گزارش یک

بهناز قاسمی

«جوان» دلایل افزایش قیمت نان و عدم‌بهبود کیفیت آن را بررسی می‌کند

چراغ سبز افزایش قیمت نان

در شرایطی خبر افزایش ۲۵درصدی قیمت نان در برخی استان‌ها مطرح شده است که بسیاری از نانوایی‌ها در کشورمان، از مدت‌ها قبل نرخ نان را افزایش داده بودند به بیان دیگر، کنترل نرخ نان از دست دولت خارج شده است

دانیال شایگان | اکو

این روزها همزمان با افزایش قیمت نان در بسیاری از شهرها و استان‌ها، خبرهایی از خودکفایی در تولید گندم منتشر می‌شود، اما هیچ گزارشی از بهبود کیفیت آرد و نان در دسترس نیست. زمانی که طرح هوشمندسازی آرد و نان در اردیبهشت ۱۴۰۱ به مرحله اجرا رسید، انتظار می‌رفت کیفیت نیز بهبود یابد، اما متولیان فقط صرفه‌جویی در مصرف و مقابله با قاچاق آرد هدف‌شان بود نه رضایت مردم. همچنین اتحادیه نانوایان از آن تاریخ تاکنون به بهانه اینکه طرح هوشمندسازی در اختیار وزارت اقتصاد است، دیگر نظارتی بر کیفیت نان ندارد. براساس وعده متولیان طرح هوشمندسازی، قرار بود گام سوم این طرح به بهبود کیفیت نان منجر شود، اما نه تنها این اتفاق نیفتاده بلکه قیمت نیز گران شده است. افکار عمومی با طرح این سؤال که کدام سازمان یا تشکل صنفی بر کیفیت پخت نان نظارت می‌کند، نسبت به افزایش قیمت نان گلایه دارند چراکه همان سامانه ۱۲۴ که مسئولیت جمع‌آوری انتقادات مردم را دارد نیز دیگر پاسخگوی شکایات مردم نیست.

نان قوت غالب است و در فرهنگ ایرانی ۴۰ تا ۴۵درصد انرژی روزانه هر فرد را طی ۲/۵وعده غذایی تأمین می‌کند و به دلیل اهمیت و تأثیرات سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، بهداشتی و تغذیه‌ای آن در جامعه به عنوان یک کالای راهبردی در جایگاه نخست امنیت غذایی قرار دارد که پرداخت یارانه به آن را نباید در قالب زیان مالی دولت دید، زیرا تأمین امنیت غذایی کشور تضمین‌کننده امنیت ملی آن به شمار می‌رود، اما در حالی که دولت سعی در کمک به معیشت مردم دارد، برخی از یارانه تخصیص داده‌شده سوءاستفاده می‌کنند و به دنبال سود بیشتر از این بستر هستند.

این روزها خبرهایی از خرید تضمینی گندم از کشاورزان تا سقف ۱۱میلیون تن و رسیدن به خودکفایی کامل در این محصول استراتژیک منتشر شده است. براساس این آمار کشور از واردات گندم بی‌نیاز شده است و با اجرای طرح هوشمندسازی یارانه آرد و نان در دو سال گذشته، ۵۴ هزار میلیارد تومان تاکنون صرفه جویی شده و توانسته است از تحمیل هزینه‌های دولت از محل افزایش هزینه‌هایش برای تأمین گندم جلوگیری کند. اکنون این سؤال مطرح است که آیا در سالی که دولت نوید خودکفایی در تولید گندم را می‌دهد، افزایش قیمت نان تا ۲۵درصد منطقی است یا خیر؟ به رغم خبرهای خوب که در حوزه گندم و آرد در رسانه‌ها منتشر می‌شود، متأسفانه کیفیت نان سنتی حال و روز خوبی ندارد.

ماجرای گم شدن نان‌ها، سریال ادامه‌دار اقتصاد ایران بوده و اگر رصدی در بازار داشته باشید، هر سوپرمارکت و فروشگاه مواد غذایی دارای بسته‌های مختلف نان از لواش تا سنگک است که دارای قیمت‌های متفاوتی است. این نان‌ها جدا از نان‌های صنعتی بوده که سر از فروشگاه‌ها درمی‌آورد. قیمت هر نان لواش یارانه‌ای در استان‌ها و شهرهای مختلف با تفاوت کمی بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ تومان است، در حالی که اگر همین نان را از سوپر مارکت خریداری کنید، حدود ۹۰۰تومان خواهد شد، البته این عدد در برخی فروشگاه‌ها به هر عدد بالای هزارو ۷۰۰تومان هم می‌رسد. نایلون استفاده شده برای بسته‌بندی نان بین هزار تا هزارو ۵۰۰ تومان قیمت‌گذاری و در نهایت چهار عدد نان به اضافه یک نایلون ۷هزار تومان فروخته می‌شود.

با اجرای طرح هوشمندسازی یارانه آرد و نان، زیرساختی در کشورمان فعال شد که جریان زنجیره گندم آرد و نان را شفاف، برنامه‌پذیر و سیاست‌پذیر کرده است، اما این طرح نتوانست بر بهبود کیفیت نان تأثیر مثبتی داشته باشد. سخنگوی سامانه هوشمندسازی یارانه آرد و نان معتقد است: نارضایتی نانوایان از محل پیاده‌سازی طرح هوشمندسازی نیست بلکه از محل عدم‌تعدیل بموقع نرخ نان برای جبران هزینه‌های اجاره و دستمزد است.

محمد جلال می‌افزاید: نان نرخ ترجیحی جدی دارد به طوری که نرخ ترجیحی نان در کشور ما ۷۵ تا ۸۰درصد است و از سوی دولت تأمین می‌شود و مردم تنها ۱۵ تا ۲۰درصد قیمت تمام شده نان را می‌پردازند. وقتی کالایی ارزان باشد، ناخواسته روی کیفیت آن اثر نامطلوب می‌گذارد، از این رو یک امکان فنی را از باب ظرفیت طرح هوشمندسازی فراهم کردیم، تحت عنوان سامانه نظر که صدها هزار نفر از این سامانه استفاده کردند، اما با توجه به حجم بالای تراکنش‌های نان که روزانه بیش از ۱۲میلیون تراکنش برای نان است، این عدد قابل توجهی محسوب نمی‌شود.

■ نظارتی بر نحوه پخت و کیفیت نان نیست

مخاطبان «جوان» در تماس تلفنی با این رسانه از عدم‌رعایت بهداشت و کیفیت نامناسب نان‌های سنتی خبر می‌دهند. یکی از مخاطبان به خبرنگار ما می‌گوید: وضعیت رعایت بهداشت در نانوایی‌ها بسیار وخیم است. بعد از پایان دوران کرونا دیگر بهداشت رعایت نمی‌شود. شاطری که در حال آماده‌کردن خمیر است و نان را با دست داخل تنور می‌گذارد(نانوایی بربری) با همان دست، کارت می‌کشد، عرقش را خشک و گوشی موبایلش را چک می‌کند. وقتی هم اعتراض می‌کنیم از فروش نان خودداری می‌کند.

وی می‌افزاید: کیفیت نان هم بسیار پایین است. شاطرها در جواب به اعتراض ما می‌گویند آرد بی‌کیفیت است، اما آنچه مسئولان در رسانه‌ها می‌گویند از بهبود کیفیت آرد و حتی توزیع آرد کامل سبوسدار خبر می‌دهند. همچنین مخاطب دیگر «جوان» ضمن انتقاد از عدم‌رعایت اصول بهداشتی در نانوایی‌ها و کیفیت پایین نان، از پخت نان سنگک با آرد سفید خبر می‌دهد و می‌گوید: بیش از یک ماه است نان سنگک با آرد سفید پخت می‌شود و دیگر آرد سبوسدار در نانوایی‌ها دیده نمی‌شود.

از این دست گلایه‌ها و انتقادات در تهران و سایر شهرستان‌ها به وفور دیده می‌شود و هیچ مقام مسئولی به آن توجهی ندارد. پیگیری‌های خبرنگار ما حاکی از آن است که سامانه ۱۲۴ دیگر توجهی به شکایات مردم از نانوایی‌ها ندارد و در سامانه «نظر» که وزارت اقتصاد راه‌اندازی کرده است نیز هیچ کس توجهی به شکایات و انتقادات ندارد.

همانطور که فرمانداران کاشان و قزوین در گفت‌وگو با رسانه‌ها از افزایش قیمت نان دفاع می‌کنند و معتقدند حق بیمه و اجاره‌بها در این سه سال بیشتر شده و تقاضای صنف نانوایان برای تغییر قیمت نان بحق بوده است و باید به این خواست آنان جامه عمل پوشاند، قطعاً خرید نان با کیفیت نیز مطالبه مهم مردم است که متأسفانه به آن توجهی نمی‌شود.

■ افزایش هزینه نانوایی‌ها نان را گران کرد

همچنین رئیس کانون صنایع آرد ایران در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران درخصوص دلایل افزایش قیمت نان می‌گوید: خبر افزایش قیمت نان در برخی استان‌ها به دلیل افزایش هزینه‌های نانوایی‌هاست، هرچند تأیید این افزایش نرخ بر عهده مسئولان مرتبط در هر استان بوده، اما باید توجه داشت که قیمت آرد حدود ۱۰سال است تغییری نکرده است.

حسین یزدجردی می‌افزاید: با تصمیم دولت سیزدهم، از سال ۱۴۰۱ به بعد، تعیین قیمت نان به استانداری‌ها واگذار شد، بنابراین آرد به صورت سراسری در کشور قیمت‌گذاری می‌شود، اما قیمت نان در هر استان جداگانه تعیین و اعلام می‌شود.

■ کنترل قیمت نان از دست دولت خارج شده است

به گفته یزدجردی، در شرایطی خبر افزایش ۲۵درصدی قیمت نان در برخی استان‌ها مطرح شده است که بسیاری از نانوایی‌ها در کشورمان، از مدت‌ها قبل نرخ نان را افزایش داده بودند، به بیان دیگر کنترل نرخ نان از دست دولت خارج شده، چراکه اصل سیاست‌های حمایتی در این سال‌ها اشتباه بوده است. در حقیقت سیاستگذار با عدم‌تغییر نرخ آرد در طول ۱۰سال اخیر، به دنبال ثبات قیمت نان بود، اما تغییرات افزایشی قیمت نان در این مدت نشان می‌دهد چنین سیاست و تصمیمی در حوزه آرد، اشتباه بوده است.

رئیس کانون صنایع آرد ایران اظهار می‌دارد: متأسفانه طی سال‌های اخیر به دلیل عدم‌تغییر نرخ رسمی نان متناسب با نرخ تورم و تغییرات قیمتی محصولات سایر کسب‌وکارها، شاهد برخی تخلفات در صنف نانوایی بوده‌ایم.

گزارش ۲

ناترازی را «بنزین به نفر» تراز می‌کند

دولت چهاردهم با تکیه بر اصلاح شیوه توزیع یارانه بنزین و اختصاص سهمیه بنزین به نفر می‌تواند زمینه لازم را برای کنترل مصرف در کشور به‌وجود بیاورد. به زعم بسیاری از کارشناسان حوزه انرژی، اختصاص سهمیه بنزین به نفر بهترین راهکار پیش روی دولت است، زیرا با گران‌کردن بنزین و سرکوب دوباره قیمتی دولت، نمی‌توانیم به حل ناترازی بنزین برسیم و در این وضعیت، اختصاص سهمیه بنزین به نفر می‌تواند به لحاظ عدالت اجتماعی و کنترل مصرف به نفع کشور باشد.

بنزین جزو کالاهای استراتژیک در کشورمان محسوب می‌شود. در حال حاضر، تبدیل به یک واردکننده بنزین شده‌ایم و به زعم کارشناسان، این روند قابل قبول نیست. شواهد نشان می‌دهد میزان تولید بنزین در کشورمان کم نیست، بلکه ناترازی موجود بر اثر انحرافاتی مانند قاچاق بنزین و عدم کنترل مصرف رخ داده است. آمار و ارقام نشان می‌دهد تقاضای بنزین در کشور به صورت روزافزون در حال افزایش است. به نظر می‌رسد سرکوب قیمتی از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر مصرف بی‌رویه بنزین در کشور است. بر همین اساس، روش اختصاص سهمیه بنزین به نفر مطرح شده است. در این روش، هر فرد تا میزان مشخصی از سهمیه بنزین یارانه‌ای بهره‌مند می‌شود و هر کس که مصرف مازادی داشته باشد، باید آن را از بازار آزاد تهیه کند.

کارشناسان بر این عقیده‌اند که وابستگی به واردات بنزین، علاوه بر اینکه به لحاظ اقتصادی برای‌مان ضرر دارد، از نظر امنیت انرژی نیز برای کشور مضر است، زیرا در این وضعیت، بنزین نیز می‌تواند به یکی دیگر از اهداف تحریم‌ها تبدیل شود و برای‌مان دردسر ایجاد کند. کشور ما به دلیل سرکوب قیمتی بنزین، دخالت دولت در قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی و همچنین کیفیت بد خودروهای تولید داخل، با مشکل ناترازی بنزین و مصرف بیش از حد خودروهای شخصی روبه‌رو است. رویکرد فعلی اعطای سهمیه بنزین به خودروها و پایین نگهداشتن مصنوعی قیمت‌ها، این مشکل را تشدید کرده و به مصرف بی‌رویه و رونق قاچاق غیرقانونی سوخت برون‌مرزی منجر شده است. برای مقابله با این چالش چندوجهی، اجرای سیستم «سهمیه بنزین برای هر نفر» به عنوان امیدوارکننده‌ترین راه‌حل ظاهر می‌شود.

اصل اصلی مدل سهمیه بنزین به ازای هر نفر، تخصیص بنزین یارانه‌ای به طور مستقیم به افراد و نه به وسایل نقلیه است. این تغییر رویکرد چندین مزیت کلیدی دارد:

۱- توزیع عادلانه یارانه‌ها: با توزیع مساوی یارانه بنزین در بین مردم، منافع به دست کسانی می‌رسد که واقعاً به آنها نیاز دارند و سیستم عادلانه‌تر و فراگیرتر را تضمین می‌کند. هر فرد سهمیه ثابتی از سوخت یارانه‌ای دریافت می‌کند که برای رفع نیازهای ضروری خود کافی است.

۲- ایجاد انگیزه در مصرف بهینه: در این مدل، افراد با الگوهای مصرف بالا تشویق خواهند شد بنزین را بهینه‌تر مصرف کنند. کسانی که از سهمیه خود فراتر می‌روند، باید هر بنزین اضافی را به قیمت بازار خریداری کنند که انگیزه مالی قوی برای بهینه‌سازی مصرف آنها ایجاد می‌کند. برعکس، کسانی که کمتر از سهمیه تعیین شده خود مصرف می‌کنند، می‌توانند مازاد خود را با نرخ بازار بفروشند و به استفاده منطقی انگیزه بیشتری می‌دهند.

۳- کاهش مصرف مازاد: مکانیسم قیمت جدید برای مصرف غیربهینه به ویژه در مهار رفتار اتلاف مصرف‌کنندگان پرمصرف، به ویژه آنهایی که دارای چندین وسیله نقلیه هستند، مؤثر خواهد بود. این افراد در مواجهه با هزینه‌های بالاتر از حد نصاب خود، مجبور خواهند شد در عادات رانندگی خود تجدیدنظر کنند و سفرهای غیرضروری یا استفاده از خودروی تک‌سرنشین را کاهش دهند.

۴- منظم کردن صادرات بنزین: مزیت کلیدی سیستم سهمیه‌بندی بنزین برای هر نفر، توانایی آن در تنظیم صادرات بنزین و حذف مؤثر قاچاق سوخت است. با ایجاد مکانیسم بازارمحور برای معامله سهمیه‌بندی بنزین در بورس انرژی، قیمت بنزین با نرخ‌های بازار جهانی همسو می‌شود و انگیزه تجارت فرامرزی غیرقانونی را کاهش می‌دهد.

۵- تنوع بخشیدن به سبد سوخت: اجرای مدل سهمیه بنزین به ازای هر نفر نیز باعث ایجاد تنوع در سبد سوخت خواهد شد. با نزدیک شدن قیمت بنزین به نرخ بازار آزاد، صنعت حمل و نقل برای تغییر به سمت سوخت‌های جایگزین مانند گاز طبیعی فشرده (CNG) تشویق می‌شود که می‌تواند بر اساس یک سیستم سهمیه‌بندی مبتنی بر ناوبری برای همه وسایل نقلیه در این بخش تخصیص یابد.

با توجه به آنچه در بالا گفته شد، دولت چهاردهم با تکیه بر اصلاح شیوه توزیع یارانه بنزین و اختصاص سهمیه بنزین به نفر می‌تواند زمینه لازم را برای کنترل مصرف در کشور به وجود بیاورد. به زعم بسیاری از کارشناسان حوزه انرژی، اختصاص سهمیه بنزین به نفر بهترین راهکار پیش روی دولت است، زیرا با گران‌کردن بنزین و سرکوب دوباره قیمتی دولت، نمی‌توانیم به حل ناترازی بنزین برسیم و در این وضعیت، اختصاص سهمیه بنزین به نفر می‌تواند به لحاظ عدالت اجتماعی و کنترل مصرف به نفع کشور باشد.

نظرات عبدالوحید فیاضی، نماینده مجلس شورای اسلامی را در ادامه در خصوص لزوم اجرای طرح اختصاص سهمیه بنزین به نفر و ارائه برنامه دولت در این زمینه می‌خوانید.

■ اصلاح الگوی مصرف و کاهش ناترازی بنزین با اجرای طرح بنزین به نفر

فیاضی در خصوص این موضوع که به گفته رئیس‌جمهور افزایش قیمت بنزین را نخواهیم داشت، اما به هر فرد سهمیه بنزین اختصاص پیدا می‌کند، تصریح کرد: اجرای این طرح که در واقع همان اختصاص سهمیه بنزین به نفر است، نسبت به وضعیت فعلی مزیت دارد. شرایطی که الان ما در کشور به لحاظ مصرف بنزین داریم، نابسامان و نابرابر است. این وضعیت نیاز به بازبینی دارد و باید به سمت اعمال روش‌هایی برویم که ضمن ایجاد عدالت اجتماعی به کنترل مصرف نیز مبادرت کنیم.

وی ادامه داد: تقاضای روزافزون بنزین در کشور به لحاظ اقتصادی برای‌مان مضرات زیادی دارد. در این شرایط، هر چقدر به افزایش تولید بنزین می‌پردازیم، پاسخگوی نیاز کشور نیستیم و حتی به واردات هم می‌پردازیم، بنابراین نیاز است طرح جامعی در حوزه بنزین به منظور مدیریت مصرف به اجرا بگذاریم.

نماینده مجلس شورای اسلامی خاطرنشان کرد: پیشنهاد رئیس‌جمهور مبنی بر اختصاص سهمیه بنزین به نفر نسبت به وضعیت موجود مزیت بیشتری برای‌مان دارد. این روش می‌تواند تا حد زیادی مشکل نابرابری و مصرف بالا را حل کند. به این ترتیب، حل و فصل مشکل ناترازی بنزین نیز در دستور کار قرار می‌گیرد. فیاضی گفت: طرح جامعی که بتواند مشکل نابرابری و ناترازی را در حوزه بنزین حل کند، قابل قبول است و نسبت به شرایط فعلی برای‌مان مزیت دارد. نابرابری‌ای که در حال حاضر در حوزه بنزین شاهد هستیم، منشأ اختلاف طبقاتی است و ناترازی نیز منشأ نابسامانی اقتصادی و هدررفت منابع است و باید حل و فصل شود.

وی ادامه داد: باید دولت برنامه خود را در زمینه اختصاص سهمیه بنزین به نفر ارائه دهد و جوانب آن را مورد بررسی قرار دهیم. در شرایط فعلی نمی‌توانیم به افزایش قیمت بنزین مبادرت کنیم، زیرا اثرات تورم‌زا خواهد داشت، اما از روش‌های دیگر مانند اختصاص سهمیه بنزین به نفر می‌توانیم بهره ببریم. نماینده مجلس شورای اسلامی خاطرنشان کرد: هر طرحی که در زمینه بنزین به اجرا گذاشته می‌شود، باید بتواند موضوع نابرابری و ناترازی را به صورت همزمان حل و فصل کند و مدیریت مصرف را برای‌مان به ارمغان بیاورد. فیاضی گفت: اختصاص سهمیه بنزین به لحاظ مدیریت مصرف برای‌مان مزیت خواهد داشت، زیرا وقتی افراد بدانند فقط میزان مشخصی از بنزین یارانه‌ای در اختیار دارند، برای استفاده درست از آن برنامه‌ریزی می‌کنند و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی نیز با استقبال بیشتری روبه‌رو خواهد شد، بنابراین باید برای توسعه این بخش نیز برنامه‌ریزی داشته باشیم. بر اساس اجرای طرح اختصاص سهمیه بنزین به نفر، نوعی اصلاح الگوی مصرف نیز در کشور صورت می‌گیرد که برای‌مان مزیت زیادی دارد.

گزیده خبر

اعطای مجوز تنفس خوراک و تهاتر ۱۵۰هزار بشکه‌ای نفت با تجهیزات پتروپالایشگاهی باید در دولت جدید اجرایی شود

استاد حقوق انرژی دانشگاه تهران می‌گوید: تسهیل سرمایه‌گذاری در توسعه پتروپالایشگاه‌ها باید با جدیت در دستور کار وزیر نفت جدید پیشنهادی باشد. اجرای مشوق‌هایی مانند تخصیص تنفس خوراک و تهاتر ۱۵۰هزار بشکه نفت در روز با تجهیزات مورد نیاز پتروپالایشگاه‌ها می‌تواند کمک کننده باشد. چنانچه وزیر نفت آینده در این زمینه‌ها قصوری داشته باشد، ضررش به کل اقتصاد کشور برمی‌گردد و مردم متضرر می‌شوند.

تبدیل نفت خام به فرآورده طی سالیان دراز جزو برنامه‌های کلان کشورمان بوده است. مقام معظم رهبری از هر فرصتی برای تأکید بر این موضوع استفاده کرده‌اند. در برنامه هفتم توسعه نیز در زمینه توسعه پتروپالایشگاه‌ها مشوق‌هایی در نظر گرفته شد. به طور کلی، ضرورت توسعه پتروپالایشگاه‌ها بر کسی پوشیده نیست و در قانون نیز مشوق‌هایی در این زمینه برای جذب سرمایه‌گذاران در نظر گرفته شده است، اما در عمل هنوز این مشوق‌ها اعمال نشده‌اند. به زعم بسیاری، اعمال مشوق تنفس خوراک برای واحدهای پتروپالایشگاهی که منتظر تخصیص هستند، می‌تواند بسیار دلگرم کننده باشد و دیگر سرمایه‌گذاران را به این سمت بکشاند. در صورتی که این مشوق‌ها اعمال نشود، نمی‌توانیم به جذب سرمایه‌گذاری امید چندانی داشته باشیم.

مصوبه برنامه هفتم توسعه مبنی بر امکان تهاتر ۱۵۰هزار بشکه نفت در روز با تجهیزات مورد نیاز پتروپالایشگاه‌ها نیز در شرایط تحریم می‌تواند کمک بزرگی به ما بکند تا به تجهیزات مورد نیاز دسترسی پیدا کنیم. با استفاده از این روش، ضمن دور زدن تحریم‌ها در زمینه وصول مطالبات نفتی، زمینه‌ای برای توسعه پتروپالایشگاه‌ها در کشور به وجود می‌آوریم. از آنجا که پتروپالایشگاه‌ها مزیت‌های فراوانی برای کشور به لحاظ ارزآوری و رونق صنعت دارند، نیاز است وزیر نفت پیشنهادی برنامه مدونی در این زمینه داشته باشد، به ویژه وی باید اهتمام جدی خود را به اعمال مشوق‌ها نشان دهد. تنها در این صورت است که از شر خام‌فروشی خلاص می‌شویم و بستری برای خنثی‌سازی تحریم‌ها به وجود می‌آید.

در ادامه نظرات حسن مرادی، استاد حقوق انرژی دانشگاه تهران را در خصوص لزوم توسعه پتروپالایشگاه‌ها در دولت چهاردهم و اعمال مشوق‌های قانونی در این زمینه می‌خوانید. مرادی در خصوص لزوم توسعه پتروپالایشگاه‌ها در کشور تصریح می‌کند: توسعه این مجتمع‌های صنعتی ضرورت دارد، اما باید توجه داشته باشیم که در حال حرف زدن از پروژه‌هایی هستیم که راه‌اندازی آنها نیاز به چندین میلیارد دلار هزینه دارد، بنابراین برای راه‌اندازی واحدهای پتروپالایشگاهی نیازمند سرمایه‌های کلانی هستیم. وی ادامه داد: به ازای سرمایه‌گذاری‌ای که در پتروپالایشگاه‌ها می‌کنیم، میزان مصرف خوراک آنها هم بالاست و راندمان و سوددهی بالایی دارند. راه‌اندازی این مجتمع‌های عظیم صنعتی نیازمند سازوکارهای گسترده‌ای است و برنامه‌ریزی‌های مدونی را می‌طلبد. استاد حقوق انرژی دانشگاه تهران خاطرنشان کرد: با توجه به اینکه منابع عظیم نفت را در اختیار داریم، به جای اینکه این ماده را به صورت خام صادر کنیم، باید به سمت توسعه پتروپالایشگاه‌ها و تولید محصولات نهایی برویم. این روند برای‌مان سودآوری بالایی دارد.

مرادی گفت: در شرایط تحریم قرار داریم و فروش نفت‌خام تحت تحریم است، توسعه پتروپالایشگاه‌ها می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد، زیرا محصولات تولیدی این واحدهای صنعتی نسبت به نفت خام خاصیت تحریم‌پذیری کمتری دارند. وی ادامه داد: پتروپالایشگاه‌های کوچک با ظرفیت‌های پایین باید در اقصی نقاط کشور گسترش پیدا کنند و از مزیت‌های آنها بهره‌مند شویم. توسعه پتروپالایشگاه‌ها به لحاظ ایجاد رونق تولید و اشتغال اهمیت زیادی برای کشور دارد. از این طریق، ارزآوری بالایی هم برای کشور خواهیم داشت. استاد حقوق انرژی دانشگاه تهران خاطرنشان کرد: با توجه به تمامی آنچه در بالا گفته شد، نیاز است دولت چهاردهم برنامه‌ریزی جامعی در راستای توسعه پتروپالایشگاه‌ها در کشور داشته باشد. مرادی گفت: اقداماتی که در زمینه تبدیل نفت خام به فرآورده در کشور انجام شده است، تجربه نسبتاً موفقی بوده است. باید آنچه در برنامه هفتم توسعه در زمینه توسعه پتروپالایشگاه‌ها پیش‌بینی شده است نیز عملیاتی شود. وی ادامه داد: راه‌اندازی واحدهای پتروپالایشگاهی نیازمند سرمایه‌گذاری بالاست، به همین دلیل جذب سرمایه بخش خصوصی ضرورت پیدا می‌کند. باید پیش پای سرمایه‌گذاران فرش قرمز پهن کنیم و تمامی موانع پیش روی آنها را از میان برداریم. این استاد حقوق انرژی دانشگاه تهران خاطرنشان کرد: متأسفانه در حال حاضر بوروکراسی عریض و طویلی برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های کلان کشور وجود دارد. به جای اینکه مدیران به سمت سرمایه‌گذاران بروند و همیشه در اتاق‌شان به روی آنها باز باشد، سرمایه‌گذاران درهزارتوی اداری موجود برای سرمایه‌گذاری گیر می‌کنند!

مرادی گفت: تسهیل سرمایه‌گذاری در توسعه پتروپالایشگاه‌ها باید با جدیت در دستور کار وزیر نفت جدید پیشنهادی باشد. اجرای مشوق‌هایی مانند تخصیص تنفس خوراک و تهاتر ۱۵۰هزار بشکه نفت در روز با تجهیزات مورد نیاز پتروپالایشگاه‌ها می‌تواند کمک‌کننده باشد. چنانچه وزیر نفت آینده در این زمینه‌ها قصوری داشته باشد، ضررش به کل اقتصاد کشور برمی‌گردد و مردم متضرر می‌شوند. وی ادامه داد: وزیر نفت آتی باید نگاه ویژه‌ای به مسائل اولویت‌دار مانند توسعه پتروپالایشگاه‌ها در کشور داشته باشد. نیاز است وی برنامه مدون خود را برای جذب سرمایه‌ها، توسعه پتروپالایشگاه‌ها و اجرای مشوق‌های در نظر گرفته‌شده در قانون ارائه دهد.

سامانه فروش یکپارچه خودرو رسماً به کار خود پایان داد

با فروش فوق‌العاده و پیش‌فروش خودروسازان، سامانه یکپارچه کاملاً منحل و فروش خودروسازان به شیوه قبلی یعنی ثبت‌نام در سایت اینترنتی این شرکت‌ها بار دیگر آغاز شد.

به گزارش نبض‌صنعت، با عرضه جدید خودرو از طریق سایت فروش اینترنتی خودروسازان، سامانه فروش یکپارچه خودرو رسماً به کار خود پایان داد. دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا پس از دو دوره عرضه در سامانه فروش یکپارچه که از سال ۱۴۰۱ آغاز شد، از اواخر هفته گذشته فروش اینترنتی خود را آغاز کردند. به این ترتیب سامانه فروش یکپارچه خودرو که با مخالفت خودروسازان آغاز به کار کرد، با عرضه‌های جدید رسماً فعالیتش متوقف شد. سیاستگذار وقت خودرو در سال ۱۴۰۱ به دنبال آن بود که روند عرضه خودرو را شفاف کند.

به این جهت عرضه تمام خودروها تنها از طریق سامانه یکپارچه خودرو انجام شد تا به نوعی هیچ خودروساز و مونتاژکاری نتواند بازار خودرو را که برای برخی‌ها محل سودهای میلیاردی شده بود به هم بریزد، اما مشکل اصلی این شیوه فروش در اجبار خودروسازان برای عرضه خودرو حتی در صورت نداشتن ظرفیت بود. «خالی‌فروشی» و «آینده‌فروشی» دو واژه‌ای است که در مورد فروش خودرو از طریق سامانه یکپارچه به طور مکرر از سوی دست‌اندرکاران صنعت خودرو به کار گرفته شده است. حالا با فروش فوق‌العاده و پیش‌فروش خودروسازان، سامانه یکپارچه کاملاً منحل و فروش خودروسازان به شیوه قبلی یعنی ثبت‌نام در سایت اینترنتی این شرکت‌ها بار دیگر آغاز شد.

بر این اساس گروه خودروسازی سایپا از هفته گذشته فروش کوئیک را آغاز و ایران‌خودرو هم اعلام کرده است در هفته جاری محصولات ری‌را، راناپلاس، پژو ۲۰۷ دستی و گروه محصولات تارا، سورن پلاس بنزینی و هایما را در سامانه فروش اینترنتی این شرکت عرضه خواهد کرد.