یا مصاحبه‌هایی تلاش کرده‌اند بازار را تحت‌تأثیر قرار دهند که بیشـــتر شـــبیه پروپاگانداست. از دید من، این موضوع اصلاً قابل توجه نبوده و تأثیر چندانی نداشـــته است. همان‌طور که آقای مفتح، قائم‌مقام وزیر صنعت، اعلام کرده‌اند، روال کار همچنان عادی ادامه دارد. نکته مهمی که باید به آن توجه داشت، این است که مردم زیاد به حواشی توجه نکنند؛ واردات خودرو تصمیم جمعی است و دولت به‌تنهایی تصمیم‌گیرنده در آن نیست. بنابراین این مسائل هیچ خدشه‌ای به تصمیم‌های حاکمیتی وارد نخواهد کرد.

ابلاغیهٔ دیوان عدالت منجر به افزایش قیمت می‌شود

مهدی دادفر

رئیس اتحادیه واردکنندگان خودرو

این تصمیم در حال حاضر به‌صورت موقت اجرا شده، اما اگر لغو نشود یا به‌رأی نهایی تبدیل گردد، بخش مهمی از خودروها از جمله خودروهای کم‌مصرف، برقی و هیبرید دیگر امکان ورود به کشـــور را نخواهند داشت. در این صورت تنها خودروهای بالای ۲۰۰۰ سی‌ســـی وارد کشور خواهند شد که آن‌ها نیز با افزایش قیمت ۷۰ تا ۸۰ درصدی مواجه می‌شوند.

این اشتباه از سوی دولت در بودجه سال ۱۴۰۴ اتفاق افتاد. همان زمان مکاتبات گسترده‌ای با معاون اول رئیس‌جمهور، وزیر صمت و سایر نهادهای مرتبط انجام دادیم و هشدار دادیم که این مسیر به زیان مردم خواهد بود، اما توجهی نشد. مذاکرات تا خردادماه ادامه داشت و در نهایت مصوبه‌ای برای اصلاح تعرفه‌ها صادر شد. اما به‌نظر می‌رسد خودروسازان و قطعه‌سازان که از مخالفان اصلی این موضوع بودند، با پیگیری قضایی موفق به اخذ دستور موقت شدند تا اینکه تصمیم مجدد دیوان عدالت اداری گرفته شد. فکر می‌کنم تنها راه‌حل موجود، ورود رئیس‌جمهور از طریق سران قوا و همچنین اصلاح سریع مصوبه بودجه توسط مجلس است. در غیر این صورت، واردات خودرو متوقف خواهد شد.

بـــا مداخله اخیر دیوان عدالت اداری در موضـــوع تعرفه واردات خودرو، افزایش قیمت در بازار خودرو اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. در شرایط فعلی نیز قیمت خودرو برای مصرف‌کننده داخلی تقریباً دو برابر قیمت جهانی است.

ما با رئیس دیوان عدالت اداری مکاتبه کرده‌ایم و از ایشـــان خواســـته‌ایم به دلیل آثار گســـترده این تصمیم در جامعه، ورود کنند تا شـــاید این مشکل مرتفع شود، البته جوابی نگرفته‌ایم. تا هفته گذشته حتی سامانه فروش فعال نشـــده بود و پنج ماه از سال بدون تعیین سهمیه واردکنندگان گذشته است، در حالی که قانون به‌صراحت اجازه واردات خودرو توســـط هر ایرانی را داده است. لازم است هشـــدار دهم که در صورت تثبیت تعرفه ۱۰۰ درصدی، قیمت تمام خودروهای وارداتی بدون اســـتثنا افزایش خواهد داشت، زیرا همه هزینه‌ها با نرخ ارز بازار محاســـبه می‌شود و این مسئله تأثیر مستقیمی بر افزایش قیمت خواهد داشت.

۵ آسیب پنهان بحران آب به اقتصاد ایران

سامان سفالگر
پژوهشگر اقتصادی

در روزهای اخیر شاهد وخیم شدن و البته ملموس‌تر شدن ابعاد بحران آب در ایران بوده‌ایم. گزارش‌های رسمی حاکی هستند که ریزش‌های جوی در ایران در سال جاری، حدوداً ۴۴ درصد پایین‌تر از میانگین بلندمدت بوده است. به طور خاص استان‌های هرمزگان و سیستان‌وبلوچستان با کاهش به ترتیب ۷۷ و ۷۲ درصدی بارش ها دســـت به گریبانند. گزارش‌ها از وضعیت سدهای تهران نیز حاکی است موجودی آب فعال سدها نسبت به سال گذشته کاهش ۲۵ درصدی داشته است. عیسی بزرگ‌زاده، سخنگوی صنعت آب کشورمان اخیرا در یک موضع‌گیری گفته وضعیت آب سدهای تهران در یک سده اخیر بی‌سابقه است. البته سال‌هاست نسبت به وخامت ابعاد بحران آب در ایران هشـــدار داده می‌شود. بااین‌حال، چه بخواهیم چه نخواهیم، کار به وضعیت بحرانی فعلی رسیده است. دلایل مختلفی نیز در توضیح چرایی بحران آب در ایران مطرح می‌شود که از جمله آن‌ها می‌توان به تغییرات اقلیمی و کاهش بارش‌ها، استخراج بی‌رویه و بی‌برنامه از آب‌های زیرزمینی، مدیریت ناکارآمد در حوزه حکمرانی آب، هدررفت ۲۰ تا ۳۰ درصدی در شبکه توزیع (داده‌های آب بدون درآمد)، افزایش مصرف آب بدون توجه به منابع محدود و در عین حکمرانی ترجمه‌ای از کشورهای غربی در حوزه مدیریت آب منابع ایران اشاره کرد. با این همه، علی‌رغم تمامی استدلال‌ها و دلایلی که در مورد وخامت بحران آب در ایران مطرح می شود، باید این نکته را مدنظر داشته باشیم که این بحران با هزینه های پنهان اقتصادی زیادی برای ایران همراه است که این مسئله گواهی روشن بر این موضوع است که بحران آب، یک بحران چندوجهی است و خود می‌تواند موجد طیفی از دیگر بحران‌ها باشد. در این رابطه، توجه به پنج مولفه ضروری است.

۱ آسیب رسیدن به امنیت غذایی در کشور

بحران آب در ایران به‌طور جدی کشـــاورزی و تولید مواد غذایی را با خطرات بزرگی مواجه کرده است. کاهش بارش‌های سالانه و برداشـــت بی‌رویه از منابع آب زیرزمینی، به افت شدید ظرفیت تولید محصولات کشاورزی انجامیده و این موضوع در نهایت به کاهش عرضه مواد غذایی در بازار منجر شـــده است. کشاورزی که بیش از ۹۰ درصد مصرف آب کشور را به خود اختصاص می‌دهد، به دلیل کمبود آب دچار کاهش عملکرد و افزایش هزینه‌های تولید شـــده است. این کمبود آب و کاهش تولید داخلی، به‌صورت مســـتقیم قیمت مواد غذایی را در بازار افزایش داده اســـت. به‌طوری‌که خانوارها فشار اقتصادی بیشتری را در تأمین مایحتاج خود احساس می‌کنند. افزایش قیمت‌ها، به‌ویژه در اقلام اصلی غذایی، علاوه بر ایجاد مشـــکلات معیشتی برای مردم، موجب تشـــدید تورم و کاهش قدرت خرید شـــده است. از سوی دیگر کاهش تولید کشـــاورزی باعث شـــده ایران برای تأمین نیازهای غذایی خود به واردات بیشتر روی بیاورد. این موضوع فشار زیادی بر منابع ارزی کشور وارد می‌کند. به‌خصوص در شـــرایط تحریم‌های اقتصادی که دسترسی به ارز و تأمین مالی واردات دشـــوار است. واردات گسترده مواد غذایی علاوه بر تحمیل هزینه‌های ارزی سنگین، ریسک وابستگی به بازارهای خارجی را نیز افزایش می‌دهد و امنیت غذایی کشـــور را تحت‌تأثیر قرار می‌دهـــد. در نهایت، بحران آب به‌عنوان یک معضل محیط زیســـتی و مدیریتی، اکنون به یک چالش اقتصادی و امنیتی تبدیل شده که نیازمند برنامه‌ریزی جامع، اصلاح الگوی کشـــت، بهبود مدیریت منابع آب و حمایت از کشاورزان است.

۲ بحران آب و کاهش سرمایه‌گذاری

بحـــران آب در ایران به یکی از چالش‌های جدی و پیچیده اقتصادی تبدیل شده که تاثیر قابل‌توجهی بر کاهش سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی داشته است. کاهش منابع آب، افت سطح آب‌های زیرزمینی و خشک‌شدن تالاب‌ها و رودخانه‌ها، نگرانی‌های عمیقی درباره پایداری کسب‌وکارها و پروژه‌های ســـرمایه‌گذاری ایجاد کرده است. بر اساس گزارش‌ها، حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد مترمکعب آب زیرزمینی ســـالانه برداشت می‌شود که بیش از ظرفیت طبیعی تجدیدپذیر منابع آبی است. ذخایر سدهای تهران به تنها ۱۴ درصد ظرفیت خود رسیده است. وضعیتی که برای صنایع و کشـــاورزی بحران‌آفرین است. این شرایط باعث شده شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران با احتیاط بیشتری به بازار ایران نگاه کنند؛ چراکه عدم تضمین دسترســـی به منابع پایه مانند آب، ریسک عملیاتی و مالی را افزایش می‌دهد. مطالعات نشـــان می‌دهد مناطق با بحران آب شدید، کاهش نرخ سرمایه‌گذاری ۲۰ تا ۳۰ درصدی را تجربه کرده‌اند. بسیاری از پروژه‌های صنعتی و کشـــاورزی به دلیل نگرانی از تداوم بحران آب یا افزایش هزینه‌های تأمین آب، به‌تعویق افتاده یا لغو شده‌اند. علاوه بر اینها دولت مجبور به اختصاص بخش قابل‌توجهی از بودجه به مدیریت بحران آب شده که منجر به کاهش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های توسعه‌ای می‌شود. از سوی دیگر بحران آب باعث مهاجرت نیروهای کار از مناطق روســـتایی به شهرها شده و فشار بر بازار کار و زیرساخت‌های شهری را افزایش داده اســـت. مجموع این عوامل، چشم‌انداز سرمایه‌گذاری را در ایران به نحوی منفی تحت تاثیر قرار می‌دهند و ضرورت اقدامات عاجل برای مدیریت منابع آب را دوچندان می‌کنند.

۳ افزایش قابل توجه هزینه‌های دولت

در ایران، طبق داده‌های مرکز پژوهش‌های مجلس در سال ۱۴۰۲، دولت سالانه بیش از ۹۰ هزار میلیارد تومان برای تأمین آب شرب، مدیریت منابع آبی و مقابله با بی‌آبی هزینه می‌کند. این رقم نسبت به ۱۰ سال گذشته، افزایشی بیش از سه‌برابر داشته است. بخش قابل‌توجهی از این هزینه‌ها صرف پروژه‌هایی نظیر: ۱- انتقال آب بین‌حوضه‌ای (مانند پروژه انتقال آب از خلیج فارس به فلات مرکزی، با هزینه‌ای بالغ بر ۴۰ هزار میلیارد تومـــان)، ۲- تصفیه و بازیافت فاضلاب (در حال حاضر فقط ۴۷ درصد از فاضلاب شـــهری در ایران تصفیه می‌شود، و گسترش این شـــبکه به بیش از ۱۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری نیاز دارد، ۳- تأمین آب شرب اضطراری برای شهرهای بحرانی (نظیر اهواز، زاهدان و شهرکرد که در سال‌های اخیر با قطعی آب مواجه بودند).

علاوه بر هزینه‌های عمرانی، دولت مجبور به پرداخت یارانه‌های حمایتی به کشاورزان و مصرف‌کنندگان شهری شده، به‌عنوان نمونه، در سال ۱۴۰۱، فقط یارانه آب مصرفی شهری بالغ بر ۳۰ هزار میلیارد تومان برآورد شد. در نهایت، بحران آب نه‌تنها فشار مالی مستقیم بر بودجه دولت وارد می‌کند، بلکه با کاهش بهره‌وری اقتصادی، افزایش بیکاری، و تشدید نابرابری‌ها، دولت را مجبور به هزینه‌های بیشتر در حوزه‌های اجتماعی می‌کند.

۴ تضعیف بخش صنعتی کشور

بحران آب به یکی از موانع اصلی رشد و توسعه صنعت ایران تبدیل شده است. طبق گزارش اتاق بازرگانی ایران در سال ۱۴۰۲، بیش از ۵۰ درصد از صنایع ایران در مناطق با تنش شـــدید آبی قرار دارند، از جمله استان‌های یزد، اصفهان، کرمان و خراسان رضوی. صنایعی مانند فولاد، پتروشیمی، نساجی، کاشی و سرامیک که به‌شدت آب‌برند، اکنون با محدودیت‌های شدید در مصرف آب مواجهند. بر اساس داده‌های وزارت صمت، در ســـال ۱۴۰۱ بیش از ۱۲۰ واحد صنعتی بزرگ به دلیل کمبود آب با کاهش ظرفیت تولید یا توقف موقت فعالیت روبه‌رو شـــدند، برای نمونه در استان یزد، کارخانه‌های فولاد با سهم مصرفی حدود پنج میلیون مترمکعب در سال، مجبور به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های آب‌شیرین‌کن و بازچرخانی آب شده‌اند که هزینه‌هایی چندصد میلیاردتومانی را به آن‌ها تحمیل کرده، همچنین بحران آب موجب کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری صنعتی در برخی مناطق شده است. طبق اعلام سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی، در سال ۱۴۰۲، بیش از ۱۸۰ طرح صنعتی جدید در مناطق مرکزی ایـــران به دلیل نبود منابع آبی لغو یا به تعویق افتادند. از ســـوی دیگر برای حفظ تولید در برخی صنایع، دولت به تأمین آب از منابع دوردست روی آورده است. پروژه انتقال آب خلیج‌فارس به صنایع جنوب‌شرق ایران، با هزینه‌ای بالغ بر ۴۰ هزار میلیارد تومان، تنها پاسخی موقت به بحران بوده و فشـــار مالی سنگینی به دولت و صنایع وارد کرده است. در مجموع بحران آب نه‌تنها بهره‌وری صنعت ایران را کاهش داده، بلکه با افزایش هزینه‌های تولید، موجب کاهش رقابت‌پذیری محصولات ایرانی در بازارهای داخلی و خارجی شده است.

۵ کم‌ارزش شدن دارایی‌ها در کشور

بحران آب در ایران نه‌تنها تولید و معیشـــت را تحت‌تأثیر قـــرار داده، بلکه ارزش دارایی‌های اقتصـــادی (از زمین و املاک گرفته تا زیرساخت‌ها و ســـرمایه‌گذاری‌ها) را نیز کاهش داده است. یکی از بحرانی‌ترین پیامدهای آن فرونشســـت زمین اســـت؛ در برخی مناطق تهران، اصفهان و دیگر دشـــت‌های مرکزی، نرخ نشســـت زمین تا ۳۰ سانتی‌متر در سال گزارش شـــده که باعث ترک‌خوردن خانه‌ها، راه‌ها، خطوط انتقال برق و آثار تاریخی شـــده است. این آسیب‌ها هزینه‌ها و خسارات سنگینی (به‌ویژه برای مالکین و سرمایه‌گذاران) ایجاد نموده، از سوی دیگر کمبود قابل‌توجه آب در سدها پیامدهای فوری و گسترده‌ای برای منابع زمین و املاک شهری و روستایی داشته است. بر اساس آمار رســـمی وزارت نیرو تا خرداد ۱۴۰۴ حدود ۸۴ درصد از سدهای بزرگ کشـــور کاهش قابل‌توجهی در ذخیره آب داشتند و بسیاری از آن‌ها کمتر از ۳۰ تا ۵۰ درصد ظرفیت خود را داشـــتند. در مناطقی مانند اصفهان و یزد، خشک‌شـــدن رودخانه‌ها و تالاب‌ها باعث افت جذابیت املاک محلی و کاهش قیمت زمین شده که برای مالکین محلی زیان‌آور بوده، همچنین انتقال سرمایه به بخش‌های امن‌تر یا خارج از مناطق بحران‌زده نیز ملموس بوده اســـت. بحران بی‌آبی، افزایش ریسک سرمایه‌گذاری و کاهش اعتماد در بازارهای مالی را به‌دنبال داشته است. نهادهای مالی و سرمایه‌گذاران از سرمایه‌گذاری در بخش‌های آسیب‌دیده پرهیز می‌کنند و دارایی‌ها، خصوصاً در مناطق آسیب‌پذیر، با افت ارزش مواجه شده‌اند. مطالعات بین‌المللی درباره اثرات اقلیمی مشابه (خشکسالی و تغییر اقلیم) بر بازار املاک نشان می‌دهد بیشترین کاهش ارزش سهام و سرمایه‌ها در مناطقی اتفاق می‌افتد که استحکام محیطی‌شان آسیب‌پذیر است. اگرچه در ایـــران مطالعه دقیقی درباره مقدار دقیق افت ارزش املاک در نتیجه بحران آب انجام نشـــده، بااین‌حال، مدل‌های جهانی حاکی از کاهش ۵ تا ۱۰ درصدی ارزش دارایی‌ها در مناطق دارای ریسک مشابه است.

پنجشنبه ۱۶ مرداد ۱۴۰۴
شماره ۴۴۷۸
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم