



تجدید بنای عمارت بازار

بازار سهام به کدام سمت می‌رود؟

شاخص بورس در آستانه فتح قله ۶ میلیون واحد

معاملات روز سه‌شنبه بورس تهران با ادامه روند صعودی همراه بود و شاخص کل بارشد بیش از ۲ هزار واحد در آستانه فتح قله ۶ میلیون واحد قرار گرفت. کارشناسان بازار سرمایه، عبور از مرز روانی ۶ میلیون واحد را مهم‌ترین رویداد پیش‌روی بورس ارزیابی می‌کنند. بازدهی شاخص کل بورس از ابتدای سال جاری تاکنون به ۵۹ درصد رسیده و شاخص هم‌وزن نیز بازدهی ۷۵ درصدی را به ثبت رسانده است. کارشناسان با توجه به شرایط جدید بازار و وضعیت متغیرهای سیاسی و اقتصادی، سناریوهای مختلفی را برای مسیر پیش‌روی بورس مطرح می‌کنند. آنها تأکید دارند که کاهش عدم قطعیه‌ای می‌تواند زمینه‌ای برای تداوم رشد بازار سرمایه باشد، به‌ویژه آنکه بازارهای موازی بورس از جمله طلا و دلار نیز از ابتدای سال تاکنون فرصتی برای رشد نداشته‌اند.

■ ■ ■

برای ارزیابی این دوره وضعیت بورس تهران، باید شرایطی را که بازار قبل از آغاز آن پشت سر گذاشته است نیز در نظر گرفت. بورس در ۱۲ رده‌بیش‌ت و هم‌زمان پس از بازگشایی، یکی از ادوار جذب ورود پول را تجربه کرد و ورود سرمایه‌های حقیقی به بازار در کنار افزایش ارزش معاملات، فضای مثبتی را در دادوستدهای این بازار ایجاد کرد. با این حال، از اواخر خردادماه، مسیر بازار تا حدودی تغییر کرد و شاخص‌ها وارد مرحله کوتاه از اصلاح شدند. در ادامه نیز برخی نگرانی‌ها درباره آینده تحولات سیاسی و اقتصادی و باعث شد بخشی از سرمایه‌گذاران با احتیاط بیشتری در بازار رفتار کنند.

در مجموع آنچه در خصوص وضعیت رشد بازار سرمایه در سال جاری می‌توان اشاره کرد این است که رشد بورس در تمام مدت چند ماه گذشته به صورت یک‌دست نبوده و سیر مایه‌گذاران بنا به شرایط مختلف تصمیمات خود را اتخاذ کرده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد تمایل سرمایه‌گذاران از ابتدای سال جاری تاکنون، عمدتاً بر سهام‌های کوچک یا بزرگ نبوده و بنا به شرایط این تصمیمات تغییر کرده است. برخی از صاحب‌نظران این وضعیت را نوعی بی‌تصمیمی و بی‌حسی سهامداران نسبت به تحولات اقتصادی و سیاسی می‌دانند، اما در مقابل بسیاری از کارشناسان معتقدند که شرایط فعلی بیش از آنکه بی‌حسی به شرایط اقتصادی و مؤلفه‌های سیاسی باشد، نوعی هوشمندی و سازگاری سهامداران با وضعیت فعلی است. در هر صورت نکته مهم این روزهای بازار سرمایه، سرعت تحولات است. در بسیاری از مواقع، فروشنده‌ای که سهم خود را در قیمت‌های پایین عرضه کرده، در ادامه برای ورود مجدد ناچار به خرید در قیمت‌های بالاتر شده است. کارشناسان تأکید دارند که این رخداد نشان‌دهنده ظرفیت بالای رشد بازار سرمایه در ماه‌های آینده است، به خصوص اینکه بازار هنوز رشد قابل توجهی را تجربه نکرده و بسیاری از سهام‌ها رزنده هستند.

■ **پیش‌بینی رشد ۲۵ تا ۳۰ درصدی شاخص**

بر همین اساس، در صورت افزایش قطعیت‌ها در فضای اقتصادی می‌توان برای بورس در یک ماه آینده بازدهی حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد را متصور بود، به‌خصوص در صنایعی که در موج صعودی اخیر کمتر رشد کرده‌اند و همچنان پتانسیل بیشتری برای افزایش قیمت دارند. در چنین شرایطی فروشندگان نیز دیگر مانند گذشته اطمینان ندارند که بتوانند سهام فروخته شده را در قیمت‌های پایین‌تر دوباره خریداری کنند. از سویی دیگر، خریدار با این فرضیه مواجه است که سهم سودآوری شرکت‌ها در حال افزایش است، هم ارزش‌گذاری بازار نسبت به گذشته پایین‌تر قرار دارد و هم در بازارهای موازی فعالیت فرصت کم‌ریسک و جذابی برای جایگزینی بورس وجود ندارد. به همین دلیل حتی در روزهایی که بازار کمی می‌شود، بخشی از خریداران همچنان فعال هستند و تلاش می‌کنند از ترس سایر سرمایه‌گذاران فرصت خرید ایجاد کنند. این موضوع یکی از مهم‌ترین نشانه‌های تغییر رفتار معامله‌گران در مقایسه با دور‌های قبلی است.

■ **صف‌های خرید ۱۲/۸ همتی در بازار سرمایه**

هاتف سیدی، کارشناس بازار سرمایه با اشاره به عملکرد قابل قبول بازار سرمایه به «چوان» گفت: شاخص کل در ۶۰ روز گذشته موفق شده هفت کانال آپشت سر بگذارد و از محدوده ۵ میلیون و ۱۰۰ هزار واحد تا مرز ۵/۹ میلیون واحد پیشروی کند.

او با اشاره را اهمیت روز روانی ۶ میلیون واحدی گفت: شاخص هم‌وزن در معاملات روز سه‌شنبه ۷۸۶۲ واحد مثبت شد که نشان می‌دهد مبادلات سهام نهادهای کوچک‌تر از نمادهای شاخص‌ساز جلوزه‌ده است. همچنین ۴۸ همت هم حجم خورد.

او در ادامه افزود: ساعت معاملات روز سه‌شنبه تاکنون ۶۰۳

میلیارد تومان پول حقیقی‌ها از سهام، حق تقدم سهام و صندوق‌های سهامی و ۱۷۵۰ میلیارد تومان از صندوق‌های درآمد ثابت خارج شده است. ۶۰ درصد بازار در محدوده سبز قرار دارد و ارزش صف خرید حدود ۱۲۸ همت است. همچنین فولاد با جذب ۲۶۱ میلیارد تومان پول حقیقی‌ها در صدر لیست نمادهای جذاب قرار دارد، ولی از وبملت بیش از ۳۰۰ میلیارد تومان خروج نقدینگی ثبت شده است.

این کارشناس بازار سرمایه در ادامه با اشاره به افزایش اقبال خریداران به گروه‌های فلزات اساسی و دارویی‌ها گفت: بیشترین صف فروش سهام در اختیار پالایشی‌ها و بانکی‌ها قرار دارد.

■ **سنخه عبور از روزهای پریسک بورس**

سیدی عبور از مرز روانی ۶ میلیون واحد را مهم‌ترین رویداد پیش‌روی بورس ارزیابی می‌کند و می‌گوید: با این حال، نزدیک شدن به سطوح قیمتی بالا معمولاً با افزایش عرضه و شناسایی سود همراه می‌شود. از این رو، تداوم روند صعودی در روزهای آینده به توان تقاضا برای جذب عرضه‌های احتمالی در آستانه این مرز جدید وابسته خواهد بود. سیدی افزود: در شرایطی که چشم‌انداز روشنی به لحاظ متغیرهای اقتصادی و سیاسی وجود نداشته باشد احتمالاً توجهات به برخی صنایع دفاعی مانند دارویی و غذایی بیشتر می‌شود. در این شرایط با توجه به نشانه‌های تکنیکال در بازارهای طلا نیز می‌توان انتظار داشت بخشی از نقدینگی به این بازارها منتقل شود. بنابراین در این سناریو، انتظار شکل‌گیری یک روند صعودی شارپ در بورس چندان محتمل نیست و بازارهای کالایی و برخی بازارهای موازی می‌توانند بازدهی بهتری نسبت به سهام داشته باشند، اما در سناریوی دیگر تقاضا برای صنایع بزرگ و شاخص‌ساز بیشتر می‌شود.

این کارشناس بازار سرمایه در ادامه گفت: سرمایه‌گذاران باید در چنین شرایطی تنوع‌بخشی هوشمندانه‌ای در سبد خود داشته باشند و دارایی‌ها را میان صنایع دفاعی، صنایع بزرگ و متناسب با میزان ریسک‌پذیری، میان درآمد ثابت و گواهی‌های کالایی مانند طلا و نقره توزیع کنند. او افزود: نگهداری بخشی از سرمایه به شکل نقد یا در صندوق‌های درآمد ثابت و سپرده‌های بانکی نیز اهمیت دارد تا در صورت رفتارهای احتیاطی، امکان استفاده از فرصت‌های خرید وجود داشته باشد.

بنزین در جامعه ما صرفاً یک کالای مصرفی یا حامل انرژی نیست، چرا که قیمت، نحوه توزیع و میزان دسترسی به آن با معیشت خانوار، هزینه حمل‌ونقل، قیمت کالاها و حتی مناسبات اجتماعی گره خورده و همین ویژگی باعث شده دولت‌ها با احتیاط بیشتری درباره آن تصمیم‌گیری‌اند. اکنون با افزایش فاصله میان تولید و مصرف داخلی، محدود شدن امکان اتکا به واردات و رشد مستمر مصرف، دولت با مسئله‌ای روبه‌روست که حل آن با یک تصمیم‌قیمتی یا افزایش تولید به تنهایی امکان‌پذیر نیست. دولت سه مسیر بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت برای عبور از این وضعیت پیش‌رو دارد و در بخش کوتاه‌مدت نیز از سه سناریوی متفاوت سخن گفته می‌شود که از ادامه وضعیت موجود تا اختصاص بنزین به یک ملی افراد را در برمی‌گیرد.

■ ■ ■

بنزین از محدوده محاسبات صرف اقتصادی خارج شده و به یکی از متغیرهای اثرگذار بر زندگی روزمره مردم تبدیل شده است. بنابراین تغییر در سیاست‌گذاری این حوزه، زنجیره‌ای از آثار اقتصادی و اجتماعی را با خود همراه می‌کند و به همین دلیل دولت‌ها معمولاً با احتیاط بیشتری به سراغ آن رفته‌اند، چه آنکه تصمیم درباره بنزین اگر بدون محاسبه آثار مستقیم و غیرمستقیم آن گرفته شود، هزینه آن فقط در صورت تحساب سوخت خانوار ظاهر نمی‌شود و اثر خود را در حمل‌ونقل، قیمت کالاها، خدمات و سطح عمومی هزینه‌های زندگی نیز نشان خواهد داد. نمونه عینی چنین وضعیتی به آبان ۱۳۹۸ بازمی‌گردد که تبعات اجتماعی و اقتصادی کسرتده‌ای به دنبال داشت و همچنان در حلقه عمومی کشور باقی مانده است که عرض‌دولت برد و زحمت مردم داشت بنابراین اصلاح سیاست بنزینی نیازمند محاسبه دقیق، گفت‌وگوی عمومی و توضیح روشن درباره منطق تصمیم است و مردم باید بدانند مسئله دقیقاً چیست، چه گزینه‌هایی روی میز مجری قرار دارد، هر گزینه چه پیامدی دارد و در نهایت بار هزینه‌ها و منافع آن چگونه میان گروه‌های مختلف جامعه توزیع خواهد شد.

یکی از طرح‌هایی که از سال‌ها قبل با همین نگاه مطرح شد، ایده «بنزین به نقر» بود و منتقد این طرح بر این پایه استوار است که بنزین و منابع انرژی مطرح به عموم مردم است و اگر قرار باشد یارانه‌ای برای آن پرداخت شود، نباید تمام منفعت آن به صاحبان خودرو برسد و از آنجایی که حدود نیمی از جمعیت کشور مان مصرف‌کننده نیز در صنایع انرژی وجود دارد، هر یک از دهک‌های پایین درآمدی قرار دارند، بنابراین تخصیص یارانه بنزین صرفاً بر مبنای خودرو، از منظر عدالت توزیعی محل بحث بوده است.

در مجلس هم بنزین نیز طرحی با مضمون تخصیص بنزین به افراد مطرح شد که مرکز پژوهش‌های مجلس در آن مقطع درباره آن مطالعه و کارشناسی کرده بود و این طرح در چند نوبت در صحن علنی مجلس به رای گذاشته شد، اما به نتیجه نرسید. با این حال ایده اختصاص سهم بنزین به افراد در سال‌های اخیر نیز از سوی برخی کارشناسان و صاحب‌نظران حوزه انرژی دنبال شد و روزنامه «جوان» نیز در سال‌های اخیر بارها درباره الزامات و مزایای آن نوشته است.

اکنون مسئله بنزین به نقطه‌ای رسیده که سیاست‌گذار ناگزیر از بررسی راهکارهای جدید است و یکی از گزینه‌های مطرح، اختصاص سهمیه بنزین به یک ملی افراد است که موافقان و مخالفان خود به ما دارد و درباره نحوه اجرا، میزان سهمیه، شیوه انتقال سهم و آثار اقتصادی آن بحث‌های مختلفی مطرح شده است. با این حال، نکته اساسی آن است که هیچ سیاست بنزینی بدون افق عمومی و توضیح دقیق

گزارش ۳ بهنگاز قاسمی

آبان سال گذشته، همزمان با افزایش مصرف بنزین در کشور، رئیس‌جمهور، خودروسازان را به صراحت تهدید به اتخاذ کارکنند، در حالی که «اگر مصرف تولیدات داخلی بهینه نشود، خودروسازان اجازه ادامه تولید نخواهند داشت.» اکنون در کمتر از ۶ ماه، همچنان خودروسازان مقصران اصلی مصرف بالای سوخت هستند و مردمی که سال‌هاست صورتحساب این ناکارآمدی را پرداخت می‌کنند: خودرو را در گران می‌خرند، سوخت بیشتری مصرف می‌کنند، هزینه تعمیرات بیشتری می‌دهند، زیرا مدافعان تحمل می‌کنند و حالا باید نگران کمبود بنزین و محدودیت‌های تازه باشند. اکنون این سؤال مطرح است که چه کسی اجازه داده این خودروها سال‌ها تولید نشوند؟

کسی است که با اشاره به هزینه‌های تولید، از تولید ناخالص داخلی (GDP) کشور، سهم خود را تعیین کرده و چه کسی مسبب اصلی وضع امروز است؟ افکار عمومی انتظار دارد که خودروسازان گزارشی از چگونگی اجرای دستور رئیس‌جمهور ارائه دهند، زیرا مدافعان این صنعت طوری رفتار می‌کنند که گویی کیفیت خودروهای تولیدی در کلاس بالایی جهانی قرار دارند و مصرف سوختشان بسیار پایین است.

■ ■ ■

با اظهارات اخیر رئیس سازمان مدیریت مصرف انرژی در خصوص مصرف نیمه از بنزین کشور در پاک‌خودروها، رسانه‌های مورد حمایت خودروسازان به‌خط شدند تا این موضوع را انکار کنند، در حالی که سخنان سقباصفهانی موضوع جدیدی نبود. دهها دلتنمردان از مصرف بالای سوخت در خودروها می‌گویند و آبان سال گذشته نیز مسعود پزشکیان، صراحتاً در جلسه هیئت‌دولت به خودروسازان اخطار داد و اعلام کرد: «اگر در یک بازه زمانی معقول موتور خودروها اصلاح نشود و مصرف سوخت به سطح قابل‌قبول نرسد، مجبور خواهیم بود در سیاست تخصیص ارز و صدور مجوز تولید بازرگانی کنیم. در صورت نیاز، فناوری روز دنیا را خریداری کنید؛ دولت از این مسیر حمایت خواهد کرد.»

از آخرین اخطار رئیس‌جمهور حدود ۱۰ ماه می‌گذرد و نه تنها تغییری در بهبود کیفیت و مصرف سوخت خودرو ایجاد نشده، بلکه با عرضه قطره چکانی و نگه داشتن مردم در انتظار تحویل خودروهای ثبت‌نامی‌شان، بازار خودرو را با گرانی قیمت مواجه کردند. علاوه بر این در شش ماه گذشته دو بار قیمت کارخانه‌ای خودروها را گران کرده‌اند.

■ **مردم؛ بازنده نهایی**

مردم هم سال‌هاست صورتحساب این ناکارآمدی را پرداخت می‌کنند: خودرو را گران می‌خرند، سوخت بیشتری مصرف می‌کنند، هزینه تعمیرات بیشتری

واکاوی وضعیت فعلی بنزین و سناریوهای پیش‌رو

اصلاحات بنزینی به نفع کشور و ملت خواهد شد

تاکنون هیچ طرحی درباره سناریوهای مختلف بنزین نهایی و ابلاغ نشده و حتی درباره یک سناریو نیز جمع‌بندی صورت نگرفته است



شایان مهربانی ازآوانی عکس تهران

درباره سازوکار اجرایی آن، مسیر همواری پیش رو نخواهد داشت. ■ **کسری روزانه ۱۴ میلیون لیتری بنزین** همان‌کند کشور روزانه ۱۲۱ میلیون لیتر بنزین تولید می‌کند و میزان مصرف روزانه نیز حدود ۱۳۵ میلیون لیتر به صورت میانگین است. بنابراین فاصله میان تولید و مصرف روزانه به حدود ۱۴ میلیون لیتر رسیده است و همین کسری باید به شکلی مدیریت شود. تا چند ماه قبل بخشی از این کسری از طریق واردات جبران می‌شد، البته واردات بنزین نیز هزینه ارزی قابل توجهی را به اقتصاد تحمیل می‌کند و طبق برآورد مطرح‌شده از سوی کارشناسان، سالانه حدود ۶ میلیارد دلار از منابع عمومی برای این منظور هزینه می‌شد. از سویی دیگر به باور کارشناسان، اتکا به واردات، راه‌حل پایدار مسئله بنزین نیست و با محدود شدن واردات بنزین در پی تحولات و جنگ‌های منطقه‌ای و محدودیت‌های ایجادشده در تجارت انرژی، سیاست‌گذار نمی‌تواند برنمصرف کشور را بر پایه واردات مستمر تنظیم کند و از سوی دیگر افزایش هزینه تولید داخلی نیز در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست و احداث پالایشگاه‌ها و واحدهای تولیدی به زمان و سرمایه‌گذاری سنگین نیاز دارد. بنابراین مسئله مهم‌تر آن است که افزایش تولید به تنهایی مشکل را حل نمی‌کند و اگر تولید بالا برود و الگوی مصرف بدون تغییر باقی بماند، بخش قابل توجهی از تولید جدید نیز در مدت کوتاهی جذب مصرف خواهد شد و روند حداقل دو دهه گذشته چنین رابطهای را در اقتصاد انرژی کشورمان ایجاد کرده است، به طوری که هرگاه ظرفیت تولید افزایش یافته، مصرف نیز رشد کرده و فاصله میان عرضه و تقاضا دوباره شکل گرفته است. رشد حدود ۱۰ درصدی مصرف بنزین طی یک دهه گذشته به ما می‌گوید حتی اگر تولید روزانه به ۱۴۰ میلیون لیتر برسد، تضمینی وجود ندارد که کشور با مزاد بنزین مواجه شود، زیرا الگوی فعلی مصرف، ظرفیت جذب این میزان تولید را نیز ندارد. از همین رو، سیاست اصلی باید به سمت مدیریت مصرف حرکت کند.

■ **خودروهای بی‌کیفیت ریشه ناترازی انرژی است** دولت برای مسئله بنزین سه افق زمانی بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت قائل است و در افق بلندمدت، اصلاح صنعت خودروسازی را یکی از اصلی‌ترین راهکارها می‌دانند و معتقدندد وقتی بخش بزرگی از خودروهای موجود، سوختی بیش از استانداردهای متعارف جهانی مصرف می‌کنند، افزایش تولید بنزین نمی‌تواند تأثیر آری را برای میانگین مصرف خودرو در بسیاری از بازارهای جهانی حدود ۵ لیتر بری برپمایش. ۱۰۰ کیلومتر است و حتی با احتساب شرایط متفاوت، عدد ۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر نیز مطرح می‌شود، اما این رقم در کشورمان فاصله زیادی با مصرف واقعی خودروهای موجود دارد و خودروهای تولیدی با سیرهم‌بندی (مونتاژی) در کشورمان به‌طور میانگین حدود ۱۵ لیتر بنزین برای پیمایش ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کنند. بنابراین این اختلاف مصرف، خسارت هنگفتی به کشور زده و طبعاً به افزایش تقاضا برای بنزین و در نهایت فشار بیشتر بر منابع کشور منجر شده است. با این حال اشتر صنعت خودرو پروژه‌ای نیست که در چند ماه انجام شود، چرا که حدود ۲۵ میلیون دستگاه خودرو و ۱۲ میلیون دستگاه موتورسیکلت در کشور ترده دارند و تغییر ساختار این ناوگان به سرمایه‌گذاری، برنامه‌ریزی و زمان نیاز دارد و طبق برنامه‌های مطرح‌شده، اصلاح این بخش باید در یک دوره پنج‌ساله دنبال شود. بنابراین سیاست بنزینی باید هم‌زمان با سیاست صنعتی و حمل‌ونقل پیش برود، زیرا نمی‌توان انتظار داشت رفتار مصرف سوخت اصلاح شود، اما فناوری خودرو و کیفیت ناوگان بدون تغییر باقی بماند.

■ **حمل‌ونقل عمومی در مسیر اصلاح** راهکار مهم در این رابطه میان‌مدت قرار می‌گیرد، توسعه حمل‌ونقل عمومی است، چه آنکه وقتی شهروندان امکان استفاده از شبکه حمل‌ونقل عمومی مناسب نداشته باشند، خودروی شخصی عملاً به انتخاب اصلی برای جابه‌جایی می‌شود و مصرف سوخت نیز افزایش پیدا می‌کند. برای مثال پایتخت طبق برنامه‌های لاداستی به حدود ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس روز شهری نیاز دارد، در حالی که در بهترین حالت حدود ۴ لیتر مصرف اتوبوس فعال است. به این ترتیب حدود ۷ هزار دستگاه دیگر باید وارد چرخه حمل‌ونقل عمومی شود و طبعاً تأمین این تعداد اتوبوس، هم منابع مالی می‌خواهد و هم زمان، بنابراین توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز راه‌حل فوری

بی‌توجه به هشدارها و تهدیدات و الزامات مسئولان و کارشناسان و مضرات سنگین

جولان خودروهای بنزین‌خوار در سایه مماشات مسئولان درگیر «تعارض منافع»

می‌گوید: باید تکلیف خودروسازهایی که پدر همه را در آورده‌اند روشن شود. سقباصفهانی می‌افزاید: وقتی موتور اتلاف این خودروها روشن است، هر تغییری که در سهمیه‌ها دهیم فقط نقش مسکن را دارد. بخش بزرگی از بنزینی که در کشور سوزانده می‌شود در موتور خودروهایی می‌سوزد که نمونه‌اش در هیچ‌جای دنیا وجود ندارد.

■ **مصرف خودروها باید به ۵ لیتر برسد** همچنین سقباصفهانی وزارت صمت با بیان اینکه میانگین مصرف سوخت خودروهای ساخت داخل در حال حاضر حدود ۷/۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است، می‌گوید: این میزان، قابلیت کاهش دارد و خودروسازان در مسیر رسیدن به مصرف حدود ۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر حرکت می‌کنند. عزت‌الله زارعی در یک برنامه تلویزیونی درباره وضعیت مصرف سوخت خودروهای داخلی می‌افزاید: مصرف سوخت تنها به موتور خودرو مربوط نمی‌شود و عوامل مختلفی از جمله نوع و وضعیت لاستیک، نحوه رانندگی، شرایط ترافیکی و نوع سوخت و استانداردها آن در میزان مصرف تأثیرگذار هستند.

با سخنان سقباصفهانی و اعلام وضعیت بحرانی مصرف بنزین در خودروهای داخلی، تعدادی از نمایندگان مجلس هشدارهایی به خودروسازان دادند.

مدافع حقوق سهامدارانشان اعلان می‌کنند. اسماعیل سقباصفهانی در خصوص مصرف بنزین در خودروها می‌گوید: اگر میزان مصرف بنزین خودروهای داخلی مشابه خودروهای روز دنیا بود الا‌ن شاهد ناترازی در تولید و مصرف بنزین نبودیم. در این سال‌ها مردم و بیت‌المال هزینه خودروهای پر مصرف و بی‌کیفیت را می‌دهند؛ ما باید ریشه این موضوع را بیخشکانیم. وی تأکید می‌کند: عقب‌ماندگی تکنولوژی در طراحی موتورهای داخلی باعث شده مصرف سوخت خودروها فاصله زیادی از استانداردهای جهانی بگیرد. کشور روزانه با ۱۴ میلیون لیتر کمبود بنزین مواجه است. واردات این میزان بنزین سالی ۴۶۰ هزار میلیارد تومان برای کشور هزینه دارد که با فرض قیمت متوسط ۳ میلیارد تومان برای هر خودرو می‌توان حدود ۵۳ هزار خودروی برقی را در سال جایگزین کرد. وی تأکید می‌کند: نرخ مرگ و میر جاده‌ای ما سه برابر کشور همسایه‌مان ترکیه است، با اینکه جمعیت و تعداد خودروهایمان شبیه است. در تصادفات هیچ‌وقت نمی‌گوییم خودرو بی‌کیفیت بود و هزینه‌ای برای خسارت آن قائل نیستیم. سقبا اصفهانی می‌افزاید: اگر به‌جای خودروهای بی‌کیفیت و مونتاژی چینی، کل یک خودروی ژاپنی را وارد کرده بودیم ارزان‌تر درمی‌آمد. معاون رئیس‌جمهور

■ **خودروسازان هیچ‌وقت هزینه خودروی پر مصرف و بی‌کیفیت‌شان را نداده‌اند** معاون رئیس‌جمهور در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری خود تلنگری هم به صنعت خودروی کشور زد، آنهایی که هیچ‌وقت هزینه خودروی پر مصرف و بی‌کیفیت‌شان را نداده‌اند و همواره از دولت طلبکار هستند، وقتی پای گرفتن ارز در میان باشند، خود را دولتی می‌دانند و وقتی پای افزایش قیمت در میان باشند، خود را بخش خصوصی و