



مزایده جای «دبش»

جای دبش با دستور قضایی در اختیار سازمان اموال تملیکی قرار گرفته چرا که حکم توقیف دارد. آن میزان جای که مجدداً توسط سازمان غذا و دارو و سازمان ملی استاندارد تأیید شود که قابلیت مصرف دارد از طریق مزایده سراسری برای فروش گذاشته می‌شود. عبدالمجید اجتهادی، مدیرعامل سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی در پاسخ به این سوال که احتمال توزیع این جای در بازار وجود دارد، به این‌ها گفت: بله، اما قسمتی از این محموله‌های جای که قابلیت مصرف نداشته باشد، منهدم می‌شود. او گفت: ۵ هزار تن در هر مزرگان وجود دارد که گفته شده قابلیت مصرف ندارد. اما وضعیت سلامت موجودی دبش در انبارهای فرودگاه پیام هنوز اعلام نشده است اما در سختگیرانه‌ترین شرایط آزمایشگاهی، مورد آزمون قرار می‌گیرد و طبق دستور قضایی که صادر شده آن میزان جای که مجدداً توسط سازمان غذا و دارو و سازمان ملی استاندارد تأیید شود که قابلیت مصرف دارد از طریق مزایده سراسری برای فروش گذاشته می‌شود.



برخی ارز دولتی می‌گیرند و آزاد می‌فروشند

برخی تولیدکنندگان ارز دولتی می‌گیرند اما کالا را با نرخ از آزاد می‌فروشند. به گزارش مهر، محمد مهدی بیداردان، معاون وزیر صمت با بیان اینکه برخی از محصولات در داخل بالاتر از نرخ جهانی به فروش می‌رسند، گفت: به‌عنوان مثال برخی از کالاهای ارز دولتی استفاده می‌کنند اما در نهایت کالا را با ارز آزاد و دو برابر قیمت می‌فروشند. او به عرضه کالاهای تقلبی اشاره کرد و گفت: به‌عنوان نمونه شاهد تولید صنایع غذایی تقلبی هم هستیم. همچنین در حوزه شوینده‌ها نیز تقلب رخ می‌دهد. طی یک سال گذشته ۴۰ گروه در حوزه شوینده‌ها دستگیر شدند که کالای تقلبی عرضه می‌کردند که سهم خوبی هم از بازار داشتند. بیداردان تأکید کرد: مشتری باید صورتحساب الکترونیک از فروشنده مطالبه کند تا زمانی که در برابر ارائه صورتحساب الکترونیک مقاومت باشد این مشکلات را خواهیم داشت.



کم‌کاری بانک‌ها در پرداخت وام ودیعه مسکن

بانک‌ها به یک‌سوم تعهدات خود برای پرداخت تسهیلات ودیعه مسکن عمل کرده‌اند که انتظار می‌رود در ماه‌های پیش رو این همکاری تقویت شود. احمد خادمیان، مدیرکل دفتر طرح‌ریزی و پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی از پرداخت تسهیلات ودیعه مسکن به ۳۹۲ هزار متقاضی توسط بانک‌ها خبر داد. مدیرکل دفتر طرح‌ریزی و پایش طرح‌های مسکن با اشاره به امضای قرارداد وام ودیعه مسکن با ۳۹۲ هزار متقاضی، گفت: بانک‌ها به یک‌سوم تعهدات خود عمل کرده‌اند. او گفت: تاکنون یک میلیون و ۴۸۲ هزار متقاضی در سراسر کشور برای تسهیلات ودیعه برای اجاره مسکن ثبت‌نام کرده‌اند که از این تعداد یک میلیون و ۳۱۵ هزار متقاضی حائز شرایط اولیه شناخته شدند. از بین آنها ۸۹۵ هزار و ۶۶۸ متقاضی برای دریافت تسهیلات به بانک‌ها معرفی شده‌اند که بانک‌های عامل با ۲۸۱ هزار و ۷۶۳ متقاضی (۲۹/۴ درصد) قرارداد امضا کرده‌اند.

گفت‌وگوی هم‌میهن با معاون ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

سناریوهای بنزینی ۱۴۰۳

پس از قطع کارت سوخت خودروهای فاقد بیمه و کاهش سهمیه ۳ هزار تومانی، قطع کارت سوخت خودروهای بدون معاینه فنی در دستور بررسی قرار گرفت

فرزانه طهرانی
دبیر گروه اقتصاد

اوج‌گیری مصرف بنزین، چاره‌ای جز واردات باقی نگذاشته است؛ بنزینی که هر لیتره ۶۰ هزار تومان برای دولت آب می‌خورد ولی سه هزار تومان به مصرف‌کننده می‌فروشد؛ آن هم در شرایط تحریم که هم کانال‌های ورود محموله سوخت بسته است و هم کانال‌های ورود ارز. وضعیتی که این روزها دولت برای تأمین بنزین دارد را سید کاظم عزیزی، معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور به شرایط بحرانی تعبیر می‌کند. همین شرایط بحرانی است که زمینه‌های تغییر سهمیه سوخت دولتی را به تدریج فراهم می‌کند و حذف آن را برای سال آینده محتمل می‌کند. دولت بنا ندارد قیمت بنزین را افزایش دهد اما در صورت حذف سهمیه دولتی عملاً تغییرات قیمتی نیز اتفاق خواهد افتاد و مصرف‌کنندگان کل نیاز سوخت خود را باید با نرخ ۳ هزار تومان تأمین کنند. تغییر فرمول سهمیه سوخت در سامانه هوشمند در حال بررسی است و هنوز تصمیم نهایی برای آن گرفته نشده اما با کاهش سهمیه آزاد کارت‌ها و محدود کردن کارت در جایگاه‌های سوخت به نظر می‌رسد حذف سهمیه دولتی گام بعدی دولت باشد. مصرف بنزین به‌طور متوسط ۱۲۰ میلیون لیتر برآورد می‌شود و این روزها تا ۱۳۲ میلیون لیتر در روز هم بالا رفته است؛ در حالی که تولید ۱۱۰ میلیون لیتر در روز است. ناترازی‌ای که هر روز عمیق‌تر می‌شود و بار مالی بیشتر برای دولت به دنبال می‌آورد به ناچار تغییر رویکردهایی را سبب شده است. در کنار تغییر سهمیه که هنوز قطعی نیست دو برنامه غیرقیمتی دیگر برای کنترل مصرف سوخت به صورت قطعی اجرا خواهد شد. قطع کارت سوخت خودروهای فاقد بیمه شخص ثالث که در حال حاضر برای خودروهای نفت و گازسوز اجرا شده و قطع کارت سوخت خودروهای بدون معاینه فنی که در گام بعدی اجرا خواهد شد. سید کاظم عزیزی، معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور در گفت‌وگو با هم‌میهن ضمن برآورد اثر اولیه اجرای طرح مزبور از سیاست‌هایی می‌گوید که برای کنترل مصرف سوخت قابل اجراست و در بسته سیاستی دیده شده است.

امروز ناترازی بنزین با افزایشی که پیدا کرده، چاره‌ای جز واردات باقی نگذاشته است. وضعیت تولید و مصرف و افق آن را توضیح دهید.

ناترازی بنزین اولین بار نیست که در کشور اتفاق می‌افتد؛ مطلع هستید که ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت در سال ۱۳۸۵ به دلیل شدت بحران بنزین و افزایش بی‌رویه مصرف سوخت ایجاد شد. امروز دوباره به همان وضعیت مشابه سال ۱۳۸۵ رسیده‌ایم. آن زمان هم رشد سالانه غیرقابل کنترل شکل گرفته بود. در زمان تشکیل ستاد، سرانه مصرف ۱/۱ لیتر در روز بر هر نفر بوده است. در قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت که آن زمان تصویب شد هدف‌گذاری روی رسیدن سرانه مصرف به ۰/۷ لیتر در روز صورت گرفت که اتفاقاً تحقق پیدا کرد اما متأسفانه امروز سرانه مصرف به ۱/۴ لیتر در

روز بر نفر یعنی دو برابر رسیده است.

بنابراین عملاً ستاد در رسیدن به اهداف خود ناموفق بوده است.

ستاد در نهاد ریاست جمهوری تشکیل شد و آن زمان حمایت‌های مورد نیاز صورت گرفت. ابتدا در قالب ستاد تبصره ۱۳ و سپس در سال ۱۳۸۷ با تغییر نام، تبدیل به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت شد و یک قانون دائمی برای آن نوشته شد به نام قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت. با توجه به اینکه ستاد ذیل ریاست جمهوری بود همه‌وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها موظف به همکاری با آن بودند. اقدامات مهمی در آن دوران انجام شد؛ از جمله اینکه ۳ میلیون خودروی فرسوده از رده خارج شد. ۲ هزار و ۵۵۰ جایگاه سی‌ان‌جی ساخته شد. ۳ میلیون خودرو گازسوز شدند و سید سوخت شکل گرفت. برای کاهش تقاضا، طرح‌های مختلف اجرا شد؛ از جمله دفاتر پیشخوان خدمات دولت، حمل و نقل عمومی و ریلی توسعه پیدا کرد. ایمنی حمل و نقل ارتقا پیدا کرد و بسیاری اقدامات دیگر که نتیجه این شد که مصرف سرانه در نیمه اول دهه ۹۰ به ۰/۷ لیتر در روز بر نفر رسید.

اما روند کار در سال‌های بعد تغییر کرد. با امضای برجام و حل مشکل فروش نفت و رفع موانع ورود ارز به کشور دولت احساس کرد که سوخت دیگر دغدغه نیست. از طرف دیگر حوزه‌های مختلف حمل و نقل و سوخت که با عملکرد ستاد سامان پیدا کرده بود، موضوعیت بنزین را از اولویت دولت خارج کرد. بنابراین در سال ۱۳۹۴ دولت تصمیم گرفت بنزین را تک‌نرخ و کارت سوخت را اختیاری کند. با حذف کارت سوخت این ذهنیت ایجاد شد که دیگر نیازی نیست ستاد در ذیل نهاد ریاست جمهوری باشد و با اختیارات محدودتری می‌تواند فعالیت خود را ادامه دهد. بنابراین با مصوبه هیئت وزیران، ستاد از نهاد ریاست جمهوری خارج و به زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی اضافه شد. به این ترتیب ستاد که یک نهاد فرابخشی محسوب می‌شد و دستگاه‌ها موظف به هماهنگی و تبعیت از ستاد بودند، حالا به‌عنوان زیرمجموعه یک وزارتخانه، هم‌راستا با ستاد شده بودند و این یعنی محدودیت اختیارات. شما می‌توانید اثرگذاری ستاد را در این دو مقطع به صورت متفاوت ببینید. هر چند سعی کردیم هویت و استحکام ستاد را حفظ کنیم اما ستاد طبیعتاً به لحاظ سیستمی تضعیف شد. اول اینکه، برای اهدافی که در ستاد پیش‌بینی شده بود نیازمند اعتبارات خاص بود که با این انتقال، عملاً منتفی شد. دوم اینکه، در نهاد ریاست جمهوری، هیئت نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور را داشتیم که برای اخذ مصوبات مورد نیاز اختیارات تام داشتند؛ که این هیئت نیز ملغی شد. وقتی اهتمام دولت به یک موضوع کاهش پیدا می‌کند، خروجی آن نیز چند سال بعد خود را نشان می‌دهد. نتیجه آن می‌شود که در سال ۱۳۹۸ با اوج گرفتن دوباره مصرف، دولت پی به اشتباه خود می‌برد و کارت سوخت را باز می‌گرداند.

وضعیت قیمت بنزین در قیاس با فوب چگونه است؟

قیمت بنزین در فوب خلیج فارس معمولاً طی سال‌های اخیر نزدیک به یک دلار بوده و با تغییر قیمت دلار در کشور است که فاصله قیمت بنزین داخل با فوب ایجاد می‌شود.

با توجه به نرخ دلار آزاد امروز هر لیتر بنزین ۵۶ هزار تومان با قیمت فوب فاصله دارد.

بله معادل حدود یک دلار همانطور که عرض کردم یکی شدن قیمت بنزین داخل به دلار و نرخ فوب خلیج فارس در سال ۱۳۹۴ باعث شد دولت اهمیت کمتری به سیاست‌ها در این بخش بدهد. در

آن مقطع به خاطر دارم که گفته می‌شد مردم هر چقدر بخواهند می‌توانند بنزین بزنند. اصلاً کارت سوخت نیاز نیست. اما دولت باید به این فکر می‌کرد که یک تغییر در قیمت جهانی بنزین یا تغییر در قیمت دلار می‌تواند ما را در این حوزه دچار مشکل کند.

امروز میزان تولید و مصرف کل بنزین چقدر است؟

در سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰ کنترل مصرفی ایجاد شد که ناشی از مدیریت بهینه نبود بلکه به دلیل شیوع کرونا و کاهش تقاضای سفر صورت گرفت. بلافاصله بعد از فروکش کردن کرونا جهش مصرف نیز اتفاق افتاد. در ۲ سال گذشته ۴۰ درصد به مصرف بنزین کشور اضافه شده است. قبل از کرونا ۸۰ میلیون لیتر در روز مصرف داشتیم. در دوران کرونا مصرف در این سطح تثبیت شده بود. البته در سال ۱۳۹۸ که دوباره سهمیه‌بندی سوخت اجرا شد و قیمت‌ها افزایش یافت، یک شوک کنترلی ایجاد شد و در ۲ سال بعد هم مصرف ثابت ماند. اما از سال ۱۴۰۰ مجدداً روند رشد ادامه پیدا کرد؛ به‌طوری‌که امروز متوسط مصرف روزانه بنزین به حدود ۱۲۰ میلیون لیتر در روز رسیده است. در حالی که تولید حدود ۱۱۵ میلیون لیتر در روز است و این یعنی شروع ناترازی بنزین!

این کسری بنزین، با واردات جبران می‌شود؟

بله طبیعتاً کسری با واردات تأمین می‌شود. مسئله مهم این است که این تقاضا در حال افزایش است و در این سطح باقی نمی‌ماند. یکی از دلایلی که نتوانستیم مصرف را کنترل کنیم، قیمت است. قیمت بنزین نسبت به تورم ایجاد شده بسیار کاهش پیدا کرده است. امروز با توجه به تورم موجود، ۳ هزار تومان اصلاً عددی نیست که برای بنزین پرداخت می‌شود.

قیمت بنزین تغییر نکرد اما سهمیه‌ها کاهش پیدا کرده و محدودیت‌هایی برای سوختگیری ایجاد شده است. این تغییر سهمیه‌ها توانست مصرف را کنترل کند؟

۶۰ لیتر سهمیه خودروها تغییری نکرد اما سهمیه دومی که با نرخ ۳ هزار تومان در کارت‌ها بود کاهش پیدا کرده است. الان با توجه به اینکه محدودیتی در مصرف سوخت وجود ندارد و کارت در جایگاه‌ها وجود دارد، فقط کمی استفاده از کارت‌ها را محدود کردند. چون این فضای باز سبب می‌شد بنزین ۳ هزار تومانی را به هر میزان بخواهند بخرند و با قیمت آزاد بفرشند.

با کاهش سهمیه‌ها، مرز نشینان دچار مشکل شدند. بلافاصله بعد از اجرای این سیاست، قیمت سوخت در شهرهای مرزی تا ۳۰ هزار تومان افزایش یافت و با این اتفاق عملاً سهمیه‌هایی که برای مرز نشینان در نظر گرفته شده بود، برای فروش به همسایگان از صرفه اقتصادی خارج شد. این سیاست‌هایی است که ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز به آن می‌پردازد. ستاد دستورالعمل‌هایی اجرایی می‌کند که بتواند قاچاق را کنترل کند. این سخت‌گیری‌ها و کنترل‌هایی که انجام می‌شود به این دلیل است که گزارش‌هایی از قاچاق این فرآورده به مسئولان می‌رسد و مبارزه با این پدیده نیز زحمت خاصی را در این حوزه ایجاد کرده است. ستاد ناچار است این کنترل‌ها را انجام دهد تا ناترازی‌ای که امروز با آن مواجه هستیم، شدت بیشتری پیدا نکند. فرض کنید امروز دولت ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین توزیع می‌کند که به فرض ۱۰ میلیون لیتر از آن در جامعه غیر هدف توزیع شود. اصلاً بنا نیست دولت بنزین را برای کسی که تجارت می‌کند یا رانه‌ای تخصصی دهد. باید بنزین به دست مصرف‌کننده واقعی برسد.

در جریان هستیم که این تصمیم برای کنترل قاچاق اتخاذ شده اما در این سیاست بُعد دیگر موضوع که ایجاد بحران قیمت در سید سهمیه مرز نشینان است دیده نشده؛ مرز نشینان برای فروش قانونی سوخت به همسایگان سهمیه دارند. با اجرای سیاست جدید به قدری قیمت بنزین در مرز بالا رفته که اساساً برای مرز نشینان هیچ صرفه اقتصادی جهت فروش این سهمیه باقی نمانده است. می‌دانیم که شرایط اشتغال در مرزهای شرقی کشور مناسب نیست و به همین دلیل دولت برای مرز نشینان

