

## نفت ایران بدون مشتری نمی ماند

یک کارشناس ارشد حوزه انرژی گفت: پس از برجام قطعا ایران می تواند مشتری های خود را به دست آورد و در زمان حدد شش ماه تا حدودی به جایگاه قبلی خود بازگردد و این موضوع یک منفعت دو طرفه برای ایران و مشتری های آن خواهد بود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی بهروزی فر در گفت و گو با ایسنا، با بیان اینکه در این مدت که ایران تحریم بود، ژاپن و کشورهایی که از ایران خرید نمی کردند، دچار مشکل نشدند و به همین دلیل نمی توان گفت که برای این کشورها اجبار خرید نفت از ایران وجود دارد، اظهار کرد: کشورهای مصرف کننده همچون اتحادیه اروپا، ژاپن، هند و چین و بقیه کشورها تمایل دارند که مبادی تامین وارداتشان را متنوع کنند؛ برای کشوری همچون ژاپن که وارد کننده نفت از ۱۵ کشور است، منفعت دارد که این عدد را به ۱۶ کشور افزایش دهد تا اگر در کشوری همچون لیبی جنگ داخلی اتفاق بیفتد بتواند حجم واردات را از کشور دیگری تامین کند و دچار اختلال عجیب در تامین نخواهد شد.

این کارشناس ارشد حوزه انرژی با اشاره به برجام و اتفاقاتی که در گذشته در بازار نفت ایران محقق شد و ایران توانست در زمانی کوتاه مشتری های خود را به دست آورد، گفت: در شرایط فعلی نیز چنین استدلالی وجود دارد که ایران به راحتی می تواند به بازار نفت بازگردد چون روش هایی وجود دارد که می توان کشورهای دیگر را جذب کرد و باید به این موضوع نیز توجه کرد که این مساله یک منفعت دوطرفه است.

بهروزی فر با بیان اینکه برای ایران منفعت دارد که به کشوری مانند ژاپن نفت بفروشد، از آن طرف نیز ژاپن می تواند به یک تولید کننده بزرگ وصل شود که به طور مثال دارنده بزرگترین ذخیره نفت دنیا است، اظهار کرد: با توجه اینکه منافع دو طرف را تامین می کند، به احتمال قوی طی ۶ ماه ایران می تواند وارد بازار شود و تقریبا به جایگاه قبلی دست یابد.



## ایران، رتبه اول پرداخت یارانه انرژی در جهان

مدیر بخش صنعت شرکت بهینه سازی مصرف سوخت گفت: ایران، رتبه اول پرداخت یارانه انرژی را در جهان دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد محمدرضا خطاطی اظهار داشت: بر اساس آخرین گزارش های مراجع بین المللی، کشور ما در فهرست پرداخت کنندگان یارانه انرژی، با اختلاف زیاد نسبت به دومین کشور، در صدر قرار دارد. خطاطی گفت: بر اساس آخرین آمار ارائه شده در ترازنامه منابع هیدروکربوری کشور در سال ۹۶، ایران سالانه ۵۱ و ۲ دهم میلیارد دلار یارانه انرژی پرداخت می کند. وی با بیان اینکه بخش زیادی از یارانه انرژی، در بخش صنعت پرداخت می شود، افزود: ۳۴ درصد این یارانه، در حوزه نیروگاهی پرداخت می شود. خطاطی گفت: حوزه های پالایشگاهی، پتروشیمی، و صنایع انرژی بر، مانند سیمان و فولاد، بیشترین سهم یارانه انرژی را دریافت می کنند و بخش خانگی، تجاری و حمل و نقل در رتبه های بعدی قرار دارند. مدیر بخش صنعت شرکت بهینه سازی مصرف سوخت، با تاکید بر اینکه باید از اتلاف منابع انرژی جلوگیری کنیم، گفت: در همین راستا، اقدام های اساسی در حال انجام است.

## بررسی اجمالی از لوکس ترین خودرو مونتاژ شده در کشور

## کادیلاک ایران ایستاده با وقار



امید آذر زمانی-بدون شک خاص ترین خودرویی که تازه امروز در ایران مونتاژ شده است، کادیلاک نام دارد. خودرویی که حتی تا همین چند سال قبل نیز تنها و تنها در

آمریکا و ایران تولید شده بود. کادیلاک از دیرباز در کنار لینکلن اشرافی ترین خودروهای آمریکایی را تولید می کردند. البته همیشه تولید کنندگان کوچک و کارگاه های شخصی نیز در آمریکا در این حوزه فعال بودند و در این میان شورولت با مدل کاپریس و کرایسلر با مدل های ایمپرال و گاهی ورژن های خاص نیویورک در بازار لوکس ها حضور داشتند اما، عمده سهم فروش بازار لوکس ها بین کادیلاک و لینکلن تقسیم شده بود. شاید به همین دلیل باشد که حتی در میان خودروهای رئیس جمهور آمریکا نیز کادیلاک و لینکلن بیشترین سهم را دارند. حتی امروز هم خودرو دونالد ترامپ رئیس جمهور آمریکا یک کادیلاک لیموزین اختصاصی است که در دوران باراک اوباما طراحی و ساخته و برای دونالد ترامپ به روز رسانی شده است. کادیلاک همواره جز رقیبان داخلی با رقیبان خارجی نیز

دست و پنجه نرم کرده و به همین دلیل حالا برای طراحی و تولید یک خودرویی گذار به آب نمی زند. بعد از دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی که دوران نزولی صنعت خودرو آمریکا بود هر خودرویی توسط کادیلاک به بازار عرضه شده توانسته قله موفقیت در فروش را فتح کند. هرچند در سال های دهه ۸۰ و ۹۰ تقریبا بازار خودروهای لوکس توسط اروپایی ها قبضه شده بود اما با عبور از قرن بیستم برندهای لوکس آمریکایی دوباره با پوست اندازی وارد کارزار شدند. در دهه ۵۰ تا ۷۰ میلادی می توان گفت خودروهای لوکس آمریکایی در بهترین دوران خود قرار داشتند. در آن دوران رولزرویس به عنوان نماد خودروهای تشریفاتی و لوکس، مرسدس بنز با کلاس S و اتاکی رویایی W۱۰۰، بنتلی و گرینه انگلیسی یعنی جگوار در بسیاری از بازار های جهان رقابتی سخت داشتند اما در اروپا حضور خودروهای غریب و طویل لوکس آمریکایی کم تر بود. بیش تر لوکس های آمریکایی یا متعلق به کلکسیونرها بود و یا به عنوان خودروهای تشریفات توسط مقامات کشورها مورد استفاده قرار می گرفت. اما در بازار آمریکا شرایط فرق می کرد.

در دوران دهه ۴۰ و ۵۰ تقریبا می توانستید همه مدل های تولید شده توسط این ۲ برند را در ایران ببینید. اما با آغاز دهه ۵۰ و تولید مدل

W۱۱۶ کلاس S توسط ستاره آلمانی، ورق برگشت و فروش بالای این خودرو در ایران گوی سبقت را از کادیلاک ربود. اما محبوبیت کادیلاک در ایران و بازاریابی درست مدیران آن روزگار جنرال موتورز ایران، باعث شد آنها به فکر تولید یک رقیب جدی برای مرسدس بنز باشند. رقیبی که بتواند سود بالای عرضه خودرو در این بخش از بازار را راهی کیلومتر ۹ جاده مخصوص تهران-کرج (محل کارخانه جنرال موتورز ایران و پارس خودرو فعلی) کند. پس بدون شک برای رقابت با مرسدس بنز باید به سراغ کادیلاک می رفتند. زیرا این خودرو در میان محصولات جنرال موتورز توان رقابت با ستاره آلمانی را داشت و این موضوع قبلا در بازار ایران ثابت شده بود. اما مگر می شود کادیلاک را در جایی غیر از آمریکا ساخت؟ در آن دوران پاسخ این سوال خیر بود. اما تلاش های جعفر اخوان موسس جنرال موتورز ایران و سرمایه گذاری GM در ایران باعث شد در تصمیمی بزرگ نگیں در خشان تاج جنرال موتورز راهی ایران شود. در پس این تصمیم نیز کادیلاک مدل Seville که در سال ۱۹۷۷ به تازگی معرفی شده بود و مدل روز این خودرو ساز به شمار می رفت، سر از ایران را آورد.

حالا زمستان سال ۱۳۵۶ است و سالن معروف به ۳۵ دستگاه (ظرفیت خروجی خط تولید در روز) میزبان مهندسان آمریکا و ایرانی است

تا تنها خط مونتاژ کادیلاک که خارج از آمریکا قرار دارد، آماده لانچ اولین سری در خط شود. طبق اسناد غیر رسمی در پایان سال ۵۶ چند دستگاه سوبل به رنگ سفید به عنوان اولین نمونه های مونتاژ آزمایشی خط مونتاژ را ترک کردند تا برای تست های اولیه کیفیت راهی جاده شوند. تست هایی که توسط تیم کیفیت جنرال موتورز در ایران انجام شد. اما عملا در اوایل سال ۷۵ بود که مونتاژ این خودرو به صورت تجاری استارت خورد. محمود سیانکی از بازنشستگان بخش فنی جنرال موتورز ایران در خصوص مونتاژ این خودرو به تخت گاز می گوید: «در سال های دهه ۴۰ و ۵۰ تعداد خودروهایی که در شرکت ساخته می شد هم از نظر کلاس و هم تعداد همیشه روبه افزایش بود. ما تجربه تولید جیب تا آریا شاهین بیوک اسکاکی لارک یا همای بیوک ایران را داشتیم که خودرویی بسیار خوب و باکیفیت بود. اما مونتاژ کادیلاک شرایط متفاوتی داشت. زیرا نیروهای آمریکایی جنرال موتورز و ناظرین کیفی آنها واقعا مو را از ماست بیرون می کشیدند.» وی ادامه می دهد: «خاطرم هست بدنه خودرو به صورت کامل و خام وارد کشور می شد. بعضی از قطعات را در ظاهر خودرو و کابین به سختی داخل سازی کرده بودند. در آن دوران اتاق رنگ به معنای امروزی با تکنولوژی خاص در شرکت وجود نداشت. به همین دلیل بدنه های وارداتی به کشور حتی آستر هم شده بود اما رنگ اصلی در ایران توسط تکنیسین ها پاشیده می شد. برای خشک کردن رنگ نیز فضای خاص با استانداردهای کیفی کادیلاک به صورت چهار گوش مجهز به به لامپ های ۴۰۰ وات استفاده می شد که دمای یکسانی را ایجاد می کردند و بخش مونتاژ کادیلاک در شرکت واقعا از نظم و ساختار متفاوتی برخوردار بود. حتی در دوران پس از انقلاب شکوهمند اسلامی تعداد انگشت شماری از این خودرو در شرکت با استفاده از شیشه های ضد گلوله و به کارگیری سرب در بدنه، برای استفاده در موارد امنیتی تجهیز شدند.»

در مجموع طبق آمار رسمی شرکت پارس خودرو بدون تولیدات آزمایشی، ۲۵۲۰ دستگاه کادیلاک ایران خطوط مونتاژ این شرکت را ترک کردند. متأسفانه پیچیدگی فنی این خودرو به خصوص در بخش سوخت رسانی و برقی باعث شد بسیاری از این خودروهای ارزشمند یا دچار تغییرات اساسی مثل نصب کاربراتور به جای انژکتور و یا اصطلاحا کور کردن سیستم های الکتریکی به دلیل خرابی شوند.

## آلودگی هوای تهران را نباید به مازوت تقلیل داد

سید آرش حسینی میلانی

مساله آلودگی هوای تهران را نباید به مازوت تقلیل داد و موتورسیکلت ها و خودروها را که بسیاری از آنها از کیفیت چندانی برخوردار نبوده و میزان فرسودگی بسیاری از آنها رو به افزایش است، تیره کرد. آخرین سال سده چهاردهم در حالی تا کمتر از دو ماه و نیم دیگر به پایان می رسد که تشدید آلودگی هوای تهران، آمان بسیاری از شهروندان را ربوده و نفس های زیادی را به شماره در آورده است. این در حالی است که در آستانه آخرین فصل آلودگی هوا در قرن چهاردهم این مسئله از بد روزگار با شیوع و همه گیری بیماری کووید ۱۹ مقارن شده و نگرانی ها را نسبت به تأثیر آلودگی بر افزایش کشته ها و افزایش سرایت ویروس کرونا بیش از پیش کرده است. مسئله آلودگی هوای تهران قدمتی ۵۰ ساله دارد. موقعیت جغرافیایی شهر تهران و محصور شدن آن در میان کوه های شمالی و شرقی، کاهش توان تهویه طبیعی شهر تا حدود یک سوم در بازه ۱۲۰ روزه اوایل آبان تا اواخر بهمن، رشد روزافزون خودروها، تردد بی شمار کامیون های دیزل، کیفیت پایین سوخت های مصرفی، تعدد کارخانه ها و صنایع در حریم شهر تهران و بارگزارای بی حدوصصر و بیشتر از تهران تور... موجب شده تا مسئله آلودگی هوای تهران یک موضوع چندوجهی و با ریشه ها و دلایل متعدد باشد. با این حال، امسال بسیاری از افراد ریشه آلودگی کنونی هوای شهر تهران را به مصرف مازوت توسط نیروگاه ها، پالایشگاه و صنایع مستقر در اطراف شهر تهران مرتبط دانستند. هرچند که استفاده از سوخت های ناپاکی چون مازوت می تواند تأثیر خطرناکی بر تشدید آلودگی هوای تهران داشته باشد و بر اساس اعتراف برخی از مقامات، طی سال های گذشته صنایع اطراف تهران از این سوخت ناپاک استفاده کرده اند اما بنا به گفته مسئولان سازمان حفاظت از محیط زیست، تا پایان آذر هیچ کدام از صنایع بزرگ، پالایشگاه و نیروگاه های استان تهران از مازوت استفاده نکرده اند. البته افزایش دوباربری غلظت آلاینده دی اکسید گوگرد که ارتباط مستقیمی با مصرف سوخت ناپاکی چون مازوت دارد، موضوعی نیست که بتوان آن را کتمان کرد و اصرار مسئولان بر عدم مصرف مازوت توسط صنایع بزرگ این نگرانی را ایجاد می کند که این سوخت توسط صنایع و کارگاه های کوچک و متوسطی که در حریم شهر تهران قرار دارند و تعداد آنها به ۲۰ هزار واحد می رسد، استفاده شده باشد. متأسفانه سازمان حفاظت محیط زیست نه امکانات و نه بودجه لازم برای بازرسی از این تعداد واحدهای صنعتی را ندارد و همین مسئله ضروری می سازد که دستگاه های ناظر، برای دفاع از حقوق عامه وارد میدان شده و به یاری سازمان محیط زیست بپردازند. البته مسئله آلودگی هوای تهران را نباید به مازوت تقلیل داد و متعاقبا موتورسیکلت ها و خودروها را که بسیاری از آنها از کیفیت چندانی برخوردار نبوده و تعداد فرسودگی بسیاری از آنها رو به افزایش است، تیره کرد چرا که بر اساس آخرین گزارش سیاهه انتشار آلودگی هوای تهران، همچنان ۶۰ درصد آلاینده گی هوای تهران توسط منابع سایر اعم از خودروهای سواری، اتوبوس ها، موتورسیکلت ها و کامیون های دیزلی ایجاد می شود. با این حال، آنچه به نظر ضروری تر از هر چیز دیگری می رسد، حضور جامعه مدنی و مطالبه گری نهادهای و تشکل های مدنی از دولت، صنایع و دستگاه های مسئول برای دفاع از محیط زیست و صیانت از هوای پاک است.

