

ضلع سوم رشد اقتصاد

در شرایطی که منابع بانکی و بودجه عمرانی دولت با تنگنای جنگی و تحریمی روبه‌رو هستند، مردمی‌سازی، اهرم بر زمین‌مانده برای خروج اقتصاد از محدوده رشد صفر به شمار می‌رود



محمد حقوقو
economice@khorasannews.com

رهبر معظم انقلاب در پیام خود به مناسبت هفته دولت، با اشاره به چالش‌های اقتصادی موجود کشور، بر توجه ویژه به سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و چشم تولید داخلی تأکید کردند. با این حال، پرسش اساسی این‌جاست که در شرایط جنگ و محاصره اقتصادی کنونی، چگونه می‌توان رشد اقتصادی را که در محدوده صفر درصد قفل شده است، به تحرک واداشت؟ و واقعیات میدانی نشان می‌دهد دو کانال سنتی تحریک رشد اقتصاد -یعنی بودجه عمرانی دولت و منابع تسهیلاتی شبکه بانکی- کارکرد خود را تا حد زیادی از دست داده‌اند. چنین بن‌بستی بار دیگر نگاه‌ها را به سمت نقدپنگی عظیمی که در اقتصاد جریان دارد، معطوف می‌کند؛ نقدپنگی سرگردانی که با رشد ۵۳ درصدی خود در کنار رشد اقتصادی بسیار پایین و تورم بالای ۵۰ درصدی، عملاً نشان داد بخش اعظم آن صرف دامن‌زدن به آتش تورم شده است.

مردمی‌سازی اقتصاد، بازاری‌سازی خدمات و یارانه‌ها نیست
با طرح کلیدواژه «مردمی‌سازی»، برخی جریان‌های فکری فوراً ایده‌هایی نظیر بازاری‌سازی یارانه‌های پنهان انرژی و خدمات عمومی را پیش می‌کشند؛ با این فرض که با واگذاری امور و آزادسازی ناگهانی قیمت‌ها، منافع بخش خصوصی تأمین و انگیزه برای این بخش مهیا شود. حامل‌های انرژی مصداق بارز این نگاه هستند. اما این تلقی، خطایی راهبردی در فهم رشد اقتصادی است. در شرایط تورمی، بخش بزرگی از ارزش افزوده اسمی حاصل از جهش قیمت‌ها بلافاصله در گرداب تورم ذوب می‌شود. افزایش ناگهانی بهای انرژی و نهاده‌ها، پیش از هر چیز هزینه سرمایه در گردش نگاه‌ها را چندبرابر می‌کند و با انقباض قدرت خرید خانوار، تقاضای کل را به رکود می‌کشاند. در نتیجه، ارزش اسمی تولید ناخالص داخلی به دلیل تورم بالا می‌رود، اما تیراژ و حجم حقیقی تولید دچار افت می‌شود؛ یعنی اقتصاد روی کاغذ بزرگ‌تر می‌شود، اما در واقعیت کارخانه‌ها با ظرفیت خالی کار می‌کنند و رشد کاهش خواهد یافت.

بنابر این، ریل‌گذاری حقیقی برای مردمی‌سازی باید بر حوزه‌هایی متمرکز شود که در ذات خود مبتنی بر گرانی‌سازی معیشت مردم نیستند؛ یعنی بخش‌های کاهش اتلاف، بهره‌برداری از منابع غیرتحریمی و صنایع متکی بر فراوری بومی.

بذر پربازده رشد در زمین
زمین کماکان یکی از مهم‌ترین دارایی‌های را کدی است که مولدسازی و عرضه آن به مردم برای ساخت‌وساز انفرادی و تعاونی، می‌تواند هم‌زمان برای دولت خلق منابع کرده و بیش از ۱۰۰ صنعت پیشران، بومی و غیرتحریمی را فعال کند. به تعبیر مجید شاکری، تحلیلگر اقتصادی، حتی می‌توان با اتکا به سیاست‌های حوزه زمین و مسکن، نسخه رشد اقتصادی برای یک دوره ۱۰ ساله را با توجه به تنگنای جنگی و تحریمی تنظیم کرد.

با این حال قفل کردن عرضه زمین توسط دولت، به رکود و رشد منفی بخش ساختمان با پتانسیل پیشران اقتصاد ضرب زده است. تازه‌ترین آمارهای بانک مرکزی حاکی از رسیدن رشد ۷/۱ درصدی بخش ساختمان در سال ۱۴۰۲ و حتی ۳/۴ درصدی در سال ۱۴۰۳ به منفی ۱۵/۸ درصد در سال ۱۴۰۴ است. حوزه‌ای که رشد و رکود آن ارتباط مستقیمی با سیاست‌های عرضه زمین دارد.

از سوی دیگر آمارهای رسمی حاکی از آن است که سازمان ملی زمین و مسکن حدود ۱۰ میلیون هکتار زمین (معادل ۱۸ میلیارد مترمربع و ۳۰ برابر مساحت کل پایتخت) در اختیار دارد. اگرچه بخشی از این اراضی در شرایطی که محاصره دریایی، بنادر جنوبی ایران را با اختلال مواجه کرده است، مسیرهای زمینی به شریان اصلی تأمین کالا و تداوم تجارت تبدیل شده‌اند. اما یک گلوگاه قدیمی، کارایی بهترین کریدورهای کشور را نشانه گرفته است: مرزها.

بر اساس ارزیابی مرکز پژوهش‌های مجلس، زمان انطباق مرزی برای واردات کالا در ایران حدود ۱۴۱ ساعت و برای صادرات حدود ۱۰۱ ساعت است. این در حالی است که کشور همسایه، ترکیه، این فرایند را به ترتیب در ۹۰۵ و ۶۰۵ ساعت انجام می‌دهد. یعنی ایران در واردات، ۲۰ برابر کندتر از ترکیه عمل می‌کند.

به گزارش فارس، این فاصله زمانی یعنی هزینه‌های سنگین که دود آن به چشم مصرف‌کننده داخلی می‌رود. توقف چند هفته‌ای کامیون‌ها در مرزها، به معنای خواب سرمایه، افزایش هزینه حمل و کاهش اطمینان صاحبان کالا نسبت به زمان تحویل است.

در شرایط عادی نیز چنین وضعیتی یک ضعف جدی محسوب می‌شود، اما اکنون که تأمین کالا با فشارهای خارجی مواجه است، اهمیت آن چندین برابر شده است.

درآمد دلاری ترانزیت در گرو عملکرد مرزها
ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، در مسیر کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب قرار گرفته و می‌تواند مسیر اتصال بنادر جنوبی به آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپا باشد. اما برای فعال شدن این

۱۱ بانک به خاطر دلار و طلا انقره داغ شدند

ضعف نظرات بر تراکنش‌های غیرعادی در گاه‌ها و کار تخوان‌های مورد استفاده در معاملات ارز و طلا، ۱۱ بانک را در معرض جریمه بانک مرکزی قرار داد.

بانک مرکزی روز پنج‌شنبه از برخورد با تعدادی از بانک‌ها به دلیل رعایت نکردن مقررات مبارزه با پولشویی و فراهم کردن زمینه سوءاستفاده از زیرساخت‌های بانکی در بازار ارز و طلا خبر داد و اعلام کرد این بانک‌ها جریمه نقدی شده‌اند.

طبق اطلاع‌خبرگزاری فارس حدود ۱۱ بانک در این زمینه تخلف داشته‌اند. از جمله تخلفات این بانک‌ها، عدم نظارت بر حجم غیرعادی تراکنش‌های در گاه‌های پرداخت و کار تخوان‌هایی بوده که متعلق به کسبو کارهای دیگر بوده و برای خرید و فروش طلا و ارز استفاده می‌شده است.

سال ۱۳۹۷ نیز در جریان تلاطمات ارزی از کار تخوان‌های بانکی برای فعالیت‌های مرتبط با خرید و فروش ارز و ایجاد التهاب در بازار سوءاستفاده شده بود.

طبق مقررات مبارزه با پولشویی، مؤسسات مالی و واحدهای مبارزه با پولشویی آن‌ها موظف‌اند معاملات و عملیات مشکوک را شناسایی و پس از بررسی اولیه به مرکز گزارش کنند، در این موارد این تکلیف نظارتی انجام نشده و تخلفات بار صد و پایش بانک مرکزی شناسایی شده است.



قیمت گازوئیل در آمریکا رکورد زد

آسوشیتد پرس نوشت: قیمت گازوئیل در آمریکا برای اولین بار به رکورد تاریخی ۵.۸۵ دلار برای هر گالن رسید زیرا جنگ با ایران جریان سوخت را مختل کرده است.

بر اساس این گزارش میانگین قیمت گازوئیل آمریکا اکنون به ۵.۸۵ دلار رسیده؛ در حالی که پیش از آغاز جنگ حدود ۳.۷۶ دلار بود. قیمت بنزین معمولی نیز به ۴.۱۵ دلار در هر گالن رسیده، در حالی که این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۳.۲۰ دلار بود. افزایش قیمت نفت خام و اختلال در زنجیره تأمین سوخت، به‌ویژه به دلیل محدود شدن عبور نفتکش‌ها از تنگه هرمز، عامل اصلی این جهش بیان شده است.

پیش از جنگ، نفت برنت حدود ۷۰ دلار معامله می‌شد اما اکنون از ۹۵ دلار عبور کرده است. آخرین بار بازار سوخت آمریکا در سال ۲۰۲۲ و پس از جنگ اوکراین چنین فشاری را تجربه کرد؛ با این تفاوت که رکورد جدید گازوئیل از آن زمان نیز عبور کرده است.

مشکل اصلی این‌جاست که گازوئیل سوخت کامیون‌ها، ماشین‌آلات کشاورزی، ساخت‌وساز و بخش بزرگی از شبکه توزیع است. بنابر این گرانی آن مستقیماً هزینه حمل مواد غذایی، میوه، محصولات دریایی و کالاهای مصرفی را بالا می‌برد.

کارشناسان هشدار می‌دهند که هرچه قیمت گازوئیل برای مدت طولانی‌تری بالا بماند، افزایش قیمت‌ها می‌تواند بیشتر شود. طیف گسترده‌ای از کالاها از جمله پوشاک، لوازم آرایشی، مبلمان و کالاهای دیگر با کامیون‌ها، قطارها و کشتی‌های دیزلی حمل و نقل می‌شوند.

پای پلیس امنیت به تتر قسطی دیجی کالا باز شد

دیجی کالا تتر را به صورت قسطی و ۱۹ هزار تومان بالاتر از نرخ بازار می‌فروشد؛ موضوعی که پای پلیس امنیت اقتصادی را به این ماجرا باز کرده است. چند وقتی است دیجی کالا فروش تتر به صورت اقساطی را از طریق دیجی‌پی آغاز کرده است، اما کسب اطلاع خبرنگار فارس نشان می‌دهد پلیس امنیت اقتصادی به این موضوع ورود کرده است.

دیجی‌پی از تیر ماه امسال وارد حوزه معاملات مرز ارز شده و امکان خرید چهار قسطه تتر را از طریق پلتفرم «دیپکس» فراهم کرده است.

تتر یک رمز ارز با ارزش تقریباً معادل یک دلار است و قیمت آن پنج‌شنبه گذشته ۲۲ هزار تومان بوده اما در طرح فروش اقساطی دیجی‌پی هر تتر ۲۴۰ هزار تومان قیمت خورده است؛ یعنی ۱۹ هزار تومان بالاتر از بازار. طبق اعلام دیپکس کاربرانی که تتر را قسطی می‌خرند حق برداشت تتر خود را ندارند و تا زمان تسویه کامل در پلتفرم باقی می‌ماند.

آمار جدید بانک مرکزی از وضعیت مسکن

رشد بخش ساختمان در سال ۱۴۰۴ با سقوط ۱۵.۸ درصدی، از رشد مثبت ۷.۱ درصدی در سال ۱۴۰۲ به عمیق‌ترین سطح رکود در این دوره رسید. بررسی آمار بانک مرکزی نشان می‌دهد رشد بخش ساختمان در سال ۱۴۰۴ با سقوط ۱۵.۸ درصدی مواجه شده و این بخش یکی از شدیدترین افت‌های خود را تجربه کرده است. به این ترتیب، رشد ساختمان از مثبت ۷.۱ درصد در سال ۱۴۰۲ به منفی ۱۵.۸ درصد در سال ۱۴۰۴ رسیده است.

این در حالی است که بخش ساختمان در سال ۱۴۰۳ همچنان رشد ۳.۴ درصدی را ثبت کرده بود. با این حال، روند فعالیت این بخش از ابتدای سال ۱۴۰۴ وارد مسیر نزولی شد و در نهایت به افت قابل توجه سالانه انجامید. جزئیات آمار بانک مرکزی نشان می‌دهد رشد ساختمان در فصل نخست ۱۴۰۴ منفی ۱۴.۳ درصد، فصل دوم منفی ۱۱.۸ درصد، فصل سوم منفی ۲۲ درصد و فصل چهارم منفی ۷.۴ درصد بوده است. این ارقام از تداوم رکود در فعالیت‌های ساختمانی و کاهش سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های عمرانی حکایت دارد؛ هرچند افت ۱۵.۸ درصدی به معنای کوچک شدن تجمعی ۱۵.۸ درصدی اندازه این بخش نیست، بلکه بیانگر نرخ رشد سالانه آن است.



هرچه محصولات تولید شده در این زمینه در فرایندهای ایجاد ارزش افزوده بالاتر به کار گرفته شوند، از سازوکارهای تحریمی در هنگام صادرات دورتر خواهند بود.

ظرفیت‌های خلق ثروت در اقتصاد فضای مجازی

در کنار دارایی‌های فیزیکی، اهرم نرم و نامشهود رشد، در اقتصاد دیجیتال نهفته است. اقتصاد دیجیتال فضای مجازی به دو بخش عمده «کانال‌های توزیع و فروش کالا/خدمات فیزیکی» و «درآمدزایی از محل تولید محتوا و داده» تقسیم می‌شود. با این حال، به دلیل مسدود شدن نظام تسهیم درآمد محتوا در داخل، بخش اعظم فعالان این عرصه به سمت پلتفرم‌های خارجی سوق یافته‌اند که علاوه بر چالش‌های امنیتی و خروج داده، ریسک‌های تحریمی بالایی به همراه دارد.

در این میان، «سند تسهیم درآمد محتوای فضای مجازی» بیش از یک سال است که به تصویب شورای عالی فضای مجازی رسیده، اما تعلل در اجرای کامل آن توسط وزارت ارتباطات -که تمرکز بخشی از درآمد‌های حاصل از ترافیک داده را همچنان متوجه اپراتورها نگاه داشته- انگیزه فعالان را تضعیف کرده است. به موجب این سند، تولیدکنندگان محتواهای تخصصی، کاربران فعال و رسانه‌های محلی در درآمد ترافیک مصرفی سهم می‌شوند. اجرای این قاعده، انگیزه جهش تولید محتوای بومی را زنده کرده و زمینه ایجاد ارزش افزوده‌ای عظیم از جنس دارایی‌های نامشهود و اقتصاد دانش‌بنیان خلق می‌کند.

مردمی‌سازی با خلق ارزش، نه خلق گرانی

در نهایت باید تأکید کرد که تأمین مالی توسعه کشور در شرایط فعلی، از شاهراه «مردمی‌سازی واقعی» می‌گذرد. این الگو بهانه کمبود منابع را از دستگاه‌های دولتی سلب می‌کند و نگاه مدیران را از «تأمین بودجه نقدی» به «انجام وظیفه تنظیم‌گری و تسهیل‌گری» تغییر می‌دهد. همان‌طور که کارشناسان بارها اشاره کرده‌اند، بخش بزرگی از گر‌های تولید که به کمبود بودجه نسبت داده می‌شود، صرفاً با اجرای درست و بدون تعلل قوانین مصوب باز خواهد شد. ۴ محور زمین، پتروپالایشگاه‌ها، مهار فلرینگ و اقتصاد داده، چارچوب‌های قانونی روشن و متکی بر مصوبات مجلس و اسناد بالادستی دارند. راه نجات اقتصاد از تله رشد صفر، نه دست‌بردن در جیب مردم است و نه چاپ پول؛ کلید ماجرا، جسارت قفل گشایی از دارایی‌های منجمد کشور است.

کشور است. «این تعدد دستگاه‌ها، هماهنگی را دشوار و زمان‌ترخیص را افزایش داده است.

پیشتر مدیرکل دفتر آ‌آمد و پشتیبانی تجاری سازمان توسعه تجارت، علی امامی، گفته بود که ۲۳ نهاد مثل گمرک، بهداشت، قرنطینه، استاندارد و... در مرز صف‌های طولانی برای بازرسی و کنترل درست کرده‌اند و ۲۰ روز کالا را در مرزها متوقف می‌کنند.

مرزها، خط مقدم تأمین کالا در شرایط محاصره

در شرایط محاصره و فشار بر مسیرهای تجارت، مرزهای زمینی ایران فقط محل ورود و خروج کالا نیستند؛ آن‌ها خط مقدم تأمین کالا و شریان حیاتی کریدورهای کشور هستند. کاهش زمان توقف، یکپارچه‌سازی دستگاه‌های مرزی و افزایش پیش‌بینی‌پذیری عبور کالا باید در اولویت سیاست حمل‌ونقل کشور قرار گیرد.

در قانون هفتم توسعه، ستاد ملی ترانزیت به عنوان رکن اصلی مدیریت مرزهای کشور تعریف شده است که دبیر آن وزیر راه و شهرسازی است. اما برای تحقق وعده ترانزیت ۴۰ میلیون تنی، این ستاد باید هرچه سریع‌تر گر‌های کور هماهنگی میان دستگاه‌های مرزی را بگشاید و مرزها را از «نقطه توقف» به «نقطه عبور» تبدیل کند.

ایران برای استفاده از موقعیت جغرافیایی خود، چاره‌ای جز اصلاح این گلوگاه ندارد؛ در غیر این صورت، درآمد دلاری کریدورها و مزیت ژئوپلیتیکی کشور، قربانی‌کننده یک رویه قدیمی خواهد شد.

دارای محدودیت‌های حقوقی یا توپوگرافی است، اما این سوال مطرح می‌شود که آیا عرضه حتی بخش محدودی از این ذخیره، گر‌گشایی بحران مسکن نخواهد بود؟ در این زمینه، دولت معمولاً «هزینه‌های آماده‌سازی زیرساخت‌ها» (آب، برق، گاز و معابر) را یک علت توقف عرضه زمین بیان می‌کند. این هزینه واقعی است، اما کمبود بودجه نقدی دلیل موجهی برای توقف طرح‌ها نیست؛ الگوی «تهاثر شفاف‌زمین با توسعه گر» و مشارکت عمومی -خصوصی راهکار این بن‌بست است. دولت می‌تواند در اجرای زیرساخت‌ها توسط پیمانکاران واجد شرایط، در صدی از اراضی آماده‌شده را به آنان واگذار کند تا بدون تحمیل ریالی بار مالی بر بودجه عمومی، اراضی آزاد شوند.

علاوه بر این، همان‌طور که منان رئیسی، عضو کمیسیون عمران مجلس اشاره کرده، این دیدگاه که «زمین‌های دولتی ذخیره‌آیندگان است و نباید دست بخورد، در شرایط بحران جمعیتی و رکود تولید نیازمند بازنگری جدی است. با فرض ارزش‌گذاری میانگین ۵ میلیون رقمی بالغ بر ۹۰ هزار همت (چندین برابر مجموع بودجه عمومی و شرکت‌های دولتی) برآورد می‌شود. چرا نباید بخشی از این ثروت ملی با تنظیم‌گری دقیق، صرف‌گر‌گشایی هم‌زمان از بحران جمعیت، مسکن و رشد اقتصادی شود؟

احیای قانون پتروپالایشگاه‌ها و مشوق تنفس خوراک

هفت سال از تصویب قانون مترقی «حمایت از توسعه صنایع پایین‌دستی نفت خام و میعانات گازی با استفاده از سرمایه‌گذاری مردمی» (مصوب ۱۳۹۸) می‌گذرد؛ قانونی که مدت‌ها در پیچ‌وخم‌های بوروکراتیک خاک خورده، اما در سال گذشته با پیگیری‌های مشترک وزارت نفت و صندوق توسعه ملی، نشانه‌هایی از احیای آن دیده شد. این قانون ۳ ظرفیت بی‌بدیل دارد:

- تأمین مالی بدون نقدپنگی دولت: سازوکار «تنفس خوراک» (مهلت در پرداخت بهای نفت خام و میعانات معادل حجم سرمایه‌گذاری) با اتکا به سهم سالانه صندوق توسعه ملی، بازگشت اصل سرمایه را بدون نیاز به ریالی بودجه دولتی تضمین می‌کند.
- جهش تا ۵ برابر ارزش افزوده: در شرایطی که فروش هر بشکه نفت خام حدود ۹۰ تا ۱۰۰ دلار است، تبدیل آن به محصولات پتروپالایشی زنجیره ارزش را تا تولید فرآورده‌های چندصد دلاری گسترش داده و اشتغال‌زایی صنایع پایین‌دستی را ۱۳۱ تا ۲۰ برابر بخش بالادستی بالا می‌برد.
- جذب ارزهای خانگی: این پروژه‌ها مطمئن‌ترین بستر برای انتشار اوراق ارزی -پروژه و مشارکت عمومی به منظور جذب بخش عمده‌ای از ۲۰ تا ۷۰ میلیارد دلار ارز و طلای راکد خانگی است.

مهار ائتلاف نجومی و صادرات گازهای مشعل (فلرینگ)

کمتر پروژه‌ای در اقتصاد ایران به اندازه جمع‌آوری گازهای مشعل، بازدهی ملموس، سریع و قطعی دارد. سالانه بین ۵ تا ۷ میلیارد دلار عدم‌النفذ ناشی از سوزاندن گازهای همراه نفت در فلرها به ثبت می‌رسد؛ سرمایه عظیمی که بدون درزهای فایده‌دود می‌شود و هوار آلوده می‌کند.

جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای مهار این گازها، سودی کاملاً واقعی دارد؛ زیرا بازگشت سرمایه مستقیماً از محل تبدیل سوختی که قرار بود از بین برود به متان، اتان، ال‌پی‌جی و خوراک پتروشیمی‌ها با صادرات آن حاصل می‌شود. این الگو بدون گران کردن تعرفه گاز مصرفی مردم، سالانه میلیارد‌ها دلار ارزش ارزی جدید به شریان‌های تولید تزریق می‌کند.

قاتل خاموش درآمد میلیارد دلاری کریدورهای ایران

توقف چند هفته‌ای کامیون‌ها پشت مرز، مزیت ژئوپلیتیکی ایران را تبدیل به هزینه می‌کند. ۱۴۱ ساعت انتظار برای واردات کالا در برابر ۶۰ ساعت در ترکیه یعنی خواب سرمایه، افزایش قیمت کالا و از دست رفتن درآمد دلاری ترانزیت



ظرفیت، تنها ساخت‌جاده، راه‌آهن و پایانه کافی نیست؛ سرعت عبور کالا از مرز اهمیت تعیین‌کننده‌ای دارد.

تکمیل پروژه‌هایی مانند راه‌آهن رشت-آستارا، چابهار-زاهدان و توسعه پایانه‌های مرزی می‌تواند ظرفیت شبکه را افزایش دهد، اما بدون اصلاح فرایندهای مرزی، بخشی از این سرمایه‌گذاری‌ها بلااستفاده خواهد ماند.

هدف‌گذاری برنامه هفتم برای رساندن ترانزیت کشور به ۴۰ میلیون تن نیز بدون اصلاح این گلوگاه محقق نخواهد شد.

به گفته حسن کریم‌نیا، کارشناس حمل‌ونقل و ترانزیت، «گلوگاه اصلی ما در مرزها و هماهنگی میان ۲۳ تا ۲۴ دستگاه دخیل در رویه‌های مرزی