

دولت از تنظیم‌گری به تسهیل‌گری تغییر نقش دهد

نایب‌رئیس اتاق ایران با تأکید بر ضرورت آمادگی بخش خصوصی برای دوران بازسازی پس از جنگ، خواستار تشکیل کنسرسیوم‌های مشترک، راه‌اندازی پنجره واحد سرمایه‌گذاری، کاهش بوروکراسی و ایجاد ثبات شد. حسین پیرمؤذن، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با مهر با اشاره به الزامات دوره بازسازی پس از جنگ اظهار کرد: بخش خصوصی باید از هم‌اکنون برای ایفای نقش در این مرحله آماده شود؛ چراکه فرصت‌های اقتصادی این دوره محدود و رقابتی خواهد بود و بنگاه‌هایی که آمادگی لازم را نداشته باشند، میدان را به رقبای خارجی و منطقه‌ای واگذار می‌کنند.

به‌گفته او، تجربه کشورهایی که دوران جنگ یا بحران‌های گسترده را پشت‌سر گذاشته‌اند؛ نشان می‌دهد سرعت بازسازی، بیش از هر چیز به میزان آمادگی قبلی بخش خصوصی وابسته است. ازاین‌رو، فعالان اقتصادی نباید برنامه‌ریزی برای آینده را به بازگشت شرایط عادی موکول کنند، بلکه لازم است از همین امروز ظرفیت‌های خود را شناسایی کرده، طرح‌های توسعه و سرمایه‌گذاری را آماده سازند و نیازهای بازار را برای حضور در پروژه‌های بزرگ بازسازی بررسی کنند.

پیرمؤذن افزود: دوران پساجنگ می‌تواند نقطه آغاز فصل تازه‌ای از توسعه اقتصادی، افزایش سرمایه‌گذاری و رشد تولید در کشور باشد؛ اما تحقق این هدف مستلزم وجود نقشه راهی روشن، مشارکت جدی بخش خصوصی و اتخاذ سیاست‌هایی است که زمینه جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی را فراهم کند. وی درباره اقداماتی که فعالان اقتصادی باید در دستور کار قرار دهند، گفت: برخورداری از صورت‌های مالی شفاف و حسابرسی‌شده، تهیه طرح‌های توجیهی آماده برای پروژه‌های زیرساختی، مسکن، انرژی و صنعت، تشکیل کنسرسیوم میان بنگاه‌های کوچک و بزرگ برای تقویت زنجیره تأمین و همچنین آموزش نیروی انسانی بر اساس استانداردهای بین‌المللی، مهم‌ترین پیش‌نیازهای حضور موفق در دوران بازسازی به‌شمار می‌رود.

نایب‌رئیس اتاق ایران در ادامه به نقش دولت پرداخت و اظهار کرد: دولت باید از رویکرد صرفاً تنظیم‌گری فاصله گرفته و نقش تسهیل‌گر را ایفا کند. به اعتقاد او، ایجاد امنیت، ثبات و اعتماد، مهم‌ترین وظیفه دولت در این مقطع است؛ زیرا سرمایه‌گذار زمانی وارد پروژه‌های اقتصادی می‌شود که از ثبات قوانین، احترام به حقوق مالکیت و امکان فعالیت در فضایی رقابتی اطمینان داشته باشد.

وی یکی از پیشنهادهای خود را سپردن بخشی از فرآیند ارزیابی و معرفی شرکت‌های سرمایه‌گذاری خارجی به اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران عنوان کرد و گفت: اتاق ایران به دلیل ارتباط مستقیم با بخش خصوصی و شناخت دقیق از توان بنگاه‌های داخلی، ظرفیت لازم برای انجام این مسئولیت را دارد. همچنین واگذاری بخشی از این فرآیند به یک نهاد صنفی می‌تواند ضمن کاهش بوروکراسی، روند تصمیم‌گیری را سرعت ببخشد؛ موضوعی که در رفع یکی از موانع اصلی ورود سرمایه‌گذاران خارجی مؤثر خواهد بود.

پیرمؤذن همچنین بر ضرورت تشکیل کنسرسیوم‌های مشترک با سرمایه‌گذاران خارجی تأکید کرد و گفت: از نگاه سرمایه‌گذاران بین‌المللی، نهادهای صنفی و غیردولتی معمولاً گزینه‌های قابل‌اعتمادتری برای آغاز مذاکرات هستند. افزون بر این، اتاق ایران با بهره‌گیری از ظرفیت عضویت در اتاق بازرگانی بین‌المللی و شبکه‌های تجاری جهانی، می‌تواند نقش مؤثری در ایجاد ارتباط میان سرمایه‌گذاران خارجی و بنگاه‌های ایرانی ایفا کند.

به‌گفته وی، تشکیل دبیرخانه مشترک میان دولت و اتاق ایران برای شناسایی و معرفی پروژه‌های آماده سرمایه‌گذاری، تدوین و انتشار فهرست ملی پروژه‌های اولویت‌دار بازسازی به زبان‌های بین‌المللی، راه‌اندازی پنجره واحد سرمایه‌گذاری، کاهش زمان صدور مجوزها، برگزاری رویدادهای معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری، با حضور اتاق‌های بازرگانی کشورهای هدف و ایجاد ثبات در مقررات ارزی، از مهم‌ترین اقداماتی است که می‌تواند مسیر جذب سرمایه را هموار کند.

نایب‌رئیس اتاق ایران با اشاره به اینکه سرمایه‌گذار خارجی نباید برای یافتن یک پروژه مناسب میان دستگاه‌های مختلف سرگردان شود، تأکید کرد: پنجره واحد سرمایه‌گذاری باید تمام خدمات موردنیاز، از معرفی پروژه و دریافت مجوز تا تأمین مالی، یافتن شریک و اجرای پروژه را به‌صورت یکپارچه ارائه دهد. وی انرژی، حمل‌ونقل، مسکن، صنایع تولیدی، کشاورزی، فناوری، گردشگری، سلامت و زیرساخت‌های ارتباطی را از مهم‌ترین حوزه‌های اقتصادی در دوران بازسازی دانست و افزود: سیاست جذب سرمایه خارجی نباید صرفاً بر ورود منابع مالی متمرکز باشد، بلکه باید زمینه حضور شرکت‌هایی را فراهم کند که علاوه بر سرمایه، فناوری و دانش مدیریتی را نیز به کشور منتقل کرده و مسیر اتصال تولید داخلی به بازارهای جهانی را هموار سازند.

پیرمؤذن با تأکید بر اینکه آمادگی برای دوران پساجنگ یک مسئولیت مشترک میان دولت و بخش خصوصی است، اظهار کرد: بخش خصوصی باید با آمادگی کامل وارد این مرحله شود و دولت نیز با ایجاد بسترهای لازم، مسیر ورود سرمایه را تسهیل کند. به‌گفته او، پایان جنگ به‌نهایی تضمین‌کننده رونق اقتصادی نیست و آینده اقتصاد کشور به نحوه مدیریت دوران پساجنگ، بازسازی اعتماد، احیای زیرساخت‌ها و تقویت ظرفیت‌های تولیدی بستگی دارد؛ ازاین‌رو، بنگاه‌های اقتصادی باید از همین امروز پروژه‌های آماده سرمایه‌گذاری و توسعه را شناسایی و معرفی کنند.



گزارش می دهد

افزایش قیمت، ناترازی بنزین را حل نمی کند



به‌سادگی کاهش نمی‌یابد مشکل اصلی ناترازی بنزین در ایران، نه در کمبود تولید، بلکه در ساختار غلط توزیع بارانه است انتخاب سیاست‌گذاران در این زمینه می‌تواند سرنوشت ناترازی بنزین را تغییر دهد صمت در این گزارش نگاهی دارد به موضوع ناترازی بنزین و راهکاری‌های رفع آن که در ادامه می‌خوانید

گذشته نشان می‌دهد هرگونه تصمیم‌گیری شتاب‌زده و بدون اصلاح ساختار توزیع بارانه، نه‌تنها ناترازی را حل نمی‌کند، بلکه می‌تواند با تورم‌زایی و نارضایتی اجتماعی، ابعاد جدیدی به این بحران اضافه کند افزایش قیمت بنزین در ظاهر راهکاری ساده برای کنترل مصرف به نظر می‌رسد، اما واقعیت این است که در شرایط فعلی، تقاضا برای بنزین

ایران با ثبت مصرف روزانه ۱۳۵ تا ۱۴۰ میلیون لیتر بنزین، در یکی از بحرانی‌ترین وضعیت‌های ناترازی انرژی قرار گرفته است فاصله روزافزون میان تولید و مصرف، شبکه تأمین سوخت کشور را تحت فشار بی‌سابقه‌ای قرار داده و زمزمه‌های افزایش قیمت و نرخ سوم بنزین را دوباره به صدر اخبار کشانده است اما تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد هرگونه تصمیم‌گیری شتاب‌زده و بدون اصلاح ساختار توزیع بارانه، نه‌تنها ناترازی را حل نمی‌کند، بلکه می‌تواند با تورم‌زایی و نارضایتی اجتماعی، ابعاد جدیدی به این بحران اضافه کند

توهّم کاهش مصرف با افزایش قیمت
افزایش قیمت بنزین، به‌ویژه در قالب نرخ سوم، در ظاهر راهکاری ساده برای کنترل مصرف به نظر می‌رسد؛ اما واقعیت این است که در شرایط فعلی، تقاضا برای بنزین به‌سادگی کاهش نمی‌یابد مطالعات میدانی نشان می‌دهد حتی با افزایش‌های قابل توجه قیمت، مصرف بنزین در کوتاه‌مدت تنها نوسانات جزئی را تجربه می‌کند و در بلندمدت، اثر آن بر الگوی مصرف ناچیز است دلیل این امر، وابستگی ساختار اقتصاد و زندگی روزمره مردم به بنزین و نبود جایگزین‌های عملی در دسترس است نکته مهم‌تر این است که افزایش قیمت بنزین آزاد، بدون تفکیک مصارف صنعت حمل‌ونقل از مصرف شخصی، هیچ تأثیری بر رفتار پرمصرف‌ها ندارد در حالی که بخش عمده‌ای از مصرف بنزین کشور مربوط به ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کالا است، افزایش

ناترازی بنزین؛ وقتی درمان، درد را تشدید می کند

قیمت بنزین آزاد صرفاً فشار را بر دوش خانوارها و مشاغل خرد می‌گذارد و قاچاق سوخت را نیز تشدید می‌کند؛ چراکه اختلاف قیمت بنزین داخلی با قیمت‌های منطقه‌ای و مرزی، همچنان انگیزه اقتصادی قوی برای قاچاقچیان ایجاد می‌کند **عِدالت در توزیع بارانه؛ حلقه مفقوده سیاست‌گذاری**
مشکل اصلی ناترازی بنزین در ایران، نه در کمبود تولید، بلکه در ساختار غلط توزیع بارانه است در مدل فعلی، بارانه بنزین به خودرو تعلق می‌گیرد، نه به افراد؛ این یعنی هر کس خودرو بیشتری داشته باشد، بارانه بیشتری دریافت می‌کند در حالی که دهک‌های بالای درآمدی، مالک بخش عمده‌ای از خودروهای کشور هستند و بیشترین مصرف را دارند، بارانه بنزین به‌طور غیرمستقیم به جیب ثروتمندان می‌رود و خانوارهای کم‌درآمد که خودرو ندارند یا کم‌مصرف هستند، از این بارانه محروم می‌مانند
راهکار منطقی و عدالت‌محور، انتقال بارانه از خودرو به کد ملی است در این مدل، هر فرد سهمیه مشخصی بنزین یارانه‌ای دریافت می‌کند و مازاد مصرف را به قیمت واقعی خریداری می‌نماید این رویکرد نه‌تنها عدالت را در توزیع بارانه برقرار می‌کند، بلکه به خانوارها انگیزه می‌دهد که مصرف خود را بهینه کنند؛ چراکه در صورت عدم‌مصرف یا مصرف کمتر از سهمیه، می‌توانند مازاد را به قیمت بازار بفروشند و درآمد کسب کنند. **ضرورت تفکیک مصارف صنعت حمل‌ونقل از مصارف شخصی**
یکی دیگر از الزامات حل ناترازی بنزین، تفکیک مصارف صنعت



شده و به سوخت‌های جایگزین رفته، افزایش قیمت بنزین تورم‌زا نیست؛ دولت می‌تواند مازاد بنزین را در بازار داخلی با قیمت واقعی بفروشد یا صادر کند و درآمد آن به جیب مردم برود

هاشم‌زاده در پایان خاطرنشان کرد: مدل بنزین به‌نفر، قاچاق را کنترل می‌کند، عدالت را اجرا می‌کند و ضریب جینی را بهبود می‌بخشد؛ در بازه یک تا دو ساله، قیمت می‌تواند به قیمت فوب خلیج فارس برسد و صنعت حمل‌ونقل کاملاً به سوخت‌های جایگزین منتقل شود این یک بازی برد-برد است که برای همیشه مسئله ناترازی بنزین را حل می‌کند؛ برخلاف مدل‌های قبلی که هر بار دست به افزایش قیمت زدیم، تنها کسری بودجه دولت جبران شد و به نفع مردم نبود.

افزایش قیمت به تنهایی درمان نیست

عدم مصرف می‌تواند تا ۱۰۰ دلار در ماه درآمد ایجاد کند هاشم‌زاده در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت تولید، واردات و ذخایر بنزین پس از جنگ اخیر و اختلال در بنادر جنوبی، با اشاره به بسته شدن واردات از روسیه به دلیل جنگ اوکراین گفت: واردات ما عمدتاً از بنادر جنوبی بود و با اختلال ایجادشده، کمبود واردات داریم؛ اما بنزین سه‌نرخی این مسئله را حل نمی‌کند وی افزود: بنزین باید به سمت مدل بنزین به‌نفر برود تا مردم برای صرفه‌جویی انگیزه داشته باشند؛ مثلاً اگر به‌جای ماشین از موتور استفاده کنند یا با چهار نفر هم‌سفر شوند، مصرف کاهش می‌یابد هاشم‌زاده درباره اثرات افزایش قیمت بنزین بر تورم گفت: تورم حاصل از بنزین دو نوع است: یکی افزایش سبد هزینه خانوار که با قیمت‌های ۵ تا ۱۰ هزار تومانی اثر جدی ندارد، و دیگری گران شدن حمل‌ونقل جاده‌ای که می‌تواند ۲۰ تا ۲۵ درصد هزینه حمل‌ونقل کالا و مسافر را افزایش دهد وی ادامه داد: در مدل بنزین به‌نفر، چون صنعت حمل‌ونقل مجزا

سخن پایانی

طرح «بنزین به‌نفر» با تفکیک مصارف صنعت حمل‌ونقل از مصرف شخصی نهفته است این مدل با اتصال بارانه به کد ملی و توزیع روزی یک لیتر بنزین به هر شهروند، هم عدالت را در توزیع بارانه برقرار می‌کند و هم به خانوارها انگیزه می‌دهد که مصرف خود را بهینه کنند در این سازوکار، صنعت حمل‌ونقل به سمت سوخت‌های جایگزین مانند CNG، LPG و خودروهای برقی هدایت می‌شود و بارانه بنزین صرفاً به مصرف شخصی خانوارها اختصاص می‌یابد. توسعه صنعت هم‌پیمایی با کارپولینگ، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و اسقاط خودروهای فرسوده، از دیگر الزامات حل ناترازی بنزین است تجربه هدف‌سازی بارانه‌ها در سال ۸۹ نشان داد که جامعه ایرانی توانایی تحمل تغییرات ساختاری را دارد، به شرطی که این تغییرات با عدالت، شفافیت و منافع ملموس برای مردم همراه باشد.

ناترازی بنزین در ایران، فراتر از یک چالش فنی یا اقتصادی، آزمون بزرگ حکمرانی هوشمند در عصر پیچیدگی‌های ژئوپلیتیک و محدودیت‌های ساختاری است. واقعیت این است که مصرف روزانه ۱۲۰ تا ۱۴۰ میلیون لیتر بنزین و شکاف فزاینده میان تولید و تقاضا، زنگ خطری است که نمی‌توان را راهکارهای موقت و مسکن‌گونه آن را نادیده گرفت تجربه سال‌های گذشته نشان داده افزایش قیمت بنزین بدون اصلاح ساختار توزیع بارانه و تفکیک مصارف صنعت حمل‌ونقل از مصرف شخصی، نه‌تنها ناترازی را حل نمی‌کند، بلکه با تورم‌زایی، نارضایتی اجتماعی و تشدید قاچاق، ابعاد جدیدی به این بحران اضافه می‌کند مدل فعلی که بارانه بنزین را به خودرو تخصیص می‌دهد، نه به افراد، در عمل به نفع دهک‌های بالای درآمدی عمل کرده و عدالت را در توزیع بارانه مخدوش ساخته است. به‌اعتقاد کارشناسان، راه برون‌رفت از این بن‌بست، در اجرای

اجرای طرح

بنزین به‌نفر، قاچاق را کنترل می‌کند، عدالت را اجرا می‌کند و ضریب جینی را بهبود می‌بخشد

بنزین به‌نفر؛ عدالت و انگیزه برای بهینه‌سازی

کارشناس انرژی با اشاره به طرح «بنزین به‌نفر» خاطرنشان کرد: در این مدل، هرچه جمعیت خانوار بیشتر باشد، سهمیه بنزین یارانه‌ای بیشتری دریافت می‌کند؛ مثلاً خانواده پنج‌نفره ۱۵۰ لیتر در ماه بنزین ۱۵۰۰ تومانی دارد و اگر مصرف بهینه باشد، مازاد را می‌تواند به قیمت بازار بفروشد
هاشم‌زاده گفت: این مدل دو راه پیش روی مردم می‌گذارد: یا مصرف بهینه داشته باشند و رفاه کسب کنند، یا با عدم‌مصرف، منفعت مالی مستقیم به دست آورند؛ برای یک خانواده پنج‌نفره،