■ شنبه ۳۰ آبان ۱۴۰۵ ■ ۱۱ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ ■ ۲۱ November ۲۰۲۶ ■ سال سوم ■ شماره ۶۱۲ ■ قیمت: ۲۰ هزار تومان

Charsoghnewspaper

نبض اقتصاد را در دست بگیرید

چارسوق

۲

دادستانی تهران به موضوع «فروش خارج از شبکه و بدون پلاک ۱۰هزار خودرو شرکت ایران‌خودرو» ورود پیدا کرد

تشکیل پرونده قضایی برای ایران‌خودرو

خودروهای ایران‌خودرو برای مردم نیست ۱۰هزار خودرو در اختیار یک مجموعه خاص!

سازمان حمایت از تحویل ۹ هزار و ۸۹۷ دستگاه خودرو به اتوپلازا خبر داده و موضوع عرضه خارج از شبکه و گران‌فروشی را در دست بررسی قرار داده است. در پی انتشار گزارش‌هایی درباره این واگذاری، دادستانی تهران نیز وارد موضوع شده، برای ایران‌خودرو پرونده قضایی تشکیل داده و با دستور مقام قضایی فروش خودروهای مورد بحث را متوقف کرده است.



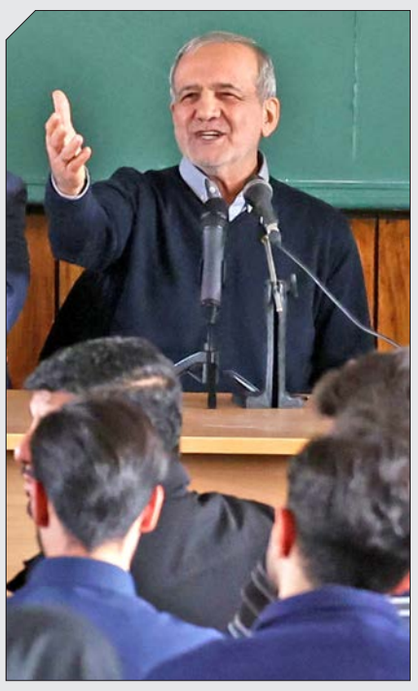
سرلشکر وحیدی:

قصاص حق ما است

فرمانده کل سپاه در جمع دانشجویان بسیجی گفت: انتقام حق شماست، حق ماست، قصاص حق ماست. دنیا دیگر جای امنی برای قاتلان و جنایتکاران جنایت‌های اخیر در ایران نخواهد بود؛ آنها خواب راحت نخواهند داشت و باید بلرزند بابت این جنایت‌هایی که انجام داده‌اند.

سرلشکر وحیدی گفت: ما در یک جهاد بزرگ مقدس قرار داریم، جهادی بین حق و باطل و در یک ستیز نهایی با استکبار جهانی که این قله می‌رود که به دست جهادگران انقلاب اسلامی فتح شود و از پس آن روزگاری بس درخشان و قله‌هایی بس بلند در انتظار ماست.

سرلشکر وحیدی افزود: آنچه که در جنگ پشت سر گذاشتیم نتیجه‌اش شده یک اردوگاه شکست‌خورده دشمن، یک ناامیدی و یأس در اردوگاه دشمن، یک به‌هم‌ریختگی و سرگردانی در اردوگاه دشمن، یک یأس و ناامیدی که شما نشانه‌های آن را می‌بینید. گزارش‌هایی از خودکشی سربازان و نظامیان آمریکایی که مرتبا این روزها به گوش می‌رسد و می‌بینیم مصداق این مدعاست.



سیاه‌نمایی مشکلات به جای اقدام برای حل آنها

اظهارات اخیر مسعود پزشکیان درباره محدودیت فروش نفت، ناتوانی در بازگرداندن ارز، کمبود منابع مالی دولت و دشواری وصول مالیات، بار دیگر این پرسش را مطرح کرده است که چرا رئیس جمهور به جای تمرکز بر راهکارهای عملی برای عبور از مشکلات اقتصادی، به بیان مکرر ضعف‌ها و بن‌بست‌های اقتصادی کشور می‌پردازد؛ آن هم در شرایطی که رهبر انقلاب صراحتاً درباره نحوه روایت مشکلات و پرهیز از برجسته‌سازی ضعف‌ها در مقابل دشمن هشدار داده بودند. پزشکیان روز پنجشنبه با اشاره به مشکلات اقتصادی کشور اظهار داشت: «راه را بسته‌اند، نمی‌توانیم نفت بفروشیم؛ دلار هم نمی‌توانیم بیاوریم؛ پول هم نداریم، مالیات هم نمی‌توانیم بگیریم.» وی در ادامه، پیامد چنین شرایطی را خوابیدن تولید، بیکاری کارگران و شکل‌گیری اعتراضات عنوان کرد. این سخنان در حالی مطرح می‌شود که رهبر انقلاب در پیام خود به مناسبت هفته دولت، درباره نحوه بازتاب مشکلات کشور، تأکید روشنی بر ضرورت تبدیل ضعف‌ها به برنامه و اقدام برای حل آنها داشتند.

۳

هدررفت ۷ میلیارد دلاری در صنعت نفت

- نفت، فقط بحث «میل» نیست، از «حیف» منابع ملی چه کسی پاسخ می‌دهد؟
- کاهش بیش از ۷ میلیارد دلاری درآمد صادرات نفت، خسارتی که در سایه پرونده تراستی‌ها کمتر دیده شده است



دکتر محمود کریمی بیرانوند

اقتصاددان

آنچه امروز در ارزیابی عملکرد صنعت نفت کشور کمتر مورد توجه قرار گرفته، فقط منابع مالی وصول نشده یا مطالبات بازنگشته از محل فروش نفت نیست، بخش مهم‌تری از ماجرا، درآمدی است که می‌توانست وارد خزانه کشور شود، اما در نتیجه تصمیم‌های نادرست، ضعف در مدیریت تولید و بی‌توجهی به الزامات فنی و صیانتی، از دست رفته است. این روزها درباره ارقام چند میلیارد دلاری مرتبط با تراستی‌ها و بازنگشتن وجوه حاصل از فروش نفت بحث‌های زیادی مطرح می‌شود، موضوعی که نیازمند رسیدگی شفاف و پاسخگویی مسئولان است. اما پرسش اساسی این است: چرا در کنار این موضوع، درباره خسارت چند میلیارد دلاری ناشی از افت کیفیت نفت تولیدی کشور و کاهش ارزش صادرات آن کمتر صحبت می‌شود؟

یکی از موضوعاتی که باید به‌طور جدی مورد بررسی قرار گیرد، پیامدهای طرح موسوم به «ضربتی افزایش تولید» است که وزیر نفت معزول، آقای محسن پاک‌نژاد، در زمان اخذ رأی اعتماد از مجلس شورای اسلامی بر آن تأکید داشت.



چارسوق
نبض اقتصاد را در دست بگیرید
Charsogh newspaper
شنبه ۳۰ آبان ۱۴۰۵ ■ سال سوم ■ شماره ۶۱۲



فهرست اهداف اقتصادی ایران در خلیج فارس؛

از نیروگاه‌های امارات تا پالایشگاه بحرین

وابستگی پایگاه‌های نظامی آمریکا در خلیج فارس به شبکه برق، پالایشگاه‌ها و بنادر کشورهای میزبان، یک واقعیت مهم در معادلات اقتصادی و نظامی منطقه است. پس از آنکه نیویورک‌تایمز با طرح ادعای «کاربری دوگانه» سدها و پروژه‌های آبی ایران، احتمال هدف قرار گرفتن زیرساخت‌های غیرنظامی را مطرح کرد، اظهارات محمدباقر قالیباف درباره به‌کارگیری همین منطق در مورد زیرساخت‌های نزدیک پایگاه‌های آمریکا، توجه‌ها را به گره‌های مشترک اقتصاد غیرنظامی و پشتیبانی نظامی در خلیج فارس جلب کرد.

پس از آن که نیویورک‌تایمز در گزارشی مدعی شد سدها و پروژه‌های آبی ایران ممکن است «کاربری دوگانه» داشته و به‌طور ضمنی به عنوان توجیهی برای هدف قرار دادن زیرساخت‌های غیرنظامی ایران عرضه شد، محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی منطق طرف آمریکایی را در قالبی معکوس و براساس همان استاندارد، به کار گرفت و گفت: «هر سد، بندر یا نیروگاهی که در نزدیکی یک پایگاه آمریکایی یا اسرائیلی قرار دارد، دارای کاربری دوگانه است. ما فقط منطق خودتان را به همان شکل و بدون دخل و تصرف به کار می‌بریم.»

این گزاره، در سطح اقتصادی، یک نقشه عملیاتی از وابستگی متقابل زیرساخت غیرنظامی کشورهای میزبان به ماشین جنگی آمریکا در منطقه ترسیم می‌کند.

نیروگاه‌های نزدیک پایگاه‌های آمریکا هدف اقتصادی-نظامی مشروع

پایگاه‌های آمریکا در منطقه، برخلاف تصور رایج، «جزیره‌های خودکفا» نیستند. برق، آب، سوخت و لجستیک آن‌ها عمدتاً از شبکه‌های غیرنظامی کشورهای میزبان تأمین می‌شود. این وابستگی، یک نقطه گلوگاه اقتصادی-عملیاتی ایجاد می‌کند؛ قطع برق یک نیروگاه غیرنظامی می‌تواند مستقیماً عملیات هوایی، سامانه‌های فرماندهی و کنترل و پشتیبانی پرسنل یک پایگاه را مختل کند.

نیروگاه‌های تولید برق غیرنظامی برای عملیات نظامی

نیروگاه الطویله امارات متحده عربی: این مجتمع برق و آب شیرین‌کن در حدود ۶۰ کیلومتری جنوب غربی ابوظبی قرار دارد. ظرفیت تولید برق آن ۶۰۰۰ مگاوات است و حدود ۱۲ درصد برق امارات را تأمین می‌کند. همین نیروگاه، منبع انرژی پایگاه هوایی الظفره آمریکا در جنوب ابوظبی است. پایگاه الظفره میزبان هواپیماهای شناسایی و عملیاتی آمریکایی است. از این رو تداوم برق الطویله با تداوم پروازهای شناسایی و رزمی آمریکا در خلیج فارس گره خورده است.

نیروگاه‌های DEWA دبی (سازمان آب و برق دبی دیوا)، امارات متحده عربی: نیروگاه‌های وابسته به سازمان آب و برق دبی ظرفیتی حدود ۹۶۵۰ مگاوات دارند و حدود ۸۵ درصد برق دبی را تولید می‌کنند. این شبکه، منبع اصلی انرژی پایگاه هوایی المِنهَد آمریکا در جنوب دبی است. المِنهَد یک پایگاه لجستیکی و پشتیبانی مهم برای نیروهای آمریکایی در امارات محسوب می‌شود.

نیروگاه رأس لفان قطر: نیروگاه رأس لفان در حدود ۴۰ کیلومتری جنوب غربی دوحه، با ظرفیت ۵۱۱۰۴ مگاوات، برق پایگاه هوایی العدید را تأمین می‌کند؛ بزرگ‌ترین پایگاه نظامی آمریکا در خاورمیانه و مقر فرماندهی مرکزی آمریکا (سنتکام) در منطقه. العدید نقطه اتصال اصلی عملیات هوایی آمریکا در خلیج فارس است و از این رو، رأس لفان را می‌توان «سوئیچ برق» این پایگاه تلقی کرد.

نیروگاه ریاض در عربستان سعودی: نیروگاهی با ظرفیت ۹۶۳۶ مگاوات در ریاض، انرژی پایگاه هوایی شاهزاده سلطان را در فاصله حدود ۱۰۰ کیلومتری جنوب شرق ریاض تأمین می‌کند. این پایگاه یکی از اصلی‌ترین پایگاه‌های هوایی آمریکا در عربستان است و نیروگاه ریاض، ستون برق آن به شمار می‌رود.

پالایشگاه‌ها و سوخت؛ از «برق» تا «بنزین جنگنده»

نیروگاه‌ها فقط بخشی از زنجیره تولید محصولات غیرنظامی برای عملیات‌های نظامی در منطقه هستند. سوخت هواپیماهای آمریکایی نیز از پالایشگاه‌های غیرنظامی کشورهای میزبان تأمین می‌شود؛ حلقه‌ای که اقتصادی‌ترین وجه آن، صرفه‌جویی در هزینه انتقال سوخت از نیم‌کره غربی به خلیج فارس است.

پالایشگاه باپکو بحرین: پالایشگاه باپکو در بحرین، ظرفیت پالایش حدود ۲۶۷ هزار بشکه در روز را دارد و «منبع اصلی سوخت» برای ناوگان پنجم نیروی دریایی آمریکا مستقر در منامه، پایتخت بحرین است. ناوگان پنجم مسئولیت تأمین امنیت آبراه‌های حیاتی از جمله تنگه هرمز و دریای عرب را بر عهده دارد. بدیهی است که اختلال در سوخت‌رسانی باپکو، توان عملیاتی این ناوگان را مستقیماً تحت تأثیر قرار می‌دهد.

پالایشگاه رأس تنوره عربستان سعودی: رأس تنوره در ساحل خلیج فارس، در نزدیکی شهر صفوا در استان شرقیه عربستان، یکی از بزرگ‌ترین پایانه‌ها و پالایشگاه‌های صادراتی نفت عربستان است. این تاسیسات روزانه بیش از ۲۵ هزار بشکه سوخت جت تولید می‌کند که سوخت موردنیاز جنگنده‌های آمریکایی را تأمین می‌کند. گزارش‌ها همچنین حاکی از آن است که بخشی از پالایشگاه ریاض، سوخت جنگنده‌های نیروی هوایی آمریکا در پایگاه سلطان را تأمین می‌کند.

بنادر و گره‌های لجستیک؛ نقطه ورود تدارکات نظامی

بندر شعیبه کویت: بندر شعیبه در جنوب کویت، یک بندر تجاری غیرنظامی است که هم‌زمان به عنوان «مرکز پشتیبانی ارتش آمریکا» و گره اصلی ورود تدارکات به پایگاه‌های آمریکایی در کویت (از جمله کمپ عریفجان و پایگاه هوایی علی‌السالم) عمل می‌کند. کویت میزبان فرماندهی نیروی زمینی آمریکا در منطقه است و بندر شعیبه، حلقه اتصال دریایی این نیروها به خارج محسوب می‌شود.

بندر دقم عمان: دقم یک بندر آب‌عمیق در ساحل جنوب شرقی عمان، حدود ۵۰۰ کیلومتر جنوب تنگه هرمز است. بر اساس توافق ۲۰۱۹ بین آمریکا و عمان، نیروی دریایی آمریکا به این بندر برای سوخت‌گیری و تعمیرات دسترسی دارد. دقم به عنوان یک پایگاه جایگزین لجستیکی، وابستگی آمریکا به عبور از تنگه هرمز را کاهش می‌دهد؛ به همین دلیل، خود بندر و تاسیسات سوخت‌رسانی آن، از منظر اقتصادی-نظامی، یک گره کم‌جایگزین در زنجیره تأمین آمریکا به شمار می‌رود. بنابراین منطق قالیباف، وقتی بر نقشه اقتصادی خلیج فارس منطبق می‌شود، یک واقعیت ساختاری را آشکار می‌کند. زیرساخت‌های غیرنظامی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، نه در حاشیه، بلکه در هسته زنجیره تأمین ماشین جنگی آمریکا قرار گرفته‌اند. برق نیروگاه‌های الطویله، دیوا، رأس لفان و ریاض، عملیات هوایی آمریکا را ممکن می‌کند؛ سوخت پالایشگاه‌های باپکو و رأس تنوره، ناوگان پنجم و جنگنده‌های آمریکایی را در آسمان نگه می‌دارد و بنادر شعیبه و دقم، تدارکات نظامی را به پایگاه‌ها می‌رسانند.



دادستانی تهران به موضوع «فروش خارج از شبکه و بدون پلاک ۱۰ هزار خودرو شرکت ایران‌خودرو» ورود پیدا کرد

تشکیل پرونده قضایی برای ایران خودرو

خودروهای ایران خودرو برای مردم نیست؛ ۱۰ هزار خودرو در اختیار یک مجموعه خاص!

گزارش

ماجرای واگذاری نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه خودروی ایران‌خودرو به مجموعه‌ای موسوم به «اتوپلازا» به یکی از جنجالی‌ترین پرونده‌های صنعت خودرو تبدیل شده است؛ پرونده‌ای که پرسش‌های جدی درباره نحوه توزیع خودرو، دسترسی مجموعه‌های خاص به محصولات این خودروساز و حقوق مصرف‌کنندگان ایجاد کرده است.

واگذاری ۹ هزار و ۸۹۷ دستگاه محصول ایران‌خودرو به مجموعه اتوپلازا در حالی جنجال برانگیز شده که مردم برای خرید محصولات ایران‌خودرو ماه‌ها در صف انتظار می‌مانند؛ اختلاف بر سر مجوز واگذاری، ابهام در قیمت‌ها و نحوه تسویه مطالبات قطعه‌سازان و ورود دادستانی، بار دیگر ضرورت پاسخ‌گویی مدیران این خودروساز را آشکار کرده است.

در شرایطی که متقاضیان عادی برای خرید خودرو از ایران‌خودرو باید در طرح‌های فروش ثبت‌نام کنند، ماه‌ها در انتظار بمانند و حتی با تأخیر در صدور دعوت‌نامه و تحویل خودرو مواجه شوند، چگونه نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه خودرو یک‌باره در اختیار یک مجموعه مشخص قرار گرفته است؟ براساس گزارش‌های منتشرشده، سازمان حمایت از تحویل ۹ هزار و ۸۹۷ دستگاه خودرو به اتوپلازا خبر داده و موضوع عرضه خارج از شبکه و گران‌فروشی را در دست بررسی قرار داده است. در پی انتشار گزارش‌هایی درباره این واگذاری، دادستانی تهران نیز وارد موضوع شده، برای ایران‌خودرو پرونده قضایی تشکیل داده و با دستور مقام قضایی فروش خودروهای مورد بحث را متوقف کرده است.

به گزارش تابناک، این اتفاق در حالی رخ داده که ایران‌خودرو طی ماه‌های گذشته بارها با افزایش قیمت محصولات خود، هزینه‌های تولید و مشکلات تأمین قطعات را از دلایل فشار بر این شرکت عنوان کرده است. اما اکنون این سؤال مطرح است که اگر شرکت برای تأمین نقدینگی و ادامه تولید با مشکل مواجه بوده، چرا به جای عرضه شفاف خودروها در شبکه فروش عمومی، چنین حجم بزرگی از محصولات خود را به یک مجموعه خاص واگذار کرده است؟

مجوز واگذاری کجاست؟

یکی از مهم‌ترین ابهامات پرونده، اختلاف آشکار میان روایت ایران‌خودرو و مقام مسئول در سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران است. ایران‌خودرو در اطلاعیه رسمی خود مدعی شده است واگذاری خودروها از مسیر بانک شهر و در چارچوب مصوبه کمیته خودرو و مصوبات هیات مدیره انجام شده است. این شرکت هدف از این اقدام را تأمین نقدینگی فوری برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و جلوگیری از اختلال در تولید اعلام کرده است.

اما سهیل معمارباشی، معاون بهره‌برداری و صنایع حمل‌ونقل سازمان گسترش، اعلام کرده است کمیته خودرو با درخواست ایران‌خودرو برای تهاتر خودرو با بخشی از مطالبات قطعه‌سازان موافقت نکرده و مجوزی برای عرضه حدود ۱۰ هزار دستگاه خودرو به این شکل صادر نشده است.

این تناقض، موضوعی نیست که بتوان با یک اطلاعیه کلی از کنار آن عبور کرد. اگر ایران‌خودرو به مصوبه کمیته خودرو استناد می‌کند، باید متن مصوبه، تاریخ صدور، مفاد آن و مجوزهای قانونی مربوط به واگذاری را منتشر کند. اگر هم چنین مجوزی وجود نداشته، باید مشخص شود چه کسانی در این شرکت تصمیم به خارج کردن این حجم خودرو از مسیر متعارف فروش گرفته‌اند.

مردم در صف انتظار، خودروها در اختیار مجموعه خاص!

مهم‌ترین مسئله این پرونده، تضییع احتمالی حقوق مصرف‌کنندگان است. مردم برای خرید محصولات ایران‌خودرو با محدودیت‌های متعدد مواجه‌اند. گاهی باید ماه‌ها منتظر اعلام نتایج فروش، صدور دعوت‌نامه و تحویل خودرو بمانند. حتی برخی خریداران با تأخیر در تحویل خودروهای ثبت‌نامی مواجه شده‌اند.

در چنین شرایطی، واگذاری یک‌باره نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه خودرو به یک مجموعه مشخص، این پرسش را ایجاد می‌کند که آیا قواعد فروش برای همه یکسان است یا برخی مجموعه‌ها به واسطه ارتباطات و دسترسی‌های خاص، از مسیرهای ویژه برای دریافت خودرو برخوردارند؟

اگر ایران‌خودرو توانسته است نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه خودرو را یک‌باره به یک مجموعه تحویل دهد، چرا همین ظرفیت برای پاسخ‌گویی به تعهدات مشتریان و کاهش صف انتظار خریداران به کار گرفته نشده است؟

نمی‌توان از یک طرف مردم را به انتظار واداشت و از طرف دیگر، هزاران دستگاه خودرو را در اختیار یک مجموعه خاص قرار داد، بدون آنکه جزئیات و مبانی قانونی این تصمیم به‌صورت شفاف اعلام شود.

تأمین نقدینگی یا ایجاد فرصت ویژه برای واسطه‌ها؟

ایران‌خودرو هدف از واگذاری خودروها را تأمین نقدینگی برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان اعلام کرده است. این شرکت در توضیحات خود از بانک شهر به عنوان بانک عامل و تأمین‌کننده وجوه، شرکت «بینش امید ایران نوین» به عنوان ذی‌نفع نهایی معرفی شده از سوی بانک و ساپکو در فرآیند پرداخت مطالبات قطعه‌سازان نام برده است. اما این توضیح به‌تنهایی نمی‌تواند ابهامات معامله را برطرف کند.

نخست اینکه چرا برای تأمین مطالبات قطعه‌سازان، به جای عرضه شفاف محصولات در شبکه فروش، مسیر واگذاری عمده خودروها به یک مجموعه مشخص انتخاب شده است؟

دوم اینکه قیمت هر خودرو در این معامله چقدر بوده و آیا واگذاری با قیمت‌های متعارف انجام شده است؟

سوم اینکه وجوه حاصل از معامله دقیقاً چه زمانی و به چه میزان به حساب قطعه‌سازان واریز شده است؟

چهارم اینکه چه تعداد از خودروهای واگذارشده به فروش رسیده و چه تعداد همچنان در پارکینگ‌های مجموعه اتوپلازا باقی مانده‌اند؟

گزارش‌هایی نیز درباره تبلیغ فروش برخی محصولات اتوپلازا با قیمت‌هایی تا ۲۰۰ میلیون تومان پایین‌تر از نرخ بازار آزاد منتشر شده است. اگر چنین اختلاف قیمتی وجود داشته، باید مشخص شود منشأ آن چیست و آیا ایران‌خودرو خودروها را با تخفیف در اختیار این مجموعه قرار داده یا فروشنده از حاشیه سود خود کاسته است. در هر صورت، شفافیت درباره قیمت خرید، قیمت فروش و گردش مالی این معامله ضروری است؛ چراکه در بازاری که اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد خود به عاملی برای ایجاد رانت تبدیل شده، هرگونه دسترسی ترجیحی به خودرو می‌تواند زمینه‌ساز توزیع امتیازات ویژه باشد.

رد پای مجموعه‌های اقتصادی و ضرورت روشن شدن نقش آنها

در گزارش‌های منتشرشده، نام ایران‌نوین و کروز نیز در ارتباط با ابعاد مختلف این پرونده مطرح شده است.

کانون تبلیغاتی ایران‌نوین از طراحی و اجرای کمپین تبلیغاتی اتوپلازا سخن گفته و در توضیحات ایران‌خودرو نیز نام شرکت بینش امید ایران نوین در ساختار مالی این واگذاری مطرح شده است. با این حال، باید با بررسی قراردادها و اسناد مشخص شود ارتباط حقوقی و مدیریتی این مجموعه‌ها دقیقاً چیست و آیا نقش آنها صرفاً به تبلیغات محدود بوده یا ابعاد دیگری از معامله را نیز دربر گرفته است.

همچنین با توجه به جایگاه کروز در صنعت قطعه‌سازی و ساختار سهامداری ایران‌خودرو، ضروری است مشخص شود این مجموعه چه نقشی در تصمیم‌گیری، انتخاب طرف معامله و سازوکار واگذاری خودروها داشته است.

وعده اصلاح بازار خودرو چه شد؟

یکی از نکات قابل تأمل این پرونده، فاصله میان وعده‌های مطرح‌شده درباره اصلاح صنعت خودرو و واقعیت‌های بازار است. حمید کشاورز، مالک شرکت کروز، در دیدار بهمن‌ماه ۱۴۰۲ با رهبر شهید، از آمادگی مجموعه خود برای اصلاح عملکرد ایران‌خودرو در صورت واگذاری آن به کروز سخن گفته بود. اکنون که نام کروز نیز در پرسش‌های مرتبط با ساختار این واگذاری مطرح شده، لازم است نقش این مجموعه و ارتباطات احتمالی آن با طرف‌های معامله به‌صورت شفاف روشن شود. اصلاح بازار خودرو با شعار و وعده محقق نمی‌شود. معیار اصلاح، ایجاد رقابت، شفافیت در عرضه، جلوگیری از رانت و تأمین حقوق مصرف‌کنندگان است. اگر قرار باشد مردم همچنان در صف خرید خودرو بمانند و مجموعه‌های خاص به مسیرهای ویژه برای دسترسی به هزاران دستگاه خودرو دسترسی داشته باشند، نمی‌توان از اصلاح بازار خودرو سخن گفت.

توقف فروش کافی نیست؛ مدیران ایران‌خودرو باید پاسخ‌گو باشند

ورود دادستانی تهران و دستور توقف فروش خودروهای مورد بحث، گام مهمی برای جلوگیری از ادامه احتمالی تخلفات و روشن شدن ابعاد این پرونده است؛ اما رسیدگی نباید به توقف فروش محدود شود.

وزارت صمت و سازمان حمایت باید جزئیات مجوزهای احتمالی و نحوه واگذاری را روشن کنند. ایدرو نیز باید درباره اختلاف روایت‌ها پیرامون مصوبه کمیته خودرو توضیح دهد. از سوی دیگر، مدیرعامل و اعضای هیات‌مدیره ایران‌خودرو باید پاسخ دهند چه کسانی تصمیم‌گیر اصلی واگذاری نزدیک به ۱۰ هزار دستگاه خودرو بوده‌اند، چه مبنای قانونی برای این تصمیم وجود داشته و چه کسانی از آن منتفع شده‌اند. انتشار فهرست خودروهای واگذارشده، مدل و تعداد آنها، قیمت معامله، قراردادهای طرفین، اسناد تحویل و گردش وجوه حاصل از فروش، حداقل اقداماتی است که برای رفع ابهامات ضروری به نظر می‌رسد.

ایران‌خودرو نمی‌تواند از یک طرف با افزایش قیمت محصولات، فشار هزینه‌ها را به مردم منتقل کند و از طرف دیگر درباره واگذاری عمده محصولاتش به یک مجموعه مشخص، صرفاً به ارائه توضیحات کلی اکتفا کند. خودروهای تولیدشده با سرمایه و منابع کشور باید در مسیر شفاف و عادلانه به دست مصرف‌کنندگان برسند، نه اینکه سازوکار توزیع آنها به محل شکل‌گیری امتیازات ویژه و رانت‌های احتمالی تبدیل شود. پرونده اتوپلازا آزمونی جدی برای مدیران ایران‌خودرو و نهادهای نظارتی است؛ آزمونی که نتیجه آن باید مشخص کند در بازار خودرو، حقوق مردم اولویت دارد یا منافع مجموعه‌هایی که به مسیرهای خاص دسترسی پیدا می‌کنند.

> **ایران‌خودرو نمی‌تواند از یک طرف با افزایش قیمت محصولات، فشار هزینه‌ها را به مردم منتقل کند و از طرف دیگر درباره واگذاری عمده محصولاتش به یک مجموعه مشخص، صرفاً به ارائه توضیحات کلی اکتفا کند. خودروهای تولیدشده با سرمایه و منابع کشور باید در مسیر شفاف و عادلانه به دست مصرف‌کنندگان برسند، نه اینکه سازوکار توزیع آنها به محل شکل‌گیری امتیازات ویژه و رانت‌های احتمالی تبدیل شود**

واردات ۴.۵ میلیون تن گندم با وجود تولید ۱۴ میلیون تنی در داخل کشور!

نایب‌رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس با انتقاد از سیاست‌های خرید تضمینی گندم اعلام کرد: با وجود تولید حدود ۱۴ میلیون تن گندم در کشور و نیاز ۱۰ میلیون تنی، تنها ۸.۵ میلیون تن از محصول کشاورزان خریداری شده و دولت به دنبال واردات ۴.۵ میلیون تن گندم است؛ موضوعی که نشان‌دهنده ضعف سیاست‌های حمایتی و بی‌توجهی به ظرفیت تولید داخلی است.

علیرضا عباسی، نایب‌رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس، با اشاره به وضعیت تولید و تأمین گندم کشور اظهار کرد: امسال نزدیک به ۱۴ میلیون تن گندم در کشور تولید شده، در حالی که نیاز کشور حدود ۱۰ میلیون تن است؛ با این وجود، تنها ۸.۵ میلیون تن گندم از کشاورزان خریداری شده و دولت برای واردات حدود ۴.۵ میلیون تن گندم اقدام کرده است.

وی با بیان اینکه اختلاف میان میزان تولید داخلی و خرید تضمینی نشان‌دهنده وجود مشکلات جدی در سیاست‌های خرید است، افزود: بخشی از گندم موردنیاز کشور در داخل تولید شده اما به دلیل سیاست‌های نامناسب خرید، در اختیار دولت قرار نگرفته است.

عباسی تأکید کرد: نگاه واردات‌محور در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی، یکی از موانع تقویت تولید داخلی است و منافع اقتصادی برخی واردکنندگان نیز می‌تواند در برابر کاهش وابستگی کشور به واردات قرار گیرد.



نایب‌رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس با اشاره به مشکلات گندمکاران گفت: سال گذشته قیمت خرید تضمینی گندم حدود ۴۸ هزار و ۵۰۰ تومان تعیین شد، اما برخی کشاورزان محصول خود را با قیمت ۴۰ هزار تومان به واسطه‌ها فروختند؛ چراکه علاوه بر مسئله قیمت، نسبت به پایین بودن نرخ خرید دولتی و تأخیر در پرداخت مطالبات خود نگرانی داشتند.

وی افزود: اگر دولت حتی قیمت پایین‌تری تعیین کند اما پول کشاورز را بلافاصله پس از تحویل محصول بپردازد، بخش قابل توجهی از نارضایتی‌ها کاهش خواهد یافت.

عباسی همچنین از پیگیری تعیین جریمه برای تأخیر دولت در پرداخت مطالبات کشاورزان خبر داد و گفت: دولت باید متعهد شود در زمان مشخصی پول گندمکاران را پرداخت کند و در صورت تأخیر، جریمه بپردازد.

وی با اشاره به پایین بودن متوسط عملکرد تولید گندم در کشور اظهار کرد: متوسط عملکرد گندم حدود چهار تن در هکتار است، در حالی که برخی کشاورزان نمونه تا ۱۴ تن در هکتار برداشت می‌کنند. اگر متوسط عملکرد به شش تن افزایش یابد، علاوه بر تأمین نیاز کشور، بخشی از اراضی نیز برای تولید سایر محصولات و نهاده‌های موردنیاز آزاد خواهد شد.

عباسی با انتقاد از عملکرد دولت‌ها در اجرای برنامه‌های افزایش بهره‌وری گفت: قانون پشتیبانی و رفع موانع تولید کشاورزی، کاهش ۵۰ درصدی واردات برخی نهاده‌های کشاورزی طی پنج سال را پیش‌بینی کرده است.

به گفته وی، سالانه حدود ۲۰ میلیون تن محصولات و نهاده‌های کشاورزی وارد کشور می‌شود و در برخی سال‌ها اعتبار اختصاص‌یافته به واردات نهاده‌ها به ۸ تا ۱۰ میلیارد دلار رسیده است.

این نماینده مجلس تأکید کرد که کاهش وابستگی به واردات، نیازمند افزایش بهره‌وری، حمایت مؤثر از کشاورزان، پرداخت به‌موقع مطالبات و اصلاح سیاست‌های خرید تضمینی است.

چارسوق
نبض اقتصاد را در دست بگیرید
Charsogh newspaper
■ شنبه ۳۰ آبان ۱۴۰۵ ■ سال سوم ■ شماره ۶۱۲

اخبار



انعقاد تفاهم‌نامه همکاری میان بانک گردشگری و بیمه دی با هدف توسعه خدمات بانکی و بیمه‌ای

تفاهم‌نامه همکاری مشترک میان بانک گردشگری و شرکت بیمه دی، با حضور محمد بیگدلی، مدیرعامل بانک گردشگری و هادی عبداللهی، مدیرعامل شرکت بیمه دی، و مدیران ارشد، با هدف گسترش همکاری‌های مشترک و تسهیل دسترسی مشتریان به خدمات بانکی و بیمه‌ای منعقد شد.

این تفاهم‌نامه با محوریت توسعه خدمات بیمه عمر و سرمایه‌گذاری و فراهم‌سازی امکان بهره‌مندی متقاضیان از تسهیلات بانکی به امضا رسید.

بر اساس این همکاری، مشتریان واجد شـــرایط می‌توانند در چارچوب ضوابط و مقررات بانکی، از تسهیلات خرید بیمه‌نامه عمر و سرمایه‌گذاری با بازپرداخت ۳۶ ماهه و از طریق فرآیندهای غیرحضوری بهره‌مند شوند.



انعقاد تفاهم‌نامه همکاری میان بانک گردشگری و فولاد مبارکه اصفهان با هدف توسعه همکاری‌های مالی و بانکی

تفاهم‌نامه همکاری مشترک میان بانک گردشگری و شرکت فولاد مبارکه اصفهان، با حضور محمد بیگدلی، مدیرعامل بانک گردشگری و سعید زرندی، مدیرعامل شرکت فولاد مبارکه اصفهان، با هدف گسترش تعاملات اقتصادی، توسعه خدمات بانکی و حمایت از تأمین مالی فعالیت‌های تولیدی و صنعتی منعقد شد.

به گزارش روابط عمومی بانک گردشـــگری، این تفاهم‌نامه با محوریت تأمین مالی طرح‌های توسعه‌ای، ارائه تسهیلات سرمایه در گردش، توسعه خدمات ارزی و بانکداری الکترونیک و بهره‌گیری از ابزارهای نوین تأمین مالی به امضا رسید.

همچنین ارائه خدمات اعتباری به شرکت‌های زیرمجموعه فولاد مبارکه و اعطای تسهیلات به کارکنان این مجموعه، از دیگر محورهای همکاری مشترک در چارچوب این تفاهم‌نامه است.



بودجه ۱۴۰۶ زیر سایه پروژه‌های نیمه‌تمام؛

دولت منابع را سهمیه‌بندی می‌کند

گزارش

دولت در بودجه ۱۴۰۶ با محدودسازی تعریف پروژه‌های جدید و تغییر سازوکار تخصیص اعتبارات عمرانی، به دنبال تمرکز منابع بر طرح‌های اولویت‌دار و تعیین تکلیف پروژه‌های نیمه‌تمام است؛ سیاستی که موفقیت آن به تأمین مالی پایدار و افزایش بهره‌وری سرمایه‌گذاری‌های عمومی بستگی دارد.

یکی از چالش‌های مزمن اقتصاد ایران انباشت طرح‌های عمرانی نیمه‌تمام و تخصیص منابع محدود بودجه‌ای میان پروژه‌هایی است که بسیاری از آنها سال‌ها پس از آغاز عملیات اجرایی همچنان به مرحله بهره‌برداری نرسیده‌اند. این وضعیت علاوه بر قفل کردن منابع عمومی در طرح‌های کم‌بازده، هزینه تکمیل پروژه‌ها را در اثر تورم و افزایش قیمت مصالح و تجهیزات بالا برده و فرصت اجرای سرمایه‌گذاری‌های جدید و ضروری را نیز محدود کرده است.

در چنین شرایطی دولت در فرآیند تدوین بودجه سال ۱۴۰۶ به دنبال تغییر در سازوکار ورود طرح‌های عمرانی به بودجه و نحوه تخصیص اعتبارات سرمایه‌ای است؛ تغییری که بر اساس آن دستگاه‌های اجرایی دیگر نمی‌توانند بدون رعایت الزامات مشـــخص مالی و توجیهی، پروژه‌های جدیدی را به فهرست طرح‌های دولت اضافه کنند. این رویکرد را می‌توان تلاشی برای عبور از الگوی سنتی توزیع اعتبارات میان تعداد زیادی پروژه و حرکت به سمت تمرکز منابع بر طرح‌هایی دانست که از نظر اقتصادی، اجتماعی و زیرساختی اهمیت بیشتری دارند. با این حال موفقیت این سیاست صرفاً به تغییر ضوابط بودجه‌نویسی وابسته نیست و به توان دولت در تعیین اولویت‌های واقعی، تأمین مالی پروژه‌های منتخب و تعیین تکلیف طرح‌های فاقد توجیه نیز بستگی دارد.

محدودیت ورود پروژه‌های جدید؛ شرط تأمین مالی پیش از آغاز

براساس دستورالعمل تدوین بودجه ۱۴۰۶، دستگاه‌های اجرایی اصولاً امکان پیشنهاد طرح جدید را ندارند؛ مگر آنکه به ازای هر پروژه جدید یک طرح موجود از قانون بودجه سال ۱۴۰۵ خاتمه یافته و حذف شود. علاوه بر این، پیشنهاد پروژه جدید باید با تأمین حداقل ۵۰ درصد منابع مالی موردنیاز از محل مولدسازی دارایی‌های دستگاه اجرایی یا مشارکت بخش خصوصی و غیردولتی همراه باشد. اهمیت این حکم در آن است که دولت می‌خواهد پیش از ایجاد تعهد مالی جدید، منبع تأمین اعتبار پروژه را مشخص کند. در الگوی رایج بودجه‌ریزی عمرانی، گاهی طرح‌ها با اعتبارات اولیه محدود وارد بودجه می‌شوند اما منابع کافی برای تکمیل آنها در سال‌های بعد پیش‌بینی نمی‌شود. نتیجه چنین فرآیندی افزایش تعداد پروژه‌های نیمه‌تمام و انتقال بار مالی آنها به بودجه‌های سنواتی است. درواقع محدودیت جدید می‌تواند مانعی در برابر شکل‌گیری تعهدات عمرانی بدون پشتوانه باشد. با این حال، شرط تأمین ۵۰ درصد منابع از محل مولدسازی یا مشارکت غیردولتی زمانی اثربخش خواهد بود که دستگاه اجرایی بتواند دارایی قابل واگذاری یا پروژه دارای توجیه اقتصادی برای جذب سرمایه‌گذار معرفی کند. در غیر این صورت این الزام ممکن است صرفاً به محدود شدن امکان تعریف پروژه‌های جدید منجر شود، بدون آنکه منابع لازم برای تکمیل طرح‌های موجود افزایش یابد.

سهم‌بندی اعتبارات؛ تغییر معیار تخصیص از تعداد پروژه به اهمیت اقتصادی

یکی از مهم‌ترین بخش‌های دستورالعمل بودجه ۱۴۰۶، طبقه‌بندی طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در چهار سطح اولویت است. براین اساس پروژه‌ها در گروه‌های «اولویت بسیار بالا»، «اولویت بالا»، «اولویت متوسط» و «فاقد اولویت» قرار می‌گیرند. مطابق ضوابط حداکثر ۱۰ درصد طرح‌ها می‌توانند در سطح اولویت بسیار بالا و حداکثر ۱۵ درصد در سطح اولویت بالا قرار گیرند. همچنین سهم پروژه‌های فاقد اولویت نباید کمتر از ۲۵ درصد طرح‌های مشمول باشد. سهم دو سطح نخست نیز با تأیید ستاد تدوین لایحه بودجه و متناسب با اهمیت طرح‌ها در حل مسائل اساسی و رفع ناترازی‌ها، حداکثر تا ۵ واحد درصد قابل افزایش است. اما اهمیت اصلی این طبقه‌بندی در نحوه تخصیص منابع به گروه‌های مختلف نمایان می‌شود. طبق دستورالعمل، حداقل ۵۰ درصد سقف اعتبارات در اختیار امور تخصصی سازمان برنامه و بودجه باید به طرح‌های دارای اولویت بسیار بالا و بالا اختصاص یابد. در مقابل اجرای پروژه‌های سطح چهارم متوقف خواهد شد و این طرح‌ها باید از نظر مهندسی ارزش، امکان مشارکت بخش خصوصی و مهندسی مالی مورد بازبینی قرار گیرند. این تغییر به معنای آن است که برخورداری از ردیف اعتباری در جداول بودجه به‌تنهایی تضمین‌کننده استمرار تأمین مالی یک پروژه نخواهد بود. دستگاه‌های اجرایی باید اهمیت اقتصادی و ضرورت اجرای طرح‌های خود را در رقابت با سایر پروژه‌ها اثبات کنند.

از منظر اقتصادی چنین سازوکاری می‌تواند به کاهش پراکندگی منابع و افزایش احتمال تکمیل پروژه‌های مهم منجر شود. با این حال، تعیین سطح اولویت‌ها یکی از حساس‌ترین مراحل اجرای این سیاست است؛ زیرا اگر معیارهای ارزیابی شفاف نباشد، احتمال دارد طبقه‌بندی پروژه‌ها به جای سنجش بازده اقتصادی و ضرورت ملی، تحت تأثیر چانه‌زنی دستگاه‌ها و ملاحظات منطقه‌ای قرار گیرد.

انتقال منابع توسعه متوازن به پروژه‌های منتخب

تغییر در نحوه توزیع اعتبارات تنها به منابع عمومی در اختیار سازمان برنامه و بودجه محدود نمی‌شود و اعتبارات توسعه متوازن ملی نیز تابع اولویت‌بندی جدید خواهد بود. براساس دستورالعمل حداقل ۷۰ درصد اعتبارات توسعه متوازن ملی باید به طرح‌های سطح اول و دوم و حداکثر ۳۰ درصد به پروژه‌های سطح سوم اختصاص یابد. همچنین حداقل ۷۰ درصد سقف مجوزهای ماده ۵۶ در سال ۱۴۰۶ باید به طرح‌های اولویت‌دار سطح اول و دوم برسد.

در بخش مولدسازی دارایی‌های دولت نیز حداقل ۵۰ درصد منابع حاصل از این محل باید به پروژه‌های دارای اولویت بسیار بالا و بالا اختصاص پیدا کند. اهمیت این احکام از آن جهت است که دولت قصد دارد چند مسیر تأمین مالی را به یک نظام اولویت‌بندی مشترک متصل کند. به این ترتیب، پروژه‌هایی که در ارزیابی‌های رسمی جایگاه بالاتری دارند، نه فقط از محل اعتبارات عمومی، بلکه از ظرفیت منابع توسعه متوازن، تسهیلات ماده ۵۶ و درآمدهای مولدسازی نیز سهم بیشتری خواهند داشت.

با وجود این باید توجه داشت که منابع مولدسازی و تسهیلات ماده ۵۶ ماهیت متفاوتی با اعتبارات نقدی بودجه دارند. تحقق درآمد از محل فروش یا بهره‌برداری از دارایی‌های دولت به شناسایی دارایی، امکان واگذاری و شرایط بازار وابسته است. همچنین استفاده از تسهیلات ماده ۵۶ به معنای ایجاد تعهدات بازپرداختی برای دولت خواهد بود. بنابراین تجمیع این ظرفیت‌ها در نظام تأمین مالی پروژه‌ها بدون توجه به هزینه و ریسک هر منبع، نمی‌تواند به‌تنهایی تضمین‌کننده تکمیل طرح‌های عمرانی باشد.

محدودسازی ردیف‌های متفرقه و طرح‌های فاقد مجوز

یکی دیگر از محورهای اصلاحی بودجه ۱۴۰۶، ساماندهی ردیف‌های متفرقه و جلوگیری از گسترش اعتبارات خارج از چارچوب اولویت‌بندی است. براساس ضوابط جدید ردیف‌های غیراولویت‌دار جدول متفرقه شماره ۹ باید شناسایی و حذف شوند و سقف اعتبارات این جدول به حداکثر ۵ درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای محدود خواهد شد. همچنین اعتبارات مربوط به تعمیر و تجهیز باید بازبینی شود و سقف آن حداکثر معادل ۱۵ درصد اعتبارات سرمایه‌ای در لایحه بودجه ۱۴۰۶ خواهد بود. در حوزه طرح‌های مشروط به دریافت مجوز ماده ۲۳ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت نیز محدودیت جداگانه‌ای در نظر گرفته شده است. مجموع اعتبارات این پروژه‌ها نباید از یک درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بیشتر شود و به جای درج اعتبار به تفکیک هر طرح، یک ردیف متفرقه کلی برای آنها پیش‌بینی خواهد شد. علاوه بر این طرح‌هایی که تا پایان شهریور ۱۴۰۷ موفق به دریافت مجوز ماده ۲۳ نشوند، حذف خواهند شد. طرح‌های فاقد این مجوز که در جدول شماره ۴ پیوست یک قانون بودجه ۱۴۰۵ درج شده‌اند نیز باید از فهرست پروژه‌ها کنار گذاشته شوند و افزودن طرح جدید فاقد مجوز مذکور به لایحه بودجه ۱۴۰۶ ممنوع است. این مجموعه محدودیت‌ها را می‌توان تلاشی برای جلوگیری از ورود پروژه‌هایی دانست که هنوز از نظر فنی، اقتصادی و اجرایی مراحل لازم برای تصویب را طی نکرده‌اند. درواقع دولت می‌خواهد پیش از اختصاص منابع عمومی، امکان‌سنجی و توجیه طرح‌ها در چارچوب قانونی مشخص شده باشد تا از ایجاد تعهدات جدید و افزایش بار مالی سنواتی جلوگیری شود.

مشارکت بخش خصوصی؛ جایگزین منابع محدود دولت؟

در شرایطی که منابع عمومی برای پوشش تمام نیازهای سرمایه‌گذاری کشور کافی نیست، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و روش‌های تأمین مالی غیربودجه‌ای یکی از محورهای اصلی سیاست جدید دولت به شمار می‌رود. براساس دستورالعمل بودجه ۱۴۰۶، دستگاه‌های اجرایی باید برنامه استفاده حداکثری از منابع غیردولتی، توسعه مشارکت عمومی و خصوصی و ســـایر روش‌های تأمین مالی را ارائه کنند. همچنین حداقل ۵ درصد از مجموع اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای پیوست یک دستگاه‌های اجرایی دارای طرح‌های مشارکتی باید به پروژه‌هایی اختصاص یابد که قرارداد مشارکت آنها منعقد شده است. از سوی دیگر تعداد و حجم قراردادهای جدید دستگاه‌های اجرایی باید متناسب با سقف اعتبارات سالانه کنترل شود. این محدودیت با هدف جلوگیری از ایجاد تعهدات جدید و افزایش هزینه‌های ناشی از تعدیل سالانه قراردادها پیش‌بینی شده و نظارت بر آن از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت انجام خواهد شد. با این حال استفاده از مشارکت عمومی و خصوصی صرفاً با الزام دستگاه‌ها به ارائه برنامه یا درج سهم مشخص در بودجه محقق نمی‌شود. بخش خصوصی زمانی برای ورود به پروژه‌های زیرساختی انگیزه خواهد داشت که جریان درآمدی طرح، بازده سرمایه‌گذاری، دوره بازگشت سرمایه و سازوکار تضمین تعهدات دولت مشخص باشد. بسیاری از پروژه‌های عمرانی کشور نیز به دلیل ماهیت عمومی و خدماتی، درآمد مستقیم و جذابی برای سرمایه‌گذار ندارند. در چنین مواردی دولت باید از ابزارهایی مانند پرداخت مبتنی بر عملکرد، تضمین حداقلی درآمد، واگذاری بهره‌برداری یا طراحی قراردادهای مشارکت متناسب با ماهیت پروژه استفاده کند. در غیر این صورت انتقال بار تأمین مالی از بودجه عمومی به بخش خصوصی، بدون اصلاح ساختار اقتصادی پروژه‌ها نتیجه قابل توجهی نخواهد داشت.

مسئله اصلی؛ آیا تغییر ضوابط به تکمیل پروژه‌ها منجر می‌شود؟

مجموع احکام پیش‌بینی شده در دستورالعمل بودجه ۱۴۰۶ نشان می‌دهد دولت قصد دارد در مدیریت سرمایه‌گذاری عمومی بازنگری کند. محدودیت تعریف پروژه‌های جدید، اولویت‌بندی طرح‌های موجود، تمرکز منابع بر پروژه‌های منتخب، ساماندهی ردیف‌های متفرقه و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، اجزای یک سیاست واحد برای کنترل تعهدات عمرانی و افزایش کارایی اعتبارات هستند. با این حال باید میان اصلاح فرآیند بودجه‌ریزی و بهبود واقعی عملکرد سرمایه‌گذاری دولت تفاوت قائل شد. کاهش تعداد پروژه‌ها لزوماً به معنای افزایش نرخ تکمیل آنها نیست؛ همان‌طور که اختصاص سهم بیشتر منابع به طرح‌های اولویـــت‌دار نیز بدون تأمین مالی پایدار و مدیریت اجرایی مناسب، تضمینی برای بهره‌برداری از پروژه‌ها ایجاد نمی‌کند.

> **یکی از چالش‌های مزمن اقتصاد ایران انباشت طرح‌های عمرانی نیمه‌تمام و تخصیص منابع محدود بودجه‌ای میان پروژه‌هایی است که بسیاری از آنها سال‌ها پس از آغاز عملیات اجرایی همچنان به مرحله بهره‌برداری نرسیده‌اند**

هدررفت ۷ میلیارد دلاری در صنعت نفت

- **نفت، فقط بحث «میل» نیست، از «حیف» منابع ملی چه کسی پاسخ می‌دهد؟**
- **کاهش بیش از ۷ میلیارد دلاری درآمد صادرات نفت، خسارتی که در سایه پرونده تراستی‌ها کمتر دیده شده است**

دکتر محمود کریمی بیرانوند
اقتصاددان

آنچه امروز در ارزیابی عملکرد صنعت نفت کشور کمتر مورد توجه قرار گرفته، فقط منابع مالی وصول نشده یا مطالبات بازنگشته از محل فروش نفت نیست، بخش مهم‌تری از ماجرا، درآمدی است که می‌توانست وارد خزانه کشور شود، اما درنتیجه تصمیم‌های نادرست، ضعف در مدیریت تولید و بی‌توجهی به الزامات فنی و صیانتی، از دست رفته است.

این روزها درباره ارقام چند میلیارد دلاری مرتبط با تراستی‌ها و بازنگشتن وجوه حاصل از فروش نفت بحث‌های زیادی مطرح می‌شود، موضوعی که نیازمند رسیدگی شفاف و پاسخگویی مسئولان است. اما پرسش اساسی این است: چرا در کنار این موضوع، درباره خسارت چند میلیارد دلاری ناشی از افت کیفیت نفت تولیدی کشور و کاهش ارزش صادرات آن کمتر صحبت می‌شود؟

یکی از موضوعاتی که بایـــد به‌طور جدی مورد بررسی قرار گیرد، پیامدهای طرح موسوم به «ضربتی افزایش تولید» است که وزیر نفت معزول، آقای محسن پاک‌نژاد، در زمان اخذ رأی اعتماد از مجلس شورای اسلامی بر آن تأکید داشت. افزایش تولید، به‌خودی‌خود هدفی ارزشمند است، اما در صنعت نفت، افزایش تولید زمانی موفقیت محسوب می‌شود که با رعایت ملاحظات مهندسی مخزن، تأسیسات سطح‌الارضی، ظرفیت نمک‌زدایی و فرآورش و استانداردهای کیفی نفت صادراتی همراه باشد. افزایش تولید از چاه‌های دارای آب همراه بالا و نفت شـــور، بدون فراهم بودن ظرفیت کافی برای نمک‌زدایی و فرآورش، می‌تواند به افزایش آب و نمک همراه نفت، بالا رفتن ترکیبات خورنده و سولفید هیدروژن و درنهایت افت کیفیت نفت تحویلی به پایانه‌های صادراتی منجر شود. پیامد چنین وضعیتی صرفا یک مشکل عملیاتی در چاه یا واحد بهره‌برداری نیست، بلکه مستقیماً بر قابلیت فروش، قیمت نهایی و درآمد ارزی کشور اثر می‌گذارد.

توقف صادرات، وقتی نفت ایران خریدار نداشت

یکی از ابعاد بسیار نگران‌کننده این موضوع، اتفاقی است که در بهمن‌ماه ۱۴۰۳ رخ داد. براساس نامه رسمی نظارت بر بار صادرات شرکت ملی نفت ایران، در پی افت شدید کیفیت نفت، افزایش میزان نمک، آب همراه و ترکیبات نامطلوب، وضعیت به مرحله‌ای رسید که خریداران حاضر به خرید نفت ایران نبودند و صادرات نفت با توقف مواجه شد. این اتفاق نشان می‌دهد که مسئله صرفا کاهش چند دلاری قیمت نفت یا اعمال تخفیف از سوی خریداران نبوده، بلکه کیفیت نفت تولیدی به سطحی رسیده بود که اساساً امکان فروش آن با محدودیت جدی مواجه شد.

باید توجه داشت که در بازار جهانی نفت، کیفیت محصول به‌اندازه حجم تولید اهمیت دارد. نفتی که به دلیل افزایش نمک، آب و ترکیبات نامطلوب از مشخصات مورد توافق خارج شود، نه‌تنها ارزش اقتصادی خود را از دست می‌دهد، بلکه می‌تواند اعتبار تجاری کشور و استمرار قراردادهای فروش را نیز تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین، توقف صادرات در مقطع مورد اشاره، بر اساس مکاتبه رسمی نهاد نظارتی بار صادرات شرکت ملی نفت، باید به‌عنوان هشداری جدی درباره پیامدهای مدیریت تولید بدون تناسب با ظرفیت فرآورش و نمک‌زدایی مورد بررسی قرار گیرد.

پرسش اساسی این است که چگونه طرحی که با هدف افزایش تولید و درآمد ارزی کشور اجرا شد، می‌توانست به وضعیتی منجر شود که نفت تولیدی کشور، به دلیل افت شدید کیفیت، حتی خریدار نداشته باشد؟ چه کسی مسئول ارزیابی خسارات ناشی از این تصمیم و پاسخگویی درباره درآمدهای ازدست‌رفته کشور است؟

ابعاد مالی این مسئله را می‌توان با یک محاسبه ساده نشان داد:

اگر به‌صورت محافظه‌کارانه فرض کنیم طی دو سال گذشته به‌طور متوسط روزانه فقط یک میلیون بشکه نفت صادر شده باشد، حجم صادرات این دوره به حدود ۷۳۰ میلیون بشکه می‌رسد. حال اگر به دلیل افت کیفیت نفت، به‌طور متوسط فقط ۱۰ دلار به ازای هر بشکه از ارزش فروش آن کاسته شده باشد، حاصل این محاسبه حدود ۷ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار خواهد بود.

این رقم، یک برآورد سناریویی بر اساس فرض‌های مشخص است و برای تبدیل شدن به رقم قطعی خسارت، باید میزان واقعی تخفیف منتسب به افت کیفیت، حجم محموله‌های متأثر و دوره زمانی آن با اسناد فروش و آزمایش‌های کیفی احراز شود. با این حال، حتی همین برآورد نیز نشان می‌دهد که با چه ابعاد بزرگی از مسئله مواجه هستیم. ضمن آنکه مبنای محاسبه، روزانه یک میلیون بشکه است و نه کل صادرات واقعی کشور. به بیان روشن‌تر، در حالی که درباره ۴.۷ میلیارد دلار منابع و مطالبات مرتبط با تراستی‌ها پرسش و مطالبه پاسخگویی مطرح است، باید درباره بیش از ۷ میلیارد دلار کاهش احتمالی درآمد ناشی از افت کیفیت نفت نیز سؤال کرد. اولی مسئله بازنگشتن منابع حاصل از فروش است و دومی مسئله کاهش ارزش همان منابع پیش از وصول درآمد. این دو موضوع از نظر ماهیت مالی متفاوت‌اند، اما هر دو مستقیماً به منافع ملی مربوط می‌شوند. و البته ماجرا به همین جا ختم نمی‌شود. محاسبه فوق صرفا کاهش احتمالی ارزش فروش نفت را در نظر می‌گیرد و خسارات ناشی از آسیب به تأسیسات سطح‌الارضی را شامل نمی‌شود، خساراتی که می‌تواند در اثر افزایش آب و نمک، خوردگی ناشی از ترکیبات گوگردی، رسوب‌گذاری و افزایش بار عملیاتی به خطوط لوله انتقال، واحدهای بهره‌برداری، تجهیزات نمک‌زدایی، مخازن ذخیره‌سازی و سایر تأسیسات وارد شود. هزینه تعمیر و تعویض تجهیزات، توقف‌های ناخواسته تولید، کاهش ظرفیت عملیاتی و هزینه‌های نگهداری نیز باید به‌صورت مستقل محاسبه شوند.

از این منظر، مسئله فقط چند میلیارد دلار کاهش ارزش فروش نفت نیست، بحث بر سر هزینه‌ای است که ممکن است امروز در صورت‌های مالی به‌درستی منعکس نشود، اما در سال‌های آینده به شکل استهلاک زودرس تأسیسات، کاهش قابلیت تولید و تحمیل سرمایه‌گذاری‌های مجدد بر صنعت نفت ظاهر شود. صنعت نفت با یک اصل بنیادین اداره می‌شود: تولید باید اقتصادی، پایدار، صیانتی و متناسب با ظرفیت تأسیسات باشد. نمی‌توان برای ثبت یک عدد بالاتر در آمار تولید، ملاحظات کیفیت نفت، ظرفیت فرآورش و سلامت مخزن و تأسیسات را نادیده گرفت. تولیدی که به کاهش ارزش محصول صادراتی، آسیب به تجهیزات و تحمیل هزینه‌های سنگین آتی منجر شود، الزاماً دستاورد اقتصادی نیست. انتظار می‌رود وزارت نفت و شرکت ملی نفت ایران، به‌جای اکتفا به آمار افزایش تولید، گزارش شفافی از تغییرات کیفیت نفت صادراتی، میزان آب و نمک همراه، سولفید هیدروژن، تخفیف‌های اعمال‌شده نسبت به نفت مرجع، محموله‌های ردشده یا با محدودیت فروش مواجه‌شده و هزینه‌های ناشی از آسیب به تأسیسات منتشر کنند. همچنین لازم است عملکرد طرح ضربتی افزایش تولید از نظر منافع خالص اقتصادی، نه صرفا میزان افزایش بشکه‌های تولیدی، مورد ارزیابی مستقل قرار گیرد. درنهایت، پاسخگویی درباره منابع ملی فقط به این معنا نیست که مشخص شود چه کسی پول فروش نفت را بازنگردانده است، باید روشن شود چه تصمیم‌هایی موجب شده‌اند نفت کشور با ارزش کمتر فروخته شود، چه میزان از درآمد ملی از دست برود و چه خساراتی به سرمایه‌های فیزیکی صنعت نفت وارد شود. اگر درباره ۴.۷ میلیارد دلار منابع مرتبط با تراستی‌ها مطالبه پاسخگویی داریم، نباید از کنار بیش از ۷ میلیارد دلار کاهش احتمالی درآمد صادراتی و خسارات جدا گانه وارد شده به تأسیســـات نفتی نیز عبور کنیم. در مدیریت منابع ملی، هم «میل» باید پاسخ داشته باشد و هم «حیف».



چارسوق
نبض اقتصاد را در دست بگیرید

■ شنبه ۳۰ آبان ۱۴۰۵ ■ ۱۱ جمادی الثانی ۱۴۴۸ ■ ۲۱ November ۲۰۲۶ ■ سال سوم ■ شماره ۶۱۲

■ مدیر مسئول: مهدی مهرپور

■ چاپخانه: نگار نقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ ■ روابط عمومی: ۰۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹
■ کد پستی: ۱۵۸۶۶۱۳۴۱۳ ■ آدرس: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه ۱۵، پلاک ۴۴، طبقه ۲

Charsogh newspaper.com

اخبار



زنجیره ارزش متانول باید براساس تقاضای محصولات نهایی توسعه یابد

سعید نوری کرم، مدیر گروه انرژی اندیشکده اقتصاد مقاومتی، مقایسه درآمد صادرات مستقیم گاز و متانول را بدون توجه به امکان تحویل پایدار، تعهدات قراردادی و بازگشت درآمد ارزی ناقص دانست. به گفته وی، توسعه صنایع پایین‌دستی باید براساس سیاست صنعتی و نیاز مشخص کشور به محصولات نهایی انجام شود. او همچنین با اشاره به تولید حدود ۱۱ میلیون تن متانول در کشور و صادرات بیش از ۹۵ درصد آن، بر ضرورت بازارسازی و تقویت نقش ایران در قیمت‌سازی این محصول تأکید کرد.

سعید نوری کرم، مدیر گروه انرژی اندیشکده اقتصاد مقاومتی، در نخستین نشست از سلسله نشست‌های تخصصی زنجیره ارزش نفت و گاز با موضوع «ارزیابی الگوی توسعه زنجیره ارزش متانول در ایران» که در معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری برگزار شد، به بررسی مقایسه اقتصادی صادرات گاز و متانول، وضعیت تولید و بازار این محصول و ضرورت تدوین سیاست صنعتی برای توسعه صنایع پایین‌دستی پرداخت.

برتری درآمدی صادرات گاز روی کاغذ است؛ متانول در مخارج ارزی انعطاف بیشتری دارد

نوری کرم با اشاره به مباحث مربوط به خام‌فروشی گاز گفت یکی از دیدگاه‌های مطرح این است که به جای تبدیل گاز طبیعی به متانول، گاز مستقیماً صادر شود تا درآمد بیش‌تری برای کشور ایجاد کند. با این حال، ارزیابی اقتصادی این پیشنهاد مستلزم آن است که مشخص شود درآمد پیش‌بینی شده تا چه اندازه قابلیت تحقق دارد؛ زیرا محاسبه ارزش گاز بر اساس قیمت صادراتی، به‌تنهایی به معنای دسترسی اقتصاد کشور به همان میزان درآمد نیست.

او با اشاره به ناترازی گاز، امکان تأمین مستمر را نخستین مسئله در ارزیابی صادرات دانست و گفت وقتی تأمین خوراک واحدهای موجود در فصل سرد با مشکل مواجه است، باید روشن شود گاز موردنیاز برای اجرای تعهدات صادراتی از کجا تأمین خواهد شد. به گفته وی، ظرفیت اسمی تولید متانول کشور بیش از ۱۹ میلیون تن است، اما تولید سال ۱۴۰۴ حدود ۱۱ میلیون تن اعلام شده است. کمبود گاز یکی از عوامل اصلی این فاصله است؛ هرچند نقش مشکلات تأمین خدمات جانبی و اکسیژن، توقف‌های عملیاتی و محدودیت‌های انبارداری و فروش نیز باید جداگانه بررسی شود. بنابراین، نمی‌توان در محاسبه درآمد صادرات مستقیم گاز، تأمین و تحویل پایدار آن را بدون بررسی این محدودیت‌ها قطعی فرض کرد.

به گفته وی، صادرات گاز از طریق خط لوله به زیرساخت انتقال، تأمین پایدار و امکان اجرای تعهدات قراردادی در طول دوره صادرات وابسته است. ناتوانی در تحویل مقدار تعهد شده نیز می‌تواند پیامدهای حقوقی و اقتصادی داشته باشد. بنابراین، در بررسی امکان افزایش صادرات به کشورهایی مانند عراق و ترکیه، باید محدودیت شبکه، تعهدات موجود و ظرفیت پایبندی به قراردادهای جدید هم‌زمان محاسبه شود.

نوری کرم، امکان وصول و بازگشت درآمد ارزی را عامل دیگر این مقایسه عنوان کرد و افزود برآوردهای چند میلیارد دلاری درباره منافع صادرات مستقیم گاز باید با لحاظ محدودیت‌های واقعی تأمین، انتقال، قراردادها و دریافت درآمد ارزی ارزیابی شوند. بدون بررسی این عوامل، نمی‌توان نتیجه گرفت که صادرات مستقیم گاز در همه شرایط از تولید و صادرات متانول برای اقتصاد کشور مطلوب‌تر است.

سهم بالای ایران در تولید متانول؛ فرصتی برای بازارسازی و قیمت‌سازی

مدیر گروه انرژی اندیشکده اقتصاد مقاومتی در ادامه گفت کشور در سال گذشته حدود ۱۱ میلیون تن متانول تولید کرده که بیش از ۹۵ درصد آن صادر می‌شود. همچنین حدود ۶۰ درصد متانول غرب آسیا در ایران تولید می‌شود. او تأکید کرد این سهم قابل توجه از تولید و صادرات، ظرفیت مهمی برای بازارسازی و قیمت‌سازی در اختیار ایران قرار داده است که باید از آن استفاده شود.

نوری کرم افزود این جایگاه باید به قدرت اثرگذاری بر شرایط فروش و قیمت‌های بازار تبدیل شود. به گفته وی، برنامه‌ریزی برای بازارهای هدف و بهبود شیوه فروش باید به تقویت قدرت بازار ایران بینجامد تا کشور متناسب با سهم خود در تولید و صادرات، در شکل‌گیری قیمت‌ها نیز نقش مؤثری داشته باشد.

مانع اجرای طرح‌های MTO و MTP باید مشخص شود

نوری کرم، توسعه صنایع پایین‌دستی را یکی از مسیرهای پاسخ به مسئله مازاد متانول دانست و گفت با توجه به ظرفیت ایجاد شده و محدودیت‌های بازار، برنامه‌ریزی برای تبدیل این محصول به محصولات پایین‌دستی ضرورت دارد. با این حال، در کشور طرح‌هایی برای تبدیل متانول به الفین و پروپیلن، موسوم به MTO و MTP، تعریف شده‌اند که برخی از آن‌ها پس از انجام مطالعات یا آغاز مراحل اجرایی، متوقف شده یا به بهره‌برداری نرسیده‌اند.

او تأکید کرد برای تعیین تکلیف این طرح‌ها باید روشن شود که مانع اصلی، دسترسی به فناوری است، از محدودیت منابع مالی ناشی می‌شود یا به جذابیت اقتصادی و بازار محصولات تولیدی بازمی‌گردد. در مواردی نیز پروژه تا مرحله‌ای پیش رفته، اما تکمیل زنجیره یا اجرای مراحل بعدی با مشکل مواجه شده است. بدون شناسایی دقیق این موانع، نمی‌توان فقط با تعریف پروژه‌های جدید انتظار تکمیل زنجیره ارزش را داشت؛ بررسی وضعیت طرح‌های موجود و تصمیم‌گیری درباره امکان تکمیل آن‌ها باید بخشی از سیاست توسعه صنعت متانول باشد.

تاب‌آوری صادرات در مقایسه گاز و متانول نادیده نماند

نوری کرم در تشریح ابعاد دیگر مقایسه صادرات گاز و متانول گفت علاوه بر درآمد، باید آسیب‌پذیری و تاب‌آوری هر مسیر نیز بررسی شود. صادرات گاز از طریق خط لوله به زیرساخت انتقال و تعهدات مشخص وابسته است و اختلال در تأمین یا انتقال می‌تواند اجرای قراردادها را با مشکل مواجه کند. در مقابل، تجارت محصولات پتروشیمی از جمله متانول، به دلیل تفاوت در شیوه حمل‌ونقل و امکان استفاده از بازارها و مسیرهای متنوع‌تر، ویژگی‌های متفاوتی دارد که باید در محاسبه منافع اقتصادی لحاظ شود. او با اشاره به تأکید بند ۱۵ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بر توسعه و تکمیل زنجیره ارزش افزود حرکت به سمت محصولات پایین‌دستی، علاوه بر افزایش ارزش افزوده، با اهداف کلان اقتصادی و تقویت تاب‌آوری کشور ارتباط دارد. با وجود این تأکید، هنوز بسیاری از مسائل مربوط به مسیر توسعه پایین‌دست متانول حل نشده است.

مدیر گروه انرژی اندیشکده اقتصاد مقاومتی در همین زمینه بر مسئولیت شرکت ملی صنایع پتروشیمی به‌عنوان نهاد تنظیم‌گر این حوزه تأکید کرد و گفت این شرکت باید درباره چالش مازاد متانول، وضعیت طرح‌های پایین‌دستی و مسیر توسعه آینده صنعت پتروشیمی، برنامه مشخصی داشته باشد.

نوری کرم در نوبت دوم سخنان خود، با طرح این پرسش که اگر کشور با کمبود گاز مواجه نبود، آیا به همین میزان درباره توسعه پایین‌دست متانول بحث می‌شد، تأکید کرد توجه به تکمیل زنجیره ارزش نباید فقط واکنشی به محدودیت خوراک یا مازاد تولید باشد. این موضوع باید در چارچوب سیاست صنعتی و نیازهای مشخص اقتصاد کشور پیگیری شود.



ناترازی گاز چگونه به آلودگی کلان‌شهرها دامن می‌زند؟

گزارش

آلودگی هوای کلان‌شهرها در روزهای سرد ضرورت کاهش مصرف گاز در خانه‌ها را برجسته کرده؛ اقدامی که در راستای تأمین گاز صنایع و نیروگاه‌ها و کاهش مصرف سوخت مایع است.

آلودگی هوای کلان‌شهرها در فصل سرد، تنها مسئله‌ای زیست‌محیطی نیست؛ این پدیده با شیوه مصرف انرژی، وضعیت حمل‌ونقل، عملکرد صنایع و چگونگی تأمین سوخت نیروگاه‌ها پیوند دارد. هنگامی که سکون هوا امکان پراکندگی آلاینده‌ها را کاهش می‌دهد، انتشار ناشی از فعالیت روزمره شهر و واحدهای پیرامونی، بیشتر در هوای تنفسی شهروندان باقی می‌ماند و ضرورت مدیریت منابع آلاینده را افزایش می‌دهد. در این میان، تأمین گاز نیروگاه‌ها و صنایع به یکی از موضوعات مهم مدیریت انرژی تبدیل می‌شود. افزایش تقاضای گرمایش در ساختمان‌ها می‌تواند فشار بر شبکه گاز را بالا ببرد و تأمین سوخت دیگر بخش‌ها را دشوارتر کند. اگر گاز کافی در اختیار واحدهای دارای امکان مصرف سوخت جایگزین قرار نگیرد، استفاده از سوخت مایع برای ادامه تولید مطرح می‌شود؛ انتخابی که باید پیامدهای محیط زیستی آن نیز بررسی شود. با این حال، توضیح آلودگی تهران و دیگر کلان‌شهرها با تکیه بر یک عامل، تصویری ناقص ارائه می‌دهد. نوع آلاینده، محل انتشار، جهت باد، وضعیت جغرافیایی و سهم منابع مختلف، همگی در شکل‌گیری شرایط آلودگی موثرند. بنابراین بررسی ارتباط مصرف سوخت و کیفیت هوا باید بر اطلاعات قابل سنجش استوار باشد، نه تعمیم شرایط یک شهر یا نیروگاه به سراسر کشور.

سکون هوا؛ تشدیدکننده آلودگی، نه منشأ آن

در روزهای سرد، پایداری جو و وقوع وارونگی دما می‌تواند اختلاط عمودی هوا را محدود کند. در چنین وضعیتی، آلاینده‌هایی که از اگزوز خودروها، فعالیت صنایع، تجهیزات گرمایشی و دیگر منابع منتشر می‌شوند، فرصت کمتری برای پراکندگی پیدا می‌کنند. به همین دلیل، حتی ادامه انتشار در سطح معمول نیز ممکن است کیفیت هوا را نامطلوب‌تر کند و ضرورت اقدامات پیشگیرانه را افزایش دهد.

این تمایز اهمیت دارد؛ سکون هوا آلاینده تولید نمی‌کند، بلکه شرایط انباشت آن را فراهم می‌سازد. از این رو انتظار برای وزش باد یا بارش، جایگزین سیاست کاهش انتشار نیست. مدیریت آلودگی باید پیش از رسیدن شاخص‌ها به وضعیت هشدار آغاز شود و منابع قابل کنترل را هدف بگیرد؛ به‌ویژه منابعی که کاهش فعالیت یا اصلاح سوخت آن‌ها در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر است.

در عین حال، سهم هر منبع در همه شهرها و همه روزها یکسان نیست. نزدیکی واحدهای صنعتی، تراکم تردد، کیفیت ناوگان و شرایط جوی می‌تواند ترکیب آلودگی را تغییر دهد. نسبت دادن وضعیت هوای پایتخت به مصرف سوخت یک مجموعه مشخص، بدون داده‌های پایش و تحلیل انتشار، همان‌قدر که نادیده گرفتن نقش احتمالی صنایع و نیروگاه‌ها در تشدید بار آلودگی منطقه مسئله‌ساز است.

سوخت نیروگاه‌ها؛ انتخابی میان ضرورت و محدودیت

نیروگاه‌ها برای حفظ تولید برق به تأمین مستمر سوخت نیاز دارند. برق نیز برخلاف بسیاری از کالاها، باید متناسب با تقاضای لحظه‌ای تولید و به شبکه تحویل شود. بنابراین، محدودیت سوخت می‌تواند مدیریت تولید را دشوار کند. استفاده از ذخایر سوخت مایع در برخی واحدها، راهکاری برای تداوم فعالیت در زمان کاهش گازرسانی است اما این راهکار بدون هزینه محیط زیستی نیست.

البته عنوان «سوخت مایع» نباید تفاوت میان گازوئیل و نفت‌کوره را پنهان کند. ویژگی سوخت، میزان گوگرد، فناوری احتراق و تجهیزات کنترل انتشار بر نوع و مقدار آلاینده خروجی اثر می‌گذارد. همچنین همه نیروگاه‌ها امکان مصرف یکسان سوخت جایگزین ندارند. از این رو داوری درباره آثار محیط زیستی باید به تفکیک واحد، نوع سوخت و شرایط بهره‌برداری انجام شود و بر اندازه‌گیری تکیه کند.

گاز طبیعی نیز سوختی بدون آلایندگی نیست اما جایگزینی سوخت‌های سنگین‌تر با آن می‌تواند انتشار برخی آلاینده‌ها را کاهش دهد. با این حال نتیجه نهایی به وضعیت تجهیزات و نحوه احتراق بستگی دارد. سیاست مؤثر آن است که حفظ پایداری برق، همراه با اولویت‌بندی محیط زیستی نیروگاه‌ها دنبال شود؛ به‌گونه‌ای که شرایط مناطق پرجمعیت و روزهای پایداری جو در تصمیم‌های تخصیص سوخت لحاظ شود.

صرفه‌جویی خانگی؛ کمک مؤثر، نه تنها راه‌حل

با سرد شدن هوا، نیاز به گرمایش افزایش می‌یابد و مصرف گاز ساختمان‌ها بالا می‌رود. کاهش مصرف غیرضروری در این بخش می‌تواند فشار تقاضا را تعدیل کند و امکان مدیریت بهتر گازرسانی به صنایع و نیروگاه‌ها را فراهم سازد. البته تبدیل هر مقدار صرفه‌جویی به افزایش گاز تحویلی، به ظرفیت شبکه، محل مصرف و تصمیم‌های تخصیص وابسته است و نباید برای آن نسبتی ثابت فرض کرد.

تنظیم متعادل دمای محیط، جلوگیری از بازماندن پنجره‌ها هنگام روشن بودن وسایل گرمایشی، درزبندی مناسب و سرویس تجهیزات، از اقداماتی است که می‌تواند اتلاف انرژی را کاهش دهد. هدف محروم کردن خانوار از آسایش حرارتی نیست؛ مسئله جلوگیری از مصرفی است که بدون بهبود واقعی رفاه، منابع بیشتری می‌طلبد. رعایت تهویه ایمن و استانداردهای وسایل گازسوز نیز باید همواره بر هر توصیه صرفه‌جویی مقدم باشد.

با این همه، مسئولیت ناترازی انرژی را نمی‌توان صرفاً به خانوارها واگذار کرد. ساختمان‌های کم‌بازده، تجهیزات فرسوده، ضعف عایق‌کاری و مصرف نامناسب در مجموعه‌های اداری نیز باید اصلاح شود. همراهی مردم زمانی پایدارتر خواهد بود که دستگاه‌ها عملکرد خود را شفاف کنند و نشان دهند صرفه‌جویی چگونه در کاهش محدودیت سوخت و کنترل آلودگی اثر می‌گذارد. اعتماد عمومی، بخشی از موفقیت سیاست مدیریت مصرف است.

هوای پاک؛ نیازمند داده، هماهنگی و پاسخ‌گویی

نخستین گام برای تصمیم‌گیری مؤثر، انتشار منظم اطلاعات قابل مقایسه است. میزان گاز تحویلی، مقدار و نوع سوخت جایگزین، وضعیت تجهیزات کنترل آلودگی و نتایج پایش خروجی واحدها باید روشن باشد. انتشار این اطلاعات، هم ارزیابی تصمیم‌ها را ممکن می‌کند و هم مانع شکل‌گیری روایت‌های متناقض می‌شود. بدون چنین شفافیتی، تشخیص سهم عوامل مختلف و سنجش نتیجه محدودیت‌ها دشوار خواهد بود.

در کنار مدیریت سوخت، کاهش انتشار بخش حمل‌ونقل و صنایع نیز ضروری است. توسعه حمل‌ونقل عمومی، رسیدگی به خودروهای پرآلاینده، نظارت بر واحدهای صنعتی و بهینه‌سازی مصرف ساختمان‌ها، اجزای مکمل یک سیاست واحدند.

> **راه عبور از این وضعیت، انتخاب میان برق پایدار و هوای سالم نیست، بلکه کاهش هزینه تأمین هم‌زمان هر دو است. صرفه‌جویی گاز در خانه‌ها می‌تواند به این هدف کمک کند اما باید با اصلاح بهره‌وری، مدیریت شفاف سوخت و کنترل مستمر انتشار همراه شود**

تمرکز انحصاری بر نیروگاه‌ها، دیگر منابع را از پاسخ‌گویی دور می‌کند؛ همان‌طور که تمرکز صرف بر خودروها می‌تواند ضرورت نظارت بر مصرف سوخت در واحدهای بزرگ را به حاشیه ببرد.

راه عبور از این وضعیت، انتخاب میان برق پایدار و هوای سالم نیست، بلکه کاهش هزینه تأمین هم‌زمان هر دو است. صرفه‌جویی گاز در خانه‌ها می‌تواند به این هدف کمک کند اما باید با اصلاح بهره‌وری، مدیریت شفاف سوخت و کنترل مستمر انتشار همراه شود. در غیر این صورت، با هر دوره سرمای هوا و سکون جو، همان تعارض دوباره بازخواهد گشت و شهروندان هزینه آن را خواهند پرداخت.

شرکت‌های کارور گاز؛

بازیگران تازه در بازار مدیریت انرژی ایران



شرکت ملی گاز با واگذاری بخشی از مأموریت کاهش مصرف به شرکت‌های کارور انرژی، مسیر تازه‌ای برای مهار ناترازی گاز و کاهش هزینه انرژی خانوارها و واحدهای اقتصادی گشوده است؛ طرحی که با بهسازی تجهیزات گرمایشی، هوشمندسازی موتورخانه‌ها و اصلاح فرآیندهای مصرف، امکان صرفه‌جویی را فراهم می‌کند و حالا با راه‌اندازی بازارگاه کارور و ارائه خدمات تشویقی در پیام‌رسان بله، مسیر دسترسی مردم به این طرح‌ها نیز در حال هموار شدن است.

با نزدیک شدن به روزهای سرد سال و افزایش مصرف گاز در بخش خانگی، بار دیگر موضوع مدیریت مصرف انرژی به یکی از مسائل مهم اقتصاد کشور تبدیل شده است. در شرایطی که افزایش تولید گاز به تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی رشد تقاضا در فصل سرد باشد، کاهش اتلاف انرژی و اصلاح تجهیزات پرمصرف می‌تواند بخشی از فشار وارد شده به شبکه گازرسانی را جبران کند.

با این حال، صرفه‌جویی گاز نباید فقط به توصیه‌های عمومی مانند کاهش دمای وسایل گرمایشی یا خاموش کردن بخاری در زمان خروج از خانه محدود شود؛ چراکه بخش قابل توجهی از مصرف اضافی به فرسودگی تجهیزات، عملکرد نامناسب موتورخانه‌ها و استفاده از فناوری‌های قدیمی بازمی‌گردد.

در همین راستا، شرکت‌های کارور انرژی به عنوان یکی از ابزارهای جدید مدیریت مصرف گاز وارد میدان شده‌اند. این شرکت‌ها با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، دانش فنی و سرمایه‌گذاری، به دنبال شناسایی محل‌های اتلاف انرژی و اجرای طرح‌هایی هستند که بدون ایجاد اختلال در فعالیت روزمره خانوارها و واحدهای اقتصادی، مصرف گاز را کاهش دهند.

بر اساس اطلاعات اعلام شده از سوی شرکت ملی گاز ایران، تاکنون قراردادهایی با ۱۱۱ شرکت کارور انرژی منعقد شده و هدف‌گذاری این برنامه، کاهش ۲۵ تا ۳۵ درصدی مصرف در انتهای زنجیره مصرف است. این شرکت‌ها قرار است در بخش‌های مختلف از جمله ساختمان‌های مسکونی، ادارات، بیمارستان‌ها، نانوایی‌ها، گلخانه‌ها، مرغداری‌ها و صنایع فعالیت کنند. با این حال، یکی از موضوعات مهم برای توسعه این طرح، آشنایی مردم با ماهیت فعالیت کارورها و اطلاع از مسیر دسترسی به خدمات آن‌هاست.

شرکت کارور گاز چیست و چه کاری برای مردم انجام می‌دهد؟

کارور انرژی را می‌توان مجموعه‌ای تخصصی دانست که با بررسی وضعیت مصرف گاز در یک ساختمان یا واحد اقتصادی، راهکارهای فنی و مدیریتی کاهش مصرف را شناسایی و برای اجرای آن‌ها برنامه‌ریزی می‌کند. برخلاف تصور رایج، مأموریت این شرکت‌ها صرفاً فروش بخاری، پکیج یا تجهیزات گرمایشی جدید نیست؛ بلکه آن‌ها باید ابتدا مشخص کنند گاز در کدام قسمت از فرآیند مصرف هدر می‌رود و چه تغییری می‌تواند بدون کاهش سطح آسایش یا کیفیت تولید، مصرف انرژی را پایین بیاورد.

برای مثال در یک ساختمان مسکونی ممکن است موتورخانه به دلیل تنظیم نبودن مشعل یا عملکرد نامناسب دیگ، بیش از میزان موردنیاز گاز مصرف کند. در یک ساختمان دیگر، نبود عایق مناسب یا فرسودگی تجهیزات گرمایشی عامل اصلی افزایش مصرف باشد. در چنین شرایطی، شرکت کارور با بررسی وضعیت ساختمان، اندازه‌گیری مصرف و ارزیابی تجهیزات، راهکار متناسب با همان محل را پیشنهاد می‌دهد.

این اقدامات در واحدهای تجاری و صنعتی نیز کاربرد دارد. بهسازی مشعل‌ها، اصلاح سیستم‌های احتراق، هوشمندسازی موتورخانه‌ها، جایگزینی تجهیزات قدیمی و بازیافت حرارت از جمله اقداماتی است که می‌تواند در کاهش مصرف گاز مؤثر باشد.

دو مسیر فعالیت شرکت‌های کارور؛ از مدیریت مصرف تا اصلاح تجهیزات

شرکت‌های کارور گاز بر اساس چارچوب تعریف شده از سوی شرکت ملی گاز، در دو مدل اصلی فعالیت می‌کنند. در مدل نخست، شرکت کارور به عنوان خرده‌فروش گاز فعالیت دارد و مسئولیت خرید، توزیع و مدیریت مصرف گاز را در محدوده مشخصی برعهده می‌گیرد. در این روش، شرکت با بررسی میزان گاز ورودی به محدوده تحت مدیریت خود و تعامل با مشترکان، تلاش می‌کند مصرف را به شکل کارآمدتری مدیریت کند. این مدل بیشتر به شرکت‌هایی با توان مالی و عملیاتی بالا نیاز دارد. اما مدل دوم برای مردم و واحدهای اقتصادی از جنبه خدمات بهینه‌سازی اهمیت بیشتری دارد. در این روش، شرکت کارور وارد خرید و فروش گاز نمی‌شود و وظیفه اصلی آن شناسایی ظرفیت‌های صرفه‌جویی و اجرای پروژه‌های فنی است. به عبارت دیگر مشترک همچنان گاز موردنیاز خود را از شرکت گاز استانی دریافت می‌کند اما برای کاهش مصرف می‌تواند از خدمات شرکت‌های تخصصی کارور استفاده کند. در این مدل، درآمد شرکت از محل صرفه‌جویی تأیید شده تأمین می‌شود، به این ترتیب که پس از اجرای پروژه و اندازه‌گیری میزان کاهش مصرف، گواهی صرفه‌جویی انرژی صادر می‌شود و شرکت کارور می‌تواند مطابق ضوابط، از منافع اقتصادی آن بهره‌مند شود. امکان عرضه این گواهی‌ها در بورس انرژی نیز یکی از ابزارهای بازگشت سرمایه شرکت‌های فعال در این حوزه است.

دسترسی به شرکت‌های کارور از بازارگاه ملی گاز و خدمات پیام‌رسان بله

یکی از موانع مشارکت مردم در طرح‌های بهینه‌سازی مصرف گاز، پراکندگی شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات و دشواری پیدا کردن مجموعه متناسب با محل سکونت یا نوع فعالیت آن‌ها بوده است. برای رفع این مشکل، شرکت ملی گاز ایران در ۲۴ آبان ۱۴۰۵ از راه‌اندازی «بازارگاه کارور» خبر داد؛ بستری که با همکاری همراه اول ایجاد شده و قرار است ارتباط میان مشترکان و شرکت‌های کارور را در یک سامانه متمرکز کند. کاربران از طریق نشانی https://karvar.nigc.ir/ می‌توانند به شرکت‌های کاروری که اپلیکیشن اختصاصی دارند و خدمات آن‌ها دسترسی پیدا کنند. این سامانه همچنین امکان دسته‌بندی و پایش فعالیت شرکت‌ها بر اساس استان و حوزه کاری را فراهم می‌کند.

در کنار این بستر، پیام‌رسان بله نیز خدماتی را برای مشارکت شهروندان در کاهش مصرف انرژی ارائه کرده است. یکی از این خدمات، «کیف انرژی» است که با هدف تشویق مشترکان خانگی به صرفه‌جویی در مصرف گاز راه‌اندازی شده است. کاربران می‌توانند تصویر کنتور گاز منزل خود را از طریق این بخش ثبت کنند تا میزان کاهش مصرف آن‌ها بررسی شود. طبق اعلام منتشرشده در مهرماه ۱۴۰۵، مشترکانی که مصرف خود را کاهش دهند، متناسب با میزان صرفه‌جویی امکان دریافت پاداش نقدی ماهانه تا سقف پنج میلیون تومان را خواهند داشت که البته مبلغ نهایی به میزان صرفه‌جویی تأیید شده و ضوابط طرح بستگی دارد. به این ترتیب، مشترکان برای مشارکت در مدیریت مصرف گاز می‌توانند از خدمات تشویقی بله استفاده کنند و برای شناسایی شرکت‌های کارور و دریافت خدمات تخصصی به بازارگاه معرفی شده از سوی شرکت ملی گاز مراجعه کنند. تفکیک این دو مسیر اهمیت دارد؛ زیرا کیف انرژی بله بر ثبت و تشویق صرفه‌جویی مصرف‌کنندگان تمرکز دارد، در حالی که بازارگاه کارور برای معرفی و اتصال مشترکان به شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات بهینه‌سازی طراحی شده است.

از موتورخانه ساختمان تا نانوایی و گلخانه؛ صرفه‌جویی فقط مختص خانه‌ها نیست

دامنه فعالیت شرکت‌های کارور به ساختمان‌های مسکونی محدود نمی‌شود، بخش قابل توجهی از ظرفیت کاهش مصرف گاز در واحدهای تجاری، کشاورزی و صنعتی قرار دارد؛ بخش‌هایی که گاهی به دلیل استفاده از تجهیزات قدیمی، حجم بالایی از انرژی را بدون بازدهی متناسب مصرف می‌کنند.

برای نمونه در نانوایی‌ها جایگزینی دستگاه‌های مستعمل شعله مستقیم با تجهیزات استاندارد حرارت غیرمستقیم می‌تواند دست‌کم ۵۰ درصد صرفه‌جویی به همراه داشته باشد. همچنین در برخی طرح‌های اعلام‌شده، جایگزینی تنورهای گلی قدیمی با تجهیزات جدید، ظرفیت کاهش مصرف بیشتری دارد.

در گلخانه‌ها نیز اصلاح پوشش و عایق حرارتی، تنظیم مشعل‌ها و کنترل دمای محیط می‌تواند از اتلاف انرژی جلوگیری کند. در مرغداری‌ها، مدیریت دمای سالن و استفاده از سامانه‌های گرمایشی هوشمند، علاوه بر کاهش مصرف گاز، به حفظ شرایط مناسب پرورش کمک می‌کند. در بخش ساختمان نیز بهسازی موتورخانه‌ها از مهم‌ترین زمینه‌های فعالیت کارورهاست. تنظیم مشعل، اصلاح عملکرد دیگ، کنترل دمای آب و نصب تجهیزات هوشمند می‌تواند مانع از مصرف گاز بیش از نیاز ساختمان شود. این اقدامات به‌ویژه در مجتمع‌های مسکونی و ساختمان‌های اداری که موتورخانه مرکزی دارند، اهمیت دارد.

آیا استفاده از خدمات کارورها به کاهش قبض گاز منجر می‌شود؟

یکی از مهم‌ترین انگیزه‌های خانوارها برای مشارکت در طرح‌های بهینه‌سازی، کاهش هزینه‌های انرژی است. زمانی که تجهیزات گرمایشی با بازده پایین اصلاح شوند یا موتورخانه ساختمان عملکرد مناسب‌تری پیدا کند، میزان گاز مصرفی کاهش می‌یابد و این موضوع می‌تواند در هزینه قبض مشترکان نیز منعکس شود. از طرف دیگر، سازوکار اقتصادی شرکت‌های کارور به گونه‌ای طراحی شده که سرمایه‌گذاری در پروژه‌های کاهش مصرف برای بخش خصوصی نیز توجیه اقتصادی داشته باشد. در این مدل، شرکت به‌جای دریافت صرفاً هزینه اجرای خدمات، می‌تواند از ارزش اقتصادی گاز صرفه‌جویی شده و گواهی‌های مربوط به آن بهره‌مند شود. البته شرایط مالی و نحوه تقسیم منافع میان شرکت کارور و مشترک در هر پروژه باید در قرارداد مشخص شود. بنابراین متقاضیان پیش از امضای قرارداد لازم است درباره هزینه‌های احتمالی، مسئولیت تأمین تجهیزات، نحوه اجرای اصلاحات، میزان صرفه‌جویی مورد انتظار و سهم خود از منافع اقتصادی اطلاعات روشنی دریافت کنند.

توسعه شرکت‌های کارور می‌تواند نگاه به صرفه‌جویی انرژی را از توصیه‌های عمومی به سمت اقدامات فنی و اقتصادی سوق دهد. در این الگو، مردم صرفاً مصرف‌کننده توصیه‌های صرفه‌جویانه نیستند، بلکه می‌توانند با استفاده از خدمات شرکت‌های تخصصی، تجهیزات خود را اصلاح کنند و از منافع کاهش مصرف بهره‌مند شوند. البته گسترش این طرح به اطلاع‌رسانی شفاف درباره شرکت‌های دارای مجوز، محدوده خدمات، روش ثبت درخواست و سازوکار قراردادها نیاز دارد. اعلام تعداد شرکت‌های دارای قرارداد به تنهایی برای آگاهی مردم کافی نیست و لازم است فهرست شرکت‌های فعال، حوزه تخصصی، استان‌های تحت پوشش و راه‌های ارتباطی آن‌ها به شکل عمومی و قابل دسترس منتشر شود.