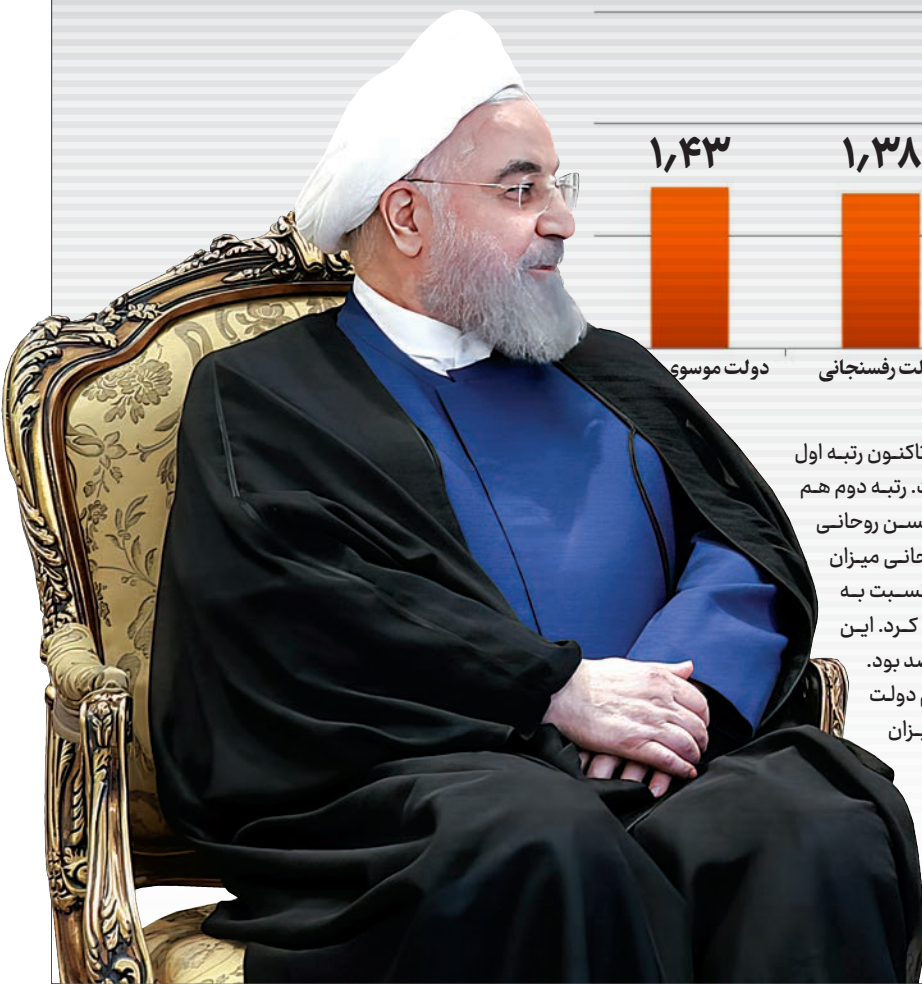
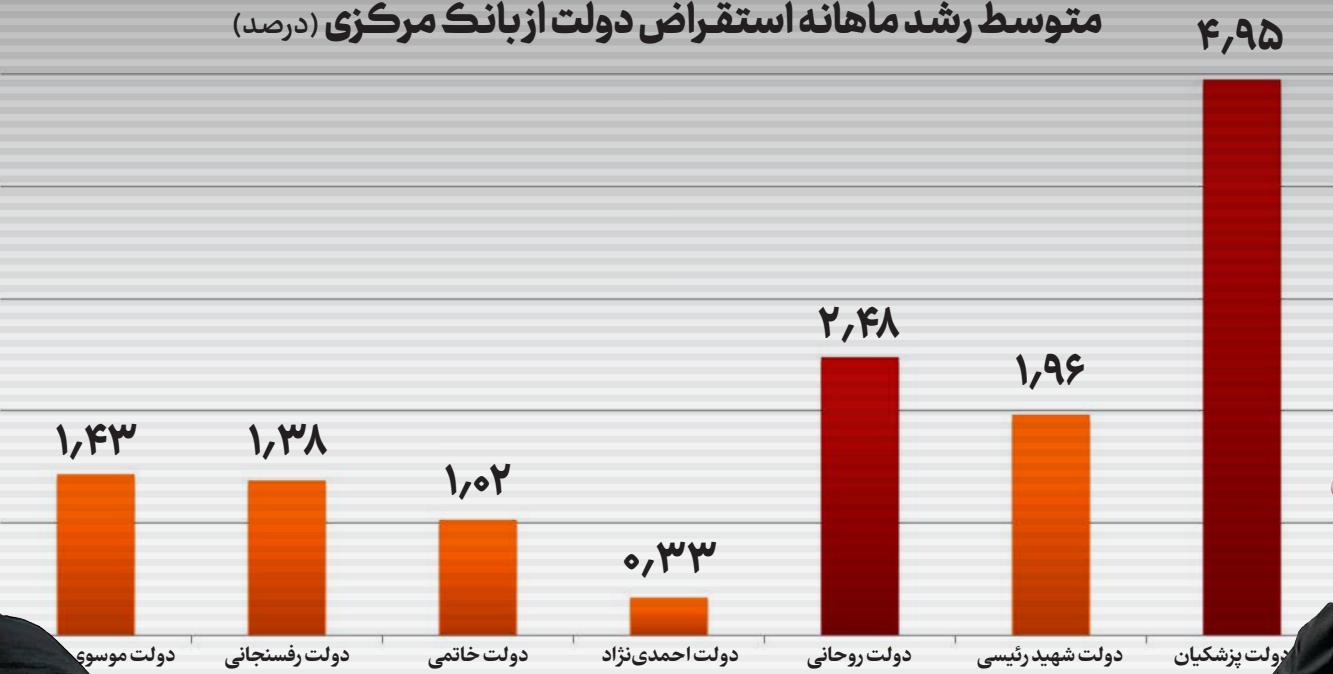




حسن روحانی و مسعود پزشکیان، رکوردداران استقراض از بانک مرکزی؛

دولت‌های استقراضی

متوسط رشد ماهانه استقراض دولت از بانک مرکزی (درصد)



است. براین اساس، دولت پزشکیان تاکنون رتبه اول استقراض از بانک مرکزی را داشته است. رتبه دوم هم نصیب حامی اصلی پزشک‌یان یعنی حسن روحانی شده است. در ۸ سال دولت حسن روحانی میزان استقراض از بانک مرکزی (پایان دوره نسبت به ابتدای دوره) ۹۴۵ درصد افزایش پیدا کرد. این میزان معادل متوسط ماهانه ۲,۴۸ درصد بود. در رتبه آخر استقراض از بانک مرکزی هم دولت احمدی‌نژاد قرار داشت که کمترین میزان استقراض را انجام داده بود. جالب آن که اصلاح‌طلبان همواره دولت احمدی‌نژاد را به بی‌انضباطی بودجه‌ای متهم می‌کردند اما اکنون مشخص می‌شود چقدر دروغ در این زمینه گفته‌اند.

دولت‌های مسعود پزشکیان و حسن روحانی از لحاظ شاخص استقراض از بانک مرکزی در رتبه‌های اول و دوم دولت‌های پس از انقلاب قرار گرفته‌اند. استقراض دولت از بانک مرکزی از آنجا که موجب افزایش پایه پولی و نقدینگی می‌شود و متعاقباً تورم را به مردم تحمیل می‌کند، یک منبع درآمدی منفی محسوب می‌شود. دولت‌ها باید طوری انضباط مالی و بودجه‌ای را اتخاذ کنند که کمترین نیاز به استقراض از بانک مرکزی پیدا کنند تا تورم را به مردم تحمیل نکنند. بر اساس آمارهای رسمی، در ۱۹ ماه نخست دولت پزشکیان، میزان استقراض دولت از بانک مرکزی ۱۵۰ درصد بیشتر شده که معادل متوسط ماهانه ۴,۹۵ درصد

خلع ید سقاب از اظهار نظر درباره بنزین

درباره مسئول اعلام تغییرات نرخ سوخت از سوی دولت اظهار کرد: در این جلسه مقرر شد سخنگوی واحد در مورد سوخت و بنزین داشته باشیم. هر صحبتی غیر از این دومی‌رجع بیان شود، صحبت دقیقی نیست؛ فقط این دوتنفر از طرف دولت صحبت می‌کنند. پیش از این سقاب اصفهانی با اظهارات خود درباره کمبود بنزین، موجب ایجاد التهاب در جامعه شده بود و به نظر می‌رسد وی با این تصمیم دولت، از اظهار نظر درباره بنزین، منع شده است.

رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور اعلام کرد: در نشست هماهنگی مدیریت ناترازی انرژی مقرر شد از این پس فقط سخنگوی دولت سیاست‌ها را اعلام و معاون وزیر نفت درباره مسائل فنی بنزین و گازوئیل اظهار نظر کند. حمید پورمحمدی در حاشیه جلسه هماهنگی مدیریت ناترازی انرژی که روز جمعه ۱۳ شهریور به ریاست رئیس جمهور مسعود پزشکیان در این سازمان برگزار شد، در جمع خبرنگاران



«پیمان فلسفی»، نماینده مجلس در گفت‌وگو با چارسوق:

آرایش اقتصادی مناسب در برابر آمریکان داریم

- مردم نگران محاصره دریایی نباشند
- عملکرد وزارت جهاد کشاورزی نمره پایینی می‌گیرد
- نصف گندم تولیدی کشور را دلال‌ها خریده‌اند
- تنگه هرمز بدون اجازه ایران باز نخواهد شد
- آمریکا با جنگ روانی به دنبال جلوگیری از افزایش قیمت نفت است
- دولت چهاردهم به جای غرزدن کمی کار کند
- می‌توانیم ۱۰ میلیون تن کالا از روسیه جابه‌جا کنیم
- سیاست‌های ارزی دولت عامل گرانی‌های اخیر است
- دولت پزشکیان باید اداره کشور را از دولت دهه ۶۰ یاد بگیرد
- سود تسهیلات تولید باید صفر شود
- پول ملی دیجیتال گره تبادلات بانک مرکزی را باز می‌کند



مرکز مبادله، نظاره‌گر طوفان طلا

با توجه به این رشد سرسام‌آور قیمت سکه طلا، انتظار می‌رفت مرکز مبادله ارز و طلای ایران به عنوان متولی و تنظیم‌کننده بازار طلا اقدامی برای جلوگیری از این وضعیت انجام دهد. اما این مرکز صرفاً نظاره‌گر طوفان قیمت‌ها است. با اینکه مرکز مبادله ارز و طلا، منابع و بودجه مناسبی هم در اختیار دارد و از ابتدا هم قرار بود با ایجاد تالارهای شمش و سکه طلا، مانع ایجاد حباب در بازارها شود، اما عملاً به مرکزی بی‌مصرف تبدیل شده است.

قیمت سکه طلا از زمان شروع به کار مسعود پزشکیان به عنوان رئیس دولت چهاردهم در ۷ مرداد ۱۴۰۳ تاکنون ۱۹۴ میلیون تومان گران شده است. در ۷ مرداد ۱۴۰۳ قیمت سکه طلا ۴۲ میلیون تومان بود و اکنون به ۲۳۶ میلیون تومان رسیده و در واقع ۵,۶ برابر شده است. از آنجا که قیمت طلا همچون ارز، یک شاخص معیار قیمت‌گذاری برای سایر بازارها در اقتصاد ایران محسوب می‌شود، کنترل قیمت طلا اهمیت مضاعفی دارد.





۹ الزام دولت در هر تصمیم بنزینی

✚ در شرایطی که بار دیگر گمانه‌زنی‌ها درباره تغییر قیمت و سهمیه بنزین افزایش یافته، مسئله اصلی تنهاجود اصلاح قیمت نیست، بلکه دولت‌پیش از هر تصمیم جدید باید مجموعه‌ای از الزامات از جمله شفاف‌سازی شبکه توزیع، پرهیزاز شوک قیمتی، توسعه CNG، اصلاح مصرف خودروها و سنجش دقیق آثار تومی را در نظر بگیرد تا حل ناترازی سوخت تبدیل به یک بحران تازه‌ای نشود.
موضوع بنزین بار دیگر به یکی از محورهای اصلی اخبار، افکارنظرها و گمانه‌زنی‌های اقتصادی طی چند هفته اخیرتبدیل شده‌است. انتشار اخبار و اقوامی درباره احتمال تغییرقیمت بنزین، کاهش یا تغییر سهمیه‌ها و اصلاح سازوکار تخصیص سوخت، موج تازه‌ای از نگرانی و پرسش را در افکار عمومی ایجاد کرده‌است. حساسیت جامعه نسبت به این موضوع نیزچندان عجیب نیست، زیرا بنزین در اقتصاد ایران صرف‌آ یک کالای مصرفی نیست و هر تصمیم درباره قیمت، سهمیه و شیوه توزیع آن می‌تواند مستقیماً بر هزینه حمل‌ونقل و به صورت غیرمستقیم بر انتظارات تومی و قیمت بسیاری از کالاها بگذارد. البته در کنار این موج خبری باید میان گمانه‌زنی‌ها و تصمیم رسمی تفاوت قائل شد. فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت در سوم شهریور ۱۳۰۵ اعلام کرد سهمیه‌های بنزین بانرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومان بدون تغییر حفظ می‌شوند و تاکنون تصمیم جدیدی برای افزایش قیمت بنزین اتخاذ نشده‌است.

بااین حال بارگشت مکرر موضوع افزایش قیمت بنزین به دستور کار عمومی نشان می‌دهد مسئله ناترازی سوخت همچنان پابرجاست و دولت دیر بازود ناچار است برای مدیریت آن مجموعه‌ای از تصمیمات کوتاه‌مدت و بلندمدت اتخاذ کند. آمارهای رسمی نیز ابجاد مسئله را نشان می‌دهد. براساس اظهارات مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی، متوسط تولید روزانه بنزین در تیرماه حدود ۱۲ میلیون لیتر بوده، در حالی که توزیع روزانه در همین ماه به حدود ۱۳.۴ میلیون لیتر رسیده‌است، یعنی میان عرضه داخلی و میزان مصرف شکاف قابل توجه وجود دارد.

تقلیل مسئله بنزین به افزایش قیمت، ساده‌سازی‌ک مسئله چندوجهی است. مصرف بالای سوخت تنها محصول پایین بودن قیمت بنزین نیست، بلکه کیفیت و مصرف خودروها، فرسودگی ناوگان، ضعف حمل‌ونقل عمومی، استفاده ناکافی از CNG و دیگر سوخت‌های جایگزین، نحوه تخصیص سهمیه، قاچاق و انحراف سوخت و حتی الگوی توسعه شهری همگی در شکل‌گیری وضعیت کنونی نقش دارند. به همین دلیل، پیش از اجرای هر طرح تازه در حوزه بنزین، مجموعه‌ای از الزامات باید در دستور کار دولت قرار گیرد. الزاماتی که هدف مشترک آنها کاهش مصرف و هزینه تأمین سوخت، افزایش شفافیت و در عین حال جلوگیری از تحمیل شوک اقتصادی و اجتماعی به خانوارها است.

الزاماتی که دولت پیش از افزایش قیمت بنزین باید در نظر بگیرد

یکی از نخستین اقدامات دولت باید افزایش شفافیت در استفاده از کارت‌های سوخت جایگاه‌ها باشد. این کارت‌ها برای مواقعی در نظر گرفته شده‌اند که افراد به کارت شخصی خود دسترسی ندارند اما در صورت نبود نظارت کافی می‌توانند زمینه سوءاستفاده، مصرف غیرمعتارف یا انحراف سوخت را فراهم کنند. شناسه در کردن کارت‌ها این امکان را فراهم می‌کند که هر کارت به یک جایگاه مشخص متصل باشد و میزبان، زمان و تعداد راکتش‌های آن به صورت دقیق قابل رصد شود. در این صورت می‌توان الگوهای غیرعادی مصرف را شناسایی و با سوء استفاده‌های احتمالی برخورد کرد.

پرهیزاز شوک‌دهانی در قیمت بنزین

تغییر ناگهانی و شدید قیمت بنزین می‌تواند تبعات اقتصادی واجتماعی گسترده‌ای ایجاد کند. بنزین تنها یک کالای مصرفی نیست و تغییر قیمت آن می‌تواند بر هزینه حمل‌ونقل، قیمت کالاها و خدمات، همچنین انتظارات تومی جامعه اثر بگذارد. افزایش شدید قیمت ممکن است در کوتاه‌مدت مصرف را کاهش دهد اما همزمان می‌تواند فشار معیشتی خانوارها را نیز افزایش دهد، به‌ویژه برای افرادی که به دلیل ضعف حمل‌ونقل عمومی فااصله زیاد محل کار و زندگی، امکان کاهش سریع استفاده از خودرو دارند.

اگر اصلاح قیمت بخشی از برنامه دولت باشد، باید به صورت تدریجی، مرحله‌ای و قابل پیش بینی انجام شود. مردم و کسب‌وکارها باید فرصت داشته باشند خود را با شرایط جدید تطبیق دهند. سیاست تدریجی، ریسک ایجاد شوک تومی و واکنش‌های اجتماعی را نیز کاهش می‌دهد.

تبیین طرح‌های بنزینی برای مردم پیش از اجرا

هر طرح بنزینی باید پیش از اجرا برای جامعه توضیح داده شود. دولت باید به صورت شفاف اعلام کند مشکل موجود چیست، طرح جدید چه هدفی دارد، چه گروه‌هایی تحت تأثیر قرار می‌گیرند و منابع حاصل از آن در چه مسیری مصرف خواهد شد. تجربه نشان داده که اجرای ناگهانی تصمیمات اقتصادی بدون اطلاع رسانی کافی، اعتماد عمومی را کاهش می‌دهد. در مقابل اگر دولت پیش از اجرای برنامه دلیل، آثار و سازوکارهای حمایتی طرح توضیح دهد، امکان همراهی جامعه افزایش پیدا می‌کند.

ظرفیت‌های انی‌جی فرصتی برای کاهش مصرف بنزین

یکی از ظرفیت‌های مهم برای کاهش مصرف بنزین توسعه دوباره استفاده از CNG است. در حال حاضر ظرفیت قابل توجهی برای عرضه این سوخت در کشور وجود دارد اما تنها بخشی از آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. برآورد ظرفیت اسمی را حدود ۴۵۰۴ میلیون مترمکعب در روز نشان می‌دهد، در حالی که مصرف فعلی حدود ۱۵۲۱۴ میلیون مترمکعب است. این فاصله نشان می‌دهد پیش از اعمال سیاست‌های پرهزینه‌تر، می‌توان بخشی از مصرف بنزین را با استفاده از ظرفیت خالی CNG کاهش داد. توسعه جایگاه‌ها، رفع مشکلات فنی، افزایش تولید خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای می‌تواند به تحقق این هدف کمک کند. در کنار آن سهمیه بنزین خودروهای دوگانه‌سوز نیز می‌تواند به تدریج اصلاح شود؛ البته کاهش سهمیه این خودروها زمانی منطقی است که دسترسی مناسب و پایدار به CNG برای مالکان آنها فراهم شده باشد.

مهار ناترازی با ابزارهای قیمتی غیرمستقیم

دولت کارت کاهش ناترازی و مدیریت مصرف الزام‌آ نپاید تنها به افزایش مستقیم قیمت بنزین متوسل شد. ابزارهایی مانند مالیات، عوارض و قیمت‌گذاری پلکانی می‌توانند هدفمندتر عمل کنند. برای مثال می‌توان هزینه خودروهای پرمصرف را بیشتر کرد یا آنها را مشمول عوارض بالاتر قرار داد. در چنین مدلی، مصرف‌کننده‌ای که مصرف عادی دارد فشار کمتری متحمل می‌شود و هزینه بیشتر متوجه کسانی خواهد بود که سوخت بیشتری مصرف می‌کنند. بخش مهمی از مصرف بالای بنزین به کیفیت و بهرهوری خودروها بازمی‌گردد. بااین حال در بسیاری از طرح‌های بنزینی بیشتر، فشار متوجه مصرف‌کننده است و نقش خودروسازان کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد. خودروسازان داخلی سال‌ها در که حاشیه امن قرار داشته‌اند و پایین بودن نسبی قیمت سوخت باعث شده مصرف بالای محصولات آنها هزینه جدی برای تولیدکننده ایجاد نکند. درواقع بخشی از هزینه ناگ‌آمدی خودروها از طریق یارانه سوخت به کل جامعه منتقل شده‌است.

Charsoogh newspaper

یکشنبه ۱۵ شهریور ۱۴۰۵ ■ سال دوم ■ شماره ۵۴۷

نبض اقتصاد

را در دست بگیرید



نگرانی از کمبود بنزین تا جهاد مصرف در روزهای حساس

گزارش

طیبه بیات

که اخیراً تجربه شد، این است که ذخیره‌سازی خانگی و سوخت‌گیری بیش از نیاز، راه مقابله با شایعه کمبود نیست؛ بلکه می‌تواند فشار مضاعفی بر شبکه توزیع وارد کند.

ذخیره‌سازی خانگی و سوخت‌گیری بیش از نیاز، راه مقابله با شایعه کمبود نیست؛ بلکه می‌تواند فشار مضاعفی بر شبکه توزیع وارد کند. مدیریت این نگرانی البته فقط بر عهده مردم نیست. در چنین شرایطی، اطلاع‌رسانی سریع و دقیق دولت درباره میزان عرضه، وضعیت جایگاه‌ها و علت اختلال‌های احتمالی می‌تواند از تبدیل نگرانی به رفتار جمعی و هیجانی جلوگیری کند.

یکی از دشواری‌های اصلاح مصرف این است که مصرف‌کننده هنگام سوخت‌گیری، فقط بخشی از هزینه واقعی بنزین را می‌بیند. قیمت پرداختی در جایگاه، تمام هزینه‌ای را که اقتصاد کشور برای تأمین سوخت متحمل می‌شود نشان نمی‌دهد. تولید، پالایش، انتقال، نگهداری، توزیع و در صورت نیاز تأمین‌کسری از مسیر واردات، همگی برای رساندن بنزین به دست مصرف‌کننده هزینه دارند. از این منظر، مصرف بالا یک هزینه پنهان نیز ایجاد می‌کند؛ هزینه‌ای که ممکن است مستقیماً در قبض یا رسید سوخت‌گیری دیده نشود، اما در وضعیت منابع عمومی و ترانز انرژی کشور خود را نشان می‌دهد. هرچه مصرف خودروها بیشتر باشد، منابع بیشتری باید برای پاسخ به این تقاضا اختصاص یابد. این همان نقطه‌ای است که یک رفتار ظاهر آفردی، به یک مسئله عمومی تبدیل می‌شود.

اکنون کشور در یکی از حساس‌ترین مقاطع تقاضای سالانه بنزین قرار دارد. پایان تابستان به معنای پایان موج سفرهای تابستانی، بازگشت خانواده‌ها از شهرهای مختلف، افزایش تردد در جاده‌ها و در بسیاری از مناطق، افزایش همزمان مصرف درون شهری و بین شهری است؛ بنابراین، طبیعی است که شبکه توزیع در چنین دوره‌ای تحت فشار بیشتری قرار گیرد. اگر این افزایش تقاضا با نگرانی عمومی درباره آینده عرضه همراه شود، فشار می‌تواند چند برابر شود. این وضعیت به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که کشور از یک سو با پیامدهای جنگ مواجه است و از سوی دیگر، مسئله ناترازی بنزین از مدت‌ها قبل وجود داشته است.

نمی‌توان از مردم انتظار داشت مصرف خود را اصلاح کنند، اما همزمان خودروهایی در بازار عرضه شوند که بهرهوری سوخت پایینی دارند. درواقع، شرایط امروز را نباید تنها با اتفاقات اخیر توضیح داد. جنگ، حساسیت موضوع را بیشتر کرده، اما رشد مصرف و فاصله میان ظرفیت تولید و تقاضا، مسئله‌ای ریشه‌دار است که پیش از این نیز وجود داشته است. وقتی از اصلاح مصرف سخن گفته می‌شود، ذهن بسیاری از مردم به جایگاه سوخت می‌رود؛ در حالی که نقطه آغاز این اصلاح، بسیار قبل‌تر است. جهاد مصرف از انتخاب شیوه

سفر، میزان استفاده از خودروی شخصی، نحوه رانندگی، استفاده از حمل‌ونقل عمومی و حتی انتخاب خودرو آغاز می‌شود. خودرویی که برای پیمودن یک مسیر مشخص سوخت بیشتری مصرف می‌کند، در طول یک سال هزاران لیتر تقاضای اضافی ایجاد می‌کند. وقتی این اتفاق در مقیاس میلیون‌ها خودرو تکرار شود، دیگر نمی‌توان مسئله را صرفاً به فرهنگ مصرف مردم نسبت داد. اینجاست که نقش صنعت خودرو برجسته می‌شود.

اگر سیاست‌گذاری انرژی قرار است به کاهش پایدار مصرف بنزین منجر شود، تولید خودروهای کم‌مصرف باید در مرکز این سیاست قرار گیرد. نمی‌توان از مردم انتظار داشت مصرف خود را اصلاح کنند، اما همزمان خودروهایی در بازار عرضه شوند که بهرهوری سوخت پایینی دارند. اصلاح مصرف بدون اصلاح محصولی که مصرف می‌کند، راه حل کاملی نخواهد بود.

البته کاهش مصرف فقط به معنای حفظ منابع دولت نیست. وقتی مصرف سوخت کنترل شود، فشار بر شبکه تولید و توزیع کاهش پیدا می‌کند، نیاز به تأمین‌کسری کمتر می‌شود و امکان برنامه‌ریزی برای توسعه زیرساخت‌ها افزایش می‌یابد. از سوی دیگر، کاهش مصرف سوخت می‌تواند به کاهش هزینه خانوارهایی منجر شود که امکان مدیریت سفر و استفاده از حمل‌ونقل عمومی یا سفر مشترک را دارند. در سطح کلان نیز هرگزمدت کاهش مصرف غیرضروری، به معنای منابع بیشتری برای سرمایه‌گذاری در حوزه‌هایی مانند توسعه پالایشگاه‌ها، نوسازی ناوگان، حمل‌ونقل عمومی و فناوری‌های کم‌مصرف خواهد بود؛

بنابراین، جهاد مصرف نباید به عنوان کم کردن سهم مردم تعریف شود؛ بلکه باید آن را تلاش برای جلوگیری از هدررفت منابعی دانست که متعلق به همه جامعه است.

یکی از مهم‌ترین درس‌های اتفاقات اخیر همین است که در بازار انرژی، اعتماد و آرامش عمومی اهمیت زیادی دارد. اگر مردم مطمئن باشند که عرضه سوخت مدیریت می‌شود، دلیلی برای هجوم همزمان به جایگاه‌ها و پرکردن باک بیش از نیاز وجود ندارد. در مقابل، انتشار شایعات درباره پایان ذخایر یا توقف عرضه می‌تواند رفتاری ایجاد کند که خود به افزایش تقاضا و تشکیل صف منجر شود. به همین دلیل، مقابله با شایعه کمبود بنزین فقط با تذکب یک

نیاز به واردات یا افزایش ظرفیت تأمین سوخت را کاهش دهد.

افزایش ۲ برابری استفاده از کارت شخصی

هم‌زمان با کاهش مصرف کل، استفاده از کارت سوخت شخصی نیز افزایش قابل توجهی داشته است. میزان مصرف ثبت‌شده از طریق کارت شخصی در مردادماه امسال به ۱۶۰ میلیون ۵۳۴ هزار و ۵۸۶ لیتر رسید؛ درحالی که این رقم در مردادماه سال گذشته ۷۵ میلیون و ۶۰۶ هزار و ۱۹۹ لیتر بوده‌است. این تغییر، رشد بیش از ۱۱۲ درصدی استفاده از کارت شخصی را نشان می‌دهد. افزایش سهم کارت‌های شخصی و کاهش مصرف جایگاه‌ها یکی از چالش‌های مدیریت مصرف و کنترل جریان توزیع سوخت محسوب می‌شد. برای این طرح، استفاده گسترده از کارت‌های عمومی جایگاه‌ها یکی از چالش‌های مدیریت مصرف و کنترل جریان توزیع سوخت محسوب می‌شد. برای این اساس، اجرای طرح کرمان توانسته است با کاهش وابستگی به کارت‌های آزاد جایگاه و

اخبار ۳

خبر تمام نمی‌شود؛ دولت باید اطلاعات مورد نیاز مردم را به‌موقع ارائه کند و مردم نیز باید از یانشر اخبار تأیید نشده و تصمیم‌گیری بر مبنای آن خودداری کنند.

همراهی مردم در شرایط فعلی را نباید به معنای جایگزین شدن مردم به جای دولت در حل ناترازی دانست. مسئولیت دولت برای اصلاح ساختار تولید و مصرف همچنان پابرجاست اما جامعه نیز می‌تواند با کاهش مصرف غیرضروری، فرصت بیشتری برای اجرای اصلاحات اساسی در اختیار سیاست‌گذار قرار دهد.

در شرایط حساس، آرامش در مصرف بخشی از امنیت انرژی است. ناترازی را می‌توان با روش‌های مختلف مدیریت کرد، اما همه راه‌ها هزینه‌بسنائی ندارند. یک مسیر، حرکت تدریجی به سمت اصلاح خودروها، توسعه حمل‌ونقل عمومی، کاهش سفرهای غیرضروری، هوشمندسازی مصرف و افزایش بهرهوری است. مسیر دیگر، استفاده از ابزارهای قیمتی و محدودکننده است؛ ابزارهایی که ممکن است در صورت تداوم ناترازی و نبود اصلاحات کافی، در دستور کار سیاست‌گذار قرار گیرند؛ بنابراین، همراهی مردم در شرایط فعلی را نباید به معنای جایگزین شدن مردم به جای دولت در حل ناترازی دانست. مسئولیت دولت برای با تعریف رابطه جامعه با مصرف انرژی باشد؛ نه از جامعه نیز می‌تواند با کاهش مصرف غیرضروری، فرصت بیشتری برای اجرای اصلاحات اساسی در اختیار سیاست‌گذار قرار دهد.

شرایطی که کشور با پیامدهای جنگ دست‌وپنجه نرم می‌کند و همزمان در پایان فصل پرمصرف تابستان قرار داریم، شاید زمان مناسبی برای بازتعریف رابطه جامعه با مصرف انرژی باشد؛ نه از مسیر اجبار، بلکه از مسیر درک شرایط. ناترازی زمانی خطرناک‌تر می‌شود که جامعه و سیاست‌گذار، فرصت اصلاح تدریجی را از دست بدهند. اگر امروز بتوان بخشی از مصرف غیرضروری را کاهش داد، اگر خودروهای کم‌مصرف جای خودروهای پرمصرف را بگیرند، اگر حمل‌ونقل عمومی سهم بیشتری پیدا کند و اگر نگرانی‌های مقطعی با رفتارهای بهنجانی تشدید نشود، می‌توان بخشی از فشار موجود را بدون تحمیل هزینه‌ها سنگین‌تر کنترل کرد اما اگر فاصله تولید و مصرف همچنان افزایش پیدا کند، دامنه انتخاب‌ها محدودتر خواهد شد و ممکن است سیاست‌گذار به سراغ ابزارهایی برود که برای مردم ملموس‌تر و پرهزینه‌تر هستند؛ از اصلاح قیمت و سهمیه‌بندی گرفته تا نانوای محدودیت‌های مصرف.

به همین دلیل، جهاد مصرف را می‌توان یک انتخاب پیش از اجبار دانست. اکنون که کشور در شرایطی متفاوت از سال‌های عادی قرار دارد، کاهش مصرف غیرضروری بنزین نه یک توصیه مقطعی، بلکه رفتاری برای حفظ منابع و کاهش فشار بر شبکه انرژی است. قرار نیست مردم کم‌مصرف گردن، مسئولیت ناترازی را به تنهایی بر عهده بگیرند؛ اما می‌توانند با رفتار مسئولانه، از تشدید آن جلوگیری کنند. بنزین زمانی ارزش واقعی خود را نشان می‌دهد که بدانیم پشت هر لیتر آن، زنجیره‌ای از تولید، سرمایه‌ی، زیرساخت و منابع ملی قرار می‌شود؛ مصرف به اندازه نیاز، نه به اندازه نگرانی.

ناترازی بنزین با افزایش تولید به تنهایی حل نمی‌شود؛ تا زمانی که فاصله میان مصرف و ظرفیت تأمین کاهش نیابد، هر رشد تقاضا فشار تازه‌ای بر منابع و شبکه سوخت وارد می‌کند. در چنین شرایطی، مدیریت مصرف نه به معنای محدود کردن نیازهای ضروری مردم، بلکه به معنای حذف مصرف‌های غیرضروری و جلوگیری از هدررفت منابع است.

اکنون که کشور در شرایط حساسی قرار دارد و تجربه کمبود و صف‌های طولانی می‌تواند به سرعت تحت تأثیر شایعات و رفتارهای هیجانی تکرار شود، همکاری مردم می‌تواند بخشی از فشار بر شبکه سوخت را کاهش دهد. «جهاد مصرف» اگر از یک شعار فراتر برود و به رفتار روزمره تبدیل شود، می‌تواند فرصتی برای عبور از دوره اوج مصرف بدون تحمیل هزینه‌های سنگین‌تر باشد؛ پیش از آنکه سیاست‌گذار ناچار شود برای مهار ناترازی به سراغ تصمیم‌های سخت و پرهزینه برود.

در نهایت، مسئولیت فقط بر دوش مصرف‌کننده نیست؛ اصلاح کیفیت و مصرف سوخت خودروها، توسعه حمل‌ونقل عمومی و اصلاح سیاست‌های تولید و مصرف نیز باید همزمان دنبال شود؛ اما در کوتاه‌مدت، هر لیتر بنزینی که بدون کاهش رفاه و نایز واقعی مصرف نشود، یک گام برای کاهش فشار بر تران سوخت کشور است.

افزایش سهم کارت‌های شخصی، گامی در جهت شفاف‌سازی مصرف، کاهش احتمال انحراف در توزیع سوخت و مدیریت بهتر منابع را نه‌ای بردارد. **اتان طرح در حوزه مبارزه با قاچاق سوخت**
استان کرمان به دلیل وسعت جغرافیایی، موقعیت راهبردی و قرارگرفتن در مسیرهای ارتباطی کشور، همواره یکی از استان‌های درگیر با چالش قاچاق فراورده‌های نفتی بوده است. تجربه اجرای طرح جدید مدیریت مصرف بنزین در این استان نشان داد که افزایش شفافیت در فرآیند توزیع، اختصاص سهمیه به مصرف‌کننده واقعی و حرکت به سمت استفاده گسترده‌تر از کارت سوخت شخصی می‌تواند زمینه کاهش انحراف مصرف و محدود شدن مسیرهای سوءاستفاده از یارانه سوخت را فراهم کند.

افزایش سهم استفاده از کارت‌های شخصی در کنار کاهش مصرف کارت‌های آزاد جایگاه‌ها، یکی از مهم‌ترین دستاوردهای این طرح عنوان شده است؛ چرا که ثبت دقیق تر مصرف، امکان پایش رفتار مصرف‌کنندگان و مدیریت بهتر جریان توزیع سوخت را فراهم می‌کند. تجربه کرمان می‌تواند به عنوان یک نمونه آزمایشی برای بررسی امکان اصلاح فرآیند تخصیص و توزیع بنزین در سطح کشور مورد توجه قرار گیرد. تجربه کرمان نشان می‌دهد سیاست‌های مدیریت مصرف، توسعه زیرساخت‌های انرژی و اصلاح فرآیندهای توزیع، مبرای این است که می‌تواند یکی از مسیرهای کنترل ناترازی بنزین باشد. این تجربه آزمایشی اکنون به عنوان یکی از گزینه‌های سیاست‌گذاری برای سایر استان‌ها می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.



فرماندار کاشمر:

در حمایت از سرمایه گذاران بخش خصوصی در کنار گروه مالی گردشگری هستیم

قربانی، فرماندار کاشمر، در آیین بهره‌برداری از نیروگاه خورشیدی ۳ مگاواتی این شهرستان، باق‌درانی از اقدام و سرمایه‌گذاری گروه مالی گردشگری در اجرای این پروژه گفت: حمایت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از اولویت‌های اصلی شهرستان است وتلاش می‌کنیم به‌جای صرفاً تسهیل مسیر سرمایه‌گذاری، در کنار سرمایه‌گذار ودستگاه‌های اجرایی برای رفع موانع وتسریع در صدور مجوزها حرکت کنیم. وی افزود: منطقه تشریش شامل شهرستان‌های کاشمر، خلیل‌آباد وبردسکن، ظرفیت تولید حدود ۷۰۰ مگاوات برق خورشیدی را دارد که بخش قابل توجهی از آن همچنان آماده سرمایه‌گذاری است.

فرماندار کاشمر با اشاره به ظرفیت‌های جغرافیایی وزیرساختی منطقه اظهار کرد: امیدواریم بهره‌برداری از نیروگاه ۳ مگاواتی گروه مالی گردشگری، آغاز مسیر اجرای پروژه‌های بزرگ‌تر این مجموعه در تشریش باشد وشهرستان با تمام ظرفیت از حضور وسرمایه‌گذاری بخش خصوصی حمایت خواهد کرد.



احیا استیل فولاد بافت در جمع صنایع سبز کشور قرار گرفت

به گزارش روابط عمومی گروه مالی گردشگری، احیا استیل فولاد بافت در بیست و پنجمین همایش ملی صنعت، معدن و خدمات سبز، به‌عنوان یکی از واحدهای صنعتی سبز کشور معرفی ومورد تقدیر قرار گرفت. این همایش با حضور محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور، شینا انصاری، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست، سید محمد اتیک، وزیر صنعت، معدن وتجارت وفاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت برگزار شد. کسب این عنوان، حاصل مجموعه اقدامات احیا استیل فولاد بافت در حوزه حفاظت از محیط‌زیست از جمله کنترل وپایش آلاینده‌ها، مدیریت پسماند و منابع آب، بهینه‌سازی مصرف انرژی، توسعه فضای سبز و استقرار نظام مدیریت سبز است؛ اقداماتی که با هدف حرکت در مسیر تولید پایدار و ایجاد توازن میان توسعه صنعتی وصیانت از محیط‌زیست دنبال شده است.

معجزه کربدورها؛ پازل ترانزیت ایران کامل می‌شود؟

درحالی‌رقبای منطقه‌ای در حال توسعه زیرساخت‌های ریلی اند که شبکه ریلی کشور با گلوگاه‌های زیرساختی روبروست.

مدت هاست که رقابت برسر کربدورهای ترانزیتی دیگری نقشه تعیین نمی‌شود؛ بخش مهم این رقابت اکنون در پروژه‌های ریلی، باپایانه‌های مرزی افزایش می‌دهد و ترکمنستان که توسعه شبکه ریلی خود را به کربدور

شمال-جنوب گره زده است. کشورهایی که زمانی صرفاً مسیر عبور کالا بودند در حال تبدیل شدن به بازیگران فعال شبکه ترانزیت هستند؛ از ترکیه که برای رفع گلوگاه ریلی استانبول یک پروژه ۸٫۳ میلیارد دلاری را پیش می‌برد تاآذربایجان که ظرفیت خطوط خود در مسیر کربدور میانی را افزایش می‌دهد و ترکمنستان که توسعه شبکه ریلی خود را به کربدور

شمال-جنوب گره زده است. در ترکیه بانک جهانی سال ۲۰۲۴ میلادی تأمین مالی ۲ میلیارد دلاری پروژه‌ای را تصویب کرده که با ساخت ۱۲۷ کیلومتر خط ریلی برقی و ظرفیت، یکی از گلوگاه‌های اصلی عبور بار از تنگه بئفسر را هدف گرفته است.

ظرفیت حمل بار ریلی در این بخش قرار است از حدود ۳ میلیون تن به ۵۰ میلیون تن در سال برسد، یعنی بیش از ۱۵ برابر. این پروژه فقط یک طرح داخلی نبوده و به‌طور مستقیم کربدورهای ترانس خزر، ترکیه، اروپا ومسیر توسعه عناق را هدف گرفته است.

در سوی دیگر آذربایجان نیز توسعه شبکه ریلی را به ستون اصلی کربدور میانی تبدیل کرده است. این کشور از تکمیل نوسازی خط پاکو، تقلیس، قارص خبر داده و در پروژه بازسازی شبکه ریلی نخجوان نیز ظرفیت سالانه ۱۵ میلیون تن بار هدف گذاری شده است. حدود دو سال قبل یعنی سال ۲۰۲۴ میلادی نیز ۳۰۰ قطار بلوکی (قطار باری یکپارچه وبرنامه‌ای) در مسیر چین-قزاقستان، آذربایجان به حرکت درآمد و جابه‌جایی کانتینر در این مسیر رشد چشمگیری داشت.

ترکمنستان هم صرفاً تماشاگر این رقابت نیست. طول شبکه ریلی این کشور به حدود ۵۱۵۰ کیلومتر رسیده که بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر آن خطوط جدیدی است که طی سال‌های اخیر به بهره‌برداری رسیده‌اند. طی چهار ماه نخست ۲۰۲۶ نیز حمل‌ونقل کانتینری این کشور ۷۰ درصد افزایش یافته ومسیرهای ریلی آن به‌طور مستقیم در حال تغذیه کربدور شمال-جنوب هستند. حتی روزهای اخیر، نخستین قطار باری روسیه از مسیر قزاقستان و ترکمنستان وارد ایران شده و یک سرویس منظم ریلی در این مسیر را کلید زده است.

پاکستان نیز همزمان به دنبال ارتقای مسیرهای ریلی خود است. پروژه ۱۰۸۱۰۰ برای نوسازی وارتقای خط اصلی پاکستان در دستور کار قرار دارد و دولت این کشور تأمین مالی و اجرایی آن را پیگیری می‌کند. اسلام‌آباد همچنین توسعه حمل بار ریلی و اتصال بیشتر به آسیای مرکزی و روسیه را دنبال می‌کند؛ مسیری که از ایران نیز عبور می‌کند، هرچند تفاوت عرض خط در مرز ایران وپاکستان همچنان نیازمند جابه‌جایی بار در زاهدان است. این تصویر منطقه‌ای یک پیام روشن برای ایران دارد و این که کربدورها منظر نمی‌ماند. اگر یک مسیر نتواند بار را سریع، مطمئن و با هزینه رقابتی جابه‌جا کند، صاحب کالا مسیر دیگری را انتخاب می‌کند.

■ یکشنبه ۱۵ شهریور ۱۴۰۵ ■ ۲۴ ربیع الاول ۱۴۴۸ ■ ۶ September ۲۰۲۶ ■ سال دوم ■ شماره ۵۴۷

■ چاپخانه: نگار نقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ ■ روابط عمومی: ۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹

■ مدیر مسئول: مهدی مهرپور ■ کد پستی: ۱۵۸۶۳۱۴۳۳ ■ آدرس: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه ۱۵، پلاک ۴۴، طبقه ۲



اقتصاد بعد از جنگ؛

مردم چه کالاهایی را از سبد خرید حذف کردند؟

گزارش

بازار کالاهای صنعتی پس از جنگ با افت تقاضا روبه‌روست؛ جایی که مردم به جای خرید، تعمیر می‌کنند، تعویض را عقب می‌اندازند و به گزینه‌های ارزان‌تر پناه می‌برند.

آنچه در این گزارش می‌خوانید، تصویری میدانی – از تغییر رفتار مصرف‌کنندگان در بازار کالاهای صنعتی، بادوام ونیمه‌بادوام پس از جنگ است: از پوشاک ولوازم خانگی گرفته تا موبایل و کالاهای دیجیتال، فرش، مبلمان، پرده و کالاهای مرتبط با نوسازی خانه. این گزارش وارد بازار کالاهای اساسی وخوراکی نمی‌شود و تمرکز آن بر بخشی از اقتصاد است که در آن، خرید برای خانوار ضروری و روزمره نیست و در نتیجه، نخستین واکنش به کاهش قدرت خرید می‌تواند حذف، تعویض، تعمیر یا جایگزینی باشد. اقتصاد پس از جنگ را در این بازه‌ها نه فقط در قیمت کالاها، بلکه در نبود مشتری، کاهش دفعات خرید، به تعویض افتادن تصمیم خرید، تعمیر کالای قدیمی به جای تعویض وحرفت مصرف‌کننده به سمت کالاهای ارزان‌تر می‌توان دید. تغییری که حالا فروشندگان نیز از آثار آن بردخل و خرج بهانه‌های خود سخن می‌گویند.

آخرین آمار مرکز آمار ایران از وضعیت قیمت‌ها در مردادماه نیز نشان می‌دهد فشار هزینه‌های همچنان بالاست. شاخص قیمت مصرف‌کننده در مرداد ۱۴۰۵ نسبت به ماه قبل ۲۰۴ درصد افزایش یافت. تورم نقطه‌به‌نقطه خانوارهای کشور به ۸۹ درصد رسید و تورم سالانه نیز ۶۹ درصد ثبت شد. در چنین شرایطی، طبیعی است که خانوار ابتدا هزینه‌هایی را که امکان تعویض آنها وجود دارد از برنامه خرید خود خارج کند؛ کالاهایی که نبود آنها در کوماتا مدت زندگی روزمره را مختل نمی‌کند؛ اما این اتفاق در بازار چگونگی خود را نشان می‌دهد؟

لباس هم به خریدی غیر ضروری تبدیل شد

در بازار پوشاک، نزدیک شدن فصل شروع دانشگاه ومدرسه در شرایط عادی باید به افزایش تقاضا منجر شود؛ دانشجوین ودانش آموزان برای سال تحصیلی جدید لباس، کیف وكفش می‌خرند و خانواده‌ها نیز بخشی از بودجه خود را به این خرید اختصاص می‌دهند؛ اما امسال، قیمت‌ها وفاصله آن با قدرت خرید برخی مصرف‌کنندگان، این معادله را تغییر داده است. «ملیکا»، دختر دانشجوی تهرانی که همزمان در یک فروشگاه کار می‌کند، با وجود نزدیک شدن فصل دانشگاه، توان خرید لباس جدید ندارد. او به خبرنگار مهر می‌گوید: «حقوقی که از فروشگاه می‌گیرم، فقط کفاف خرج روزمره‌ام را می‌دهد. دیگر توان خرید لباس وكفش را مثل گذشته ندارم.» برای ملیکا، لباس دانشگاه دیگری یک خرید عادی وقابل انجام نیست؛ باید میان آن وهزینه‌های روزمره انتخاب کند و در نهایت، خرید لباس جدید از سبد هزینه‌اش کنار گذاشته می‌شود.

در بازار پوشاک کودک نیز شرایط چندان متفاوت نیست. «مونا»، مادر ۳۵ ساله، می‌گوید سبد مادام کودک باعث می‌شود لباس یکی از نیازهای همیشگی خانواده باشد، اما قیمت پوشاک کودک فشار بیشتری به بودجه خانوار وارد کرده است. اومی‌گوید: «بچه دالم ساینز تغییر می‌کند ولباس لازم دارد. اما قیمت لباس بچه خیلی بالا رفته. مجبورم در خرید لباس بچه کوتاه‌پاییم و کمتر بخرم.»

اینجاد دیگر صحبت از حذف کامل کالا نیست؛ مصرف‌کننده ناچار شده میزان خرید را کاهش دهد.

بازار پارچه و پرده در انتظار مشتری: حتی از ترم خریدار ندارد

بازار پرده و پارچه نیز از کاهش قدرت خرید در آلمان نمانده است. در این بازار، نه فقط تعداد مشتریان کاهش یافته، بلکه فروشندگان برای حفظ تقاضا به سمت عرضه محصولات ارزان‌تر حرکت کرده‌اند. «محسن»، فروشنده پرده، می‌گوید سال‌ها پرده‌های با کیفیت عرضه کرده، اما امسال به دلیل کاهش شدید مشتری مجبور شده محصولات ارزان‌تر و با کیفیت پایین‌تر خریداری کنند. در خرید لباس بچه کوتاه‌پاییم و کمتر بخرم.»

اومی‌گوید: «سال‌هاست پرده با بالاترین کیفیت می‌فروشم، اما امسال به دلیل کاهش شدید مشتری مجبور شده‌ام پرده‌هایی با کیفیت پایین‌تر از تولیدکننده بخرم تا بتوانم با قیمت پایین‌تر بفروشم. با این حال حتی

با این تغییر هم مشتری تمایل زیادی به خرید ندارد.»

به گفته این فروشنده، حتی تازه‌عروس‌ها و تازه‌دامادها نیز در خرید پرده محدودیت دارند و در مواردی که ناچار به خرید هستند، به سراغ مدل‌های ارزان‌تر و با کیفیت پایین‌تر می‌روند. محسن در حالی از کاهش فروش می‌گوید که هزینه‌های ثابت کسب‌وکار همچنان پابرجاست؛ «مالیات و چک واجاره‌ماهانه منتظر نمی‌ماند و باید سرفقت پرداخت شود.»

در طرف دیگر بازار، «مریم»، زن ۴۰ ساله، ماه‌هاست قصد خرید پرده دارد اما هنوز خرید خود را انجام نداده است. اومی‌گوید: «هرماه حساب و کتاب می‌کنم، می‌بینم توان خرید ندارم و خرید را می‌انجامم برای ماه بعد؛ اما ماه بعد که می‌روم، قیمت پرده باز گران‌تر شده است.» در این بازار، یک چرخه معیوب شکل گرفته است، مصرف‌کننده خرید را عقب می‌اندازد، قیمت بالا می‌رود و در نهایت انتخاب او به کالای ارزان‌تر محدود می‌شود.

لوازم خانگی، تعمیر جای خرید را گرفته است

در بازار لوازم خانگی، فاصله میان قیمت کالا و قدرت خرید بیشتر خود را نشان می‌دهد. فروشندگان می‌گویند بخشی از مراجعه‌کنندگان بیشتر برای اطلاع از قیمت‌ها وارد فروشگاه می‌شوند و الزاماً قصد خرید ندارند. «فاطمه»، مادر ۶۰ ساله، نمونه‌ای از همین تغییر رفتار است. ماشین لباسشویی او در هشت ماه گذشته سه بار نیاز به تعمیر پیدا کرده، اما با وجود تکرار خرابی، حاضر نشده دستگاه جدیدی بخرد. در واقع، در این بازار یک تغییر مہر رخ داده است: خرابی کالا دیگر الزاماً به معنای خرید کالای جدید نیست.

فاطمه به خبرنگار مهر می‌گوید: «با این قیمت‌ها ترجیح می‌دهم همان وسیله را تعمیر کنم تا اینکه یک ماشین لباسشویی جدید بخرم.» او البته می‌گوید تعمیر نیز برایش به تجربه‌ای پر هزینه تبدیل شده است: «به نظری رسد بعضی تعمیرکارها از قطعات بی کیفیت استفاده می‌کنند، چون من مجبور شدم در همین هشت ماه سه بار ماشین لباسشویی را تعمیر کنم.» همچنین، «نادر»، خریدار تلوزیون، می‌گوید افزایش قیمت این کالا باعث شده خرید تلوزیون جدید برای بسیاری از خانوارها به تصمیم دشوار وقابل تعویض تبدیل شود. به گفته او، قیمت تلوزیون‌های رایج در بازار حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان است ومیانگین قیمت این محصولات را می‌توان حدود ۱۰۰ میلیون تومان در نظر گرفت؛ رقمی که خرید تلوزیون برای بسیاری از خانواده‌ها از یک نیاز معمولی به هزینه‌ای سنگین تبدیل کرده است.

لوازم خانگی کوچک از اولویت خارج شدند

این وضعیت در مورد کالاهای کوچک خانگی نیز دیده می‌شود. «علی»، فروشنده لوازم خانگی، می‌گوید فروش محصولات مانند اتو، جاروبرقی، بلوبر، آرام‌پز، آمیوه‌گیری، ظرف‌وسرویس آشپزخانه، تلفن و چرخ‌کوبت به شکل محسوسی کاهش یافته است.

به‌خبرنگار مهر می‌گوید: «همراه که می‌گذرد وضع فروش این محصولات بدتر می‌شود. مردم ترجیح می‌دهند محصولات ضروری را بخرند و پولشان را صرف این کالاها نکنند.» به گفته این فروشنده، مشتریان قیمت‌ها را می‌پرسند، اما خرید را به آینده موکول می‌کنند. این رفتار از منظر صنعتی نیز اهمیت دارد: زبیرا وقتی تقاضای کالاهای بادوام کاهش پیدا می‌کند، اثر آن تنها در فروشنده باقی نمی‌ماند و به تولیدکننده، توزیع‌کننده و در نهایت زنجیره صنعت منتقل می‌شود.

شوینده‌ها حذف نشدن: برنده‌های ارزان‌تر جایگزین شدند

در میان همه این بازارها، شوینده‌ها وضعیت متفاوتی دارند. مایع ظرفشویی، مایع دستشویی، مواد مورد استفاده در ماشین لباسشویی، شامپو وسایر اقلام بهداشتی وشوینده، از کالاهایی هستند که حذف کامل آنها از زندگی روزمره دشوار است. اما حتی در این بازار نیز رفتار مصرف‌کننده تغییر کرده است، کالا حذف نمی‌شود، برند تغییر می‌کند. «پروانه»، زن ۳۲ ساله، می‌گوید به دلیل داشتن فرزند کوچک ناچار است برخی اقلام بهداشتی وشوینده مخصوص کودک را تهیه کند، اما افزایش قیمت این کالاها خرید را برایش دشوار کرده است.

اومی‌گوید: «برای بچه کوچک مجبورم بعضی شوینده‌ها و اقلام بهداشتی مخصوص کودک را بخرم و نمی‌توانم حذفشان کنم، چون ضروری هستند؛

به لبتاپ جدید داشتم، اما با قیمت‌هایی که می‌بینم ترجیح می‌دهم لبتاپ را از دوستانم قرض بگیرم.»

احمد می‌گوید هزینه تحصیل در دوره دکتری به خودی خود بالاست و توان خرید لبتاپ را ندارد. به گفته او، ارزان‌ترین لبتاپ‌های موجود حدود ۶ میلیون تومان قیمت دارند؛ آن هم محصولاتی که از نظر کیفیت الزاماً رضایت‌آور جلب نمی‌کنند. در اینجا نیز خرید حذف نشده، بلکه راه دیگری تحت عنوان «قرض گرفتن» برای تأمین نیاز پیدا شده است.

خرید ساعت نصف شد

امید، فروشنده ساعت، از کاهش حدود ۵۰ درصدی خرید پس از جنگ خبر می‌دهد و می‌گوید کاهش قدرت خرید باعث شده مردم بیشتر به جای خرید ساعت جدید، ساعت‌های قدیمی خود را تعمیر کنند. به گفته او، ساعت‌های یک تا ۶ میلیون تومانی بیشتر مورد استقبال قرار می‌گیرند و مراجعه برای تعمیر ساعت‌های قدیمی اعم از مچی و دیواری نیز به‌طور محسوسی افزایش یافته است.

خانه‌ای که دیگر رنگ نمی‌شود

«بهمن»، ۲۹ ساله، ماه‌هاست قصد دارد خانه خود را رنگ یا کاغذ دیواری کند، اما افزایش هزینه‌ها باعث شده این تصمیم همچنان به تعویق بیفتد. اومی‌گوید کف قیمت کاغذ دیواری برای یک سالن پذیرایی و یک اتاق با مجموع مساحت حدود ۶۰ متر مربع، بیش از ۵۰ میلیون تومان تمام می‌شود. این خانواده‌ای که باید هزینه‌های ثابت و جاری خود را تأمین کند، نوسازی خانه در چنین شرایطی به یکی از نخستین هزینه‌های قابل تعویق تبدیل می‌شود. خانه همان خانه است، اما تقاضا برای تغییر و نوسازی آن به آینده منتقل شده است.

تفریح از سفر وسینما تا بارک

کاهش قدرت خرید فقط بازار کالا را تحت تأثیر قرار نداده است. در بخش خدمات وتفریح نیز خانوارها هزینه‌هایی را که امکان حذف یا جایگزینی دارند، محدود کرده‌اند. گفت‌وگو با مردم نشان می‌دهد حتی برخی هزینه‌های مرتبط با اینترنت و سرگرمی نیز با توجه به افزایش تعرفه‌ها برای خانوار سنگین‌تر شده است؛ اما هزینه سفر، سینما، تئاتر واستخریش از گذشته در معرض حذف یا کاهش قرار گرفته است. «سرنیر»، ۲۸ ساله، می‌گوید دوسال است خانواده‌اش قصد دارد به شمال کشور سفر کنند، اما هرابار سفر به تعویق افتاده است. اومی‌گوید: «دو سال است قصد داریم به شمال برویم، اما هرابار سفر را عقب می‌اندازیم چون هزینه هتل وویلا بالاست. دو بچه کوچک دارم و بچه‌ها به این تفریحات نیاز دارند، اما مجبوریم به جای سفر سونما واین چیزها، به پارک وبوستان برویم.» این روایت نشان می‌دهد حتی در جایی که نیاز به تفریح همچنان وجود دارد، نوع تفریح تغییر کرده است؛ سفر و سینما جای خود را به گزینه‌های کم‌هزینه‌تر داده‌اند.

وقتی مردم دیگر فقط نمی‌خرند

کنار همه گذشتن این روایت‌ها نشان می‌دهد تغییر رفتار مصرف‌کننده در بازار کالاهای صنعتی، انمی اتفاق فقط باوازه «کرده» توضیح داد. در بازار پوشاک، لباس جدید حذف می‌شود یا بمقدار خرید کاهش می‌یابد. در لوازم خانگی، تعمیرهای تعویض‌رانی می‌کند. در بازار فرش و مبلمان نیز کالای قدیمی تعمیر می‌شود. خرید پرده‌ها معاقب می‌افتد. در بازار موبایل، تعویض گوشی به‌تأخیری می‌افتد و در بازار دستگاه‌های الکترونیکی، قرض گرفتن جای خرید را می‌گیرد. در بازار نوسازی خانه نیز رنگ و کاغذ دیواری به آینده منتقل می‌شود و در بخش تفریح، سفر وسینما با پارک وتفریحات کم‌هزینه‌تر جایگزین می‌شوند.

در نتیجه، رفتار مصرف‌کننده‌ای توان می‌چهار و دو، تعویض، تعمیر، جایگزینی وحذف، خلاصه کرد. این چهار رفتار در ظاهر تصمیم‌هایی فردی هستند، اما وقتی تعداد زیادی از خانوارها همزمان همین تصمیم‌ها را می‌گیرند، اثر آن به بازار وصنعت منتقل می‌شود. فروشنده‌ای که مشتری کمتری دارد، تولیدکننده‌ای که سفارش کمتری دریافت می‌کند، واردکننده‌ای که فروشش کاهش یافته وتعمیرکاری که سفارش کمتری دریافت می‌کند، همه‌ی بخشی واحد هستند. فروشنده‌ای که مشتری کمتری دارد، تولیدکننده‌ای که سفارش کمتری دریافت می‌کند، واردکننده‌ای که فروشش کاهش یافته وتعمیرکاری که تقاضای بیشتری دریافت می‌کند، همگی بخشی از یک زنجیره واحد هستند.

اقتصاد صنعتی پس از جنگ: مسئله فقط قیمت نیست

برای بازار کالاهای صنعتی، مسئله فقط این نیست که قیمت یک کالا چقدر افزایش یافته است؛ مسئله مهم‌تر این است که مصرف‌کننده با قیمت جدید چه تصمیمی می‌گیرد.

اگر خانواده‌ای لباس نخرد، فروش پوشاک کاهش می‌یابد. اگر خرید لوازم خانگی را به تعویق بیندازد، تقاضای بازار کاهش پیدا می‌کند. اگر به جای خرید فرش آن را رفو کند یا به جای تعویض مبلمان، آن را تعمیر کند، عمر تقاضای جدید طولانی‌تری می‌شود. اگر خرید لبتاپ به‌قرض گرفتن منجر شود، تقاضای بافعل از بازار خارج می‌شود. بنابراین، آثار اقتصادی جنگ در این بازارها الزاماً با یک جهش ناگهانی در «خریدن» غلط نمی‌شود؛ گاهی در طولانی‌تر شدن فاصله میان دو خرید دیده می‌شود. موبایلی که قرار بود اسمال تعویض شود، سال بعد تعویض می‌شود. پرده‌ای که قرار بود این ماه خریداری شود، به‌ماه آینده می‌رود. فرشی که باید تعویض شود، رفو می‌شود و لبتاپی که برای تحصیل لازم است، قرض گرفته می‌شود.

اقتصاد پس از جنگ را در این بازه‌ها نه فقط در قیمت کالاها، بلکه در نبود مشتری، کاهش دفعات خرید، به تعویق افتادن تصمیم خرید، تعمیر کالای قدیمی به جای تعویض و حرکت مصرف‌کننده به سمت کالاهای ارزان‌تر می‌توان دید؛ تغییری که حالا فروشندگان نیز از آثار آن بردخل و خرج بنگاه‌های خود سخن می‌گویند

بازتاب دهنده رویکرد چندکربدوری وتنوع بخشی به مسیرهای تجاری منطقه است. در این میان، تحلیل‌ها نشان می‌دهد که هریک از این مسیرها با چالش‌های منحصر به فردی روبرو هستند. برای نمونه، کربدور میانی با محدودیت در ظرفیت دریای خزر وشبکه‌های بندری ریلی در کشورها مسیرمواجه است وبروزه‌های ترانس افغانستان نیازمند سرمایه‌گذاری میلیار دلاری برای توسعه زیرساخت‌های فیزیکی است. از همین رو اهمیت ایران در رویکرد چندکربدوری برای کشورهای منطقه افزایش یافته که می‌تواند در خنثی کردن تحریم‌های جدید آمریکا تاثیرگذار باشد.

در سال‌های اخیر، قزاقستان با تلاش و رازبانی‌های

متعدد، توانسته بود به‌بنادر جنوبی ایران دسترسی داشته باشد اما تحولات اخیر دوباره ریسک این مسیر را افزایش داده است. اهمیت ایران برای کشورهای آسیای مرکزی فراتر از یک شرک تجاری است، زیرا دسترسی این منطقه محصور در خشکی را به خلیج فارس واقیانوس هند فراهم می‌کند. در ۲۸ ژوئن ۲۰۲۶، قزاقستان وایران قرارداد ۲۷ ساله «ساخت بهره‌برداری، انتقال، برای ساخت پایانه ترانزیتی در بندر رحیدایی بندرعباس را امضاء کرده‌اند. این قرارداد شامل ۲ سال ساخت و ۲۵ سال بهره‌برداری است که دسترسی این کشور را به بازارهای بزرگ خلیج فارس، جنوب وجنوب شرق آسیا و آفریقا را فراهم می‌کند.