سرآمد اقتصاد
شنبه- ۷ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۵

«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

بنزین در تراز ناترازی

چرا اصلاحات ساختاری بر افزایش قیمت اولویت دارد؟



گروه نفت و انرژی - امیـــد ایرانی - ناترازی بنزین در ایران دیگر صرفاً یک مسئله مرتبط با تولید و مصرف سوخت نیست، بلکه به یکی از چالش‌های مهم اقتصادی، اجتماعی و راهبردی کشور تبدیل شده است؛ چالشی که تداوم آن می‌تواند علاوه بر افزایش وابستگی به واردات، منابع ارزی دولت را تحت فشار قرار دهد و آسیب‌پذیری نظام تأمین انرژی را افزایش دهد. بر اساس آمار ارائه‌شده، در شهریور ۱۴۰۵ مصرف روزانه بنزین کشور به حدود ۱۴۰ میلیون لیتر رسیده، در حالی که تولید داخلی از ۱۳۰ میلیون لیتر فراتر نرفته است. این فاصله، بیانگر کسری روزانه حدود ۵ میلیون لیتر بنزین است؛ رقمی که اگرچه در مقایسه با کل مصرف کشور چندان بزرگ به نظر نمی‌رسد، اما در مقیاس سالانه به حجم قابل توجهی از سوخت تبدیل می‌شود و ضرورت بازنگری در سیاست‌های تولید، توزیع و مصرف را آشکار می‌سازد.

اهمیت این مسئله زمانی بیشتر می‌شود که ظرفیت ذخایر راهبردی و میزان تاب‌آوری شبکه تأمین ســـوخت مورد توجه قرار گیرد. اگر ذخایر موجود تنها امکان پوشش ۱۵ تا ۲۰ روز مصرف را فراهم کنند، هرگونه اختلال در تولید، انتقال، واردات یا توزیع می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای فعالیت‌های اقتصادی و زندگی روزمره شهروندان به همراه داشته باشد. بنزین در ســـاختار اقتصادی ایران تنها یک کالای مصرفی نیست؛ بلکه سوخت اصلی بخش بزرگی از حمل‌ونقل عمومی و خصوصی، جابه‌جایی کالا و بخشی از فعالیت‌های خدماتی و تولیدی محسوب می‌شود. از این منظر، مدیریت ناترازی آن باید در چارچوب امنیت انرژی و پایداری اقتصادی تعریف شـــود، نه اینکه صرفاً به‌عنوان مسئله‌ای بودجه‌ای یا محدود به عملکرد وزارت نفت مورد بررسی قرار گیرد.

یکی از مهم‌ترین عوامل تشـــدیدکننده ناترازی، ساختار نامناسب ناوگان حمل‌ونقل کشور است. میانگین سن خودروها به حدود ۱۵ سال رسیده و ورود مستمر خودروهای جدید، بدون خروج متناسب خودروهای فرسوده، موجب افزایش تعداد وسایل نقلیه و رشد تقاضای سوخت شده است. خودروهای قدیمی به دلیل فناوری پایین‌تر موتور، استهلاک قطعات و بهره‌وری نامناسب، معمولاً مصرف بیشتری دارند و آلودگی بیشتری نیز تولید می‌کنند. در چنین شرایطی، افزایش سالانه تعداد خودروهای فرسوده به معنای تحمیل هزینه‌ای مضاعف بر اقتصاد ملی است؛ زیرا کشـــور برای تأمین سوخت بیشتر، منابع مالی و ظرفیت تولیدی بیشـــتری اختصاص می‌دهد، در حالی که بخش قابل توجهی از این مصرف اضافی با اصلاح ساختار ناوگان قابل پیشگیری است.

با این حال، تقلیل مسئله ناترازی بنزین به مصرف بالای خودروها نیز نمی‌تواند تصویر کاملی از واقعیت ارائه دهد. سیاست‌های تولیدی، کیفیت خودروهای داخلی، توســـعه نامتوازن حمل‌ونقل عمومی، ضعف زیرساخت‌های ریلی، الگوی شهرسازی، نحوه توزیع یارانه‌ها و ناکارآمدی نظارت بر زنجیره تأمین، همگی در شکل‌گیری وضعیت کنونی نقش دارند. بنابراین، هرگونه برنامه اصلاحی باید مجموعه این عوامل را به‌صورت هم‌زمان مورد توجه قرار دهد. افزایش تولید بدون کنترل تقاضا، تنها بخشی از مشـــکل را پوشش می‌دهد و مدیریت مصرف بدون اصلاح زیرساخت‌ها نیز نمی‌تواند نتایج پایدار ایجاد کند.

در این میان، مسئله عدالت در توزیع یارانه بنزین از اهمیت ویژه‌ای برخوردار اســـت. بر اســـاس اطلاعات گزارش مورد اشـــاره، دهک دهم درآمدی حدود ۱۷.۵ برابـــر دهک اول از یارانه بنزین بهره‌مند می‌شـــود، در حالی که ۴۶.۶ درصد خانوارهای فاقد خودرو اساساً سهم مستقیمی از این حمایت دریافت نمی‌کنند. این وضعیت نشان می‌دهد که سازوکار فعلی توزیع یارانه، الزاماً به نفع گروه‌های کم‌درآمد طراحی نشده است. خانوارهایی که چند خودرو در اختیار دارند یا میزان مصرف بالاتری دارند، در عمل از سهم بیشتری از منابع عمومی بهره‌مند می‌شوند؛ در مقابل، بخش قابل توجهی از جامعه که فاقد خودرو است، از این مزیت برخوردار نیست. چنین ساختاری نه‌تنها با اصول عدالت اجتماعی سازگاری کامل ندارد، بلکه موجب افزایش تقاضای غیرضروری و تضعیف کارایی سیاست‌های حمایتی می‌شود.

با وجود این واقعیت‌هـــا، اصلاح نظام یارانه‌ای بایـــد با درک دقیق شرایط اجتماعی و اقتصادی جامعه صورت گیرد. اطلاعات پیمایشی ارائه‌شده درباره مخالفت بخش بزرگی از مردم با شوک قیمتی جدید و کاهش اعتماد عمومی به نهادهای تصمیم‌گیر، یک پیام روشن برای سیاست‌گذاران دارد: اصلاحات اقتصادی بدون سرمایه اجتماعی و اقناع عمومی با دشواری جدی مواجه خواهد شد. از این رو، افزایش ناگهانی قیمت بنزین نمی‌تواند به‌عنوان نخستین و اصلی‌ترین ابزار مقابله با ناترازی در نظر گرفته شود. چنین اقدامی، به‌ویژه در شرایطی که هزینه حمل‌ونقل و قیمت بســـیاری از کالاها به بهای سوخت وابستگی دارند، ممکن اســـت آثار تورمی و روانی گسترده‌ای ایجاد کند. سیاست مؤثر باید میان ضرورت اصلاح ساختار مصرف و حفظ قدرت خرید خانوارها تعادل برقرار سازد.

یکی از راهکارهای قابل توجه در این زمینه، اتصال سهمیه بنزین به کارت بانکی و ایجاد امکان مشاهده و مدیریت شفاف سهمیه‌هاست. این اقدام می‌تواند زمینه شکل‌گیری نظام دقیق‌تری برای تخصیص یارانه فراهم کند و وابستگی مدیریت سوخت به سازوکارهای سنتی را کاهش دهد. در چنین الگویی، سهمیه به جای آنکه صرفاً به خودرو اختصاص داشته باشد، می‌تواند در چارچوب سیاست‌های مشخص به افراد تعلق گیرد و امکان انتقال یا استفاده از آن مطابق مقررات فراهم شـــود. مزیت اصلی این روش، افزایش شفافیت، کاهش زمینه‌های سوءاستفاده و فراهم کردن اطلاعات دقیق‌تر برای تصمیم‌گیری است. البته موفقیت آن مستلزم ایجاد زیرساخت بانکی و اطلاعاتی مطمئن، حفظ حریم خصوصی شهروندان و اطلاع‌رسانی روشن درباره حقوق و تعهدات مصرف‌کنندگان خواهد بود.

در کنار این اقدام، اعمال سیاست‌های پلکانی برای مصرف‌های بالا می‌تواند به کنترل تقاضای غیرضروری کمک کند. به این معنا که سهمیه متعارف خانوارها بدون تغییر ناگهانی حفظ شود، اما مصرف مازاد با سازوکار متفاوتی محاسبه شود. چنین رویکردی به جای تحمیل هزینه یکسان به همه مصرف‌کنندگان، گروه‌هایی را هدف قرار می‌دهد که ظرفیت بیشتری برای کاهش مصرف دارند. البته تعیین حدود مصرف و نرخ‌های مربوط به آن باید بر اساس اطلاعات واقعی، شرایط جغرافیایی، نیازهای شغلی و وضعیت خانوارها انجام شـــود تا فعالیت‌های اقتصادی ضروری و گروه‌های آســـیب‌پذیر متضرر نشوند.

راهکار دیگر، اصلاح نظام بازتوزیع یارانه انرژی است. اگر قرار باشد بخشـــی از یارانه غیرهدفمند از چرخه مصرف سوخت خارج شود، منابع حاصل باید به شیوه‌ای شفاف و قابل ارزیابی به مردم بازگردد. پرداخت نقدی هدفمند یا اختصاص اعتبار خرید کالاهای اساسی می‌تواند از جمله ابزارهای این سیاست باشد. نکته اساسی آن است که جامعه باید اطمینان داشته باشـــد اصلاحات به معنای کاهش حمایت‌های عمومی و انتقال هزینه ناکارآمدی‌ها به خانوارها نیست. هرگونه تغییر در نظام یارانه‌ای، بدون سازوکار جبرانی معتبر و قابل اعتماد، احتمالاً با مقاومت اجتماعی مواجه خواهد شد.

در بخش تولید و تأمین نیز ظرفیت‌های موجود باید با جدیت بیشتری مورد استفاده قرار گیرند. فعال‌سازی واحدهای پالایشی نیمه‌فعال یا راکد، رفع محدودیت‌های فنی و تکمیل طرح‌های توسعه‌ای می‌تواند در کوتاه‌مدت بخشی از فشار موجود را کاهش دهد. ظرفیت‌هایی مانند پالایشـــگاه مهر خلیج‌فارس و واحد ایزومکس شازند، مطابق اطلاعات گزارش، از جمله گزینه‌هایی هستند که بررسی وضعیت عملیاتی و امکان بهره‌برداری از آنها اهمیت دارد. البته افزایش تولید تنها زمانی ارزش اقتصادی و راهبردی خواهد داشـــت که کیفیت فرآورده‌ها، هزینه تمام‌شده، الزامات زیست‌محیطی و پایداری تأمین خوراک نیز در محاسبات لحاظ شوند. توسعه پالایشگاه‌ها باید بخشی از یک برنامه جامع برای ارتقای بهره‌وری صنعت نفت باشد، نه اقدامی مقطعی برای جبران افزایش مصرف.

از سوی دیگر، قاچاق سوخت و انحراف در زنجیره توزیع، مسئله‌ای است که نمی‌توان در برنامه اصلاحی از آن چشم‌پوشی کرد. اختلاف قیمت داخلی ســـوخت با برخی بازارهای پیرامونی، در کنار ضعف نظارت و وجود مسیرهای غیرشـــفاف تخصیص، انگیزه‌هایی برای خروج غیرقانونی فرآورده‌ها ایجـــاد می‌کند. حذف کارت‌های فاقد هویت مشـــخص، ثبت دقیق اطلاعات مصرف‌کننـــدگان عمده و رصد هوشمند مسیر انتقال بنزین از پالایشگاه تا جایگاه، می‌تواند امکان شناســـایی تخلفات را افزایش دهد. در این زمینه، استفاده از ســـامانه‌های اطلاعاتی یکپارچه، ابزارهای هوشمند پایش و تبادل داده میان دستگاه‌های مسئول ضروری است. مبارزه با قاچاق نباید صرفاً به اقدامات انتظامی محدود شود؛ بلکه باید ریشه‌های اقتصادی و ساختاری آن نیز اصلاح شود.

با این همه، یکی از مؤثرترین راهبردهـــای بلندمدت برای کاهش ناترازی، خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد است. هدف‌گذاری برای اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو، در صورت تأمین منابع مالی، فراهم شـــدن امکان جایگزینی و ایجاد مشـــوق‌های واقعی، می‌تواند به کاهش مصرف بنزین و آلودگی هوا کمک کند. بر اساس برآوردهای مطرح‌شده در گزارش، اســـقاط هر ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو می‌تواند روزانه حدود نیم میلیون لیتر صرفه‌جویی در مصرف سوخت به همراه داشته باشد. تحقق این ظرفیت نیازمند مشارکت خودروسازان، شبکه بانکی، مراکز اسقاط، شهرداری‌ها و دستگاه‌های اجرایی است. همچنین توسعه حمل‌ونقل عمومی، نوسازی ناوگان تاکسیرانی و گسترش خودروهای کم‌مصرف باید مکمل این سیاست باشد.

تجربه کشورهای مختلف نیز نشان می‌دهد که اصلاح الگوی مصرف انرژی، بیش از آنکه به تصمیم‌های ناگهانی وابســـته باشد، به ثبات سیاست‌گذاری، شفافیت اطلاعات و مشارکت اجتماعی نیاز دارد. دولت‌ها زمانی توانسته‌اند اصلاحات دشوار را با موفقیت اجرا کنند که پیش از تغییرات اقتصادی، آثار آن را برای جامعه توضیح داده‌اند، حمایت از گروه‌های آسیب‌پذیر را تضمین کرده‌اند و نتایج اقدامات را به‌صورت مستمر در اختیار افکار عمومی قرار داده‌اند. در ایران نیز اعتماد عمومی باید به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های اصلی سیاست انرژی شناخته شود. مردم زمانی در برنامه‌های کاهش مصرف مشارکت می‌کنند که بدانند صرفه‌جویی آنها به بهبود خدمات عمومی، کاهش اتلاف منابع و افزایش امنیت تأمین سوخت منجر خواهد شد.

در نهایت، کســـری روزانه ۵ میلیون لیتر بنزین را نباید مسئله‌ای غیرقابل مدیریت تلقی کرد. این میزان کســـری، در صورت اجرای هم‌زمان برنامه‌های کاهش مصرف، فعال‌سازی ظرفیت‌های تولیدی، مقابله با قاچاق و نوسازی ناوگان، می‌تواند در چارچوب یک برنامه مرحله‌ای مورد هدف قرار گیرد؛ هرچنـــد تحقق کامل آن نیازمند ارزیابی فنی و اقتصادی هر یک از راهکارهاست. مسئولیت این تحول نیز تنها بر عهده وزارت نفت نیســـت. وزارت اقتصاد، بانک مرکزی، وزارت صمت، سازمان برنامه و بودجه، وزارت کشور و مجموعه‌های مرتبط با حمل‌ونقل باید در قالب یک سازوکار هماهنگ عمل کنند. مسئله اصلی امروز ایران، صرفاً تولید چند میلیون لیتر بنزین بیشتر نیست؛ بلکه اصلاح نظامی است که در آن منابع محدود با کمترین اتلاف و بیشـــترین بازدهی مصرف شـــوند. عبور از ناترازی زمانی امکان‌پذیر خواهد بود که سیاســـت‌گذاران به جای انتخاب میان افزایش قیمت و ادامه وضع موجود، مسیر سوم را دنبال کنند؛ مسیری مبتنی بر بهره‌وری، عدالت در توزیع، شفافیت و اعتماد عمومی. چنین رویکردی می‌تواند علاوه بر کاهش فشار بر منابع مالی کشور، امنیت انرژی را تقویت کند و زمینه شکل‌گیری الگویی پایدارتر برای مدیریت اقتصاد ملی را فراهم آورد.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک مشهد منطقه پنج هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۲۷۱۰۱۱۸۵۲ مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۰۳ موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مشهد منطقه پنج تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای/خانم رضا تشکری صابری فرزند رمضانعلی بشماره شناسنامه ۱۹۰۰ نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۸۵۹/۴۱ متر مربع قسمتی از پلاک شماره ۱۲۴ اصلی واقع در اراضی فاز خراسان رضوی بخش ۹ حوزه ثبت ملک مشهد منطقه پنج از محل مالکیت مهدی صنعتی فاز محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ ،رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.م الف:۱۱۰۵۱۳
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۲۲
امیدخیر خواه-رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه ۵ مشهد

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه یک هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۰۰۳۰۰۱۳۲۵ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه یک تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای محمد رضا بندار فرزند ابراهیم بشماره شناسنامه ۶۸۹ صادره از مشهد در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی با کاربری کشاورزی به مساحت ۲۴۸۵۰ متر مربع اراضی سلطان آباد بخش ۱۲ حوزه ثبت ملک ناحیه یک مشهد واقع در مشهد - جاده سرخس — روستای سلطان آباد خریداری از مالک رسمی آقای ابراهیم بندار محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ ،رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.م الف:۱۰۴۹۸
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۲۲
هادی نیکوفکر-رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه یک مشهد

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک مشهد ناحیه یک هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۶۰۰۳۰۰۱۴۷۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مشهدناحیه یک تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای محمدرضا بندار فرزند ابراهیم بشماره شناسنامه ۶۸۹ صادره از مشهد در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی با کاربری کشاورزی به مساحت ۹۵۴۵ متر مربع قسمتی از پلاک ۱۷۹ اصلی اراضی سلطان آباد بخش ۱۲ حوزه ثبت ملک ناحیه یک مشهد واقع در مشهد -جاده سرخس روستای سلطان آباد خریداری از مالک رسمی آقای ابراهیم بندار محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ ،رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند .بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.م الف:۱۰۴۹۲
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۹/۲۲
هادی نیکوفکر-رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه یک مشهد