



به این اعداد دقت کنید: «شرکت پخش پالایش نفتی برای انتقال بنزین به جایگاه‌های سوخت در سال گذشته به‌ازای هر لیتر بنزین ۷۰۰ تومان از دولت پول گرفته و جایگاه‌داران نیز برای فروش هر لیتر بنزین ۶۵۳ تومان حق‌الزحمه (حق‌العمل) دریافت کرده‌اند. یعنی فارغ از اینکه قیمت تمام‌شده بنزین چقدر برای دولت آب می‌خورد، دولت در سال گذشته فقط برای انتقال بنزین از پالایشگاه تا یک خودروها برای هر لیتر حدود ۱۳۵۰ تومان پول پرداخت کرده و در نهایت اگر بنزین را به قیمت سهمیه‌ای و هر لیتر ۱۵۰۰ بفروشد، با کسر این دو کارمزد، فقط ۲۰۰ تومان در هر لیتر گیرش می‌آید.»

گفته شد که این عدد شامل هزینه‌های استخراج، قیمت نفت، هزینه پالایش و سایر هزینه‌های جانبی نمی‌شود. برخی گزارش‌ها قیمت تمام‌شده بنزین داخلی را بین ۹ هزار تا ۱۳ هزار تومان و قیمت بنزین وارداتی را بالای ۲۰ هزار تومان عنوان می‌کنند. این اعداد حالا برای دولت حساسی در دمرساز شده است. براساس آمارهای رسمی، متوسط مصرف روزانه بنزین تا سال ۱۴۰۳ به حدود

۴ ایده‌آصلاح‌گرایان برای بنزین

طرح وان

ایده اولی که به گفته ارانه‌کنندگان و مدافعان آن گفته می‌شود استنادات پژوهشی و پشتوانه نظری قوی دارد، طرح «وان» است. این موضوع را اولین بار دکتر سعید جلیلی در مناظره‌های انتخابات سال ۱۴۰۰ مطرح کرد و از آن به‌عنوان اصلاحات اقتصادی نام برد. جلیلی می‌گوید: «طرح مدنظر ما به‌طور خلاصه این بود که ما در کشور میزان مشخصی مصرف حامل‌های انرژی داریم شامل گاز، برق، بنزین، گازوئیل و... این میزان را تقسیم بر جمعیت کشور می‌کنیم که یک واحد انرژی یا به اختصار وان

که شامل سبزی از حامل‌های انرژی است به‌دست می‌آید.»

وی در گفت‌وگویی دیگری می‌گوید: «حق برخورداری از این واحد انرژی را به‌صورت برابر به افراد جامعه داده و مدیریت مصرفش را در اختیار مردم قرار می‌دهیم. مردم می‌توانند مصرف کنند یا به افرادی که مصرف بیشتری دارند، بفروشند. این می‌شود هم توزیع عادلانه، هم اصلاح الگوی مصرف و هم دولت برخلاف طرح‌های مشابه، پولی از جیب خودش نمی‌دهد.» وی درخصوص قیمت و سازوکار فروش وان می‌گوید: «با این کار نه خلق پولی می‌شود نه دولت از طرف مردم این فروش را انجام می‌دهد که مثل الان با وجود افزایش قیمت‌ها همچنان

پارانه نقدی پرداختی ثابت بماند.»

یکی از نکات قابل تأمل و محل ابهام در طرح وان جلیلی این است که در این طرح تکلیف قیمت مشخص نیست، درحالی‌که در طرح‌های مشابه طرح وان (طرح دانشگاه شریفی‌ها) بر واقعی شدن قیمت انرژی و حذف پارانه پنهان تأکید شده است. درواقع طرح‌های مشابه طرح وان علاوه بر اینکه بر چند اصل همچون ۱- توزیع عادلانه پارانه انرژی، ۲- اعطای حق انتخاب به مردم و ۳- مصرف بهینه استوار هستند، بر کشف قیمت در بازار نیز تأکید دارند که این موضوع در طرح وان قابل مشاهده نیست. به عبارتی در طرح وان جلیلی از طرفی گفته می‌شود قیمت حامل انرژی در وان، قیمت مصوب دولت خواهد بود، از سویی گفته می‌شود با این کار پولی خلق نخواهد شد و درنهایت گفته می‌شود پارانه مردم (عایدی مردم از طرح وان) با افزایش تورم، تعدیل‌شده و ثابت نخواهند ماند. به عبارتی این طرح در کنار اینکه مسئله توزیع برابر را حل می‌کند؛ اما سازوکارش در مقابل چالش کسری بودجه و ناترازی مشخص نیست. هم

تصمیم صحیح دربارهٔ قیمت‌گذاری سوخت کدام است؟ بنزین چگونه از رقابت‌های سیاسی نجات پیدا می‌کند

بنزین گروگان سیاست

دولت، به موارد قابل تأملی اشاره کرد. وی می‌گوید: «الان بحث سه‌نرخی شدن بنزین دارد جدی می‌شود. همان‌طور که آوردید بحث گران‌سازی الپی‌جی را در خفا انجام دادید، این موضوع غیرقانونی است و من از هیئت تحقیق می‌خواهم آن را رد کنند. در بحث سه‌نرخی شدن قیمت بنزین موضوع افزایش می‌۴۰۰، ۳۰۰ و ۵۰۰ درصدی قیمت بنزین است. مگر می‌خواهید کشور را به‌هم بریزید؟ آمده‌اید کشور را اداره کنید، نه اینکه به‌هم بریزید، درحالی‌که راه‌های غیرقیمتی وجود دارد. اگر هم فوش می‌خواهید گران کنید، ۱۰ درصد یا ۱۵ درصد افزایش دهید. بروید جلوی قاچاق را بگیرید. ما پمپ‌بنزینی داشیم که در یک ماه، یک نفر بالای یک میلیارد تومان ترانکش در آنجا داشته است. این قاچاق است جلوی آن را بگیرید.»

این سخنان آقای ثابئی از یکسو می‌تواند از سر خیرخواهی باشد و از سوی دیگر و بدبینانه، آن می‌تواند ناشی از جهت‌گیری سیاسی و جناحی وی باشد.

البته نویسنده معتقد است ایشان از سر خیرخواهی این موضوع را طرح کرده و هدفش حفظ امنیت و آرامش در کشور است. بااین‌حال، این سؤال نیز از

ضرورت پیدا می‌کرد. درواقع نقش دولت بازم در اینجا سقف‌گذاری روی قیمت بنزین، بلکه مدیریت قیمت با ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا بود. طراحان طرح می‌گویند این طرح شباهت زیادی به طرح مجلس درخصوص بازار ارز یعنی «بازار باز شناور مدیریت شده» داشته و نقش دولت در کشف قیمت، عمدتاً بازارسازی است تا سقف‌گذاری اجباری و تثبیت بلندمدت. درواقع اگر تثبیت قیمتی هم هست، تثبیت کوتاه‌مدت نوسان نرخ رشد بوده نه محدود کردن قیمت در یک نرخ مشخص. دی ماه سال ۱۴۰۰ در دولت سیزدهم این طرح با عنوان «بنزین برای همه» در جزیره کیش اجرا شد. البته این پالیوت صرفاً برای ستنجش ابعاد فنی طرح بود و تغییرات قیمتی در آن رخ نداد. درنهایت طرح متوقف شد و نتایج اجرای آن به‌صورت شفاف منتشر نشد؛ اما اجراکنندگان طرح معتقد بودند طرح به اهداف اولیه خود رسیده است.

طرح پلکانی سه‌قیمتی

در روزهای گذشته برخی رسانه‌ها موضوع افزایش قیمت بنزین را مطرح کردند. پس از طرح این موضوع، اعضای شورای اطلاع‌رسانی دولت این موضوع را تکذیب کردند و مدعی شدند این موضوع به اسمال نمی‌رسد. در سمت دیگر، اخیراً سید اسماعیل حسینی، عضو کمیسیون انرژی مجلس در گفت‌وگو با رسانه‌های ملی گفت: «مجلس قبلاً به دولت اختیار داده قیمت بنزین را افزایش دهد.»

در میان این تأیید و تکذیب‌ها، روز گذشته امیرحسین ثابئی، نماینده مردم تهران در مجلس با هشدار صریح نسبت به تبعات اجرای طرح دولت برای بنزین گفت: «قرار است دولت نرخ سوم بنزین را ۳۰۰ تا ۵۰۰ درصد افزایش دهد.» گرچه آقای ثابئی درخصوص طرح دولت جزئیاتی ارائه نکرد؛ اما برخی رسانه‌ها اخیراً مدعی شده‌اند دو طرح در درون دولت مطرح است. طرح اولی، افزایش قیمت بنزین با ایجاد سه‌نرخ در مصرف بنزین است که احتمالاً به پارانه‌ای برابر با قیمت ۲ هزار و ۵۰۰ تومان و قیمت بنزین نرخ دوم معادل ۵ هزار تومان و قیمت نرخ آزاد و با کارت سوخت جایگاه‌داران نیز معادل ۱۰ هزار تومان باشد. آن‌طور که برخی رسانه‌ها خبر می‌دهند، در این طرح قیمت بنزین قرار است هر ساله با نرخ تورم افزایش پیدا کند.

۱۲۵ تا ۱۳۰ میلیون لیتر و در برخی روزهای اوج سفرر حتی به ۱۴۰ میلیون لیتر رسیده و در ماه‌های اخیر عدد ۱۴۹ میلیون لیتر در روز نیز ثبت شده است. موضوع فقط مصرف بالا نیست. در سال ۱۴۰۳ دولت روزانه به‌طور میانگین ۱۱ میلیون لیتر بنزین وارد کرده و برخی گزارش‌های غیررسمی این میزان را برای اسسال ۲۰ میلیون لیتر عنوان می‌کنند. مجموع این شرایط باعث شده دولت به دنبال کاهش بخشی از این ناترازی با اصلاحات قیمتی و غیرقیمتی باشد؛ موضوعی که سازوکار اجرایی آن با اعتراض برخی از نمایندگان مجلس روبرو شده است. مجموع شرایط ذکر شده یک بن‌بست را در سیاستگذاری حوزه انرژی ایجاد و موضوع بنزین را به یک موضوع غیرقابل حل تبدیل کرده است. درواقع چالش اصلی، فقدان ایده‌های جایگزین و درج‌زدن در این موضوع است که وضعیت را هر روز، بدتر از دیروز می‌کند.

ایدهٔ ایجابی شما چیست؟

روز گذشته امیرحسین ثابئی، نماینده تهران ضمن اعتراض به طرح بنزینی

طرفدار کاهش ناترازی است، هم طرفدار افزایش سهم‌بری مردم بدون تشدید کسری بودجه دولت بوده و هم بر عدالت در برخورداری تأکید می‌کند. این‌ها همه مواردی هستند که دولت را مجبور به افزایش قیمت انرژی خواهند کرد؛ چراکه لازمه برخورداری مردم از انرژی بدون تشدید کسری بودجه دولت و تشدید ناترازی، تعدیل قیمت انرژی است. درواقع طرح وان جلیلی در این موضوع تقریباً ساکت بوده است.

طرح دانشگاه شریفی‌ها

آبان سال ۱۳۹۸ که دولت حسن روحانی از طریق شوک درمانی، قیمت بنزین را واقعی کرد، جمعی از اقتصاددانان دانشگاه شریف مدعی شدند آن‌ها قبل از اجرای این طرح، طرح اختصاص بنزین به کد ملی یا طرح تشکیل بازار متشکل انرژی را به دولت ارائه داده و دولت بدون توجه به این طرح، به سراغ شوک درمانی رفته است.

این طرح در ظاهر شباهت‌هایی به طرح وان دکتر سعید جلیلی دارد. در این طرح، پیشنهاد مشخص تهیه‌کنندگان آن است که دولت در ابتدا زیرساخت انتقال سهمیه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی را فراهم کند و سپس با فراهم‌سازی سایر زیرساخت‌ها، مقدار مشخصی (حدوداً ۲۰ لیتر) بنزین به هر کد ملی (همه ایرانی‌های دارای خودرو یا فاقد خودرو) اختصاص دهد. صادق الحسینی، علی مروی و مصطفی زمانیان کسانی بودند که در همان زمان (پس از آبان ۱۳۹۸) در رسانه‌ها بارها در خصوص این موضوع صحبت کرده و از طرح دفاع کرده و ابعاد فنی آن را توضیح دادند.

بر اساس این طرح، مردمی که ۲۰ لیتر (عدد پیش‌فرض اولیه طرح) بنزین را در ماه دریافت می‌کردند، در بورس انرژی امکان مبادله مازاد بنزین برای آن‌ها فراهم می‌شد و افراد فاقد خودرو یا افرادی که دارای خودرو بودند اما سهمیه را مصرف نمی‌کردند، عرضه‌کنندگان بنزین و مالکان خودرو متقاضی بنزین بودند. گرچه طراحان این طرح به ایجاد سازوکار عرضه و تقاضای بدون مداخله دولت تأکید داشتند؛ اما ایده آن‌ها این بود که در مراحل اولیه شکل‌گیری بازار که عرضه و تقاضا از تعادل مناسبی برخوردار نیست، دولت می‌تواند از طریق کمیود عرضه مداخله کند. این مداخله در مواقع حساس مثل تعطیلات رسمی که تقاضا افزایش می‌یافت نیز

رقم ساخت خانه به بالاترین میزان در ۱۱ سال اخیر رسید

مسکن‌سازی جان‌گرفت؟



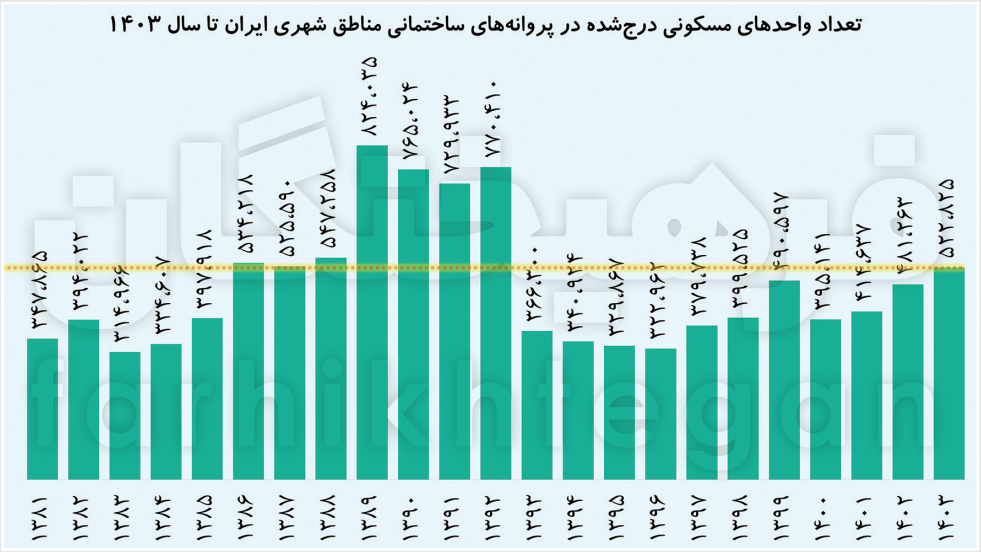
از ثبات نسبی در ساخت‌وساز مسکن در دولت اصلاحات تا جهش کم‌باقیه در دوران احمدی‌نژاد و افت محسوس در دولت روحانی، بازار مسکن ایران طی بیش از دو دهه اخیر مسیر پرنوسانی را پشت سر گذاشته است. حالا در پایان سال ۱۴۰۳، با ثبت صدور مجوز ساخت بیش از ۵۲۲ هزار واحد مسکونی در پروانه‌های ساختمانی مناطق شهری کشور و افزایش ۸٫۶ درصدی آن در مقایسه با سال گذشته، رکورد تازه‌ای در ساخت‌وساز رقم خورده است. به بیان بهتر، ثبت این عدد در یک دهه اخیر و از سال ۹۲ تا امروز بی‌سابقه بوده است. عددی که نشان می‌دهد گویا اقداماتی از سوی دولت برای تسریع در ساخت و ساز نهضت ملی مسکن با مسکن دولتی در حال انجام است. از سوی دیگر بنا به گفته‌های مسئولان وزارت راه و شهرسازی تا پایان سال ۱۴۰۴ حدود ۱۲۰ هزار واحد نهضت ملی مسکن تحویل خواهد شد. هرچند حبیب اله طاهر خانی، معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی، از اتصال بیش از ۴۷۰ هزار واحد نهضت ملی به شبکه بانکی خبر داده و اصغر نوره‌الزاده، رئیس هیئت عامل صندوق ملی مسکن نیز از اختصاص ۶ هزار میلیارد تومان به این پروژه و الزام تجهیز همه واحدها به زیرساخت‌های حیاتی چون آب، برق و فاضلاب خبر داده و آمارها نشان‌هایی از تحولات جدید و افزایش ساخت و ساز دارند، اما همچنان موانع مختلفی بر سر راه وجود دارد. یکی از موانع این طرح، روند کند تخصیص تسهیلات نظام بانکی است. با وجود تصریح قانون مبنی بر اختصاص ۲۰ درصد از تسهیلات نظام بانکی به طرح جهش تولید مسکن، در عمل سهم کل بخش ساختمان کمتر از ۵ درصد است و تنها بخش ناچیزی از آن به حوزه ساخت مسکن دولتی اختصاص پیدا می‌کند.

ساخت‌وساز در ایران؛ از خاتمی تا پزشکیان

آمارهای رسمی از ساخت‌وساز واحدهای مسکونی از سال ۱۳۸۱ تا سال ۱۴۰۳ از فراز و نشیب‌های متفاوتی به‌ویژه در دولت‌های مختلف حکایت دارد. این داده‌ها نشان می‌دهد در سال ۸۱ بیش از ۳۴۷ هزار واحد مسکونی ساخته شده که در سال بعد به ۳۹۴ هزار واحد افزایش یافته است. به بیان بهتر عملاً در دوره دوم دولت هشتم به ریاست جمهوری سید محمد خاتمی ساخت‌وساز افزایش یا کاهش قابل توجهی پیدا نکرد و در نهایت در سال ۸۳ با ثبت ساخت ۳۱۴ هزار واحد به پایان رسیده است. محمود احمدی‌نژاد،

موانع اصلی ساخت‌وساز دولتی

اقتصاددانان هموار معتقدند دولت نباید برای همه مردم مسکن بسازد و این مسکن‌سازی باید محدود به درصد ناچیزی از افراد آسیب‌پذیر باشد. محمد طبیبیان، اقتصاددان اخبرادر یادداشتی نوشت: «دولت‌ها همیشه فکر می‌کنند اگر خوشان خانه‌ب سازند مسکن مردم‌رامی توانند حل کنند. در صورتی که مسئله اصلا این نیست. مسئله اصلی آن است که باید خانوارهای متقاضی مسکن، «درآمد کافی» داشته باشند تا بتوانند (قسط وام خرید مسکن) را پرداخت کنند. در مقابل هم باید یک «سیستم اعتباری قوی» وجود داشته باشد تا بتواند تسهیلات مسکن کارآمد به متقاضیان صاحب‌خانه شدن بپردازد.» گزارش دیگری از مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد یکی از مهم‌ترین مشکلات ساخت مسکن حمایتی و دولتی؛ مشکل تسهیلات بانکی و همچنین توان مالی متقاضیان است. براساس این گزارش، با وجود تصریح قانون مبنی بر اختصاص ۲۰ درصد از تسهیلات نظام بانکی به بخش جهش تولید مسکن، در عمل سهم کل بخش ساختمان کمتر از ۵ درصد است و تنها بخش ناچیزی از آن به حوزه مسکن اختصاص پیدا می‌کند. افزون بر این، نبود زیرساخت‌های شهری مناسب نظیر آب، برق، فاضلاب و دسترسی‌های حمل‌ونقلی در بسیاری از اراضی طرح‌ها، یکی دیگر از موانع اصلی پیش روی اجرای مؤثر این سیاست‌هاست.



تعداد واحدهای مسکونی درج‌شده در پروانه‌های ساختمانی مناطق شهری ایران تا سال ۱۴۰۳