



استفاده از بخش خصوصی برای تکمیل مترو

تکمیل پروژه‌های متروی حومه تهران لزوماً به فاینانس نیاز ندارد بلکه با توجه به تردد روزانه سه میلیون نفر و درآمد اقتصادی که این طرح دارد، بخش خصوصی هم می‌تواند با ورود به این پروژه و سرمایه‌گذاری در آن، آن را اجرا کند و در زمان معقول و به‌صرفه به سود اقتصادی برسد. به گزارش ایسنا، محمدباقر قالیباف رئیس مجلس، گفت: امروز شاهد تردد روزانه ۳ میلیون نفر هستیم که از حومه به شهر تهران وارد و خارج می‌شوند و می‌توانند برای بخش خصوصی شاخص مهم سودآوری باشد اما پیش از آن باید حومه تهران جزو تهران قرار گیرد تا مشکل احداث مترو و ادامه آن از شهر تهران به استان و حومه برطرف شود.



سرمایه‌گذاری ۲۴ همتی در بندر چابهار

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از سرمایه‌گذاری ۲۴ همتی بخش خصوصی و دولتی در بندر چابهار خبر داد و گفت: ظرفیت ذخیره‌سازی کالاهای اساسی در این بندر تا سال آینده ۵ درصد افزایش می‌یابد. به گزارش مهر، سعید رسولی، گفت: بر اساس اقدامات و برنامه‌ریزی انجام‌شده، شاهد افزایش ۵۰ درصدی ظرفیت ذخیره‌سازی کالاهای اساسی در بندر چابهار طی یک‌سال آینده خواهیم بود. او افزود: شبکه ریلی بندر چابهار در حال انجام است که با اتصال چابهار به زاهدان از طریق شبکه ریلی، هم‌زمان راه‌آهن و ریل بندر نیز آماده خواهد شد و اینگونه یکی دیگر از بنادر بزرگ کشور که تنها بندر اقیانوسی ایران به‌شمار می‌رود به شبکه ریلی، متصل می‌شود و ظرفیت بسیار مطلوبی برای این قسمت از جغرافیای کشور که در مسیر کریدور شمال - جنوب قرار دارد، فراهم می‌کند.



تسهیلات به دامداری‌ها

معاون امور تولیدات دامی وزارت جهاد کشاورزی از اختصاص ۱۲ هزار میلیارد تومان تسهیلات برای تامین سرمایه در گردش واحدهای پروراندی و واحدهای دامداری روستایی خبر داد. به گزارش ایرنا، محمد ابراهیم حسن‌نژاد گفت: تلاش می‌کنیم این ردیف اعتباری در قانون بودجه سال ۱۴۰۵ نیز برای تامین سرمایه در گردش واحدهای پروراندی و واحدهای دامداری روستایی اختصاص یابد. در برخی استان‌ها، پرداخت تسهیلات به واحدهای پروراندی به‌کندی انجام می‌شود که میز خدمت را برای پیگیری پرداخت‌ها راه‌اندازی کرده‌ایم. او همچنین با بیان این که در سال گذشته ۹۳۲ هزار تن گوشت قرمز در کشور تولید شد، عنوان کرد: اگر میانگین مصرف سالانه گوشت قرمز را یک میلیون و ۱۰۰ هزار تن در کشور در نظر بگیریم، نزدیک به ۱۵۰ تا ۱۶۰ هزار تن به واردات این محصول نیاز داریم. واردات گوشت قرمز مورد نیاز به علت عدم تامین ارز به‌طور کامل محقق نشده و تنها بخشی از آن وارد کشور شده است و امیدواریم ارز برای این منظور تامین شود.

جنگ ۱۲ روزه اصلاح بنزین را متوقف کرد

چالش قیمت بنزین در دولت چهاردهم؛ دلایل تعویق و ضرورت اصلاح سریع آن بررسی شد

- ۱ اصلاح پلکانی و چندنرخ: افزایش تدریجی نرخ بنزین با حفظ سهمیه محدود ارزان قیمت برای مصرف ضروری و اعمال نرخ آزاد واقعی بر مصرف مازاد.
- ۲ هدفمندسازی یارانه‌ها: اختصاص بخشی از درآمد حاصل از اصلاح قیمت‌ها به یارانه نقدی یا کالایی برای دهک‌های پایین، به‌ویژه ساکنان مناطق محروم.
- ۳ توسعه حمل‌ونقل عمومی و سوخت جایگزین (CNG): ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل شهری و جایگزینی تدریجی CNG برای کاهش وابستگی به بنزین.
- ۴ کنترل قاچاق سوخت: استفاده از سامانه‌های هوشمند سوخت، رهگیری ناوگان حمل‌ونقل و کاهش اختلاف نرخ سوخت در مناطق مرزی.
- ۵ اطلاع‌رسانی شفاف: دولت باید پیام اقتصادی و ملی این اصلاح را برای مردم روشن کند؛ تأکید بر این که ادامه وضعیت فعلی، در عمل فشار بیشتری بر همه اقشار جامعه وارد می‌کند.

چالش بنزین دیگر یک موضوع صرفاً اقتصادی نیست، بلکه آزمونی برای توان دولت چهاردهم در اجرای تصمیم‌های سخت اما ضروری است. همان‌گونه که در تحلیل سال گذشته نیز پیش‌بینی شد، اصلاح قیمت بنزین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های دولت پزشکیان مطرح بوده و هنوز هم باقی است. اکنون که کشور پس از ماه‌ها بحران امنیتی و منطقه‌ای به آرامش نسبی رسیده، زمان آن است که دولت با جسارت، تدبیر و برنامه‌ای هوشمندانه، این اصلاح حیاتی را آغاز کند. تعویق بیشتر، تنها به معنای انباشت زبان و از دست رفتن فرصت‌های توسعه است.

❖ با شوک نمی‌توان اصلاحات انجام داد

با وجود ضرورت اصلاح قیمت بنزین اما وارد کردن شوک قیمت تبعاتی دارد که مرکز پژوهش‌های مجلس به آن پرداخته است. موضوع نحوه تعیین قیمت حامل‌های انرژی همواره موضوعی چالش‌برانگیز در ایران بوده است. موضوع ضرورت اصلاحات قیمتی در مورد حامل‌های انرژی از جوانب مختلفی مانند افزایش بهره‌وری مصرف انرژی، اصلاح الگوی صنعتی، افزایش کارایی سیاست حمایتی، جلوگیری از قاچاق، حفظ محیط زیست و کاهش مداخلات سیاسی در قیمت حامل‌های انرژی قابل طرح است و سیاست‌های اصلاحی درباره بازار انرژی نیز می‌بایست با در نظر گرفتن اهدافی متعدد و بعضاً متعارض طراحی شود.

از استدلال‌هایی که به دنبال اثبات لزوم افزایش قیمت حامل‌های انرژی هستند مانند بالا بودن شدت مصرف انرژی در ایران، کارایی پایین مصرف انرژی، اتلاف منابع انرژی، سهم بیشتر مصرف انرژی در خانوارهای ثروتمند و غیره، خود این موضوع را می‌پذیرند که به‌صرف افزایش قیمت نمی‌توان وضعیت شاخص‌های فوق را بهبود بخشید. در حقیقت سیاست‌های غیرقیمتی مانند گسترش حمل‌ونقل عمومی، لزوم کمک به خانوارها برای جایگزینی وسایل زندگی (از یخچال و تلویزیون گرفته تا اتومبیل) کم‌مصرف به‌جای وسایل پرمصرف، لزوم کمک به بخش تولید برای جایگزینی فناوری‌هایی که انرژی فراوانی در فرایند تولید استفاده می‌کنند با فناوری‌های پهنه‌تر و غیره باید هم‌زمان با افزایش قیمت اجرا شود. ازاین‌رو بخش مهمی از منابع حاصل از افزایش قیمت باید صرف امور فوق شود. علاوه بر این موضوع اتلاف انرژی و ناکارآمدی فرایند تولید، انتقال و توزیع انرژی که عمدتاً توسط شرکت‌های ناکارآمد دولتی و برمبنای مجموعه‌ای از روابط غیرشفاف مالی انجام می‌شود را نمی‌توان نادیده گرفت (موضوعاتی مانند پایین بودن راندمان تولید برق یا بنزین در نیروگاه‌ها و پالایشگاه‌ها و غیره در این مقوله قرار می‌گیرد). این در حالی است که در فرایند اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها این مباحث بی‌توجه ماند و در عمل موضوع قانون به توزیع نقدی یارانه‌ها تقلیل یافت. نتیجه این نحوه برخورد هم عدم بهبود مؤثر و پایدار شاخص‌های مصرف انرژی بود. نکته مهم آنکه ناکارآمدی‌های کنونی در تولید، انتقال، توزیع و مصرف انرژی -چه در سطح مصرف خانوارها و چه در مصرف انرژی به عنوان نهاده تولید توسط بنگاه‌های تولیدی- را نمی‌توان یکباره (به صورت شوک و صرفاً با اصلاح قیمت‌ها) تغییر داد. بنابراین اصلاحات فرایندی زمانبر بوده و باید به صورت تدریجی انجام شود.

یکی از عمده‌ترین موضوعات مورد تأکید مرکز پژوهش‌ها،



نگار: ایرنا

عملاً از دستور کار فوری خارج شد.

از سوی دیگر، پس از اعلام نظر مستقیم رئیس‌جمهور درباره غیرمنطقی بودن یارانه سوخت، واکنش رسمی دولت محتاطانه بود؛ وزیر نفت تأکید کرد که «فعال برنامه‌ای برای تغییر قیمت بنزین وجود ندارد». این تناقض میان ضرورت کارشناسی و ملاحظات سیاسی نشان داد که اصلاح قیمت بنزین، در شرایط فعلی با سطح بالای حساسیت اجتماعی، نیازمند مقدماتی از جمله اطلاع‌رسانی شفاف، اقعان عمومی، و برنامه‌های حمایتی است تا از تبعات اجتماعی مشابه آبان ۹۸ جلوگیری شود.

❖ پیامدهای تداوم وضع موجود

تداوم یارانه سنگین سوخت و مصرف بالای بنزین پیامدهای متعددی برای اقتصاد ملی دارد:

- ❖ **هدررفت منابع مالی:** یارانه پنهان بنزین امروز به رقم سرسام‌آور بیش از ۵۰۰ هزار میلیارد تومان در سال رسیده است.
- ❖ **افزایش واردات و فشار بر بودجه:** برآوردها نشان می‌دهد در صورت ادامه روند فعلی، ایران در سال آینده ناچار به واردات بیش از ۱۳۰ هزار میلیارد تومان بنزین خواهد بود.
- ❖ **افزایش قاچاق سوخت:** اختلاف قیمت شدید داخلی و خارجی، همچنان انگیزه قاچاق را بالا نگه داشته است؛ تخمین زده می‌شود روزانه بین ۱۰ تا ۱۵ میلیون لیتر سوخت به شکل غیررسمی از کشور خارج می‌شود.
- ❖ **تشدید نابرابری:** عمده یارانه سوخت نصیب دهک‌های بالاتر می‌شود، زیرا آن‌ها مصرف‌کنندگان اصلی خودروهستند.
- ❖ **افزایش آلودگی و ناکارآمدی انرژی:** تداوم مصرف بالای بنزین و عدم صرفه‌جویی در ناوگان فرسوده، به افزایش آلودگی و فشار بر زیرساخت‌های شهری منجر شده است.

❖ چرا اصلاح قیمت بنزین یک ضرورت فوری است؟

به گفته کارشناسان، مصرف بنزین در ایران در پنج سال گذشته حدود ۴۰ درصد رشد داشته است. در حالی که هزینه واقعی تولید هر لیتر بنزین (بدون احتساب نفت خام) حدود ۸ هزار تومان و قیمت تمام‌شده وارداتی نزدیک به ۱۲ هزار تومان است، اما نرخ فروش داخلی تنها ۱۵۰۰ تومان سهمیه‌ای و ۳۰۰۰ تومان آزاد است. این تفاوت عظیم قیمت نه تنها موجب کسری منابع دولت شده، بلکه به‌صورت غیرمستقیم ثروت ملی را به‌سوی قاچاق و مصرف بی‌رویه هدایت کرده است. تجربه کشورهای هم‌رده ایران در منطقه نشان می‌دهد که بدون اصلاح ساختار قیمت انرژی، امکان توسعه پایدار و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جدید وجود ندارد.

❖ راهکارها و توصیه‌های سیاستی

برای اجرای موفق اصلاح قیمت بنزین، باید رویکردهی مرحله‌ای، شفاف و عادلانه اتخاذ شود. برخی از پیشنهاد‌های کلیدی عبارت‌اند از:

تحلیل انرژی

امیررضا اعتمادی

کارشناس اقتصادی



اصلاح قیمت بنزین، بیش از آن که یک اقدام تکنیکی اقتصادی باشد، آزمونی است از اختیار سیاست‌گذار در مواجهه با تضاد میان عقلانیت مالی و ملاحظات اجتماعی-سیاسی. رویکرد کنونی ایران — خرید بنزین با ارز آزاد و فروش آن با نرخ‌های یارانه‌ای — صرفاً یک خطای قاعده‌ای نیست؛ یک ریسک ساختاری برای بودجه، توزیع درآمد و امنیت ملی به‌شمار می‌آید. هدف این یادداشت روشن است: نشان دادن عمق ناترازی بنزین، دلایل موقت شدن اجرای اصلاح در دولت چهاردهم، و ارائه راهکارهای عملیاتی که هم‌زمان اصلاح مالی را ممکن و تراز اجتماعی را حفظ کند. این بررسی بر پایه آمارهای رسمی و تجربه سیاستی نوشته شده و با نگاه سازنده‌ای به تصمیم‌گیران هدایت می‌شود.

بر اساس آخرین گزارش‌ها، مصرف بنزین ایران همچنان صعودی است. گزارش شرکت ملی پخش نشان می‌دهد در فروردین ۱۴۰۴ متوسط مصرف روزانه حدود ۱۳۱/۲ میلیون لیتر بوده است؛ این عدد در تابستان امسال نیز رکوردشکنی کرد و حتی مصرف برخی روزها به بیش از ۱۴۰ میلیون لیتر در روز رسید. پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری میانگین مصرف روزانه به حدود ۱۳۰ میلیون لیتر نزدیک شود. با وجود تلاش برای افزایش تولید پالایشگاهی (حدود ۱۰۵ میلیون لیتر در روز)، تقاضا بسیار فراتر رفته و ناترازی بنزین به بیش از ۲۰ تا ۲۵ میلیون لیتر در روز رسیده است. این شکاف تاریخی به واردات گسترده -حدود ۲/۴ میلیارد لیتر بنزین معادل ۱/۸ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۲- منجر شده است. در این شرایط، رئیس‌جمهور پزشکیان نیز تأکید کرده که ادامه وضعیت فعلی «غیرمنطقی» است؛ ایران بنزین را با دلار آزاد می‌خرد و با نرخ یارانه‌ای می‌فروشد و این روند قابل تداوم نیست.

❖ علل تعویق اصلاح قیمت بنزین

اگرچه دولت جدید پیش از انتخابات بر ضرورت اصلاح نظام یارانه سوخت تأکید داشت، چند عامل مهم اجرای این اصلاح را به تعویق انداخته است. در روزهای ابتدایی دولت چهاردهم، رخداد‌های امنیتی و منطقه‌ای کم‌سابقه، نظیر ترور اسماعیل هنیه در تهران در همان روزهای آغازین ریاست‌جمهوری، بازگشت دونالد ترامپ به کاخ سفید، و سپس جنگ ۱۲ روزه ایران و اسرائیل که حتی به تجاوز به خاک کشور منجر شد، فضای تصمیم‌گیری داخلی را کاملاً امنیتی و ملتهب کرد.

طبیعی بود که در چنین فضایی، دولت تازه کار تمرکز خود را بر تثبیت شرایط سیاسی و امنیتی بگذارد. در نتیجه، یکی از نخستین برنامه‌های اقتصادی دولت یعنی اصلاح نرخ بنزین،