

انرژی



صفحات خورشیدی راهکاری ایمن، راهبردی و مغفول برای آینده انرژی

حملات اخیر و اصابت موشک‌های ایرانی به نیروگاه حیفا در سرزمین‌های اشغالی بار دیگر نقش حیاتی زیرساخت‌های انرژی و آسیب‌پذیری کشورها در این عرصه را بر چهرسته ساخت. نیروگاه حیفا با ظرفیتی حدود ۱۰۲۰ مگاوات، نزدیک به ۱۰ درصد برق کل رژیم صهیونیستی را تولید و نقشی محوری در ثبات و پایداری شبکه برق شمال سرزمین‌های اشغالی ایفا می‌کند. خروج بخشی از این نیروگاه از مدار در پی حملات موشکی، منجر به خاموشی در مناطقی از اسرائیل شد و بار دیگر هشداری عینی از آثار وابستگی بیش از حد به یک یا چند منبع انرژی بود.

ایران با داشتن دومین ذخایر گازی جهان و تولید حدود ۲/۴ درصد انرژی جهان، اصلی‌ترین تکیه‌گاه خود در تولید برق را روی گاز متمرکز کرده است، به‌طوری‌که بیش از ۸۰ درصد برق کشور با سوزاندن گاز در نیروگاه‌های حرارتی تأمین می‌شود. این وابستگی در شرایطی پیش آمده که سال‌هاست کشور با «تارازای گاز» مواجه است، شکافی فزاینده میان عرضه و تقاضا که طبق پیش‌بینی‌ها تا سال ۱۴۰۹ خورشیدی به حدود ۶۰۹ میلیون مترمکعب در روز خواهد رسید.

در واقع ادامه این روند به‌معنای تشدید بحران‌های مقطعی، قطع برق، آسیب به صنایع و افزایش هزینه‌های اجتماعی، اقتصادی و حتی امنیتی است. وابستگی به گاز نه‌تنها کشور را در حوزه انرژی شکننده کرده، بلکه هر گونه اختلال در تأمین یا حمل‌ونقل گاز می‌تواند تبعاتی دنباله‌دار بر پایداری شبکه برق و زندگی روزمره مردم داشته باشد.

■ مصرف بالای انرژی و بازده پایین نیروگاه‌ها؛ ضرورت تغییر رویکرد

بازده نیروگاه‌های کشور تنها ۳۷ درصد برآورد می‌شود که فاصله‌ای محسوس با استانداردهای جهانی (۴۰ تا ۶۰ درصد) دارد و اتلاف انرژی و هزینه‌های سنگین تری را تحمیل می‌کند. افزون بر این، تلفات ۱۵ درصدی برق در فرآیند انتقال و توزیع، در حالی که میانگین جهانی آن ۶ تا ۸ درصد است که نشان از وجود معایبی در زیرساخت‌ها دارد.



وابستگی شدید به میدان‌گازی پارس جنوبی (با سهم ۷۰ درصدی از گاز کشور) و تراکم زیرساختی این میدان نیز آسیب‌پذیری نظام انرژی را در برابر تهدیدات طبیعی یا انسانی (اعم از حوادث یا حملات دشمن) تشدید کرده است، چراکه آسیب به این میدان، نه‌تنها عرضه گاز، بلکه امنیت برق کشور را هم مخاطره اساسی روبرو می‌کند.

■ ایران و پتانسیل مغفول انرژی‌های تجدیدپذیر

به‌ویژه خورشیدی با وجود همه چالش‌ها، ایران جزو کشورهایی است که با قرار گرفتن روی کمرند خورشیدی جهان، بیش از ۳۰۰ روز آفتابی و اراضی مناسب، ظرفیتی شایان توجه برای تولید انرژی پاک و ارزان دارد. میزان تابش خورشیدی در ایران به طور میانگین ۵/۵ کیلووات ساعت بر هر متر مربع است که امکان تولید بیش از ۶۰ هزار مگاوات برق خورشیدی را فراهم می‌سازد؛ ظرفیتی که تاکنون بخش بسیار ناچیزی از آن باغفل شده است،

در حالی که سهم انرژی‌های تجدیدپذیر در دنیا رو به افزایش است، این سهم در سید برق ایران تنها حدود یک درصد است، یعنی تقریباً ۰/۱ میانگین جهانی. این اعداد و ارقام نشان می‌دهد که تمرکز بر توسعه برق خورشیدی، راهکاری علمی و عملی برای راهایی از بحران‌های فعلی، کاهش آسیب‌پذیری و جهش در امنیت و کیفیت زندگی ایرانیان است.

■ مزیت‌های راهبردی انرژی خورشیدی برای ایران افزایش سهم انرژی خورشیدی نه‌تنها تأمین برق ایمن و پایدار را تقویت می‌کند، بلکه مزایایی همچون کاهش هزینه‌های تولید، عدم نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در بخش انتقال، ایمنی بالا در برابر تهدیدات طبیعی و انسانی و قابلیت توسعه مردمی و محلی را به همراه دارد. همچنین با روند کاهش قیمت تجهیزات و فناوری خورشیدی، اقتصادی بودن این انرژی بیش از گذشته تثبیت شده و اغلب پنل‌های خورشیدی مدرن با ۲۵ سال ضمانت، سرمایه‌گذاری مطمئنی برای آینده محسوب می‌شوند.

در نهایت برای عبور از بحران‌های بی‌دری برق و گاز، ایران ناگزیر به اصلاح سیاست‌های انرژی و توسعه هدفمند تجدیدپذیرهاست. حمایت هدفمند دولت، تسهیل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و آگاهی بخشی عمومی می‌تواند آینده انرژی کشور را تضمین کند و مانع از وارد آمدن آسیب‌های قابل توجه به اقتصاد و امنیت ملی شود.

رسم عجیب خودروسازان داخلی که به جای خودروی ثبت‌نامی خودروی دیگری را تحویل بگیرند تمامی ندارد. البته در سایه واردات قطره چکانی و انحصاری که برای آنها ایجاد شده، اگر غیر این رویه بود جای تعجب داشت. بهانه‌ها هر سال بنا به شرایط تغییر می‌کند. یک روز مشکل قطعی برق و روزی دیگر نبود قطعه و این سؤال را ایجاد می‌کند که اگر در زمان ثبت‌نام و اخذ پول، مشکلات احتمالی تولید لحاظ نشده و قرار به بهانه جویی، بدعهدی و بی‌پرونامگی باشد، چرا دیگر ذوق خریداران را کسور می‌کنید به یک‌باره یک مدل تولید و همه شهر را از آن پر کنید!

■ ■ ■

تعدادی از ثبت‌نام‌کنندگان سهند از تأخیر در تحویل این خودرو و پیشنهاد سایپا برای تحویل کوئیک به جای آن خبر داده‌اند. البته این اولین بار نیست که در این خودروسازی پیشنهاد تحویل خودروی دیگری به جای خودرو ثبت‌نامی داده شده است. دی سال گذشته این خودروسازی با اشاره به مشکل در تولید اطلس، کوئیک را به‌عنوان جایگزین پیشنهاد داده بود. یکی از متقاضیان که خودرو اتوماتیک ثبت‌نام کرده با انتقاد از بی‌پرونامگی در تحویل خودرو و عدم برنامه‌ریزی لازم برای تحویل به موقع گفت: بعد از چندین ماه تأخیر در تحویل خودرو اعلام کردند که خودرو اتوماتیک موجود نیست و دنده‌ای با رنگ دیگری آماده تحویل است. وی افزود: معمولاً در این تغییر پیشنهادها هم گزینهای پایین‌تر از انتخاب اولیه به شما پیشنهاد داده می‌شود.

گزارش‌ها از خودروسازی سایپا حاکی از این است که دلیل پیشنهاد کوئیک به جای بسیاری دیگر از تولیدات به اصطلاح خاص این خودروساز از جمله سهند یا اطلس یا شامین، انبارهای مملو از این مدل خودرو و به نوعی جافتادن خودرو کوئیک در خط تولید این کارخانه و دیو آن در انبار‌ها باشد. همچنین طبق گزارش‌های اعلام شده دلیل تأخیر در تحویل برخی مدل‌ها کمبود قطعه، نوسان افزایش نرخ ارز، جنگ ۱۲ روزه و مشکلات ناشی از قطع برق عنوان شده که در مجموع تولیدات این خودروسازی را به تعویق انداخته است.

از سویی دیگر در انتقاد به دلایل تأخیر در تحویل خودرو این مسئله عنوان شده که مدت زمان اعلام شده برای تحویل، تنها شامل روزهای کاری می‌باشد

گزارش ۲

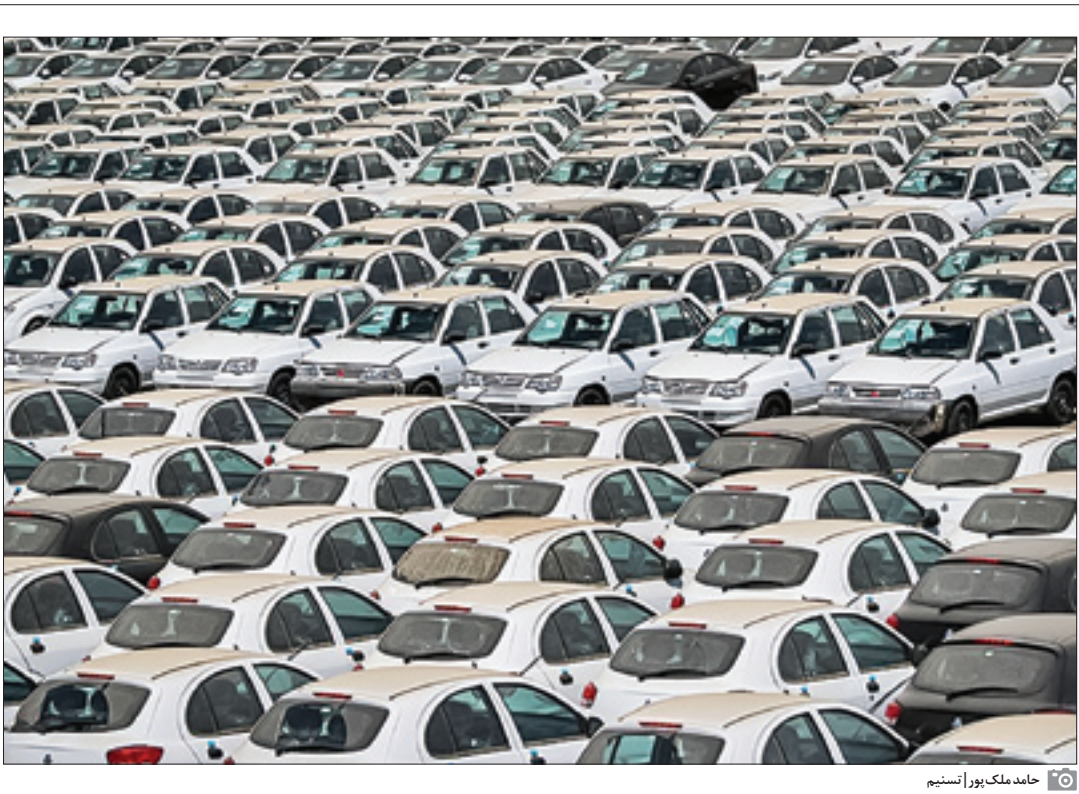
حسام کمالی

اقتصاد

سرویس اقتصادی۸۵۲۳۰۶۰

سهند ثبت‌نام کنید، کوئیک تحویل بگیرید!

«همینه که هست»! تازه‌ترین نوآوری فروش خودروسازان



حامد ملک‌پورانسیم

و مثلاً اگر خودروسازی اعلام کرده که موعد تحویل شش ماهه است روزهای تعطیل و... را باید از این زمان مستثنی کرد که خریداران را درگیر فرمول‌های پیچیده‌ای می‌کند.

■ ترکش کاهش ۱۷ درصدی تولید خودرو به متقاضیان

کارشناسان دلایل بدعهدی خودروسازان را کاهش تولید و مشکلات ناشی از آن عنوان می‌کنند و معتقدند که سیاستگذاری‌ها به شکلی بوده که هم تولیدکننده و هم متقاضی خودرو را متضرر کرده است. طبق آمارها مجموع تولیدکنندگان در بهار امسال ۲۵۲ هزار دستگاه ساخته‌اند که از این تعداد سهم فروردین حدود ۶۲ هزار دستگاه (۲۰ درصد)، اردیبهشت ۱۱۸ هزار دستگاه

(۵/۲ درصد) و خرداد ۷۴ هزار دستگاه (۴۰ درصد) بود که در کل ۱۷ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش داشت. محمود نجفی‌سپه، عضو هیئت مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو کشور با بیان اینکه کاهش تولید خودروسازان دلایل مختلفی دارد، گفت: کمبود نقدینگی خودروسازان، ناپایداری هزینه‌های تولید، محدودیت‌های ارزی برای تأمین قطعات وارداتی و مشکلات تأمین قطعات ساخت داخل به دلیل کاهش نقدینگی قطعه‌سازان را می‌توان از عوامل اصلی کاهش تولید خودرو دانست.

وی در ادامه تصریح کرد: متأسفانه قطعه‌سازان به رغم خرید نقدی مواد اولیه، اما محصولات خود را در

ضریب جینی با اختصاص سهمیه انرژی به «کد ملی» کاهش می‌یابد

حبیب قاسمی، عضو کمیسیون اصل ۹۰ و محمدصالح جوکار، رئیس کمیسیون «شوراها و امور داخلی کشور» مجلس

در گفت‌وگو با «جوان» ضرورت اختصاص بنزین به کد ملی به‌جای شماره ماشین را تشریح کردند



بغروشد و از محل فروش آن منتفع شود، اما اگر بیش از این سهم مصرف کند، باید مازاد را با نرخ واقعی یا نزدیک به نرخ آزاد بخرد. این یعنی به رفشار مصرف‌کننده اصلاح می‌شود، هم عدالت اجتماعی محقق می‌شود و هم منابع کشور از اتلاف نجات پیدا می‌کند.

■ یارانه بیشتر برای بر مصرف‌ها ناعادلانه است عضو کمیسیون تلفیق مجلس درباره اثر این سیاست بر معیشت مردم، به‌ویژه اقشار ضعیف گفت: بخش زیادی از مردم، مخصوصاً دهک‌های پایین و متوسط

در مناطق شهری و دارای خانه‌های چند متری یا مثل حمله سایبری، اختلال زیرساختی، یا کمبودهای خود را به‌پردازند. این یعنی عدالت دقیقاً در نقطه هدف اجرا می‌شود.

قاسمی همچنین به نقش این سیاست در پدافند غیرعامل و امنیت اقتصادی کشور نیز اشاره کرد و گفت: اختصاص انرژی به کد ملی، علاوه بر اصلاح الگوی مصرف، مزیت بزرگی در زمان بحران دارد. وقتی انرژی به افراد و نه وسایل یا خانه‌ها اختصاص یابد، در مواقعی مثل حمله سایبری، اختلال زیرساختی، یا کمبودهای منطقه‌ای افراد می‌دانند که سهم‌شان محفوظ است و بدون نیاز به صف‌های طولانی، می‌توانند آن را استفاده کنند یا حتی به‌صورت رسمی بفروشند. این یعنی

چهارشنبه اول مرداد ۱۴۰۴ | ۲۷ محرم ۱۴۴۷ |

■ خودروسازان نباید کمبود تولید را با فشار به خریدار جبران کنند

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: کاهش تولید خودرو نباید بهانه‌ای برای تشدید فشار به مصرف‌کننده باشد. سیداحسان قاضی‌زاده هاشمی تأکید کرد: خودروسازان موظفند با مدیریت بهتر و استراتژی مشخص، این کسری تولید را جبران کنند، نه اینکه هزینه آن را به گردن مصرف‌کنندگان بیندازند.

وی در انتقاد به افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودروها گفت: میزان تولید خودرو در سه ماه اول امسال نسبت به سه ماه اول سال گذشته کاهش پیدا کرد، کماینکه از ۲۸۰ هزار و ۴۲۹ خودرو که در سال ۱۴۰۳ تولید شده بوده در سه ماه ابتدای سال جاری به حدود ۱۸۰ هزار کاهش پیدا کرد که متأسفانه خودروسازان جبران کمبود این بخش را در افزایش قیمت خودرو می‌دانند.

نماینده مردم فریمان و سرخس و بخش‌های احمدآباد و رضویه در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: افزایش قیمت خودرو در بازه زمانی اتفاق افتاد که کشور درگیر جنگ شده بود و با مسائل و مشکلات مختلفی مواجه بود، هرچند خودروسازان به این نکته اشاره کردند که مقدمات این افزایش قیمت به قبل از جنگ برمی‌گردد، اما قطعاً در فضای رکودی که الان در بازار خودرو مشاهده می‌کنیم اینگونه اقدامات کسلیفگی در عرصه قیمت‌گذاری خودرو است. قاضی‌زاده هاشمی خاطر نشان کرد: ما در رابطه با سیاست‌های خودروسازان انتقادات زیادی داریم، چراکه ظرف مدت ۱۰ ماه گذشته دو بار رشد قیمت در حوزه تولید خودروهای داخلی داشتیم که قطعاً در کمیسیون صنایع و معادن مجلس مورد بررسی قرار خواهد گرفت. خودروسازان باید استراتژی توسعه محصول داشته باشند، چراکه فقدان استراتژی و تغییرات پی‌درپی و بی‌ثباتی در عرصه مدیریت باعث شد که نگاه ضروری در این حوزه نداشته باشیم. هر چند نمی‌توان از مشکلات تحمیل شده به تولید چشم‌پوشی کرد، اما واقعیت آن است که انحصار خودروی بازار خودرو کشور بر عدم ارتقای سطح کیفی خودروهای تولید داخلی و شرایط فروش آنها تأثیر گذاشته و این مسئله به همه دستگاه‌های اجرایی و متولی در بخش تولید، امروز و دیروز باز نمی‌گردد و ریشه‌ای به قدمت چند دهه دارد. با توجه به رفتنی نبودن بازار، شرکت‌های خودروسازی تولیدات خود را با شرایط خلوه‌خواه خویش به شهرنشینان تحمیل می‌کنند و در بسیاری از موارد دستگاه‌های نظارتی در سکوت به تماشا نشستند.