

ضرورت رشد مشارکت مردم در اقتصاد

سهام عدالت یک دارایی متعلق به مردم است که توسط دولت مدیریت می‌شود و مردم هیچ اختیاری در مورد آن ندارند. این روند باعث شده است که زمینه برای مفسده و باندهازی مهیا شود. شرایط غیرشفاف مدیریت سهام عدالت زمینه را برای به کار گرفتن افراد فاقد صلاحیت در سیت‌های سهام عدالت مردم فراهم کرده است.

در نهایت، با وجود اینکه افراد برای حضور در سیت‌های سهام عدالت حق مدیریت کلانی دریافت می‌کنند، اما مردم بهره‌ای از این دارایی‌شان نمی‌برند و تنها سالانه مبلغ ناچیزی به عنوان سود سهام عدالت دریافت می‌کنند. به زعم کارشناسان، دولت باید در راستای کوچک کردن خودش به آزادسازی سهام عدالت مبادرت کند. به نحوی که زمینه برای مدیریت سهام عدالت توسط مردم به وجود بیاید. این امر به افزایش عدالت اجتماعی می‌انجامد. زیرا مردم خودشان دارایی‌شان را مدیریت می‌کنند و از آن بهره می‌برند. آزادسازی سهام عدالت به معنی افزایش مشارکت واقعی مردم در فعالیت‌های اقتصادی است.

فضل‌الله رنجبر، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس با اشاره به این موضوع که سهام عدالت یک دارایی برای مردم است و باید اختیارش دست خودشان باشد، به **سماه** گفت: روند فعلی مدیریت سهام عدالت موفق نبوده و نتوانسته است منافع مردم و کشور را تأمین کند. سهام عدالت با این هدف در اختیار مردم قرار گرفت که در ثروت ملی سهیم شوند اما در عمل این اتفاق نیفتاده و مردم اختیار دارایی خودشان را ندارند.

وی ادامه داد: مدیریت دولتی سهام عدالت نتوانسته است نیاز سهام‌داران را تأمین کند و زمینه را برای بهره‌مندی آن‌ها از سهام عدالت به وجود بیاورد. بر همین اساس، نیاز است در خصوص نحوه مدیریت سهام عدالت تجدیدنظر صورت بگیرد.

این نماینده مجلس خاطرنشان کرد: آزادسازی سهام عدالت باید با نظارت صورت بگیرد. سهام عدالت متعلق به مردم است و باید در مدیریت دارایی خودشان مشارکت فعال و واقعی داشته باشند.

رنجبر گفت: مردم باید احساس کنند که صاحب سهام عدالت هستند. این حس مشارکت، باعث می‌شود که افراد با دلسوزی نسبت به سهام عدالتشان تصمیم بگیرند و عمل کنند.

وی ادامه داد: آزادسازی سهام عدالت نباید به این صورت باشد که سهام عدالت رها شود و هر کسی هر کاری که خواست انجام دهد. باید از این ظرفیت به‌درستی استفاده شود و به سمت‌وسوی درستی سوق داده شود.

این نماینده مجلس خاطرنشان کرد: سهام عدالت باید از طریق واگذاری شرکت‌های دولتی تقویت شوند، مردم باید به‌صورت شفاف در جریان جزئیات قرار بگیرند. باید به آن‌ها گفته شود که به این مقدار در فلان کارخانه دارای سهام هستید.

وی ادامه داد: شرکت‌های تعاونی سهام عدالت شهرستانی باید تحت نظارت کامل قرار بگیرند و امور را پیش ببرند. آزادسازی سهام عدالت باید صورت بگیرد اما باید نظارت دولت نیز وجود داشته باشد تا حالت رهاشدگی به وجود نیاید. این نماینده مجلس خاطرنشان کرد: اینکه مردم خودشان در خصوص سهام عدالت اختیار داشته باشند و بتوانند در مدیریت آن سهیم شوند، زمینه را برای مشارکت واقعی مردم در اقتصاد به وجود می‌آورد.

رنجبر گفت: شواهد نشان می‌دهد که روش فعلی مدیریت سهام عدالت موفقیتی نداشته است. بر همین اساس، باید دولت گام‌های عملی در راستای آزادسازی سهام عدالت و مسئولیت خودش در این زمینه انجام دهد. وی ادامه داد: آزادسازی سهام عدالت و ایجاد شفافیت در این زمینه به افزایش عدالت اجتماعی و کاهش رانت و فساد شکل گرفته در مدیریت این سهام توسط تعاونی سهام عدالت شهرستانی و سرمایه‌گذاری استانی می‌انجامد و زمینه را برای بهره‌مندی مردم از سهام عدالت مهیا می‌کند. همچنین آزادسازی سهام عدالت به بازار سرمایه نیز تحریک می‌بخشد.

این نماینده مجلس خاطرنشان کرد: همان‌طور که کارشناسان همواره تأکید می‌کنند بهتر است امور مردم به خودشان سپرده شود. هر قدر دولت از مسئولیت‌هایش بکاهد و مردم را بیشتر در روندهای مدیریتی دخیل کند، مزیت بیشتری برای کشور دارد.

وی ادامه داد: وقتی روندی به‌صورت غیرشفاف پیش می‌رود، امکان بروز مفسده و سوءاستفاده وجود دارد. اما شفاف‌سازی امور کمک می‌کند که همه‌چیز روشن شود و امکان بهره‌مندی مردم از دارایی خودشان به وجود بیاید.

با بالا گرفتن بحث افزایش نرخ بنزین، زنگ خطر تازهای برای بخش تولید به صدا درآمده است. بنزین در آستانه اصلاح قیمتی، به حلقه‌ای تازه در زنجیره فشارهای ساختاری تبدیل شده؛ زنجیره‌ای که پیش‌تر با شوک قطع برق، جهش هزینه مواد بسته‌بندی و نوسانات افسارگسیخته نرخ ارز فرسوده شده است. در شرایطی که بسیاری از واحدهای تولیدی هنوز نتوانسته‌اند خود را با بی‌برقی‌های بی‌برنامه و هزینه‌های انرژی سازگار کنند، بحث افزایش هزینه سوخت، نگرانی از جهش دوباره هزینه حمل‌ونقل و جابه‌جایی بار تورم به دوش صنعت را تشدید کرده است. اکنون اصلاح نرخ بنزین دیگر یک موضوع صرفاً معیشتی یا بودجه‌ای نیست، بلکه به گرهی در سطح کلان اقتصاد تبدیل شده که می‌تواند بر رقابت‌پذیری، استمرار تولید و بقای صنایع داخلی اثر بگذارد. پرسش محوری پیش‌رو این است که سیاست‌گذار چگونه می‌خواهد در میانه بحران انرژی، بی‌ثباتی ارزی و رکود سرمایه‌گذاری، اصلاح قیمتی بنزین را پیش‌ببرد، بدون آنکه ضربه نهایی را بر پیکر تولید وارد کند؟ **سماه** در این گزارش به بررسی پیامدهای افزایش بهای سوخت بر وضعیت تولید و موضوعات مرتبط با آن پرداخته که در ادامه می‌خوانید.

تاثیر افزایش بهای سوخت بر تولید را بررسی کرد

زنگ هشدار پایان مزیت انرژی ارزان



وقتی سوخت، موتور صنعت را نشانه می‌گیرد

کامیون و وانت به‌جای ریل و بار هوشمند، باعث شده کوچک‌ترین تغییر در نرخ بنزین و گازوئیل، به سرعت خود را در فاکتورهای تولید نشان دهد. از نگاه فعالان صنعتی، اصلاح قیمتی سوخت اگر به اصلاح ساختار حمل‌ونقل گره نخورد، فقط به معنی افزایش هزینه‌ها و تشدید نااطمینانی است؛ نه صرفه‌جویی، نه بهره‌وری و نه تعادل پایدار.

خطای تکراری سیاست‌گذار

مسئله امروز صنعت فقط گرانی سوخت نیست، بلکه الگوی تکراری سیاست‌گذاری است؛ الگویی که سال‌هاست بر «اِزار قیمتی» تکیه می‌کند و از اصلاح زیرساخت و راهبرد فرار می‌کند. در چنین وضعیتی، هر شوک قیمتی جدید، حتی اگر از نظر تئوریک توجیه داشته باشد، در میدان عمل به بی‌اعتمادی بیشتر بخش تولید منجر می‌شود. تولیدکننده‌ای که دیروز برای تأمین

بحث افزایش نرخ بنزین در ظاهر یک تصمیم بودجه‌ای و ضدقاچاق است، اما در عمل مستقیم قلب صنعت را نشانه می‌گیرد؛ جایی که هر ریل افزایش در هزینه حمل‌ونقل، روی تمام حلقه‌های زنجیره تولید می‌نشیند. صنایع ایرانی در سال‌های اخیر با ترکیبی کمرسابقه از فشارها روبه‌رو بوده‌اند: از شوک‌های مکرر قطع برق و گاز گرفته تا جهش هزینه مواد بسته‌بندی و نوسانات پرشتاب نرخ ارز. در چنین فضایی، اصلاح قیمتی بنزین اگر بدون برنامه و بدون ملاحظات تولید انجام شود، می‌تواند آخرین حلقه فشار را کامل کند و بسیاری از واحدها را از مرز چالش به پرتگاه تعطیلی نزدیک کند. نکته اینجاست که هزینه سوخت در ایران فقط یک ردیف هزینه‌ای نیست، بلکه به‌دلیل ساختار معیوب حمل‌ونقل، به یک متغیر تعیین‌کننده در نرخ تمام‌شده کالا تبدیل شده است. حمل‌ونقل جاده‌ای، ناوگان فرسوده، اتکای شدید به

فشار نرخ سوخت روی زیرساخت فرسوده اقتصاد

گاز به‌شدت گران شد و واکنش جامعه چیزی جز همراهی با دولت و صرفه‌جویی و ارتقای بهره‌وری نبود. در ایران اما پس از گرانی بنزین در طرح هدفمندی یارانه‌ها، به جای اصلاح نظام حمل‌ونقل، پول بین مردم توزیع شد تا مصرف کالا افزایش پیدا کند؛ نتیجه این شد که امروز هم زمان با انبوه کولرهای گازی، رشد افسارگسیخته تعداد خودرو و موتورسیکلت، شهرهایی مانند تهران در ترافیک و آلودگی و مصرف بی‌رویه انرژی خفه شده‌اند.

کاکایی افزود: در شرایط فعلی که کمبودها بر خواسته‌ها غلبه کرده‌اند، جامعه باید میان دو مسیر تصمیم بگیرد: اصلاح واقعی الگوی مصرف و ساختار حمل‌ونقل، یا ادامه فشار بر دولت، پذیرش سهمیه‌بندی، بازار سیاه و تداوم چرخه‌های ناکارآمد. اگر قرار است بنزین گران شود، باید هم‌زمان یک برنامه قوی، مستند و زمان‌بندی‌شده برای تقویت حمل‌ونقل عمومی ارائه شود؛ برنامه‌ای که در شش ماه بتواند حداقل بخشی از مشکلات موجود را کاهش دهد. اگر به دلیل شرایط جنگی امکان اقدام گسترده نیست، دولت حداقل باید روی خودش کار کند و نشان دهد همان‌قدر که به مردم فشار می‌آورد، به سیستم تحت اختیار خود نیز فشار وارد می‌کند.

دولت باید از خود شروع کند

کارشناس صنعت با اشاره به رفتار مصرفی دستگاه‌های دولتی اظهار کرد: در حالی که برق در صنعت و شهرها قطع می‌شود، در بسیاری از اماکن دولتی کوچک‌ترین تلاش مؤثری برای کاهش مصرف انرژی دیده نمی‌شود؛ نه درجه کولرها و هواسازها کم می‌شود، نه جلسات غیرضروری به‌صورت آنلاین برگزار می‌گردد. گسترش واقعی دولت الکترونیک، با یک اراده جدی، می‌تواند به‌طور مستقیم مصرف بنزین ناشی از رفت‌وآمدهای اداری را کاهش دهد و هم‌زمان ترافیک و آلودگی را کم کند؛ این یک علامت مهم به جامعه است که دولت فقط بار اصلاح را روی دوش مردم نمی‌گذارد.

عضو هیات علمی دانشگاه با انتقاد از اولویت‌های وارداتی دولت خاطرنشان کرد: به جای واردات میلیاردری خودروهای لوکس مانند کرولا، بنز و لندکروز، باید لکوموتیو وارد کرد، تولید واگن را سرعت بخشید و صنعت خودروهای تجاری را رونق داد تا نظام حمل‌ونقل اصلاح شود. ارز کشور به جای تأمین قطعات یدکی

برق، دیزل‌ژنراتور خریده و امروز با بحران گازوئیل روبه‌رو است، یا کارخانه‌ای که هزینه‌های بسته‌بندی و حمل‌ونقلش در چند فصل چند برابر شده، طبیعتاً اصلاح بنزین را نه به‌عنوان یک سیاست هدفمند، بلکه به‌عنوان حلقه دیگری از زنجیره بی‌ثباتی می‌بیند. تا زمانی که دولت در کنار اصلاح قیمت، مسئولیت اصلاح رفتار خود را در مصرف انرژی، نحوه برگزاری جلسات، اولویت‌های وارداتی و نحوه تخصیص ارز نپذیرد، هر تصمیم قیمتی با مقاومت اجتماعی و صنعتی مواجه خواهد شد.

در سطح کلان، بحث امروز فقط درباره چند هزار تومان روی هر لیتر بنزین نیست؛ صحبت بر سر این است که آیا نظام تصمیم‌گیری کشور می‌خواهد از این شوک احتمالی، به‌عنوان نقطه آغاز اصلاح الگوی مصرف و ارتقای بهره‌وری استفاده کند یا آن را به یک جراحی ناقص دیگر در اقتصاد تبدیل خواهد کرد.



خودروهای لوکس، باید صرف توسعه ماشین‌آلات حمل‌ونقل ریلی و تجاری شود. طرح‌های بدون پشتوانه مانند بازگشت LPG به خودروهای سواری، نمونه تکرار اشتباهات گذشته است؛ در حالی که ایران زیرساخت CNG را دارد و می‌تواند آن را به مقیاس اقتصادی و کارآمد برساند.

پایان مزیت انرژی ارزان

این کارشناس صنعت در بخش دیگری از سخنان خود اظهار کرد: در دو سه سال گذشته هزینه انرژی در صنعت به‌شدت بالا رفته و مزیت نسبی مصرف انرژی ارزان در صنایع ایران عملاً از بین رفته است. بدتر از آن، نوسانات خطرناک در تأمین انرژی و قطع برق‌های بی‌برنامه، امکان برنامه‌ریزی را برای تولیدکنندگان ناممکن کرده است. سه سال پیش، با تصمیم غلط، صنایع را به سمت دیزل‌ژنراتور سوق دادند؛ امروز نه‌تنها مشکل برق حل نشده، بلکه کمبود گازوئیل هم به فهرست بحران‌ها اضافه شده است.

کاکایی با اشاره به نوسانات نرخ ارز خاطرنشان کرد: تورم کلان، کمبود شدید ارز و سیاست‌های مصرف‌گرایانه مسئولان، اثرشان بر نرخ کالا و خدمات بسیار فراتر از افزایش نرخ بنزین است. در فضایی که تورم بالای ۵۰ درصد است، هر روز احتمال تغییر ۱۸۰ درجه‌ای سیاست‌ها وجود دارد، صنعت‌گران دیگر مجالی برای انطباق ندارند و عمدتاً به فکر بقا یا حتی تعطیلی هستند. عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت در پایان با هشدار نسبت به آینده رقابت‌پذیری صنایع گفت: در وضعیتی که ارز کشور بی‌رویه صرف واردات می‌شود، سیاست‌گذاری‌ها نوسانی است و هجوم کالاهای چینی ادامه دارد، امکان رقابت برای صنایع داخلی روزبه‌روز کمتر می‌شود. اگر حاکمیت، نه فقط دولت، هرچه زودتر در مسیرهای کلان اقتصادی خود تجدیدنظر نکند، باید منتظر از کنترل خارج شدن اوضاع اقتصاد و تکرار ناآرامی‌هایی مشابه ۱۳۹۸ یا دی‌ماه ۱۴۰۴ باشد. صنعت امروز بیش از هر زمان دیگر، قربانی تصمیمات کوتاه‌نگر و مدیریت صرفاً قیمتی است؛ مسیری که اگر اصلاح نشود، می‌تواند به پایان عمر بسیاری از صنایع، از جمله خودروسازی منجر شود.

سخن پایانی

و ریلی، بدون مهار واردات لوکس و بدون نقشه روشن برای تأمین پایدار انرژی، تنها به تشدید بی‌اعتمادی و تعمیق رکود در بخش تولید منجر خواهد شد. در مقابل، اگر حاکمیت اصلاح را از خود آغاز کند، الگوی مصرف انرژی در دستگاه‌های دولتی را تغییر دهد، اولویت ارز را به زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تولید اختصاص دهد و در کنار اصلاح قیمت، افق قابل پیش‌بینی برای صنعت ترسیم کند، می‌توان امیدوار بود که گرانی بنزین به‌جای تبدیل شدن به یک شوک مخرب دیگر، به نقطه شروع بازآرایی عقلانی در حکمرانی انرژی و حمایت از تولید مولد بدل شود؛ مسیری که اگر انتخاب آن، بیش از هر زمان دیگر برای آینده صنایع و ثبات اقتصادی کشور حیاتی است.

بنابراین گزارش، افزایش نرخ بنزین اگرچه در ظاهر یک تصمیم قیمتی برای مهار قاچاق و کاهش فشار بودجه‌ای دولت است، اما در عمل به نقطه تلاقی چالش‌های عمیق‌تری در اقتصاد ایران تبدیل شده است؛ چالش‌هایی که از فرسودگی زیرساخت حمل‌ونقل و پایان مزیت انرژی ارزان تا بی‌ثباتی ارزی، شوک‌های پیاپی برق و ضعف برنامه‌ریزی صنعتی را در بر می‌گیرد. به اعتقاد کارشناسان مسئله بنزین را نمی‌توان جدا از ساختار معیوب مصرف انرژی، الگوی غلط واردات، ناکارآمدی نظام حمل‌ونقل و نگاه کوتاه‌مدت به سیاست‌گذاری دید. به تعبیر این کارشناس، هرگونه اصلاح نرخ سوخت بدون اصلاح رفتار دولت، بدون توسعه حمل‌ونقل عمومی



اگر دولت درست عمل کند، افزایش نرخ بنزین می‌تواند منافع مهمی برای کشور داشته باشد؛ از کاهش قاچاق و کمبود گرفته تا مهار مصرف در کوتاه‌مدت



هرچند بنزین به‌تنهایی منشأ اصلی تورم نیست، اما اصلاح نرخ آن در ساختاری ناکارآمد، می‌تواند کل اقتصاد را در معرض شوک رفتاری و هزینه‌ای قرار دهد