

## اقتصاد

## نبض اقتصاد

## سرنوشت اقتصاد و تولید کشور را به برجام گره نزید

رئیس اتاق بازرگانی ایران گفت: اگر روش‌های ما در مسائل اقتصادی متحول نشود ولو آن‌که همین فردا هم برجام به ثمر برسد و تحریم‌ها برداشته شود، باز مشکلات ریشه‌ای به قوت خود می‌ماند.

غلامحسین شافعی افزود: شاهدیم که در گذر این سال‌ها به‌جای تمرکز بر سیاست‌های اقتصادی، اقتصاد را سیاسی کردند و از همین منظر به آن ضربه وارد شد. تا زمانی که سایه سیاست بر اقتصاد کشور سنگینی کند و هزینه‌های سیاست را بخش اقتصاد بپردازد، تحول مثبتی رقم نخواهد خورد.

وی تأکید کرد: سیزدهمین رئیس‌جمهوری ایران، میراث‌دار مشکلات عدیده‌ای از گذشته خواهد بود و علاوه بر آن سطح مسائل و مشکلات نیز رو به تزايد است و تدبیری فراتر از عملکردهای معمول برای عبور از این شرایط، نیاز خواهد بود.

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران به موضوع مذاکرات برجامی نیز اشاره و اظهار کرد: توصیه ما به مسؤولان این بوده که سرنوشت اقتصاد و تولید کشور را به برجام گره نزنند. حقیقت آن است که اگر روش‌های ما در مسائل اقتصادی متحول نشود، ولو آن‌که همین فردا هم برجام به ثمر برسد و تحریم‌ها برداشته شود، باز مشکلات ریشه‌ای به قوت خود باقی بوده و در بزنگاه‌های مختلف، اثرات آن را شاهد خواهیم بود. باور داریم حرکت به سمت يك حکمرانی خوب، ما را به توسعه در تمام بخش‌ها خواهد رساند.

شافعی در بخش دیگری از اظهارات خود به تنش‌های ارزی و اثرات مخرب آن بر بخش‌های مولد پرداخت و گفت: توصیه پارلمان بخش خصوصی به مسؤولان این است که در حوزه ارزی دخالت و اظهارنظر کمتری داشته باشند و از بیان وعده‌هایی که قابل تحقق نیست، پرهیز کنند.

وی خاطرنشان کرد: موضوع مهم دیگری که باید از سوی مسؤولان مورد توجه قرار بگیرد، بحث منابع مالی بلوکه شده ایران است که در پی مذاکرات و توافقات آتی، احتمال آزادسازی آن وجود دارد.

طبیعتاً این نگرانی بیان می‌شود که منابع آزادشده، صرف جبران کسری‌ها یا پول پاشی‌ها شود. اتاق ایران اکیداً توصیه می‌کند، ارزهایی که به قیمت زندگی دشوار آحاد مردم در چند سال اخیر در نقاط مختلف دنیا به‌صورت اجباری پس‌انداز شده است، باید صرف سرمایه‌گذاری برای تکمیل زنجیره‌های تولیدی شود که کشور در آنها مزیت صادراتی دارد.

شافعی افزود: بازار بزرگ کشور نباید به‌راحتی در اختیار کالاهای نهایی ساخت دیگر کشورها قرار بگیرد. در مقابل، منابع مسدود شده در دوران تحریم که احتمالاً آزاد می‌شوند، باید به صندوق توسعه ملی واریز شده و صرف سرمایه‌گذاری مشترک بخش خصوصی داخلی با شرکت‌های بزرگ خارجی برای تکمیل زنجیره‌های ارزش داخلی و نیز تقویت تولیدات صادرات‌محور شود. به‌این‌ترتیب، تحولی مهم در اشتغال و صادرات و در نتیجه بهبود پایدار زندگی مردم به وجود خواهد آمد.

وی با ابراز تأسّف نسبت به رویه‌هایی که به‌جای کمک به بحث برندسازی، برندکشی را موجب می‌شوند، یادآور شد: بارها شاهد بوده‌ایم که يك چهره اقتصادی سال‌ها عمر خود را صرف ساخت نام و نشان و برند تولیدی کرده اما لك مقام مسؤول به‌سادگی تصمیم می‌گیرد فردا صادرات فلان محصول متوقف شود و به همین سادگی حاصل عمر آن فعال اقتصادی از دست می‌رود و برندی به نابودی کشیده‌می‌شود.

به عقیده شافعی، حمایت از تولید در گرو برندسازی و پشتیبانی از بخش صادرات است. این مقام مسؤول با اشاره به قاعده‌گذاری‌های غلط در کشورمان، عنوان کرد: الزاماً يك اندیشه درست به رویه و اجرای درست منجر نمی‌شود و این به‌واسطه ضعف سیستم قاعده‌گذاری

خلق خصولتی‌ها بود.



ساعات پيك و در زمانی محدود برق جایگاه‌های سی‌ان‌جی قطع خواهد شد. گاهی تصریح کرد: قطعاً در این رابطه نیز اطلاع رسانی عمومی از طریق رسانه‌ها باید از جانب شرکت توانیر صورت پذیرد تا هموطنان زمان قطعی برق برای سوختگیری سی‌ان‌جی مراجعه نکنند.

ساعت پيك و در زمانی محدود برق جایگاه‌های سی‌ان‌جی قطع خواهد شد.

گاهی تصریح کرد: قطعاً در این رابطه نیز اطلاع رسانی عمومی از طریق رسانه‌ها باید از جانب شرکت توانیر صورت پذیرد تا هموطنان زمان قطعی برق برای سوختگیری سی‌ان‌جی مراجعه نکنند.

زمانی که ایران در دولت قبل تحریم شد مسؤولان فعلی انتقاد زیادی روی کیفیت بنزین داشتند و آلودگی هوا را ناشی از کیفیت پایین سوخت می‌دانستند اما زمانی که منتقدان خودشان سر کار آمدند وضعیت به گونه دیگری رقم خورد. آن طور که مسؤولان وزارت نفت می‌گویند بنزینی که در همه کلانشهرها توزیع می‌شود از استاندارد یورو ۴ برخوردار است اما بارها سازمان ملی استاندارد بر این موضوع ابهامات و ایرادات را مطرح کرده است. استاندارد یورو ۴ يك معیار بین‌المللی است که بر اساس آن عدد اکتان (معیار به‌سوزی سوخت موتورهای بنزینی) و آلاینده‌های سوخت باید در يك حد مجاز باشند. در برخی پالایشگاه‌های کشور، سوخت براساس استاندارد یورو ۴ تولید می‌شود و در برخی دیگر که هنوز موفق به تولید بنزین با استاندارد یورو ۴ نشده‌اند، طرح‌هایی برای تولید این فرآورده مطابق با استاندارد یورو ۴ مطرح یا در حال اجراست. هرچند وزارت نفت تمامی جایگاه‌داران هشت کلانشهر اصفهان، اراک، تبریز، مشهد، کرج، شیراز، اهواز و تهران و همچنین برخی شهرهای همجوار آنها را ملزم به عرضه بنزین یورو ۴ کرده است ولی تخلفات زیادی در این امر صورت گرفته و انواع بنزین با استانداردهای نازل‌تری به مصرف‌کنندگان عرضه می‌شود.

## چالش کیفیت

زمانی که ایران در دولت قبل تحریم شد مسؤولان فعلی انتقاد زیادی روی کیفیت بنزین داشتند و آلودگی هوا را ناشی از کیفیت پایین سوخت می‌دانستند اما زمانی که منتقدان خودشان سر کار آمدند وضعیت به گونه دیگری رقم خورد. آن طور که مسؤولان وزارت نفت می‌گویند بنزینی که در همه کلانشهرها توزیع می‌شود از استاندارد یورو ۴ برخوردار است اما بارها سازمان ملی استاندارد بر این موضوع ابهامات و ایرادات را مطرح کرده است. استاندارد یورو ۴ يك معیار بین‌المللی است که بر اساس آن عدد اکتان (معیار به‌سوزی سوخت موتورهای بنزینی) و آلاینده‌های سوخت باید در يك حد مجاز باشند. در برخی پالایشگاه‌های کشور، سوخت براساس استاندارد یورو ۴ تولید می‌شود و در برخی دیگر که هنوز موفق به تولید بنزین با استاندارد یورو ۴ نشده‌اند، طرح‌هایی برای تولید این فرآورده مطابق با استاندارد یورو ۴ مطرح یا در حال اجراست. هرچند وزارت نفت تمامی جایگاه‌داران هشت کلانشهر اصفهان، اراک، تبریز، مشهد، کرج، شیراز، اهواز و تهران و همچنین برخی شهرهای همجوار آنها را ملزم به عرضه بنزین یورو ۴ کرده است ولی تخلفات زیادی در این امر صورت گرفته و انواع بنزین با استانداردهای نازل‌تری به مصرف‌کنندگان عرضه می‌شود.

## مختصات تولید

آمارها حاکی است تولید بنزین کشور ابتدای انقلاب اسلامی حدود ۲۵ میلیون لیتر در روز بود، در حالی که در سال ۹۱ با افزایش دوبرابری تولید این محصول به ۵۲ میلیون لیتر در روز رسید. با این حال این میزان تولید هم جایگوی مصرف روزانه نبود و حدود ۱۰ میلیون لیتر بنزین به کشور وارد می‌شد. سال ۹۲ تولید بنزین ایران نزدیک به حدود ۶۰ میلیون لیتر شد و در حال حاضر نیز ظرفیت تولید روزانه بنزین در هشت‌سال گذشته با افزایش ۸۰ درصدی در کشور به ۱۱۲ میلیون لیتر افزایش یافته که البته ظرفیت واقعی تولید روزانه بنزین در کشور ۱۲۰ میلیون لیتر در روز است. با خروج ایالات متحده آمریکا از برجام در اردیبهشت ۹۷ وزارت نفت برای افزایش ظرفیت تولیدات پالایشگاهی کشور از جمله بنزین اقدامی نکرد. می‌توان به صراحت گفت تنها این وزارتخانه يك سوم باقی مانده پالایشگاه ستاره‌خلیج فارس را به سرانجام رساند، طرحی که عملیات اجرایی آن به سال ۸۶ و دولت قبل برمی‌گردد. افتتاح پالایشگاه ستاره‌خلیج فارس کمک شایانی به خودکفایی در حوزه بنزین کرد و اکنون بزرگ‌ترین پالایشگاه میعانات‌گازی در جهان محسوب می‌شود. این پالایشگاه کاملاً ایرانی روزانه با پالایش ۴۵۰ هزار بشکه میعانات‌گازی پارس‌جنوبی، کشور را در مسیر خودکفایی در تامین بنزین قرار داد. صفر تا ۱۰۰ این پروژه کاملاً ایرانی توسط فراگاه ظرفیتی خاتم‌الانبیا (ص) صورت گرفت. این در حالی است که رئیس‌جمهور در اظهاراتی عجیب گفته بود با افتتاح پروژه ستاره خلیج فارس همه پیمانکاران صراحتاً اذعان می‌کردند این پروژه را آنها نساختند بلکه آن را برجام ساخت؛ این اظهارنظر واکنش‌های زیادی به دنبال داشت و کارشناسان امر معتقد بودند دولت می‌خواهد موفقیت‌های جوانان ایرانی را به نام غریبان ثبت کند.

## صادراتی که از دست رفت

آن‌طور که برخی کارشناسان مطرح می‌کنند صادرات هر ۱۰ میلیون لیتر بنزین حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان برای کشور درآمد ایجاد می‌کند. همچنین در برخی آمار و ارقام‌ها آمده حذف کارت سوخت، عدم سهمیه‌بندی و عدم افزایش پلکانی و تدریجی قیمت حامل‌های انرژی و نهایتاً عدم کنترل مصرف بنزین طی چند سال اخیر، حداقل بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان به کشور خسارت زده است. اما خسارت‌ها فقط به قاچاق بنزین محدود نمی‌شود. قاچاق بنزین به واردات بنزین بیشتر برای تامین نیاز مردم و خسارت دیگری به ثروت کشور به منظور پرداخت هزینه واردات منجر شده است. بر اساس نظرات برخی کارشناسان به دلیل حذف کارت سوخت، میزان واردات بنزین به کشور در فاصله زمانی ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۸ تا به‌طور متوسط حدود ۹ میلیون لیتر در روز بوده که برای این مقدار واردات بنزین هم هشت میلیارد دلار ارز پرداخت شده است. البته ایران اکنون از واردکننده بنزین به صادرکننده این فرآورده نفتی تبدیل شده و سال گذشته به‌رغم همه محدودیت‌هایی که دولت دونالد ترامپ رئیس‌جمهوری وقت آمریکا علیه ایران اعمال کرده بود و فشار حداکثری را به اجرا درآورد صادرات بنزین توسط ایران انجام شد.

## بحران مدیریت عرضه

مدیریت عرضه بنزین در طول سال‌های گذشته دستخوش تغییرات زیادی شده است. از حذف کارت سوخت گرفته تا آزادسازی بنزین سوپر که چند ماهی است در جایگاه‌ها پیدا نمی‌شود. اکنون برخی جایگاه‌ها چند نازل خود را از مدار خارج کرده‌اند که ظاهراً نظارتی بر فعالیت آنها نیست و صف سوختگیری طولانی‌تر شده است. یکی از انتقادهای مهمی که به دولت وارد می‌شود، نحوه گران کردن بنزین در سال ۹۸ است. تقریباً همه کارشناسان موافق افزایش قیمت بنزین بودند اما با روشی که اجرا شد، مخالفت داشتند. به طوری‌که بامداد جمعه ۲۴ آبان که یکی از روزهای مهم در تقویم سیاسی کشور محسوب می‌شود، قیمت بنزین هزارتومانی به ۱۵۰۰ تومان سهمیه‌ای و آزاد با نرخ ۳۰۰۰ تومان عرضه شد. در همان زمان برخی کارشناسان معتقد بودند بنزین به‌جای این‌که توسط وزارت نفت گران شود، توسط وزارت کشور گران می‌شود. نشان از پایین آمدن سرمایه اجتماعی دولت است. تجربه‌گرانی بنزین در دولت‌های قبل نیز اتفاق افتاده و تاکنون آشوبی از این جنس در کشور رخ نداده بود. آن‌طور که برخی کارشناسان اقتصادی مطرح کردند این اقدام به‌منظور جبران کسری بودجه دولت ناشی از عدم فروش نفت در بازارهای جهانی انجام‌شده اما زبانی که طی چند روزه کشور خورد بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد شد. این در حالی است که بیژن زنگنه، وزیر نفت در شهریور همان سال اعلام کرده بود وزارت نفت تحت هیچ شرایطی به فکر افزایش قیمت این محصول نیست و حتی اگر هم به فکر این موضوع باشد، قانون اجازه چنین کاری را به آنها نمی‌دهد. همچنین رئیس‌جمهوری نیز یکی از دلایل گرانی بنزین را مقابله با قاچاق عنوان کرد. بنزین زمانی که گران شد، قیمت دلار ۱۱ هزار تومان بود که این موضوع بر قیمت فوب خلیج فارس (قیمت بنزین در کشورهای حاشیه خلیج فارس) تأثیر داشت. اکنون قیمت دلار ۲۲ هزار تومان است و اگر يك قاچاقچی قصد قاچاق داشته باشد همچنان برایش به‌صرفه خواهد بود درحالی‌که باید سازوکار دیگری به کار گرفته شود. این اقدام دولت باعث از دست رفتن جان بسیاری از مردم و خسارت به بانک‌ها، جایگاه‌های سوخت و مراکز خدماتی دیگر شد.

هموطنان در زمان مناسب جهت سوختگیری به جایگاه‌ها مراجعه کنند. وی با بیان این‌که قطع برق موجب از کار افتادن جایگاه‌های سی‌ان‌جی می‌شود، افزود، با توجه به این‌که دیزل ژنراتورها نمی‌توانند برق مصرفی کمپرسور جایگاه‌های سی‌ان‌جی را تامین کنند با هماهنگی‌ای که با شرکت توانیر صورت گرفته در

ساعت پيك و در زمانی محدود برق جایگاه‌های سی‌ان‌جی قطع خواهد شد.

گاهی تصریح کرد: قطعاً در این رابطه نیز اطلاع رسانی عمومی از طریق رسانه‌ها باید از جانب شرکت توانیر صورت پذیرد تا هموطنان زمان قطعی برق برای سوختگیری سی‌ان‌جی مراجعه نکنند.



## عملکرد ۸ ساله دولت در حوزه تولید و عرضه بنزین چه نتایجی داشته است؟

# فرصت سوخته برای تولید سوخت

سیاست‌های مربوط به حوزه سوخت، افت و خیز زیادی در سال‌های اخیر داشته‌است. ایران تا يك دهه پیش نیمی از مصرف روزانه خود را از طریق واردات تامین می‌کرد اما اکنون با بهره‌گیری از افزایش ظرفیت پالایشگاه‌های خود از يك سو و کاهش مصرف سوخت از طریق اجرای سامانه کارت‌سوخت توانسته نیم‌نگاهی به صادرات بنزین به دیگر کشورها داشته‌باشد. یکی از کالاهای مهم و استراتژیک برای تحقق امنیت انرژی يك کشور، بنزین است به طوری که در سالیان گذشته با توجه به عدم خودکفایی و وابستگی به واردات این محصول، آمریکا قصد داشت با تحریم فروش آن به کشورمان مشکلات زیادی را به وجود آورد و همواره یکی از گزینه‌های روی میز مقامات آمریکایی برای امتیاز گرفتن از ایران مطرح می‌شد، از این رو زنگ خطرها به صدا درآمد و ایران با سرعت دادن به راه‌اندازی طرح‌های پالایشی گوناگون در اقصی نقاط کشور از جمله پالیشگاه ستاره‌خلیج فارس توانست تحریم‌ها را خنثی کرده و علاوه بر خودکفایی بتواند به فکر صادرات این محصول مهم به سایر کشورها باشد. نکته مهم اینجاست که این دستاوردها توسط قراگاه سازندگی خاتم‌الانبیا(ص) حاصل شده که برخی مسؤولان به دنبال سندزدن این موفقیت به نام خود هستند. آن‌طور که در آمار و ارقام آمده، در زمان پالایشگاه جدید ساخته نشده و ظاهراً چنین تفکری در بدنه وزارت نفت وجود ندارد و تنها به مدیریت پالایشگاه‌های موجود پرداخته‌شده‌است. گزارشی که در ادامه می‌خوانید عملکرد دولت در حوزه بنزین است که در هشت سال گذشته تغییرات زیادی داشته‌است.

### افزایش ۳۲۹ درصدی قیمت بنزین

سال ۹۲ دولت حسن روحانی، بنزین را با هر لیتری ۴۰۰ تومان برای بنزین سهمیه‌ای و لیتری ۷۰۰ تومان برای بنزین آزاد تحویل گرفت. يك‌سال پس از استقرار دولت یازدهم، وزارت نفت اعلام کرد قیمت بنزین افزایش می‌یابد و نرخ بنزین سهمیه‌ای از ۴۰۰ به ۷۰۰ تومان و بنزین آزاد از ۷۰۰ به هزار تومان رسید. در سال ۹۴ قیمت بنزین سهمیه‌ای هم حذف شد و به صورت تک‌نرخ با قیمت هزار تومان به دست مردم می‌رسید. پس از بنزین تک‌نرخ بسیاری از مردم کارت‌های سوخت خود را کنار گذاشتند و از کارت جایگاه برای سوختگیری استفاده می‌کردند تا این‌که سال ۹۸ یکباره و يك شبه

### جنگ کارت‌سوخت با تحریم

بعد از جنگ تحمیلی و به‌خصوص در نیمه‌دوم دهه ۷۰ مصرف بنزین در حال افزایش بود به طوری که از ۳۳ میلیون لیتر در روز در سال ۷۵ به ۷۳/۶ میلیون لیتر در روز در سال۸۵ رسید که این آمار حاکی از افزایش ۲/۲ برابری مصرف بنزین در کشور بود. به دلیل عدم توسعه پالایشگاه‌ها از اواسط دهه ۷۰ بخش زیادی از این نیاز از طریق واردات تامین می‌شد به طوری که از ۷۳/۶ میلیون لیتر در روز در سال ۸۵ نزدیک به يك سوم آن (۲۷/۵ میلیون لیتر بنزین) از طریق واردات تامین می‌شد که ارزبری زیادی داشت.

سال ۸۶، دولت وقت تصمیم گرفت به‌منظور مدیریت مصرف کارت‌سوخت را وارد چرخه مصرف کند. ضمن این‌که اقبال و توجه مردم به استفاده بیشتر از وسایل حمل‌ونقل عمومی افزایش یافته بود و کمتر از خودروهای شخصی خود استفاده‌کنند از طرف دیگر برای اولین بار در کشور آمار مشخص و دقیقی از مجموع بنزین فروخته‌شده به وسایل نقلیه به‌دست آمد و همه ورود و خروج‌های بنزین از پالایشگاه به پمپ‌بنزین‌ها مشخص شده بود در نتیجه دیگر هیچ تانکر حمل سوختی قبل از رسیدن به جایگاه بخش سوخت راه خود را گم نمی‌کرد و سراز مرزهای ایران در نمی‌آورد به همین دلیل از قاچاق سازمان یافته چند میلیون لیتری جلوگیری به‌عمل آمد.

پیش‌بینی‌ها حاکی از آن بود که با ادامه این روند تا سال ۹۳ که مصرف بنزین به ۱۶۰ میلیون لیتر در روز برسد اما باوجود افزایش چشمگیر خودروهای شخصی نه‌تنها مصرف بنزین نسبت به سال۸۵ افزایش پیدا نکرد بلکه به کمتر از ۷۰ میلیون لیتر کاهش یافت. در سال۱۳۸۹ در حالی‌که مصرف بنزین نزدیک

