

اجرای برنامه کاهش

پنج هزارمگاواتی مصرف برق از مسیر بهره وری

مدیرکل دفتر هماهنگی طرح‌ها، اندازه‌گیری و صحت‌گذاری سازمان انرژی های تجدیدپذیر و بهره وری برق (ساتیا) گفت: وزارت نیرو با محوریت ساتیا از سال ۱۴۰۳ یک برنامه پنج‌ساله تدوین کرده است که هدف آن دستیابی به پنج هزار مگاوات کاهش مصرف در قالب پروژه‌های بهره‌وری است.

سالارآتش‌پر افزود: اهداف کلان در این نقشه راه شامل «ایجاد زیرساخت و توسعه طرح‌های اولیه» در سال نخست، «تقویت زیرساخت و ورود به پروژه‌های سرمایه‌ش» در سال دوم، «توسعه هدف‌گذاری مصارف خانگی» در سال سوم، «مشارکت عموم مصرف‌کنندگان» در سال چهارم و «در نهایت ارزیابی نتایج و برنامه ریزی گامهای بعدی» در سال آخر، در کنار اهداف کمی در اخذ مصوبات بالادستی و اجرای پروژه‌ها است.

وی ادامه داد: در این زمینه، در طول یک سال ابتدایی افتتاح بازار از آذرماه ۱۴۰۳ تاکنون، ایجاد زیرساخت اقتصاد بهره وری، هم افزایی دستگاه‌های ذریبط و گام های نخست در ایجاد فضای سرمایه‌گذاری‌خرد در پروژه های بهینه سازی، که برخی از آنها برای سال های بعدی برنامه‌ریزی شده بودند، به‌عنوان اهداف اساسی در این حوزه، محقق شده است.

مدیرکل دفتر هماهنگی طرح‌ها، اندازه‌گیری و صحت‌گذاری ساتیا افزود:ضمن آنکه پروژه های تعمیم پدیر برای گسترش و توسعه در سطح کل کشور نیز تعریف و اجرایی شده است تا سرعت بالا و سادگی تحقق اهداف، در سال های آتی اتفاق بیفتد.

تولید تیر آهن کاهش یافت رشد ۵ درصدی تولید فولاد

حجم تولید کل محصولات فولادی کشور در هشت ماهه سال ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه



سال گذشته ۱.۱ درصد کاهش و حجم تولید محصولات میانی ۵.۴ درصد افزایش داشته است. انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران آمار تولید هشت ماهه سال ۱۴۰۴ زنجیره فولاد کشور را منتشر کرد که بر این اساس حجم تولید کل محصولات فولادی کشور نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱.۱ درصد کاهش و حجم تولید محصولات میانی ۵.۴ درصد افزایش داشته است. تولید آهن اسفنجی در ۸ ماهه ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۳، ۸.۱ درصد، تولید کلساتره سنگ آهن ۸.۲ درصد رشد داشته و تولید گندله سنگ آهن هم تقریباً ثابت بوده است. افزایش دمای هوا در پاییز امسال نسبت به پارسال و در نتیجه عدم اعمال محدودیت‌های گازی بر فولادسازان در مهر و آبان ماه باعث شد در فولاد میانی رشد تولید به ثبت برسد. کاهش تولید تیرآهن در هشت ماهه ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال قبل (۲۷.۴ درصد) بیش‌تر از سایر محصولات زنجیره فولاد بوده که عمدتاً ناشی از تغییرات در خطوط تولید ذوب آهن اصفهان بوده است. کاهش تولید انواع ورق‌های فولادی بیشتر به دلیل رکود بازار، موانع صادراتی و در عین حال تداوم واردات ارزیابی می‌شود.

سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری هند در بندر چابهار به‌طور کامل محقق شد

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی با تأکید بر تداوم حضور سرمایه‌گذاران هندی در بندر چابهار، گفت: تعهد سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری طرف هندی در این بندر به‌طور کامل محقق شده است.

سعید رسولی، مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، در نشست صمیمانه با اصحاب رسانه با اشاره به همکاری ایران و هند در بندر چابهار، گفت: بر اساس قرارداد منعقدشده میان دو کشور، طرف هندی متعهد شده بود ۱۲۰ میلیون دلار در بخش‌های مختلف بندر چابهار سرمایه‌گذاری کند که این رقم به‌طور کامل از سوی هندی‌ها محقق شده است. سرمایه‌گذاری با طرف هندی در بندر چابهار انجام شده و هم‌اکنون تجهیزات مورد نیاز در حال خریداری و نصب است.

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی ادامه داد: در مقطعی وقفه‌ای در روند کار ایجاد و معایبت‌ها متوقف شد، اما خود طرف هندی پیگیری‌های لازم را برای فعال شدن مجدد این معایبت‌ها انجام داد.

رسولی تأکید کرد: در حال حاضر هندی‌ها به‌طور رسمی در بندر چابهار حضور دارند و همکاری‌ها طبق برنامه در حال ادامه است.

رئیس هیات عامل سازمان ،گفت: آثار تخریبی هر خودروی گسترش و نوسازی صنایع ایران فرسوده رها شده در محیط زیست



(ایدرو) گفت: اسقاط ۵۰۵ هزار دستگاه خودرو در ۲۰ماه گذشته ۳۴۰ هزار تن انواع مواد را به چرخه اقتصاد کشور باز گرداند که ارزش آن معادل ۹.۵ هزار میلیارد تومان است.

فرشاد مقیمی، گزارش‌ی از وضعیت بازیافت خودروهای فرسوده و بازگشت منابع به چرخه اقتصادی ارائه کرد و اظهار داشت: با اسقاط خودرو نه تنها به کاهش آلودگی‌ها و شاخص‌های محیط زیستی کمک می‌کنیم، بلکه بخشی از ذخایر معدنی و صنعتی به اقتصاد باز می‌گردد. اسقاط یک خودرو منجر به بازیافت حدود ۴۰۰ کیلو فولاد، ۲۶ کیلو شیشه، ۱۲۰ کیلو پلاستیک و پلیمر، ۶۸ کیلوگرم لاستیک و پلاستومری، ۱۶ لیتر سیالات و روغن‌ها، پنج کیلو مس، ۳۰ کیلوگرم آلومینیوم، ۶ تا ۱۵ کیلو سرب و منیزیم و ... می‌شود.

رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) به موضوع نوسازی خودروها در بخشنامه بودجه سال آینده اشاره کرد و گفت: یکی از محورهای بودجه سال ۱۴۰۵ایحث

بازیافت ۳۴۰ هزار تن مواد با اسقاط خودرو

نوسازی ناوگان است که امیدواریم با اهتمام دولت بتوانیم بودجه ای به

رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با تأکید بر اینکه عوامل مختلفی در آلودگی هوا تأثیر دارند، گفت: تردد خودروهای فرسوده، نیروگاه ها، وسایل گرمایشی و سایر موارد در این زمینه سهم بسزایی دارند.

خودروهایی که باید استانداردهای لازم باشند، شماره گذاری نمی شوند مقیمی به برخی انتقادات از آلودگی خودروهای صفر اشاره کرد و گفت: اینکه گفته می‌شود خودروسازان، خودروهای بدون استاندارد تولید می‌کنند درست نیست، در صورتی‌که خودروهای تولیدی استانداردها را رعایت نکنند، شماره گذاری نمی‌شوند.

وی تأکید کرد: موضوع مدیریت آلودگی هوا تنها وظیفه یک نهاد نیست، بلکه وزارت صنعت، معدن و تجارت در کنار سایر نهادهای حمله وزارتخانه راه و شهرسازی، نفت و بهداشت می‌تواند منجر به تسریع در اجرای طرح‌های نوسازی ناوگان شود.

نیازمند شوقی‌هایی برای نوسازی ناوگان هستیم مقیمی بر ارائه سیاست‌های تشویقی و همزمان محدودیت‌ها در طرح اسقاط خودروها تأکید کرد و گفت: یکسان بودن هزینه‌های حمل بار برای خودروی نو و فرسوده، تخصیص سهمیه سوخت یارانه‌ای، صدور مجوز تردد بدون محدودیت برای خودروهای فرسوده، صدور بارنامه بدون محدودیت و صدور بیمه نامه‌ها، سبب می‌شود تا مالکان و رانندگان خودروهای فرسوده اقدام به نوسازی ناوگان نکنند. وی خاطر نشان کرد: بایستی همه نهادهای متولی از پلیس راهور تا وزارتخانه‌ها پای کار بیایند و با سیاست‌های تشویقی برای دارندگان خودروهای فرسوده و همزمان اعمال محدودیت‌ها در مسیر نوسازی ناوگان قدم بردارند.

رایزنی ایران و ارمنستان برای افزایش میزان واردات برق

Compressor Free Version

همچنین موضوعات مرتبط با افزایش واردات برق به‌صورت پایدار در تابستان سال آینده، به‌روزرسانی پروتکل‌های بهره‌برداری و تقویت هماهنگی‌های فنی به‌ویژه در شرایط اضطراری در دستور کار قرار گرفت.

در این جلسه، برنامه‌های مربوط به تأمین گاز مورد نیاز نیروگاه و در مقابل، تولید و ارسال برق به جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۵، به‌ویژه در دوره اوج مصرف تابستان بررسی شد.

در این نشست مقرر شد حداکثر ظرفیت عملیاتی موجود برای تأمین برق صادراتی به ایران از محل گاز صادراتی به آن کشور مورد استفاده قرار گیرد تا پایداری تبادلات انرژی میان دو کشور در سال آینده تقویت شود.

همچنین، موانع موجود در مسیر تکمیل خط سوم انتقال برق میان ایران و ارمنستان تشریح شد و طرفین بر تسریع پیگیری‌ها و اقدامات لازم برای تکمیل این خط تأکید کردند.

حمام جلفا- جلفا- آذربایجان شرقی



سهم واقعی بنزین در تورم ایران

پایه پولی، افزایش نرخ ارز و کسری بودجه دولت، عوامل اصلی تورم بودند؛ نه افزایش قیمت سوخت.

تثبیت قیمت بنزین و توهم مهار تورم

در مقابل، برخی سیاست‌گذاران معتقدند ثابت نگه داشتن قیمت بنزین، به مهار تورم کمک می‌کند. این دیدگاه در نگاه اول جذاب است، اما از منظر اقتصادی، با یک تناقض جدی روبه‌روست. ثبات قیمت بنزین در شرایط تورمی به معنای افزایش یارانه پنهان انرژی است. این یارانه با باید از بودجه عمومی، یا از طریق کاهش سرمایه‌گذاری دولت یا از مسیر استقراض و خلق پول تأمین شود.

در هر سه حالت، فشار تورمی به آینده منتقل می‌شود. به همین دلیل بسیاری از اقتصاددانان تأکید می‌کنند که تثبیت بلندمدت قیمت بنزین، نه تنها ضدتورمی نیست، بلکه در نهایت به تورم بالاتر منجر می‌شود.

یارانه پنهان بنزین در ایران، سالانه رقمی معادل صدها هزار میلیارد تومان دارد؛ رقمی که با بسیاری از ردیف‌های اصلی بودجه قابل مقایسه است. این یارانه، اگرچه در ظاهر به کاهش هزینه خانوار کمک می‌کند، اما در واقع فشار شدیدی بر منابع مالی دولت وارد می‌کند.

نتیجه طبیعی این فشار، افزایش کسری بودجه و در نهایت رشد نقدینگی است. از این منظر، عدم اصلاح قیمت بنزین نیز به همان اندازه افزایش آن می‌تواند تورم‌زا باشد؛ با این تفاوت که اثر آن پنهان و تدریجی است.

سیاست جبرانی؛ شرط لازم برای اصلاح قیمت‌ها

تقریباً همه تحلیلگران بر این نکته تأکید دارند که مسئله اصلی نه افزایش یا عدم افزایش قیمت بنزین، بلکه نحوه اجرای آن است. تجربه‌های موفق در کشورهای در حال توسعه نشان می‌دهد که اصلاح قیمت سوخت، تنها زمانی قابل دفاع است که همراه با سیاست‌های جبرانی شفاف و هدفمند باشد.

پرداخت نقدی، حمایت از دهک‌های پایین، توسعه حمل‌ونقل عمومی و بازتوزیع منابع حاصل از اصلاح قیمت، می‌توانند اثر معیشتی و تورمی این سیاست را خنثی کنند. در ایران، ضعف در طراحی و اجرای این بسته‌ها، مهم‌ترین عامل اعتراض اجتماعی و تشدید انتظارات تورمی بوده است.

البته ناگفته نماند که تمرکز بیش از حد بر بنزین، گاه باعث انحراف بحث تورم از ریشه‌های اصلی آن می‌شود. بنزین، اگرچه مهم و حساس است، اما عامل اصلی رشد نقدینگی نیست، سیاست پولی را تعیین نمی‌کند و جایگزین اصلاحات نهادی اثر انتظاری بنزین، چند بودجه، نظام بانکی و سیاست ارزی اصلاح نشود، هیچ تصمیم قیمتی درباره بنزین نمی‌تواند تورم را مهار کند. بنزین بیش از آنکه «علت تورم» باشد، آینه ناکارآمدی سیاست‌گذاری اقتصادی است. اگر این ناکارآمدی اصلاح نشود، چه قیمت بنزین افزایش یابد و چه ثابت بماند، تورم همچنان همراه اقتصاد ایران خواهد بود.

بنزین در ذهن جامعه ایرانی، به‌عنوان یک «سیگنال» تلقی می‌شود؛ سیگنالی مبنی بر اینکه دولت وارد فاز آزادسازی قیمت‌ها شده یا فشارهای مالی تشدید شده است. در چنین فضایی بنگاه‌ها افزایش قیمت را پیش‌خور می‌کنند، فروشندگان قیمت‌ها را با فاصله‌ای بیش از افزایش واقعی هزینه بالا می‌برند و خانوارها نیز رفتارهای احتیاطی و

پس از افزایش قیمت بنزین شاهد تورم‌های بالا هستیم، باید به سراغ کانال‌های غیرمستقیم برویم.

کانال هزینه: بنزین و زنجیره قیمت کالاها

یکی از مسیرهای کلاسیک انتقال افزایش قیمت بنزین به تورم، افزایش هزینه حمل‌ونقل است. در اقتصاد ایران، بخش عمده جابه‌جایی کالا از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای



همجومی نشان می‌دهند.

این واکنش‌ها، حتی اگر از نظر حسابداری توجیه‌نداشته باشند، می‌توانند تورم را به‌صورت موقت تشدید کنند. بسیاری از اقتصاددانان معتقدند اثر انتظاری بنزین، چند برابر اثر مستقیم آن است؛ اما این اثر نیز پایدار نیست. **تجربه‌های تاریخی؛ تورم بنزینی چقدر دوام دارد؟** مرور تجربه‌های گذشته افزایش قیمت بنزین در ایران، تصویر روشنی به‌دست می‌دهد. چه در اصلاحات قیمتی دهه ۸۰ و چه در شوک آبان ۱۳۹۸، الگوی نسبتاً ثابتی مشاهده می‌شود افزایش قیمت بنزین، تورم ماهانه را برای چند ماه بالا می‌برد. پس از تخلیه شوک، نرخ تورم به مسیر قبلی بازمی‌گردد و تداوم تورم بالا، نه به بنزین، بلکه به سیاست‌های پولی و مالی بعدی مربوط است. در تجربه آبان ۱۳۹۸، هرچند تورم نقطه‌بنقطه افزایش یافت، اما بررسی داده‌های سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد رشد

انجام می‌شود؛ شیوه‌ای که به‌شدت به مصرف سوخت وابسته است. افزایش قیمت بنزین می‌تواند هزینه حمل مواد اولیه، کالاهای واسطه‌ای و محصولات نهایی را بالا ببرد و در نهایت به افزایش قیمت مصرف‌کننده منجر شود. اما بررسی‌های میدانی و ساختاری نشان می‌دهد: سهم هزینه حمل‌ونقل در قیمت نهایی بسیاری از کالاهای مصرفی کمتر از آن است که گمان می‌رود. در اغلب کالاها، هزینه انرژی تنها بخشی از هزینه تولید است و عوامل دیگری مانند مواد اولیه، دستمزد، مالیات و هزینه‌های مالی نقش پررنگ‌تری دارند. به بیان دقیق‌تر، کانال هزینه‌ای بنزین واقعی است، اما اثر آن محدود و قابل پیش‌بینی است.

کانال انتظارات؛ اثر واقعی بنزین همین جاست

بزرگ‌ترین نقش بنزین در تورم، نه از مسیر هزینه، بلکه از مسیر انتظارات تورمی منتقل می‌شود. افزایش قیمت

اگرچه بنزین نقشی حساس در اقتصاد خانوار دارد، اما داده‌های رسمی نشان می‌دهد اثر مستقیم آن بر تورم محدود است؛ نقشی که بیش از همه از مسیر انتظارات تورمی و سیاست‌های جبرانی دولت پررنگ می‌شود. تورم در اقتصاد ایران سال‌هاست به یک واقعیت مزمن بدل شده؛ پدیده‌ای که نه تنها سطح رفاه خانوارها را فرسایش داده، بلکه افق تصمیم‌گیری بنگاه‌ها، سرمایه‌گذاران و حتی سیاست‌گذاران را نیز کوتاه کرده است. در این میان، قیمت بنزین همواره یکی از مناقشه‌برانگیزترین متغیرها در بحث کنترل تورم بوده است؛ متغیری که در بزرگ‌راه‌های بودجه‌ای یا اصلاحات اقتصادی، به‌سرعت در مرکز توجه افکار عمومی و رسانه‌ها قرار می‌گیرد. اما سوال اصلی این است: افزایش قیمت بنزین واقعاً چه سهمی در تورم دارد؟ آیا بنزین یک عامل تعیین‌کننده در تورم است یا صرفاً نقش یک انتقال‌دهنده و تشدیدکننده را بازی می‌کند؟ این گزارش می‌کوشد با نگاهی کارشناسی و مبتنی بر تجربه اقتصاد ایران، نقش واقعی قیمت بنزین در شکل‌گیری و کنترل تورم را بررسی کند.

تورم مزمن؛ مسئله‌ای فراتر از شوک‌های قیمتی

برای فهم نقش بنزین در تورم، ابتدا باید جایگاه آن را در ساختار تورم ایران شناخت. تورم در ایران، برخلاف بسیاری از اقتصادهای نوظهور، نه حاصل یک شوک مقطعی، بلکه نتیجه انباشت ناترازی‌های ساختاری است. طی دو دهه گذشته، نرخ تورم به‌ندرت به زیر ۱۰ درصد رسیده و در بسیاری از سال‌ها در محدوده ۲۰ تا ۴۰ درصد نوسان کرده است.

اقتصاددانان بر سر یک نکته اجماع دارند: علت اصلی تورم مزمن ایران، ناترازی مالی دولت و رشد مستمر نقدینگی است. کسری بودجه مزمن، تأمین مالی از مسیر استقراض غیرمستقیم از بانک مرکزی، ضعف نظام بانکی و فشار هزینه‌ای در سمت عرضه، ستون‌های اصلی این تورم هستند. در چنین چارچوبی، تغییر قیمت یک کالا—even کالایی استراتژیک مانند بنزین—نمی‌تواند به‌تنهایی توضیح‌دهنده تورم بلندمدت باشد.

بنزین در سید مصروف؛ کوچک اما حساس

یکی از دلایل بزرگ‌نمایی نقش بنزین در تورم، جایگاه نمایین آن در اقتصاد خانوار است. بنزین کالایی است که تقریباً همه خانوارها به‌صورت روزمره با آن سروکار دارند و هر تغییر قیمتی آن، سریعاً درک می‌شود. با این حال، از منظر آماری، سهم مستقیم بنزین در شاخص قیمت مصرف‌کننده بسیار محدود است.

براساس ضرایب مرکز آمار ایران، وزن بنزین و سایر سوخت‌های مصرفی در سید CPI کمتر از ۲ درصد برآورد می‌شود. این بدان معناست که حتی افزایش شدید قیمت بنزین، در صورت محدود ماندن اثر به همین قلم، نمی‌تواند جهش‌های بزرگ تورمی ایجاد کند. بنابراین اگر