

گزارش

بنزین در مسیر تصمیم جدید

باتداوم فاصله میان تولید و مصرف بنزین و ثبت میانگین مصرف روزانه بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر در اواسط مرداد، دولت در حال بررسی راهکارهای مدیریت مصرف و توزیع سوخت است و در این باره سه مدل مطرح شده اما هنوز تصمیم نهایی درباره هیچ‌یک از آنها اتخاذ نشده است.

به گزارش ایسنا، ناترازی بنزین طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت پالایش و پخش کشور تبدیل شده است؛ موضوعی که با وجود صرف هزینه‌های گسترده برای افزایش تولید و بهبود کیفیت سوخت، به دلیل مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، مدیریتی و زیرساختی، عمیق‌تر شده است.

بررسی روند مصرف بنزین در کشور نشان می‌دهد فاصله میان تولید و تقاضا صرفاً یک مسئله تولیدی نیست، بلکه ریشه در مجموعه‌ای از سیاست‌های اجرایی و ساختاری دارد. شکست توسعه حمل‌ونقل عمومی، تداوم قاچاق سوخت، ناکارآمدی برخی سازوکارهای ترافیکی و فرسودگی گسترده ناوگان، از مهم‌ترین عواملی هستند که به افزایش مصرف بنزین و تشدید ناترازی دامن زده‌اند.

اواخر پاییز سال گذشته، با تصویب هیئت وزیران مقرر شد نرخ بنزین در جایگاه‌ها برای استفاده از کارت اضطراری و مصرف مازاد بر ۱۶۰ لیتر سهمیه‌ای، از نیمه آذرماه به ۵۰۰۰ تومان افزایش یابد. بر اساس این مصوبه، استفاده از سهمیه اول و دوم بنزین تنها با کارت سوخت شخصی امکان‌پذیر بود و وزارت نفت نیز موظف شد نرخ سوم بنزین جایگاه‌ها را به صورت فصلی اعلام کند.

باگذشت چندین ماه از اجرای این طرح، بار دیگر زمزمه‌هایی درباره اتخاذ تصمیم‌های جدید در حوزه بنزین به گوش رسید. مسئولان تأکید دارند که مدیریت مصرف بنزین نیازمند تدوین راهبردهای جدید است؛ چرا که دولت این فرآورده را با قیمتی پایین‌تر از هزینه واقعی در اختیار مردم قرار می‌دهد و برای آن بارانه نیز تخصیص می‌یابد. از این رو، برای ایجاد توازن میان تولید و مصرف، اتخاذ راهکارهای جدید اجتناب‌ناپذیر است.

مصرف روزانه بنزین

آمارها نشان می‌دهد مجموع مصرف بنزین در فاصله ۱۲ تا ۱۶ مردادماه به حدود ۶۶۸ میلیون لیتر رسیده است؛ آماری که تصویر روشنی از وضعیت تقاضا در شبکه توزیع سوخت کشور ارائه می‌دهد.

در روز ۱۳ مرداد، مصرف بنزین به ۱۴۰ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید که بالاترین رقم در این بازه زمانی بود. روز ۱۳ مرداد، میزان تقاضا با اندکی کاهش به ۱۳۱ میلیون و ۹۰۰ هزار لیتر رسید، اما در ۱۴ مرداد بار دیگر افزایش یافت و به ۱۳۷ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر رسید.

همچنین مصرف بنزین در روز ۱۵ مرداد ۱۳۵ میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر گزارش شد و در نهایت، در روز ۱۶ مرداد، با کاهش به ۱۲۲ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر رسید. بر این اساس، میانگین مصرف روزانه بنزین در این پنج روز بیش از ۱۳۳ میلیون لیتر بوده است. دامنه نوسان مصرف نیز ۱۸ میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر گزارش شده و بیشترین میزان مصرف به روز ۱۲ مرداد و کمترین میزان به روز ۱۶ مرداد اختصاص داشته است.

سه سناریو برای مدیریت مصرف

در چنین شرایطی، دولت برای مدیریت مصرف و ایجاد تعادل در بازار بنزین، سه الگوار در دست بررسی دارد. به گفته رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، در روش نخست قیمت بنزین تغییری نمی‌کند، اما بنزین تنها تا سقف تولید روزانه، یعنی ۱۲۱ میلیون لیتر، در جایگاه‌ها توزیع می‌شود و پس از پایان این میزان، ناوکل‌ها خاموش خواهند شد.

در روش دوم، ۱۲۱ میلیون لیتر بنزین تولیدی روزانه میان خودروهای موجود تقسیم می‌شود و افرادی که بیش از سهمیه خود نیاز داشته باشند، باید بنزین مورد نیازشان را با نرخ آزاد خریداری کنند. این روش تا حدودی مشابه طرحی است که قرار بود در کرمان اجرا شود.

در روش سوم، سهمیه بنزین به جای خودروها به افراد اختصاص می‌یابد؛ به این معنا که همه مردم، چه خودرو داشته باشند و چه نداشته باشند، از سهمیه بنزین برخوردار خواهند شد.

حرکت به سمت اصلاح یارانه‌ها

رویکرد دولت در زمینه هدفمندی یارانه‌ها، رساندن یارانه به مصرف‌کننده نهایی است و سیاست‌های مرتبط با این رویکرد به تدریج در حال عملیاتی شدن است. با این حال، مسئله بنزین پیچیدگی‌های خاص خود را دارد؛ زیرا هرگونه تصمیم درباره قیمت یا سهمیه بندی آن می‌تواند به صورت مستقیم یا غیرمستقیم بر قیمت سایر کالاها و خدمات اثر بگذارد. از این رو، تصمیم‌گیری در این زمینه نیازمند بررسی دقیق و اجرای تدریجی است.

محمد رضا عارف، معاون اول رئیس جمهوری، نیز با تأکید بر این موضوع گفته است اصلاح ساختاری قیمت بنزین با جنگ رمضان متوقف شد، اما با تعدیل سهمیه‌ها در دو مرحله، ۱۰ میلیون لیتر صرفه‌جویی صورت گرفت. به گفته وی، در ادامه و پس از بررسی‌های کارشناسی و تعامل با نهادهای امنیتی و سایر قوا، نرخ چهارم برای بنزین تعیین شد.

عارف همچنین تأکید کرد که دولت قصد ندارد سهمیه نخست بنزین را کاهش دهد، اما سهمیه دوم باید به تدریج کاهش یابد؛ چرا که راهبرد دولت در بلندمدت حرکت به سمت آزادسازی قیمت‌هاست. در همین زمینه، کارگروهی در دولت با حضور چند وزیر در حال بررسی موضوع و اتخاذ تصمیم‌های اجماعی است. با این حال، ممکن است برخی تصمیمات نهایی در جلسه سران قوا یا شورای عالی امنیت ملی بررسی و تصویب شود.

در حال حاضر، هیچ‌یک از سه مدل مطرح شده به تصویب نهایی دولت نرسیده است، اما پیش‌بینی می‌شود دولت طی ۱۰ تا ۱۵ روز آینده تصمیم نهایی خود را اتخاذ کند. با این حال، مسئولان تأکید کرده‌اند که پیش از اجرای هر تصمیم، جزئیات آن با مردم در میان گذاشته خواهد شد و قرار نیست تصمیمی بدون اطلاع‌رسانی قبلی و به صورت ناگهانی اجرا شود.

در مجموع، ناترازی بنزین دیگر صرفاً یک مسئله تولیدی نیست، بلکه نتیجه انباشت مجموعه‌ای از چالش‌های ساختاری در حوزه حمل‌ونقل، الگوی مصرف، قاچاق سوخت و فرسودگی ناوگان است. بنابراین، حل پایدار این چالش تنها از مسیر افزایش تولید و عرضه امکان‌پذیر نیست و به اصلاح الگوی مصرف، ارتقای بهره‌وری، سرمایه‌گذاری در بخش تقاضا و مشارکت همه ذی‌نفعان در فرایند تصمیم‌سازی نیاز دارد.

«آرمان ملی» به بررسی ضرورت تسهیلات سفر در اقتصاد جامعه و خانواده‌ها می‌پردازد

جراحی اقتصادی-اجتماعی با سفرکارت



این گزارش حاکی است؛ در این راستا برخی از مدافعین این طرح می‌گویند؛ وقتی بسیاری از خانواده‌ها توان پرداخت یک باره هزینه‌های سفر را ندارند، اقساطی شدن می‌تواند یک مانع مهم را از میان بردارد. این استدلال از یک زاویه قابل قبول است؛ زیرا بخش قابل توجهی از تقاضای سفر، نه به دلیل نبود علاقه، بلکه به علت گرانی حمل‌ونقل، اقامت و خدمات گردشگری سروکوب شده است. در چنین شرایطی، دسترسی به اعتبار می‌تواند بخشی از این تقاضای پنهان را آزاد کند و گردش مالی را در هتل‌ها، آژانس‌ها، خطوط حمل‌ونقل و دیگر حلقه‌های زنجیره سفر به جریان بیندازد. اما از سوی دیگر برخی برای باور هستند که؛ مسئله فقط کمبود نقدینگی کوتاه مدت نیست. اقتصاد خانوار در ایران به مرحله‌ای رسیده که خرید قسطی دیگر فقط برای کالاهای لوکس نیست، بلکه به بخش مهمی از زیست روزمره تبدیل شده است. امروز بسیاری از خانواده‌ها برای خرید لوازم خانگی، پوشاک، تلفن همراه و حتی برخی خدمات ضروری، ناچارند هزینه را به آینده منتقل کنند. در چنین فضایی، اضافه شدن یک خدمت قسطی تازه الزاماً به معنای افزایش رفاه نیست، گاهی فقط یعنی فشار مالی به جای حل شدن، به زمان دیگری موکول می‌شود. از این رو، «سفر قسطی» اگرچه می‌تواند برای گروهی از خانوارها یک امکان تازه باشد، اما نباید آن را نشانه‌ای قطعی از رونق اقتصادی دانست.

وقتی سفر هم مانند کالاهای اساسی و خدمات روزمره وارد چرخه بدهی می‌شود، این پیام را هم می‌دهد که قدرت خرید واقعی جامعه کاهش یافته و خانواده‌ها برای حفظ سبک زندگی خود بیش از گذشته به اعتبار وابسته شده‌اند. بنابراین، کارت سفر را باید هم به عنوان یک ابزار محرک تقاضا دید و هم به عنوان نشانه‌ای از فشاری که بر بودجه خانوارها وارد شده است. اگر این طرح بدون ملاحظه توان بازپرداخت و بدون سیاست‌های مکمل اجرا شود، ممکن است تنها صورت مسئله را جابه‌جا کند. اما اگر در کنار آن به افزایش درآمد، کاهش هزینه سفر و تقویت امنیت اقتصادی خانواده‌ها توجه شود، می‌تواند بخشی از تقاضای راگرد گردشگری را فعال کند.

با سپورت سنگاپور را حتی از قدرت‌های سنتی مانند آمریکا و کانادا فراتر رفته است. چنین موفقیتی حاصل یک همت جدی دولتی برای تأمین زیرساخت‌های سفر و ایجاد یک رویه مثبت در میان مردم است. این کارشناس با اشاره به وضعیت نامطلوب فعالیت جامعه گردشگری ایران ادامه داد: آسیب‌های شدیدی که هتل‌داران و دفاتر مسافرتی در دوران کرونا و پس از آن در پی تنش‌های امنیتی و فضایی دیده‌اند که بدنه این صنعت اکنون بسیار رنجور و ضعیف کرده است. او با استناد به گزارش‌ها و آمارهای حوزه هتل‌داری، بیان کرد: میزان درآمد هتل‌ها به شدت افت کرده و در حال حاضر حدود هفتاد تا هشتاد درصد از پتانسیل بازار گردشگری داخلی و اقلیمی از دست رفته یا دچار عقب‌نشینی شده است. در چنین شرایط نامطلوبی سفرکارت به مثابه یک اقدام حمایتی و نجات‌بخش برای فعالان این حوزه است که می‌تواند به عنوان یک اقدام حمایتی دولتی، آژانس‌ها و شرکت‌های تورگردان را از بحران شدیدی که در آن گرفتار شده‌اند خارج کند.

پویایی اقتصاد با سفرکارت

خاکسار یکی از کلیدی‌ترین ویژگی‌های طرح سفرکارت را مدل مالی آن دانست و افزود: این کارت‌ها برخلاف بسیاری از طرح‌های تسهیلاتی گذشته، بدون سود و به صورت اقساطی در قالب قرض الحسنه در اختیار مصرف‌کننده قرار می‌گیرند تا باری بر دوش سید هزینه‌ای مردم نگذارند. در این مدل، هیچ بهره یا سودی از جامعه دریافت‌کننده خدمات به بانک یا دولت بازمی‌گردد و همین موضوع جذابیت طرح را برای عموم جامعه از جمله فرهنگیان، ارتشیان، نیروهای نظامی و کارمندان کشوری و لشکری دوچندان می‌کند. او افزود که رونق سفر از طریق این کارت‌ها، زنجیره‌ای از پویایی را در شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، دریایی و جاده‌ای ایجاد خواهد کرد و بازارهای محلی، بوم‌گردی‌ها و صنایع دستی را در مناطق مختلف و روستاهای دورافتاده کشور متحول خواهد ساخت. خاکسار در پایان با ابراز خوش‌بینی نسبت به آینده این طرح، خاطرنشان کرد: اگر این زنجیره به حرکت درآید، بیش از صد و پنجاه شغل مرتبط در کشور پویا خواهند شد. تأثیر شگرف و عمیق این اقدام در یک بازه زمانی دو تا سه ساله به وضوح در اقتصاد و سلامت روان جامعه قابل مشاهده خواهد بود و جامعه ایران را به مرزهای تولید بالا و سلامت روانی کامل نزدیک‌تر خواهد کرد. این کارشناس گردشگری

عبدالناصر همتی:

موانع مبادلات بانکی ایران و عراق برطرف شد



این توافق با تلاش‌های فراوان و در راستای منافع کشور تدوین شده بود و می‌توانست پایه‌ای مناسب برای همکاری‌های بعدی باشد. اما در حال حاضر فرایند اجرایی آن متوقف شده است.

وی افزود: بر اساس مواضع رسمی، تمامی اقدامات و مذاکرات اقتصادی باید بر پایه منافع ملی و با تأیید مقام معظم رهبری پیش برود؛ امری که دولت و شورای عالی امنیت ملی بر تحقق کامل آن مصمم هستند.

همتی با اشاره به محدودیت‌های

رئیس کل بانک مرکزی از رفع موانع مبادلات بانکی ایران و عراق و صدور ضمانت‌نامه برای پیمانکاران ایرانی با پشتوانه دارایی‌های ایران خبر داد.

عبدالناصر همتی، رئیس کل بانک مرکزی، در گفت‌وگوی ویژه خبری اظهار کرد: در پی گفت‌وگوهای اخیر با مقامات عراقی، موانع موجود در مبادلات بانکی مرتفع شده و زمینه بهره‌برداری از این منابع در هفته‌های آتی فراهم شده است.

وی افزود: در همین راستا، در دیدار با نخست‌وزیر عراق، موضوع وصول مطالبات و تسریع تعاملات اقتصادی مورد تأکید قرار گرفت.

همتی گفت: از مهم‌ترین دستاوردهای این مذاکرات، موافقت نخست‌وزیر عراق با صدور ضمانت‌نامه برای پیمانکاران ایرانی به پشتوانه دارایی‌های ایران در بانک‌های عراقی است که دستورات اجرایی آن نیز صادر شده است.

وی اضافه کرد: با توجه به رویکرد مثبت و آمادگی تیم مدیریتی جدید عراق، افق‌های تازه‌ای برای توسعه تعاملات اقتصادی و گسترش همکاری‌های تجاری میان دو کشور گشوده شده است.

رئیس کل بانک مرکزی درباره تفاهم‌نامه آزادسازی دارایی‌های ارزی ایران گفت:

خبر

اصلاح قانون پیش فروش ساختمان

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه تجربه دهه ۸۰ و ۹۰ در کشور نشان داد افزایش عرضه مسکن به تنهایی نمی‌تواند مسئله مسکن کشور را حل کند، گفت: نباید سیاست مسکن را صرفاً به مسکن ملکی محدود کنیم. یکی از راه‌حل‌های اصلی برای پاسخگویی به نیاز اقشار کم‌درآمد، راه‌اندازی نظام مسکن استیجاری عمومی و توسعه اجاره‌داری حرفه‌ای است.

حبیب‌ا... طاهرخانی در نشستی با عنوان «آینده اقتصاد و تأمین مالی صنعت ساختمان: از سیاست‌گذاری تا سرمایه‌گذاری و تعاون‌سازی» در همایش آینده صنعت ساختمان اظهار کرد: تجربه دهه‌های اخیر نشان داده است که هر نوع عرضه‌ای لزوماً به حل مشکل مسکن منجر نمی‌شود و سیاست‌های مسکنی باید بر مبنای توان اقتصادی خانوار و نیاز واقعی جامعه هدف طراحی شود.

وی افزود: این تصور که صرفاً با افزایش تعداد واحدهای مسکونی می‌توان مسئله مسکن را حل کرد، یک کلیشه نادرست است. در مقطعی، به‌ویژه در اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰، سالانه نزدیک به یک میلیون واحد مسکونی در مناطق شهری کشور پروانه ساختمانی صادر می‌شد، اما مسئله مسکن همچنان پابرجا ماند.

طاهرخانی با اشاره به تجربه کشورهای پیشرفته افزود: حتی کشورهایی مانند انگلستان، فرانسه و آلمان که جمعیتی نزدیک به ایران دارند، همچنان با مسئله مسکن و به‌ویژه موضوع استطاعت‌پذیری و دسترسی به مسکن مواجه هستند. بنابراین مسکن موضوعی نیست که برای آن بتوان راه‌حل‌های ساده و تک‌بعدی ارائه کرد.

مسئله کمبود با استطاعت؟

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در سطح کلان اقتصادی لزوماً با کمبود مطلق واحد مسکونی مواجه نیستیم، گفت: در کشور حدود ۳۲.۵ میلیون واحد مسکونی وجود دارد که اگر ۲.۵ میلیون واحد خالی را از آن کم کنیم ۳۰ میلیون واحد مسکونی داریم. در مقابل، تعداد خانوارهای کشور حدود ۲۷ میلیون خانوار است. با این حال، این اعداد به معنای حل شدن مسئله مسکن نیست؛ چرا که مسئله اصلی، دسترسی خانوارها به مسکن مناسب و استطاعت اقتصادی آنها برای تأمین مسکن است.

وی ادامه داد: تجربه دهه‌های اخیر نشان داده است که بخشی از عرضه مسکن، فراتر از توان اقتصادی خانوارها بوده است. در برخی مقاطع، منابع و ظرفیت‌های کشور صرف ساخت واحدهای لوکس شد؛ واحدهایی که بخش قابل توجهی از جامعه امکان دسترسی به آنها را نداشت و بعضاً سال‌ها خالی ماندند.

تجربه متفاوت در مسکن مهر

طاهرخانی با اشاره به تجربه مسکن مهر گفت: طرح مسکن مهر دو وجه داشت؛ یک وجه مثبت آن ورود دولت از طریق تسهیلات بود که عمدتاً در بافت‌های موجود و فرسوده شهری به رونق ساخت‌وساز کمک کرد. این بخش از طرح که مبتنی بر تسهیلات به خودمالکان بود، در مدت چند سال به نتیجه رسید.

وی افزود: اما وجه دیگر مسکن مهر، تصدی‌گری دولت در ساخت‌وساز بود که تجربه متفاوتی رقم زد. اینکه دولت خود زمین را امکان‌یابی کند، پیمانکار بگیرد، منابع را مدیریت کند و متعهد به تحویل واحد شود، در شرایطی که اقتصاد کشور با شوک‌های متعدد مواجه است، می‌تواند موجب طولانی شدن پروژه‌ها شود.

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی توضیح داد: افزایش قیمت مصالح و فلزات، کاهش توان اقتصادی خانوارها، محدودیت منابع مالی دولت و مشکلات مربوط به تأمین زیرساخت‌هایی مانند آب، خدمات روبنایی و دسترسی‌ها، همگی می‌توانند پروژه‌های دولتی را با تأخیر مواجه کنند. بنابراین یکی از درس‌های مهم این تجربه آن است که هر نوع عرضه‌ای لزوماً به بازار مسکن کمک نمی‌کند.

طاهرخانی با اشاره به ظرفیت ساخت‌وساز در کشور گفت: با وجود همه مشکلات، در سال گذشته بیش از ۶۵۰ هزار واحد مسکونی عرضه شد که حدود ۲۵۰ هزار واحد آن از تسهیلات سیستم بانکی استفاده کردند و حدود ۴۰۰ هزار واحد بدون بهره‌مندی از سیستم بانکی و عمدتاً با تأمین مالی بخش خصوصی ساخته شدند.

وی این موضوع را نشانه‌ای از تاب‌آوری صنعت ساختمان دانست و افزود: یکی از ویژگی‌های منحصربه‌فرد صنعت ساختمان این است که با وجود مشکلات و موانع، انحصار گسترده‌ای در آن وجود ندارد و تعداد بسیار زیادی از فعالان اقتصادی در ساخت‌وساز مشارکت دارند.

اصلاح قانون پیش فروش

معاون وزیر راه و شهرسازی یکی از رویکردهای موردنظر این وزارتخانه را اصلاح قانون پیش فروش ساختمان عنوان کرد و گفت: انتظار داریم کمیسیون عمران مجلس در این زمینه حمایت کند. پیش فروش می‌تواند از ظرفیت سرمایه‌های بخش خصوصی برای تأمین مالی ساخت‌وساز استفاده کند.