پیامبر اعظم(ص):
به کودکان محبت کنید و به آنها رحم کنید و هروقت به آنها وعده دادید به آن وفا کنید، چون آنها شما را روزی‌رسان خود می‌دانند.

روزنامه سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی
صاحب‌امتیاز و مدیرمسؤول: محمد آخوندی
مدیرعامل: رضا شکیبایی
سردبیر: سید عابدین نورالدینی

نشانی: خیابان انقلاب اسلامی، بین حافظ و خیابان ولیعصر(عج)، کوچه سعید، پلاک ۹
روابط عمومی: ۶۶۴۱۳۷۹۲ تلفن: ۶۶۴۱۳۷۸۳ نمابر: ۶۶۴۱۴۱۳۷
پیامرسان: vatanemrooz@ پست الکترونیک: info@vatanemrooz.ir
چاپ: ایران کهن

وطن امروز

تمرکز بر کارت سوخت خودروهای شخصی در حالی دنبال می‌شود که بخش عمده قاچاق در شبکه توزیع گازوئیل و مصارف عمده ریشه دارد

آدرس غلط در سیاست سوخت



گروه اقتصادی: گاهی یک جمله نسنجیده از زبان یک مقام مسؤول، پیش از اجرای هر تصمیمی، هزینه‌ای سنگین‌تر از اصل ماجرا به کشور تحمیل می‌کند. بیستم آبان، اسماعیل سقاب‌اصفهانی، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی در گفت‌وگویی از دشواری تأمین بنزین و جمع‌آوری کارت سوخت جایگاه‌ها در برخی استان‌ها سخن به میان آورد و به مردم توصیه کرد سهمیه رفت و برگشت سفرهای‌شان را از چند ماه قبل پیش‌بینی و از پیش ذخیره کنند. طرح چنین سخنی در شرایط جنگ و تنگنای معیشتی، بی‌درنگ به نگرانی شدید افکار عمومی و شکل‌گیری صف مقابل جایگاه‌های سوخت در برخی شهرها انجامید.

چند روز بعد محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی تأکید کرد هیچ تصمیم تازه‌ای درباره بنزین گرفته نشده و برنامه‌ای برای جمع‌آوری سراسری کارت جایگاه‌ها وجود ندارد. همزمان محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور با تذکر درباره انضباط اطلاع‌رسانی، اعلام سیاست‌های رسمی بنزینی را تنها بر عهده سخنگوی دولت و مدیرعامل شرکت پالایش و پخش گذاشت و یک روز بعد محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس نیز بر لزوم خرد جمعی و پرهیز از اظهار نظرهای نگران‌کننده تاکید کرد. هرچند ورود به‌موقع مسؤولان آرامش را به جامعه برگرداند اما یک پرسش را باقی گذاشت: چرا نگاه حاکم بر بخشی از بدنه تصمیم‌سازی، با تکیه بر آمارهای ناهمساز و بی‌توجهی به تاب‌آوری جامعه، هر بار آرامش و اعتماد عمومی را هزینه می‌کند؟!

■ اعداد سرگردان در میدان تصمیم

نخستین خشت کج این ماجرا را باید در زمین آمار جست‌وجو کرد. هر طرح و تصمیم اقتصادی پیش از آنکه تیغ به دست بگیرد، به داده‌های تحلیلی دقیق نیاز دارد. اگر ترازنامه تولید و مصرف سوخت در میان نهادهای رسمی کشور یکدست نباشد، هر نسخه محدودکننده‌ای در ذهن شهروندان به سوءظن گره می‌خورد. مردم حق دارند بپرسند محدودیت‌هایی که از آن سخن گفته می‌شود، برخاسته از تنگنای واقعی پالایشگاه‌هاست یا محصول برآوردهایی شتاب‌زده که هنوز میان دستگاه‌های ناظر و مجری بر سر آن توافق شکل نگرفته است.

سقاب‌اصفهانی مرداد ۱۴۰۵ تصویری تیره و مضطرب از ترازنامه بنزین ترسیم کرده بود. او با اعلام مصرف روزانه ۱۳۵ میلیون لیتر، تولید پالایشگاهی را ۱۱۲ میلیون لیتر و سهم پتروشیمی‌ها را ۹ میلیون لیتر برشمرد و از شکاف روزانه ۱۴ میلیون لیتری سخن گفت که ناگزیر باید از راه واردات پرهزینه یا برداشت از ذخایر راهبردی جبران شود؛ آماری که برخی مراجع مرتبط، همچنین معاون مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، آن را غیردقیق و خلاف واقع توصیف کردند. شهریور نیز همین روایت کمبود شدید تکرار شد و چشم‌انداز مصرف ۱۴۴ میلیون لیتری تا پایان سال پیش چشم جامعه گذاشته شد. این چیدمان آماری، خواه ناخواه، مخاطب را به این نتیجه می‌رساند که کشور در لبه پرتگاه کمبود سوخت ایستاده است و چاره‌ای جز بستن شیرهای توزیع باقی نمانده است.

بیست‌وسوم آبان اما روایت دیگری از نهادی نظارتی به گوش رسید که پایه آمارها و تحلیل رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی را سست کرد. سخنگوی دیوان محاسبات کشور، با استناد به بررسی‌های رسمی این نهاد اعلام کرد میانگین تولید روزانه بنزین در ماه گذشته حدود ۱۳۱ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر و میانگین مصرف روزانه حدود ۱۲۸ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر بوده است. به بیان ساده، کشور در بازه بررسی شده حدود ۳ میلیون لیتر مازاد تولید روزانه داشته است. این تفاوت چشمگیر میان «کسری سنگین و دائمی» با «مازاد ۳ میلیون لیتری»، آن هم در فاصله چند هفته نشان داد ارائه آمارهای ناهمساز از سوی رئیس سازمان بهینه‌سازی برای نخستین‌بار رخ نداده و پیش‌تر نیز برآوردهای اعلام‌شده از این جایگاه با داده‌های دستگاه‌های دیگر همخوانی نداشته است.

■ نشانی گمشده در مبارزه با قاچاق

دومین خلأ این نگاه گم کردن نشانی اصلی قاچاق است. شکاف ده‌ها برابری قیمت سوخت با همسایگان شرقی و جنوبی انگیزه قاچاق را زنده نگه داشته اما هنر حکمرانی مهار شاهرگ اصلی نشت است. بر پایه آمار سخنگوی دیوان محاسبات، از ۲۵ تا ۳۰ میلیون لیتر قاچاق روزانه سوخت، نزدیک ۹۰ درصد گازوئیل و کمتر از ۵ درصد، یعنی زیر یک‌ونیم میلیون لیتر، بنزین است. حبیب‌الله حقیقی، رئیس ستاد مرکزی مقابله با قاچاق کالا و ارز نیز تأیید کرده بنزین به دلیل خطرهای نگهداری و انتقال، سهم بسیار کمتری در قاچاق کلان دارد و هدررفت اصلی در مصارف عمده، یعنی حمل‌ونقل سنگین، کشاورزی، معادن، نیروگاه‌ها و صنایع، از مسیر بارنامه‌های صوری و سهمیه ماشین‌آلات غیرفعال رخ می‌دهد.

وقتی ۹۰ درصد مساله در شبکه توزیع گازوئیل ریشه دارد، تمرکز بر محدود کردن کارت جایگاه برای میلیون‌ها خودروی سواری، در حکم نادیده گرفتن زخم اصلی است. بی‌تردید باید تراکنش‌های مشکوک بنزین، همچون سوخت‌گیری ۱۰۸ باره یک فرد در یک ماه که مدیرعامل شرکت ملی پخش به آن اشاره کرده، به هوشمندی رصد و مسدود شود اما گره اصلی با اجرای کامل دستورالعمل ۲۴ ماده‌ای مبارزه با قاچاق گازوئیل و برخورد با ردیف‌های غیرعادی باز می‌شود، نه پیچیده‌سازی زندگی برای اکثریت مردم عادی.

■ نسخه‌ای که با زندگی نمی‌خواند

توصیه رئیس سازمان بهینه‌سازی انرژی به ذخیره بنزین در کارت شخصی برای سفر، با سازوکار واقعی سهمیه‌ها و زندگی روزمره مردم سازگار نیست. در ساختار کنونی، به هر خودروی سواری مشمول ماهانه ۶۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی، ۵۰ لیتر بنزین ۳۰۰۰ تومانی و از شهریور ۱۴۰۵ در برخی الگوها ۵۰ لیتر با نرخ ۱۰ هزار تومان تعلق می‌گیرد. سهمیه نخست تا ۳ ماه و سقف ۱۸۰ لیتر ذخیره می‌شود اما سهمیه ۳۰۰۰ تومانی در پایان هر ماه می‌سوزد و سامانه هوشمند نیز هنگام سوخت‌گیری ابتدا از بنزین ۱۵۰۰ تومانی برداشت می‌کند. به زبان ریاضی، خانواده‌ای که بخواهد ۱۸۰ لیتر بنزین ارزان برای سفر کنار بگذارد، باید ۳ ماه قید سوخت‌گیری روزانه با کارت خود را بزند و در پایان، ۱۵۰ لیتر از سهمیه ۳ هزار تومانی را هم بسوزاند؛ نسخه‌ای که برای کارگر یا کارمندی که هر روز از حاشیه شهر تا شهرک صنعتی می‌رود، عملا نشدنی است.

از سوی دیگر، این نگاه «سفر» را هم‌تراز تفریح و گردشگری می‌بیند، حال آنکه بخش بزرگی از ترددهای جاده‌ای در ایران ریشه در درمان، اشتغال، آموزش و پیوندهای خانوادگی دارد. خانواده‌ای که از روستایی در کرمان، سیستان و بلوچستان یا غرب هرمزگان برای رساندن بیمار خود راهی بیمارستان مرکز استان می‌شود، به سبب نبود قطار و اتوبوس کارآمد ناگزیر به استفاده از خودروی شخصی است. کاستی انباشته در زیرساخت حمل‌ونقل عمومی را نمی‌توان با یک توصیه ساده به دوش مصرف‌کننده انداخت.

■ ۳ مسیر موازی برای یک جاده

در لایه اجرایی نیز نوعی موازی‌کاری پرهزینه میان ۳ طرح دیده می‌شود، بی‌آنکه هنوز گزارش جامعی از مقایسه هزینه و فایده آنها منتشر شده باشد. مسیر نخست، شناسه‌دار کردن کارت اضطراری جایگاه‌هاست که تا سوم آبان به صورت آزمایشی در ۲۵۰ جایگاه تهران با دریافت رمز، احراز هویت و کارمزد هزار تومانی اجرا شد تا ۴۱ درصد مصرف نیمه نخست شهریور، معادل ۵۹ میلیون لیتر روزانه از کارت‌های بی‌نام جایگاه را رصد کند. مسیر دوم، انتقال سهمیه به کارت بانکی مالک در ۲۵ جایگاه ۵ استان همدان، قزوین، قم، البرز و سمنان است که آغاز آن به تأیید نهایی مرکز افتا بستگی دارد. حال آنکه تجربه حملات سایبری گذشته نشان می‌دهد سامانه آفلاین هوشمند سوخت باید به عنوان پشتیبان راهبردی، مستقل از شبکه بانکی و اینترنت حفظ شود.

مسیر سوم، محدودسازی کارت آزاد جایگاه‌ها و انتقال سهمیه ۵۰ لیتری با نرخ ۱۰ هزار تومان به کارت شخصی است که از کرمان به سیستان و بلوچستان و هرمزگان و در مجموع به ۷ استان مرزی و ۱۱ استان کشور رسید و سهمیه جبرانی تا سقف ۳۰۰ لیتر بر پایه پیمایش برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی نیز در آن پیش‌بینی شد. در این میان، اعلام کاهش ۲٫۵ میلیون لیتری مصرف ثبت شده هرمزگان طی ۱۰ تا ۲۰ روز، معادل ۳۵ درصد مصرف استان از سوی حبیب‌الله حقیقی به تنهایی نشانه موفقیت نیست؛ تا وقتی آمار شکایت‌ها، زمان انتظار در جایگاه‌ها و اثر طرح بر کسب‌وکارهای محلی منتشر نشود، نمی‌توان این افت را از صف‌های طولانی، جابه‌جایی سوخت‌گیری به استان‌های مجاور و تنگنای صیادان، کشاورزان و رانندگان بومی جدا دانست.

■ امنیت ملی پشت فرمان اقتصاد

حساس‌ترین لایه این ماجرا، پیوند مستقیم اقتصاد با امنیت ملی است. ایران نزدیک یک سال است درگیر جنگی است که بر تأسیسات انرژی و خطوط انتقال، محاصره اقتصادی، تجارت خارجی، بودجه عمومی و سفره خانوارها سایه انداخته است. در روزگار جنگ، «انسجام ملی» و «تاب‌آوری اجتماعی» همسنگ پدافند هوایی و شهرهای راهبردی موشکی از کشور دفاع می‌کند. این تاب‌آوری زمانی پایدار می‌ماند که مردم به تسلط مدیران اقتصادی، آمار درست و نقشه‌ای معقول برای معیشت روزمره باور داشته باشند. وقتی مقامی در سطح معاون رئیس‌جمهور، بدون تصمیم نهایی دولت از احتمال خاموشی جایگاه‌ها و لزوم ذخیره‌سازی سوخت می‌گوید، در ذهن شهروندان تردید درباره توان اداره کشور در روزهای سخت شکل می‌گیرد و آرامش روانی جامعه آسیب می‌بیند.

افزون بر این، رویکرد سازمان بهینه‌سازی انرژی پیش‌تر در مردادماه نیز با تجربه شتاب‌زده تغییر قیمت در کرمان و گمانه‌زنی نرخ‌های تازه، تلاطم آفریده بود که پیش از اجرا متوقف شد و همان زمان رئیس‌جمهور بر پرهیز از غافلگیری مردم تأکید کرد. تکرار این خطا در آبان، درست پس از رسیدن جامعه به ثبات نسبی، ریشه‌ای عمیق‌تر از یک مصاحبه اتفاقی دارد. نقد منصفانه متوجه شخص اسماعیل سقاب‌اصفهانی نیست و طرز فکری را نشانه می‌گیرد که گمان می‌کند دانش فنی برای حکمرانی کافی است و کار کارشناسی می‌تواند بی‌اعتنا به مصلحت سیاسی و روان جامعه پیش برود. مدیریت انرژی در زمان جنگ به سنجش همزمان ظرفیت پالایشگاه‌ها و نبض افکار عمومی نیاز دارد. واکنش محمدرضا عارف و هشدار محمدباقر قالیباف نیز دقیقا برای مهار شکاف میان تکنوکراسی بی‌ملاحظه و مصلحت ملی و حفظ صدای واحد حاکمیت بود.

■ ضرورت اصلاح مصرف سوخت از مسیر اعتماد

حافظه جمعی ایران هنوز تجربه آبان ۱۳۹۸ را به یاد دارد؛ تصمیمی که روی کاغذ قرار بود با اصلاح قیمت و بازگشت سهمیه‌بندی، مصرف را سامان دهد اما تصمیم‌گیری پشت درهای بسته و جدا از فهم شرایط اجتماعی، غافلگیری ناگهانی و نبود آمادگی اجتماعی، آن را به بحرانی فراگیر با هزینه‌های سنگین امنیتی و اجتماعی بدل کرد. بنزین در ایران کالایی عادی نیست و رگ حیاتی معیشت و شاخص ثبات روانی جامعه است. امروز که جنگ و فشارهای معیشتی تحمل جامعه را نسبت به ۷ سال پیش در برابر شوک‌های ناگهانی کاهش داده، تکرار تصمیم‌سازی پشت درهای بسته، بازی با آمارهای ناهمساز و طرح محدودیت‌های مبهم در رسانه، حتی با نیت خیر صرفه‌جویی می‌تواند همان جرقه‌های قدیمی را دوباره بیدار کند.

نقد شیوه مدیریت فعلی، هرگز به معنای بستن چشم بر واقعیات اقتصاد انرژی ایران نیست. خودروهای فرسوده و پرمصرف، ضعف ناوگان حمل‌ونقل عمومی، فاصله شدید نرخ داخلی بنزین با قیمت جهانی و ناکارآمدی در حلقه‌های توزیع، دردهایی واقعی‌اند که درمان‌شان را نمی‌توان برای همیشه به تعویق انداخت اما اگر دولت می‌خواهد این جراحی ضروری را بدون بر هم زدن آرامش کشور به سرانجام برساند، باید به جای اقدامات واکنشی، ۶ رکن روشن را مبنای عمل بگذارد.

نخست، استقرار «مرجع واحد آماری» است. پیش از هر اظهار نظر رسانه‌ای، وزارت نفت، سازمان بهینه‌سازی انرژی و دیوان محاسبات باید بر سر تعاریف و ارقام تولید، مصرف، ذخایر و قاچاق به گزارشی مشترک برسند تا مردم با ۲ روایت متناقض از یک واقعیت روبه‌رو نشوند.

دوم، «انضباط در تصمیم‌گیری و اطلاع‌رسانی» است. دستور اخیر معاون اول رئیس‌جمهور گام درستی است اما باید به این قاعده تکمیل شود که هیچ پیشنهادی پیش از گذراندن ارزیابی معیشتی، امنیتی و رسانه‌ای، اجازه طرح به عنوان برنامه جاری دولت را نداشته باشد.

سوم، «تضمین دسترسی واقعی مردم در مسیرها و مشاغل» است. همان‌طور که در کمیسیون انرژی مجلس نیز پیشنهاد شده، دولت می‌تواند امکان ذخیره سهمیه ۳ هزار تومانی یا برداشت محدود از سهمیه ماه‌های آینده را برای مسافران مضطر فراهم کند، کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها را در شاهراه‌های اصلی با نظارت هوشمند نگه دارد و سهمیه مشاغل وابسته به خودرو را شفاف و بی‌دردسر بپردازد.

چهارم، «اصلاح تدریجی و سنجش‌پذیر» است. یعنی پیش از گسترش هر طرحی از یک استان به استان دیگر، گزارش روشنی از میزان رضایت مردم، طول صف‌ها، پایداری سامانه‌ها و اثر واقعی بر قاچاق منتشر شود تا اصلاح تدریجی به آزمون و خطای سراسری بدل نشود.

پنجم، «نشانه‌گیری ریشه‌های مصرف» است. تا وقتی جایگزین مناسبی در اختیار خانواده ایرانی نیست، فشار انضباطی بر مصرف‌کننده به تنهایی جواب نمی‌دهد. توسعه گاز طبیعی فشرده که مصرف آن اخیرا با ۱۴ درصد رشد به حدود ۱۷ میلیون مترمکعب در روز رسیده اما هنوز تا ظرفیت ۴۰ میلیون متر مکعبی فاصله دارد، گسترش جایگاه‌های سوخت پاک، نوسازی ناوگان فرسوده و تقویت حمل‌ونقل عمومی باید ستون اصلی راهبرد انرژی باشد.

ششم، کشیدن خط روشن میان «مدیریت مصرف» و «ایجاد محدودیت» است. موفقیت در سیاست سوخت را باید با کاهش اتلاف و رضایت رانندگان واقعی سنجید، نه با پایین آوردن عدد فروش به بهای سرگردانی مردم.

