ایران اقتصادی
سال بیست و پنجم ■ شماره ۷۲۳۶ ■ دوشنبه ■ ۲ دی ۱۳۹۸ ■ ۲۶ ربیع‌الثانی ۱۴۴۱ ■ 23 Dec 2019



جزئیات پرداخت یارانه معیشتی به جاماندگان
پایان دی، مشمولان جامانده یارانه معیشتی مشخص می‌شوند



وام ارزان برای واردکننده نه تولیدکننده
ستاد اقتصادی تحریم می‌خواهیم



زیر لحاف آلودگی

... داستان تیتر

پیروز حناچی، شهردار تهران در نشست صبحانه اتاق بازرگانی تهران، آلودگی هوا را به لحاف دود در سطح شهر تعبیر کرد.

امیر خسمه / ایرنا

هر نفسی که فرو می‌رود، ممد ممات است!

مرجان اسلامی فر
خبرنگار

مقصر آلودگی هوا کیست؟ سؤال جدی شهروندان شهرهایی که با معضل مه‌دود روزهای خود را شب می‌کنند. می‌گویند، حداقل ۱۴ مجموعه در کاهش آلودگی هوا سهم دارند، اما هیچ‌کدام از این ۱۴ مجموعه خود را مقصر در آلودگی هوا نمی‌دانند و مرتب سازمان دیگری را مقصر اعلام می‌کنند و اگر اصرار کنید که سهم هر کدام از مجموعه‌ها در آلایندگی شهرها چقدر است بدون فوت وقت، ذهن شما را به خودروهای فرسوده گره می‌زنند. ولی خودروهای فرسوده نمی‌تواند این حجم از آلایندگی را پدید بیاورد. وقتی شاخص آلودگی هوا به ۲۰۰ پی‌پی‌ام می‌رسد که هشدار تخلیه شهر را می‌دهد، نمی‌توان خودروهای فرسوده را مقصر این حجم از دود در شهرهای بزرگ دانست. فضای شهر به گونه‌ای شده که برخی‌ها خاطرات سفرهایشان به شهرهای شمالی کشور را تداعی می‌کنند، اما با این تفاوت که آنها در «مه دود» قرار می‌گیرند. چند وقتی است که مکالمه خیلی از خانواده‌ها به یادآوری ماسک گذاشتن می‌گذرد و در میهمانی‌ها حرف از آلودگی شدید هوا است که معلوم نیست چه زمانی به پایان می‌رسد.

در گزارش تحقیقی روزنامه ایران به جریان‌های جدید، آلایندگی هوا دست پیدا کردیم. در این بخش با دو حوزه منابع ثابت و منابع متحرک مواجه هستیم. در منابع ثابت که سهم آلایندگی آنها ۲۰ تا ۲۵ درصد است می‌توان به کارخانه‌ها، تأسیسات گرمایشی واحدهای دولتی و غیر دولتی، بخاری منازل مسکونی و شوفاژها اشاره کرد. این گروه جزو پنهان‌ترین گروه‌های ایجاد آلایندگی در کشور هستند که در زمستان می‌توانند خودنمایی کنند و شاخص‌های آلایندگی را به مرز هشدار برسانند. طبق تقسیم بندی‌های صورت گرفته بین پایشگران آلایندگی هوا، منابع متحرک در سه بخش سوخت، خودرو (خودروهای سبک و سنگین) و موتورسیکلت است. هر کدام از این بخش‌ها سهم بسزایی در آلایندگی هوا دارند. در مجموع سهم این گروه در سیاه کردن هوای تهران، بین ۷۵ تا ۸۰ درصد است که خودرو بخصوص خودروهای فرسوده بیشترین سهم را دارند. طبق اعداد اعلام شده به ما سهم خودرو (خودروهای سبک و سنگین) در ایجاد آلودگی هوا ۴۵ درصد است و سهم موتورسیکلت بخصوص کاربراتوری‌ها ۱۰ درصد است. سهم سوخت ۲۵ درصد است. البته نظرات درباره سهم آلایندگی‌ها متفاوت است، اما اعداد به دست آمده به نظرات خیلی از کارشناسان نزدیک‌تر است.

این سطح از آلایندگی همان است که پیروز حناچی، شهردار تهران در نشست صبحانه اتاق بازرگانی تهران، به لحاف دود در سطح شهر تعبیر کرد. او گفت: وقتی هوا آلوده می‌شود در حقیقت لحافی بالای سر مردم پهن می‌شود که در بالای آن اکسیژن است و در پایین آن اکسیژن نیست.

■ **بُعد جدید از آلودگی**

نیره پیروزبخت، رئیس سازمان ملی استاندارد یکی از افرادی است که بُعد جدیدی از چرایی آلایندگی هوا را اطلاع‌رسانی می‌کند. «برخی از صنایع آلاینده شعاع ۱۲۰ کیلومتری خود از سطح شهر را حفظ نکردند و از آنجا که استقرار واحدهای صنعتی آلاینده در مسیر باد است، این امر یکی از عامل‌های آلودگی هوا در کلانشهرها شده است.»

■ **هشدارهای استاندارد**

رئیس سازمان ملی استاندارد در گفت‌وگو با «ایران» ادامه داد: «بلند مرتبه‌سازی بخصوص در تهران از معضل‌های جدی آلودگی هوای تهران شده است، اینگونه بلند مرتبه‌سازی بسیار خطرناک است و بارها سازمان ملی استاندارد عوارض این اتفاق را هشدار داده است.»

■ **بنزین آلوده است؟**

وحید مرندی مقدم، معاون نظارت سازمان ملی استاندارد، آلایندگی هوا را به گونه‌ای دیگر برای ما به تصویر می‌کشد. «منابع ثابت که در آن صنایع، تأسیسات گرمایشی و... گنجانده شده است، سهم زیادی در آلایندگی هوا دارند و باید این مقوله جدی گرفته شود. می‌گویند سهم بنزین در آلایندگی هوا بسیار زیاد است اما سؤال ما این است که در فصل بهار و تابستان مگر همین بنزین استفاده نمی‌شود ولی چرا آلایندگی هوا کم است؟ با این توضیح باید دید که چرا در زمستان به غیر از مسأله وارونگی هوا (وارونگی هوا زمانی رخ می‌دهد که لایه‌ای از هوای گرم بالای هوای سرد مجاورت زمین قرار می‌گیرد) مرتب شاهد آلوده بودن هوا هستیم.»

■ **گازرانمی‌توان بررسی کرد**

گاز یک منبع خدادادی است و بر استاندارد بودن آن نمی‌توان هیچ نظارتی داشت. به‌طور قطع گاز از نظر آلایندگی مشکلاتی دارد ولی توسعه آن در شهرها و روستاها معضل جدی است. کارشناسانی که در حوزه محیط زیست کار کردند و حتی کارشناسان سازمان ملی استاندارد اعتقاد دارند که گازرسانی به شهرها یکی از بزرگ‌ترین عامل‌های آلودگی شهرها است و اگر گاز به همه روستاها برسد در آینده، شاهد آلایندگی روستاها هم خواهیم بود. شاید همین خطر آلایندگی بود که باعث شد در شهرهای بزرگ و پیشرفته دنیا برای سیستم گرمایش از برق استفاده شود.

■ **توقف گازرسانی**

کارشناسان سازمان ملی استاندارد می‌گویند توسعه گازرسانی مشکلات متعددی را برای وضعیت آب و هوا ایجاد کرده است و این ماجرا به غیر از خطراتی است که گاز می‌تواند برای شهرها (زلزله و در پی آن آتش‌سوزی‌های وسیع) ایجاد کند.

گفته می‌شود در زمستان به خاطر استفاده از شوفاژ، بخاری و سایر سیستم‌های گرمایشی، آلایندگی هوا در روزهای بیشتری به مرز هشدار یا حتی عبور از هشدارها می‌رسد و در فصل‌هایی که از گاز استفاده نمی‌شود، مشکلات کمتر است.

■ **گازترکیبی غیرآلاینده**

یوسف رشیدی، استاد دانشگاه، علمی‌تر به ما پاسخ می‌دهد. «نمی‌توان به‌صورت دقیق سهم بخش‌ها از آلایندگی هوا را استخراج کرد، با توجه به فصول سال، سهم‌ها تغییر می‌کند. ما با ذرات معلق سروکار داریم که بواسطه خودروها و سایر آلاینده‌ها در اتمسفر تولید می‌شود.» او می‌گوید: «گازی که مورد استفاده قرار می‌گیرد، متان است و این ترکیب فعالی در اتمسفر نیست، چرا که دی اکسید گوگرد از گاز کم است.»

■ **چرا تابستان هوا کمتر آلوده است؟**

اما اینکه چرا در تابستان میزان روزهای آلاینده کمتر از زمستان است، به نقل از یوسف رشیدی این است که «در تابستان عمق لایه اختلاط در اتمسفر ۲۵۰۰ متر است، ولی در زمستان این عدد حتی به ۵۰۰ متر هم می‌رسد.» برخی‌ها این اتفاق را به لحافی روی شهر می‌دانند که اجازه نمی‌دهد اکسیژن به سمت پایین بیاید. وقتی عمق لایه اختلاط کم می‌شود، کیفیت هوا رو به کاهش می‌رود.

■ **گازوئیل در رده استاندارد اجباری**

گازوئیل دیگر معضلی است که باید به آن بپردازیم. برای گازوئیل استاندارد اجباری وجود ندارد اما قرار شده در سال ۱۴۰۰ گازوئیل هم به لیست استانداردهای اجباری بپیوندد. کارشناسان می‌گویند که کیفیت گازوئیل نسبت به ۷ سال پیش ارتقای زیادی پیدا کرده است و مقدار گوگرد آن به کمتر از ۱۰۰ پی‌پی‌ام رسیده است. اما برخی‌ها چنین نظری را ندارند و تأکید دارند که گازوئیل سهم زیادی در آلایندگی هوا دارد، بخصوص در شهرهای بزرگ.

■ **پاسخ منفی رئیس**

در این پروژه تحقیقی می‌خواهیم به بنزین هم اشاره کنیم. اینکه بنزین آیا بی‌کیفیت شده است؟ آیا به‌خاطر خودکفایی استانداردها فراموش شده است؟ جواب رئیس سازمان ملی استاندارد به این سؤال «نه» بود. قرار است تا سال آینده حداقل ۸۰ درصد جمعیت کشور بتوانند به بنزین یورو ۴ دست پیدا کنند، اکنون در شهرهای بزرگ بنزین یورو ۴ است و در برخی از شهرها همچنان بنزین یورو ۲ است. میانگین بررسی‌های صورت گرفته از بنزین عرضه شده در فصل گرما نشان می‌دهد مقدار گوگرد در بنزین سوپر ۱۵،۱۰ است و در بنزین یورو ۴ که در خیلی از شهرها توزیع شده ۱۴،۸۲ است و در بنزین معمولی که بعضاً یورو ۲ است سطح گوگرد در حدود ۳۰ است. این در حالی است که سطح گوگرد بنزین تا عدد ۵۰ مجاز است.

■ **اکتان چه شرایطی دارد؟**

اکتان دیگر مؤلفه‌ای است که در آلایندگی هوا مؤثر است. حداقل مجاز اکتان ۹۱ است که بر اساس بررسی‌های صورت گرفته از بنزین ارایه شده، اکتان بنزین توزیع شده داخلی در بنزین سوپر، ۹۵.۴۳ است و در بنزین یورو ۴ حدود ۹۲.۴ و اکتان بنزین معمولی ۸۸،۱۰ است.

■ **کاهش ۶ برابری گوگرد**

مرندی‌مقدم، معاون نظارت بر استاندارد در نشست خبری هم با اشاره به اینکه حداکثر مجاز گوگرد در بنزین استاندارد در گذشته ۳۰۰ پی‌پی‌ام بوده است، گفته است: این رقم در استانداردهای فعلی به ۵۰ پی‌پی‌ام رسیده و این یعنی ۶ برابر کاهش گوگرد در بنزین تولید داخل. البته در حال حاضر که تدوین استاندارد بنزین معادل استاندارد یورو ۵ را در دستور کار داریم (بزودی استاندارد بنزین یورو ۵ تدوین می‌شود) قرار است حداکثر مجاز گوگرد باز هم کاهش پیدا کند که ممکن است به عدد ۲۰ یا ۳۰ برسد.

نکته

- در منابع ثابت که سهم آلایندگی آنها ۲۰ تا ۲۵ درصد است می‌توان به کارخانه‌ها، تأسیسات گرمایشی واحدهای دولتی و غیردولتی، بخاری منازل مسکونی و شوفاژها اشاره کرد
- طبق اعداد اعلام شده سهم خودرو (خودروهای سبک و سنگین) در ایجاد آلودگی هوا ۴۵ درصد است و سهم موتورسیکلت بخصوص کاربراتوری‌ها ۱۰ درصد است. سهم سوخت ۲۵ درصد است
- برخی از صنایع آلاینده شعاع ۱۲۰ کیلومتری خود از سطح شهر را حفظ نکردند و از آنجا که استقرار واحدهای صنعتی آلاینده در مسیر باد است، این امر یکی از عامل‌های آلودگی هوا در کلانشهرها شده است
- سؤال ما این است که در فصل بهار و تابستان مگر همین بنزین استفاده نمی‌شود ولی چرا آلایندگی هوا کم است

دودسازها/آمارهای ارائه شده مربوط به آخرین، آزمون بنزین است

۹۵/۴۳ اکتان بنزین سوپر	۹۲/۰۴ اکتان بنزین استاندارد	۸۸/۱۰ اکتان بنزین معمولی
۱۵/۱۰ گوگرد در بنزین سوپر	۱۴/۸۲ گوگرد در بنزین یورو ۴	۳۰ گوگرد در بنزین یورو ۲

برش

نقش وزارت صمت در آلودگی هوا

مصطفی میرسلیم، عضو مجمع تشخیص نظام درباره آلودگی هوا به فارس گفته است: در کوتاه مدت سهمیه بندی سوخت را باید جدی گرفت تا از شدت تولید آلودگی کاسته شود. برای خدمت به مردم به جای طرح دوچرخه سواری که در این هوای آلوده همچون سم مهلک است، باید امکانات ترابری عمومی را تقویت کرد. وزارت صمت نیز به دنبال آن نبوده است که به جای تولید خودروهای شخصی و انباشتن خیابان‌ها و ایجاد راهبندان‌ها، تولید وسائل حمل و نقل عمومی را تشویق و تقویت کند، اینها مسائل ریشه‌ای است و در کنار آن نکات دیگری قابل ذکر است که می‌تواند به کاهش آلودگی هوا کمک کند، نظیر تسهیل خدمات غیرحضوری، جدی گرفتن معاینه فنی، عدم صدور مجوزهای روزانهٔ ورود در طرح، اصلاح ضوابط راهنمایی و رانندگی و برخورد با خلاف‌ها نه به نیت کسب درآمد از محل عوائد جرائم، بلکه با هدف خشکاندن ریشه تخلف باشد.

در صفحات بعدی بخوانید

بایدها و نبایدهای بودجه‌ای در گفت‌وگو با علی سعدوندی کارشناس ارشد پولی و بانکی

بودجه ارزی را از بودجه ریالی جدا کنیم

لایحه‌ای‌ست تحریمی و از جنس مقاومت. هم اکنون مجلس به زودی بررسی بودجه را آغاز می کند بودجه سال آینده با نگاه واقع بینانه به قیمت نفت و میزان فروش در شرایط تحریم، تمرکز بر درآمدهای مالیاتی و تأمین مالی غیر تورمی و واگذاری دارائی‌های سرمایه‌ای تلاش دارد تاب‌آوری اقتصاد را در سال اقتصادی ۹۹ پشتیبانی کند. ارزیابی بودجه سال آینده و فراتر از آن، اصلاحات ساختاری در سیاست‌های مالی و پولی را با علی سعدوندی کارشناس ارشد پولی و استاد سابق دانشگاه وولونگنگ استرالیا در میان گذاشتیم. او تأکید دارد آنچه می‌تواند نقشه راه بودجه در سال‌های آتی باشد، جدایی بودجه ارزی از بودجه ریالی است. بودجه ارزی در اختیار سازمان‌های توسعه‌ای قرار بگیرد و بودجه ریالی به دولت و خزانه‌داری اختصاص یابد.

۴۰ درصد

نرخ تورم سالانه

تازه‌ترین گزارش مرکز آمار ایران نشان می‌دهد که نرخ تورم سالانه آذرماه ۹۸ برای خانوارهای کشور به ۴۰ درصد رسیده که نسبت به ماه قبل ۱.۱ واحد درصد کاهش نشان می‌دهد.

تحلیل اقتصادی

این تورم لعنتی!

گروه اقتصادی

اولین نرخ تورم به‌صورت نقطه به نقطه و میانگین ماهانه بعد از اتفاقات آذرماه دیروز منتشر شد. این نخستین اعلان رسمی تغییر سطح عمومی قیمت کالا و خدمات، بعد از بیست و پنجم آبان ماه، یعنی روز تغییر قیمت بنزین محسوب می‌شود. از آن روز تا به امروز، دعوا بر سر اینکه تغییر قیمت بنزین روی نرخ تورم، چند درصد تأثیر دارد، همیشه شنیده شده است. حال با آمار جدید می‌توان تحلیلی دقیق‌تر از تأثیر بنزین روی تورم ارائه کرد.

مطابق گزارش مرکز آمار، نرخ تورم نقطه‌ای در آذرماه ۱۳۹۸ به عدد ۲۷،۸ درصد رسیده است؛ یعنی خانوارهای کشور، به طور میانگین ۲۷.۸ درصد بیشتر از آذر ۱۳۹۷ برای خرید یک «مجموعه کالاها و خدمات یکسان» هزینه کرده‌اند. همچنین نرخ تورم نقطه‌ای آذر ماه ۱۳۹۸ در مقایسه با ماه قبل ۰،۸ واحد درصد افزایش یافته است. اما آمار گویاتر این است که نرخ تورم ماهانه آذر ۱۳۹۸ به ۳،۲ درصد رسیده که در مقایسه با همین اطلاع در ماه قبل، ۱.۶ واحد درصد افزایش داشته است. این عدد خیلی اهمیت دارد. در نهایت، نرخ تورم سالانه یعنی درصد تغییر میانگین اعداد شاخص قیمت در یک سال منتهی به ماه جاری، نسبت به دوره مشابه قبل که دیروز سازمان آمار عنوان کرد، مهم است. نرخ تورم سالانه آذر ماه ۱۳۹۸ برای خانوارهای کشور به ۴۰ درصد رسیده که نسبت به همین اطلاع در ماه قبل، ۱.۱ واحد درصد کاهش نشان می‌دهد. این عدد دورقمی خیلی بالاست و تورم را با این عدد می‌شناسند.

به‌طور محسوس، نرخ تورم ماهانه طی ماه‌های قبل از آذر ماه، روند نزولی به‌خود گرفته بود، ثبات در بازار ارز، کاهش انتظارات تورمی، تامین کالاها و اجازه مدیریت شده افزایش قیمت‌ها، از جمله عوامل روند نزولی نرخ تورم ماهانه تا قبل از آبان بوده است، اما از آذر ماه این روند مجدداً تغییر مسیر داده است.

به‌نظر می‌رسد که نرخ تورم در آذر ماه محصول چند اتفاق عینی و ساده و انکارناپذیر است. اول اینکه در آبان ماه قیمت یک حامل سوختی مهم به‌نام بنزین افزایش یافته است. این تصمیم باعث تحریک انتظارات تورمی در بخش‌های عرضه و تقاضای اقتصاد شده است، دومین عامل، افزایش نرخ ارز بویژه سیگنال‌های دلاری در اقتصاد کشور در آذر ماه است که خود باعث تحریک تورم انتظاری و تمایل مجدد به خرید ارز شده است. افزایش غیرمنتظره نرخ ارز، به طوری بود که دلار در دامنه ۱۴ هزار تومان هم قرار گرفت اما مجدداً کاهش یافت. عاملی که دور از نگاه بانک مرکزی هم نبوده است. عامل سوم، انتقال انتظارات تورمی ناشی از تغییر قیمت بنزین به بازار ارز و همچنین اثر معکوس یا رفت و برگشتی آن به بازار ارز است. عامل دیگری که می‌تواند باعث تغییر مسیر قیمت‌ها شده باشد، تحلیل آزاد و برداشت سرمایه‌گذاران و صاحبان نقدینگی از ارقام بودجه سال ۹۹ محسوب شود. تحریک و تمایل به سفته بازی؛ حس مشهود و مخربی است که در آذر ماه مجدداً زنده شده، اما به نظر می‌رسد با ثبات بازار ارز می‌توان آن را کنترل کرد. افزون بر اینها، براساس یک رسم نانوشته همواره نرخ تورم در ماه‌های نیمه دوم سال زمینه بیشتری برای تغییرات افزایشی پیدا می‌کند که این موضوع به بسط پایه پولی و استقراض دولت از منابع بانک مرکزی و رفع تعهدات دستگاه‌ها، در این ماه‌ها ارتباط پیدا می‌کند.

باید اشاره کرد که کنترل تورم در نیمه دوم سال جاری تا اندازه زیادی به تأمین کالا و تقویت بخش عرضه و همچنین عدم مجوز افزایش قیمت‌ها و ثبات بازار ارز مرتبط است. به نظر می‌رسد که حضور بانک مرکزی برای جلوگیری از افزایش نرخ ارز و همچنین کنترل فضای روانی اقتصاد کشور می‌تواند زمینه‌ساز کنترل قیمت‌ها محسوب شود. باید دید بانک مرکزی به‌عنوان نهادی که این روزها وظیفه اصلی خویش را مهار نرخ ارز دانسته برای کنترل تورم چه ابزاری به کار خواهد گرفت؟

ادامه از صفحه اول

اختلال در اینترنت و ۴ سؤال

۴- اثر قطعی اینترنت بر تعمیق بیکاری: در بستر اینترنت کسب‌وکارهای زیادی به وجود آمده و افراد زیادی را مشغول نگه داشته است. ممکن است هرکدام از این کسب وکارها به تنهایی اشتغال قابل توجهی نداشته باشند اما مجموعاً شغل زیادی ایجاد کرده‌اند که با قطعی اینترنت باید با همه آنها خداحافظی کرد. اختلال در اینترنت به‌عنوان یک نهاده تولید قطعاً بیکاری را در جامعه تشدید خواهد کرد.

می دانیم که امنیت برای رشد اقتصادی اهمیت فوق‌العاده دارد اما از امنیتی سخن می‌گوییم که رسالتش ایجاد رشد اقتصادی بیشتر است نه امنیتی که رشد اقتصادی را کاهش داده و بیکاری را تشدید کرده و به بهای تضییع حقوق بخشی از جامعه فراهم آمده باشد.

قطع کردن اینترنت ضمن اینکه به منزله تضییع حقوق مدنی و سیاسی جامعه است، حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مردم را نیز زیر پا می‌گذارد و می‌تواند کسب‌وکارهای زیادی را از نفس بیندازد و از همه مهم‌تر اینکه می‌تواند اعتماد کارآفرینان و سرمایه‌گذاران را به بازار و محیط کسب‌وکار مخدوش کند و از بین ببرد.

پس از نهادهای دست اندرکار می‌خواهیم به گونه‌ای تأمین امنیت کنند که آزادی مبادله، مالکیت و حقوق اساسی افراد نقض نشود.