

یادداشت روز

تحلیل خبر

دکتر محمدمهدی جعفری زاده

جناب دکتر عارف!

هر دو «نظرتان»، اشکال دارد

جناب دکتر عارف معاون اول محترم رئیس جمهور که فرد فهییده و منطقی به نظر می‌رسد، پیرامون موضوع «بنزین» دو نکته بیان داشته که هر دو، محل اشکال و انتقاد است. یکی گفته‌اند: «دهک دهم (ثروتمندان)، ۲۳ برابر دهک اول (فقر) از یارانه بنزین استفاده می‌کنند» شاید از نظر عددی و آماری این حرف درست باشد یعنی چون افراد مستضعف، خودرو ندارند و طبقه ثروتمند، متوسط و دارای خودرو می‌باشند، به طور طبیعی و به صورت مستقیم، یکی از بنزین استفاده کند و دیگری کمتر استفاده کرده یا اصلاً مصرف مستقیم نداشته باشد. جناب ایشان خیلی خوب می‌دانند که این، جنبه ظاهری مسئله است و در باطن و عمل، موقعی که بنزین گران می‌شود و به ویژه اگر چند برابر قیمت، افزایش یابد چون بر همه کالاها و خدمات اثر می‌گذارد با چند برابر قیمت مواجه می‌گردد لذا بیشترین آسیب را همین طبقه فقرا، مستضعفین و تهیدستان می‌بینند چرا که بخش مهم بار و مسافر، فقیر و غنی نمی‌شناسد و همه را در خود فرو می‌برد ولی اغنیا و ثروتمندان، تحت هر شرایطی از پی اداره زندگی خود برمی‌آیند اما ضعفا و محرومان، سرفه‌شان کوچکتر می‌شود و حتی بعضی مراکز تولید و مشاغل، تعطیل می‌شود و دود ادب مستقیم یا چشم کارگران بیکار شده می‌رود. جناب عارف باید همه چیز را با هم ببینند نه فقط چشم‌شان به باک ماشین مالکان خودرو باشد! مدیریت جامع و نگرش سیستمی مدیریت را فراموش نکنند.

نکته دوم فرموده‌اند «باید مردم را توجیه کنیم که اکنون بخشی از درآمدهای کشور صرف تأمین بنزین می‌شود» جناب عارف! مردم از مسئولان توجیه‌ترند و بهتر آن را درک می‌کنند ولی موقعی که شما تمام اقتصاد را میبوی و فلج است و همه بر سر مردم آوار شده، چگونه انتظار دارید که فقط موضوع بنزین را درک کنند. مگر مسئولان همه مشکلات مردم را حل کرده‌اند و فقط مشکل قیمت بنزین باقیمانده که جنابعالی چنین توقع و انتظاری از آنان دارید؟

چرا برخی قبوض آب در تابستان گران شد؟

یک مقام مسئول تشریح کرد:

معاون اول رئیس جمهور:

باید مردم را توجیه کنیم

که اکنون بخشی از درآمدهای کشور

صرف تأمین بنزین می شود

دهک دهم ۲۳ برابر دهک اول از یارانه بنزین استفاده می کند

تحلیل این خبر را در ستون «تحلیل خبر» بخوانید

گام بلند مدیریت شهری شیراز

در تدوین سند جامع فرهنگ شهروندی

سند فرهنگ شهروندی باید نگاه ویژه ای به جایگاه معنوی سومین حرم اهل بیت (ع) داشته باشد

موسوی عضو کمیسیون اقتصادی مجلس:

مدیریت بنزین را از قیمت شروع نکنیم

*تجربه تلخ ۹۸ هنوز در حافظه جامعه است
*دولت فعلاً سراغ ظرفیت تولید و مدیریت مصرف برود

سختگوی کمیسیون انرژی تأیید کرد:

استفاده نیم درصدی از متانول در ترکیب بنزین

رئیس اتاق اصناف مرکز استان فارس خواستار شد:

رفع موانع تأمین و توزیع گازوئیل

برای فعالیت واحدهای اقتصادی

مدیرعامل شرکت نمایشگاه های بین المللی فارس:

شیراز میزبان نمایشگاه جامع مدیریت شهری،

خدمات شهری و حمل و نقل و ترافیک می شود

مسئله ناترازی همچنان باقی است. وقتی بنزین کافی برای پاسخ به تقاضا وجود ندارد، بالا بردن عدد قیمت به خودی خود کسری فیزیکی را برطرف نمی‌کند.

سهمیه بنزین بر اساس کد ملی نیازمندان بررسی دوباره است
موسوی درباره پیشنهاد انتقال سهمیه بنزین از خودرو به کد ملی گفت: این ایده تازه نیست و در مجلس دهم نیز مطرح بوده است. ممکن است در نگاه اولیه از منظر توزیع سهمیه قابل دفاع به نظر برسد، اما شرایط امروز با سه دهه قبل تفاوت دارد و باید آثار اجرایی و توزیعی آن دوباره محاسبه شود. وی توضیح داد: یکی از مسائل، خرید و فروش سهمیه است. اگر فردی خودرو ندارد یا سهمیه خود را مصرف نمی‌کند، باید مشخص شود سهمیه چگونه و در چه بازاری قابل انتقال است. اگر بازار رسمی و شفاف طراحی نشود، احتمال شکل‌گیری واسطه‌گری و بازار غیررسمی وجود دارد. قیمت ششگانه، سهمیه و اثر آن بر انتظارات تورمی نیز قابل چشم‌پوشی نیست.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس، زیرساخت اجرایی را یکی دیگر از مسائل طرح خود دانست و گفت: وقتی تخصیص و معامله سهمیه به یک سامانه ملی وابسته می‌شود، بایداری زیرساخت اطلاعاتی و امنیت سایبری مستقیم و بی‌واسطه بر روی سامانه تأثیر می‌گذارد. تجربه اختلالات سامانه‌ای و مشکلاتی که در ماه‌های گذشته در برخی زیرساخت‌های کشور داشتیم، جایز آن نیست که پیش از اجرای چنین طرحی، تاب‌آوری سامانه و مسیرهای جایگزین آن بررسی شود.

تجربه تلخ ۹۸ هنوز در حافظه جامعه است

موسوی با اشاره به تجربه افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۹۸ گفت: تجربه تلخ آن دوره هنوز در حافظه جامعه باقی مانده و سیاست گذار نمی تواند آن را در تصمیم های جدید نادیده بگیرد. تجربه اعلام و اجرای تصمیم اقتصادی می تواند نه به اشتغال، بلکه به بی اشتغال منتهی شود.

روی ادامه داد: امروز شرایط جامعه از جهاتی دشوارتر است. کشور با جنگ و تشدید تحریم‌ها روبه‌روست، قدرت خرید بخش بزرگی از خانوارها کاهش یافته و مردم طی سال‌های گذشته چند موج تورم و افزایش نرخ ارز را تجربه کرده‌اند. ظرفیت خانوار برای جذب پول کمیته نامحدود نیست. به همین دلیل من فکر می‌کنم که متغیر اجتماعی، پس از انجام محاسبات اقتصادی از تصمیم‌گیری شود؛ این متغیر باید از همان ابتدا در محاسبات دولت حضور داشته باشد. وی گفت: جامعه در مقاطع دشوار همراه کشور بوده است. این همراهی به معنای آن نیست که دولت بدون توضیح کافی درباره تصمیمی که مستقیماً بر زندگی روزمره میلیون‌ها نفر اثر می‌گذارد، وارد مرحله اجرا شود. دولت باید مشکل، گزینه‌ها، آثار هر گزینه و زمان‌بندی تصمیم را صریح با مردم مطرح کند.

با رعایت معیارهای محیط‌زیستی در استان‌ها فعال شوند، اما هر صنعت باید پاسخگوی الزامات حفاظت از محیط زیست باشد. البته روشن است که هر صنعتی نمی‌تواند در هر منطقه‌ای فعالیت کند و شرایط منطقه و صنعت باید مورد توجه قرار گیرد. عارف فعالیت ۲۸۷ واحد صنعتی در زمینه خدمات سبز و زراعی عملکرد آنها را امیدوارکننده دانست و بر تقویت این مسیر تأکید کرد. سخنان وی با اشاره به ضرورت توجه و همراه کردن مردم در اجرای اصلاحات ساختاری اقتصادی گفت: دهک دهم ۲۳ برابر دهک اول از پارانه بنزین استفاده می‌کند، اما هرگاه دولت به دنبال اصلاح این روند است، اقشار آسیب‌پذیر تحریک می‌شوند که با آن مخالفت کنند. معاون اول رئیس‌جمهور در پایان سخنانشان گفت: بر اساس توصیه‌های رهبر شهید انقلاب، به دنبال کسب مرجعیت علمی، دستیابی به جایگاه تأثیرگذار علمی در جهان، و علمی شدن زبان فارسی هستیم و این مسیر نیز با حفاظت از محیط زیست سازگار است.

موسوی عضو کمیسیون اقتصادی مجلس:

مدیریت بنزین را از قیمت شروع نکنیم

تجربه تلخ ۹۸ هنوز در حافظه جامعه است/ دولت فعلاً سراغ ظرفیت تولید و مدیریت مصرف برود

هزینه اقتصادی و اجتماعی ایجاد کند، در حالی که هنوز معلوم نیست هر نرخ پیشنهادی دقیقاً چند میلیون لیتر از مصرف کشور کم خواهد کرد.

مردم امکان کاهش فوری مصرف را ندارند

موسوی با اشاره به وضعیت سمت مصرف گفت: همه مسئولیت را نمی‌توان متوجه مردم کرد. خودرهای پر مصرف، ناوگان فرسوده و ضعف حمل‌ونقل عمومی طی چند دهه شکل گرفته است. بسیاری از شهروندان برای رفتن به محل کار، درمان، آموزش و اداره زندگی روزمره، جایگزین مناسبی برای خودروی شخصی ندارند.

وی افزود: تقاضای بنزین در ایران در کوتاه‌مدت کم‌کشش است. مردم در واکنش به افزایش قیمت نمی‌توانند محل زندگی یا کار خود را تغییر دهند، فوراً خودروی کم‌مصرف بخردند یا برای خودشان حمل‌ونقل عمومی ایجاد نکنند. به همین دلیل، پیش از هر تصمیم قیمتی باید مشخص شود افزایش پیشنهادی واقعاً چند میلیون لیتر از مصرف هزینه می‌کند.

پایانده مراغه و عجب‌شیر با ذکر نمونه‌ای از حوزه انتخابیه خود گفت: در مراغه زمانی حدود ۸۰ دستگاه اتوبوس در شبکه حمل‌ونقل شهری وجود داشت و امروز تعداد اتوبوس‌های فعال به حدود شش دستگاه رسیده است. شهروندی که به شبکه مناسب حمل‌ونقل عمومی دسترسی ندارد، برای رفتن به محل کار یا درمان چه انتخاب دیگری دارد؟ شرایط چنین فردی با شهروندی که در تهران به مترو و شبکه گسترده اتوبوسرانی دسترسی دارد، یکسان نیست.

وی گفت: تاکسی‌ها، وانت‌بارها و بسیاری از مشاغل نیز مستقیماً به خودرو وابسته‌اند. بنابراین هر تصمیم درباره بنزین باید اثر متفاوت آن بر دهک‌های درآمدی، شهرهای مختلف و مشاغل وابسته به خودرو را محاسبه کند.

هر نرخ پیشنهادی باید یک پاسخ عددی داشته باشد

موسوی درباره نرخ‌های مختلفی که برای بنزین مطرح می‌شود، گفت: مسئله این نیست که بنزین پنج هزار، ۱۰ هزار، ۳۰ هزار تومان یا عدد دیگری باشد. سؤال مقدم بر قیمت این است که هر یک از این نرخ‌ها چند میلیون لیتر از مصرف کشور کم می‌کند. اگر پاسخ روشنی برای این سؤال وجود

امروز اولویت متفاوت است. وقتی مسئله اصلی، فاصله تولید و مصرف و ریسک تأمین است، باید اثر هر سیاست بر کاهش این فاصله اندازه‌گیری شود.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس افزود: دولت باید یک جدول روشن در برابر مردم قرار دهد؛ چند میلیون لیتر از طریق کنترل قاچاق و انحراف، چه میزان با افزایش تولید، چه مقدار از طریق اسقاط خودروهای فرسوده، چه میزان با اصلاح خودروها و چه سهمی با توسعه حمل‌ونقل عمومی قابل جبران است. بعد از مشخص شدن این اعداد می‌توان درباره بخش باقی‌مانده تصمیم گرفت.

افزایش قیمت بنزین در پمپ‌بنزین متوقف نمی‌ماند

موسوی با اشاره به تبعات افزایش قیمت گفت: بنزین مستقیماً بر هزینه رفت‌وآمد خانوار و فعالیت مشاغل وابسته به خودرو اثر دارد. افزایش کرایه‌های خودروی رسمی، هزینه توزیع کالا و خدمات و شکل‌گیری انتظارات تورمی از ریسک‌هایی است که باید پیش از تصمیم‌گیری ارزیابی شود.

وی افزود: تجربه اقتصاد ایران نشان داده است که واکنش بازار به تغییر قیمت بنزین می‌تواند از سهم مستقیم آن در سبد خانوار فراتر برود. افزایش قیمت بنزین در پمپ‌بنزین متوقف نمی‌ماند، بنزین در ذهن جامعه یکی از قیمت‌های مرجع است و تغییر آن می‌تواند انتظار افزایش قیمت در کرایه، خدمات و کالاها را ایجاد کند. سیاست‌گذار باید این رفتار را در محاسبات خود ببیند.

قیمت بنزین کشورهای دیگر را نمی‌توان جدا از درآمد مردم مقایسه کرد

نماینده مجلس عجب‌شیر درباره مقایسه قیمت بنزین ایران با کشورهای دیگر و پیشنهاد تغییر نرخ بر مبنای فوب خلیج فارس گفت: مقایسه قیمت اسمی بنزین بدون مقایسه درآمد و قدرت خرید خانوار، مبنای کافی برای تصمیم‌گیری نیست. درآمد مردم ایران ریالی است و نوسان نرخ ارز نیز مستقیماً بر محاسبه قیمت فوب اثر می‌گذارد. اتصال مکانیکی قیمت مصرف‌کننده با فوب خلیج فارس می‌تواند با تغییر نرخ ارز، مرتباً قیمت داخلی را تحت فشار قرار دهد.

وی افزود: حتی درباره نرخ سوم یا نرخ چهارم نیز معیار باید اثر آن بر مصرف باشد. فرض کنید نرخ بخشی از مصرف ۲۰، ۳۰ یا حتی ۱۰۰ هزار تومان تعیین شود، اگر این نرخ کاهش مؤثری بر مصرف ایجاد نکند، درآمد برای دولت بود و بعد درباره محل مصرف آن درآمد بحث می‌کردیم.

معاون اول رئیس‌جمهور:

باید مردم را توجیه کنیم که اکنون بخشی از درآمد‌های کشور صرف تأمین بنزین می‌شود

دهک دهم ۲۳ برابر دهک اول از یارانه بنزین استفاده می‌کند

هر عاملی که موجب از بین رفتن محیط زندگی انسان و حتی نسل‌های آینده می‌شود، پرهیز کرد و این یک راهبردی فرهنگی در احکام دینی و عقیده تمدنی ایران است. عارف با بیان اینکه جمهوری اسلامی ایران هیچ‌گاه نگاه سیاسی به مسائل محیط‌زیستی نداشته است، افزود: هدف از محیط زیست بخشی اخلاقی و فرهنگی هر برنامه توسعه است و باید باور کنیم که وظیفه اخلاقی و فرهنگی برای جلوگیری از تخریب و حفاظت از محیط زیست داریم.

وی در عین حال افزود: نباید چماق محیط زیست را بالای سر هر برنامه قرار دهیم. هنر ما حل مسئله است، نه پاک کردن صورت مسئله. صنایع می‌توانند

کنون نیز هرچند مسئله گرم شدن کره زمین مطرح است، تمدن غرب از ذوب شدن یخچال‌های طبیعی صحبت می‌کند اما حرفی از تشکیل یخچال‌های طبیعی مدید نمی‌زند. از سوی دیگر، مسئله توسعه بدون کربن را مطرح کرده‌اند و شاید سال دیگر سوخت کربنی را ممنوع کنند که زیان این مسئله بیشتر شود. توجه کشورهای در حال توسعه خواهد بود. معاون اول رئیس‌جمهور خاطرنشان کرد: تمدن غرب نگاه انحصارطلبانه با چماق محیط زیست دارد و از این موضوع برای اهداف انحصارطلبانه خود بهره می‌گیرد. در واقع محیط زیست کلمه حقی است که آن استفاده باطل می‌کنند. این در حالی است که ما معتقدیم باید از

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با تأکید بر اینکه نباید مدیریت ناترازی و بنزین را از افزایش قیمت آغاز کرد، گفت: دولت در شرایط فعلی باید ابتدا با افزایش تولید، کنترل قاچاق و انحراف و مدیریت مصرف، ظرفیت‌های موجود را فعال کند و پس از آن، در صورت باقی ماندن ناترازی، درباره گزینشی‌های قیمتی با ارائه اعداد و آمار اقتصادی و اجتماعی آن با مردم گفت‌وگو کند.

سید فرید موسوی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی، درباره مسئله بنزین امروز با قیومتهای گذشته تفاوت دارد. در سالهای قبل، بحث عمدتاً حول قیمت، میزان یارانه و درآمد دولت از اصلاح قیمت می‌چرخید. امروز کشور با فاصله میان تولید و مصرف روبه‌روست و در شرایط جنگ و تشدید تحریم‌ها، ریسک تأمین نیز به مسئله اضافه شده است.

رفتن زود هنگام به سمت افزایش قیمت بنزین، هزینه اقتصادی و اجتماعی ایجاد می کند

نویسنده: مهرداد افشاری

صورتی افزوده به اعتقاد من، بحث بنزین را نباید از قیمت شروع کنیم. ابتدا باید صورت مسئله را صادقانه با مردم در میان بگذاریم. بر اساس آمار رسمی وزارت انرژی، در مقاطعی حدود ۱۰ تا ۱۵ میلیون لیتر در روز میان تولید و مصرف فاصله وجود دارد. در گذشته امکان جبران این فاصله از طریق واردات بیشتر بود، اما محدودیت های تجارت خارجی و شرایط فعلی کشور، تأمین پایدار را دشوار کرده است.

موسوی با اشاره به قاچاق و انحراف سوخت از شبکه توزیع گفت: ارقامی در حدود پنج میلیون لیتر در روز درباره قاچاق و انحراف مطرح می‌شود. مقابله با آن ضروری است، اما حتی اگر فرض کنیم تمام این میزان مهار شود، باز هم بخشی از ناترازی باقی می‌ماند. بنابراین نسبت دادن کل مشکل بنزین به قاچاق، با اعداد موجود سازگار نیست.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در تشریح موضع خود درباره افزایش قیمت بنزین گفت: با توجه به وضعیت اقتصادی و اجتماعی جامعه، معتمد دولت در شرایط فعلی بهتر است تا نازاری را از مسیر افزایش تولید، مدیریت مصرف و کنترل قاچاق و انحراف از شبکه توزیع مدیریت کند، و فعلاً به سمت تصمیماتی مانند افزایش قیمت نرود. دولت باید ظرفیت واقعی هر یک از این مسیرها را مشخص کند؛ چه میزان امکان افزایش تولید وجود دارد، با کنترل انحراف چند میلیون لیتر به شبکه برمی گردد و اصلاح الگوی مصرف، اسقاط خودروهای فرسوده و سایر اقدامات غیرقیمتی چه مقدار از تقاضا را کاهش می دهد.

وی ادامه داد: اگر پس از استفاده جدی از این ظرفیت‌ها همچنان کسری باقی ماند، آن زمان می‌توان درباره سایر گزینه‌ها با مردم گفت‌وگو کرد. رفتن زود هنگام به سمت افزایش قیمت، در شرایط فعلی معیشت مردم، می‌تواند

معاون اول رئیس‌جمهور گفت: باید مردم را توجه کنیم تا بدانند که اکنون بخشی از درآمدهای کشور صرف تأمین بنزین می‌شود و این موضوع هزینه و فشارهایی را به بخش‌های دیگر تحمیل می‌کند.

معاون اول رئیس‌جمهور با تأکید بر ضرورت همراه‌سازی و توجیه مردم در اجرای اصلاحات ساختاری اقتصادی، گفت: دهک دهم ۲۲ برابر دهک اول از شانه‌ها بنزین استفاده می‌کند، اما هرگاه دولت به دنبال اصلاح این روند است، فشار آسیب‌پذیرتر می‌شود که با آن مخالفت کنند.

به گزارش ایدر از روابط عمومی معاون اول رئیس‌جمهور، محمدرضا عارف در نشست و پنجمین همایش ملی صنعت، معدن و خدمات سبز، با اشاره به جایگاه مهم حفاظت از محیط زیست در ارزش‌های دینی و ملی کشورمان، گفت: در پنج دهه اخیر کشورهای در حال توسعه، محیط زیست را به اهرمی برای مقابله با تحولات اقتصادی نوظهور تبدیل کرده و مسائلی مانند گازهای گلخانه‌ای یا گرم شدن کره زمین را مطرح کرده‌اند، در حالی که زمانی که خود در این مسیر حرکت می‌کردند، سختی از این آسیب‌های محیط‌زیستی نبود. خود ادامه داد: