

چرا نسبت دادن رشد منفی «بخش ساختمان» به عملکرد دولت در مسکن، یک قیاس نادرست آماری است

عددسازی علیه مسکن



عکس: سجاد صفوری / آژانس عکس ایران



داده‌های بانک مرکزی نشان می‌دهد در دو فصل ابتدایی استقرار دولت چهاردهم (پاییز و زمستان ۱۴۰۳)، رشد ارزش افزوده بخش ساختمان مثبت و بالای ۳ درصد بوده است

بخش‌های مولد، از جمله مسکن، خارج و به سمت بازارهای طلا و ارز هدایت شد. نتیجه این شوک، ثبت رشد کم‌سابقه منفی ۱۲ درصدی ارزش افزوده بخش ساختمان در نیمه اول ۱۴۰۴ بود؛ افتی که میانگین رشد کل دوره را به منفی ۴.۵ درصد رساند.

بر این اساس، مقایسه عملکرد بخش ساختمان بدون در نظر گرفتن این شرایط، قیاسی ناقص و غیرمنصفانه است.

جایی که آمار به نفع دولت حرف می‌زند
در حوزه طرح‌های حمایتی مسکن که مستقیماً در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار دارد، تصویر آمارها متفاوت است. داده‌های رسمی نشان می‌دهد عملکرد دولت چهاردهم در این بخش، از نظر حجم عملیات، قابل مقایسه با کل دوره چندساله پیش از آن است. در حالی‌که از سال ۱۳۹۷ تا شهریور ۱۴۰۳ تنها ۲۱ هزار واحد مسکن حمایتی به اتمام رسیده بود، دولت چهاردهم در کمتر از

۱۸ ماه، بیش از ۶۱ هزار واحد را تکمیل و تحویل داده است؛ به این معنا که ۷۴ درصد کل واحدهای تکمیل‌شده طرح‌های حمایتی مربوط به این دوره است.

همچنین تعداد واحدهای مسکونی درج‌شده در پروانه‌های ساختمانی صادرشده در نیمه دوم سال ۱۴۰۳ نسبت به نیمه اول همان سال ۱۴ درصد افزایش داشته و در مجموع، برای حدود ۲۷۰ هزار واحد مسکن حمایتی پروانه ساختمانی صادر شده است؛ موضوعی که تعداد واحدهای مسکونی مندرج در پروانه‌های ساختمانی سال ۱۴۰۳ را به حدود ۵۲۰ هزار واحد رسانده؛ رقمی کم‌سابقه در یک دهه اخیر. افزون بر این، برای ۳۲ درصد واحدهای حمایتی نیز قرارداد مشارکت مدنی با شبکه بانکی منعقد شده که نشان‌دهنده فعال‌تر شدن مسیر تأمین مالی پروژه‌هاست. این اعداد نشان می‌دهد اگرچه بخش مسکن از شوک‌های بیرونی مصون نبوده، اما روند اجرای طرح‌های حمایتی

خلاصه عملکرد دولت چهاردهم در طرح‌های حمایتی مسکن				
شرح	عملکرد دولت چهاردهم (از ابتدای شهریور ۱۴۰۳ تا دی ماه ۱۴۰۳)	شروع طرح‌های حمایتی مسکن (اواسط سال ۱۳۹۷ تا دی ماه ۱۴۰۳)	عملکرد کل (از اواسط سال ۱۳۹۷ تا دی ماه ۱۴۰۴)	نسبت عملکرد دولت چهاردهم به کل عملکرد طرح‌های مسکن حمایتی دولت‌های قبل (درصد)
تعداد پروانه‌های ساختمانی صادر شده در طرح‌های مسکن حمایتی شهری	۲۶۹,۸۸۳	۴۹۱,۵۲۲	۷۶۱,۴۰۵	۳۵
تعداد قرارداد مشارکت مدنی منعقد شده در طرح‌های مسکن حمایتی شهری	۱۶۷,۷۸۶	۳۶۲,۹۴۰	۵۳۰,۷۲۶	۳۲
تعداد واحد اتمام‌یافته در طرح‌های مسکن حمایتی شهری	۶۱,۴۴۱	۲۱,۳۰۹	۸۲,۷۵۰	۷۴

نرخ جدید خوراک گاز

پتروشیمی‌ها و صنایع اعلام شد

وزارت نفت ایران نرخ جدید خوراک گاز و سوخت مصرفی شرکت‌های پتروشیمی، پالایشگاه‌ها، واحدهای تولید فلزات، صنایع سیمانی و سایر صنایع را اعلام کرد.

براساس مصوبه هیأت دولت، نرخ پایه خوراک گاز واحدهای پتروشیمی تا پایان برنامه هفتم توسعه ایران براساس پالایه ۲۶ دی ماه ۱۳۹۴ وزارت نفت تعیین می‌شود. در این راستا معاون برنامه‌ریزی وزارت نفت نرخ جدید خوراک گاز طبیعی در سال ۱۴۰۴ را اعلام کرد.

براساس این اعلامیه نرخ خوراک واحدهای تولید متانول سال ۱۴۰۴ مشروط به تسویه بهای خوراک سی روز پس از دریافت صورت حساب، معادل ۹۵ درصد نرخ خوراک گاز طبیعی پتروشیمی تعیین می‌شود.

بر گفته کارشناسان اعداد اعلامی در جدول نرخ‌های گاز برای ماه‌های دی و بهمن ۱۴۰۴ اگرچه نسبت به ماه‌های قبل افزایش ریالی داشته‌اند، اما این افزایش ناشی از تغییر در ساختار یا فرمول قیمت‌گذاری نیست بلکه عامل اصلی این رشد، افزایش نرخ ارز در سامانه ارز تجاری مرکز مبادله ایران است.

از سوی دیگر افزایش نرخ خوراک گاز پتروشیمی‌ها پس از عرضه دلار این شرکت‌ها در بازار مبادله‌ای، تأثیر مستقیمی بر هزینه‌های تولید و در نهایت قیمت تمام‌شده محصولات پتروشیمی خواهد داشت. بنابراین این افزایش نرخ می‌تواند هزینه تولید شرکت‌های پتروشیمی و صنایع انرژی‌بر را بالا برده و بر سودآوری و ارزش سهام این شرکت‌ها در بازار سرمایه تأثیرگذار باشد.

گزارش

گروه اقتصادی

مسکن کجاست و ساختمان کجاست؟

بخش قابل توجهی از انتقادات اخیر، با استناد به رشد منفی ۴.۵ درصدی بخش ساختمان در چهار فصل اول دولت چهاردهم، عملکرد وزارت راه و شهرسازی در حوزه مسکن را هدف گرفته است.

اما براساس تعاریف رسمی مراجع آماري، «بخش ساختمان» مفهومی یکپارچه و تجمیعی است که علاوه بر مسکن، ساخت‌وسازهای تجاری و اداری، پروژه‌های عمرانی و شهری مانند مترو و پل، و حتی ساختمان‌های صنعتی و انرژی‌رانیز در برمی‌گیرد. نکته کلیدی اینجاست که طبق گزارش‌های رسمی مرکز آمار ایران، تنها حدود ۲۰ درصد از ارزش افزوده بخش ساختمان به ساختمان‌های مسکونی مربوط می‌شود و حدود ۸۰ درصد آن به حوزه‌هایی بازمی‌گردد که اساساً خارج

از دامنه سیاست‌گذاری مستقیم وزارت راه و شهرسازی قرار دارند.

به همین دلیل، نسبت دادن کل رشد یا افت بخش ساختمان به عملکرد این وزارتخانه، از منظر آماری دقیق نیست و می‌تواند تصویر گمراه‌کننده‌ای از واقعیت مسکن ارائه دهد.

شاخص درست برای قضاوت درباره مسکن چیست؟

اگر هدف، ارزیابی عملکرد دولت در حوزه مسکن باشد، شاخص معتبر آن «تعداد واحدهای مسکونی در پروانه‌های ساختمانی صادرشده مناطق شهری» است؛ شاخصی که مستقیماً به تصمیم‌سازندگان، فضای سرمایه‌گذاری و سیاست‌های اجرایی دولت وابسته است.

بررسی این شاخص نشان می‌دهد در نیمه دوم سال ۱۴۰۳، تعداد واحدهای مسکونی درج‌شده در پروانه‌های

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله‌ای برون سپاری عملیات حمل و نقل محصولات شرکت دخانیات ایران

شماره فراخوان در سامانه تدارک الکترونیک دولت (ستاد): ۲۰۰۴۰۰۱۰۰۲۰۰۰۰۵۹
شرکت دخانیات ایران در نظر دارد، نسبت به برون سپاری عملیات حمل و نقل محصولات به‌شرح مشخصات مندرج در برگ شرایط مناقصه از طریق برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای و در بستر سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) اقدام نماید. لذا متقاضیان واجد شرایط می‌توانند از ساعت ۸ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۷ حداکثر ساعت ۱۷ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۴ اسناد مناقصه را از طریق سامانه www.setadiran.ir دریافت و پیشنهادات خود را ارائه نمایند. مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۲۴/۱۰۸/۰۰۰/۰۰۰ ریال می‌باشد و مهلت ارائه پیشنهادات مناقصه مذکور در سامانه ستاد تا حداکثر ساعت ۱۷ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۶ و بازگشایی پاکات پیشنهادی ساعت ۱۰ صبح روز یک‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۷ در محل سالن اجتماعات امام علی(ع) شرکت دخانیات ایران می‌باشد.

در صورت نیاز به راهنمایی با شماره تلفن‌های ۰۹۱۲۲۳۷۱۴۱۲ و ۰۹۱۲۶۱۶۵۱ تماس حاصل فرمایید.

مدیریت ارتباطات و امور بین‌الملل شرکت دخانیات ایران

آگهی تمدید مناقصه عمومی با ارزیابی فنی بازگانی تأمین کنندگان

شماره: ۱۷۰/م-۱۴۰۴/۳۶۸۴
شرکت ایران خودرو خراسان در نظر دارد تعداد ۵۲ آئیم انواع ابزار دستی را از طریق مناقصه عمومی از تأمین‌کنندگان واجد شرایط خریداری نماید.
سیرده شرکت در مناقصه ۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد.
متقاضیان می‌توانند جهت دریافت، تکمیل و تحویل اسناد مناقصه تا تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۹ به‌شرح ذیل اقدام نمایند:
۱- نحوه دریافت اسناد مناقصه: به‌صورت حضوری از واحد بازگانی ایران خودرو خراسان در روزهای کاری از ساعت ۸ الی ۱۵ و یا از طریق سایت اینترنتی www.ikcco.ir و با تماس با شماره‌های تلفن: (۰۵۱-۳۳۵۶۳۰۵۰) ، (۰۵۱-۳۳۵۶۳۰۴۳) و (۰۵۱-۳۳۵۶۳۰۱۹) داخلی (۴۲۳-۰۲۱) (۴۲۳-۰۲۱)
۲- محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: شرکت ایران خودرو خراسان، کیلومتر ۵۵ جاده مشهد-نیشابور دبیرخانه کمیسیون معاملات در روزهای کاری از ساعت ۸ الی ۱۵
لازم به توضیح است تاریخ بازگشایی پاکات الف و ب در روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۲ ساعت ۹:۰۰ صبح می‌باشد
(شرکت ایران خودرو خراسان)
در رد یک با کلیه پیشنهادات واصله مختار است
(هزینه درج آگهی روزنامه بر عهده شرکت ایران خودرو خراسان است)
ار تباطات و امور بین‌الملل



محمد حسین صفایی

کارشناس صنایع پایین دستی نفت

ناوگان (بدون تأخیر) فراهم باشد. این تصمیم اگرچه از منظر تاب‌آوری عملیاتی درست بود، اما وابستگی سامانه به کارت هوشمند فیزیکی را به‌عنوان تنها ابزار احراز هویت در شرایط غیربرخبط تثبیت کرد، بدین‌ترتیب، هرگونه تحول در مدل احراز هویت یا گذار به سمت کارت‌های بانکی و ابزارهای دیجیتال، مستلزم بازنگری اساسی یا لحاظ این رویکرد در معماری و پذیرش ریسک‌های عملیاتی جدید بود. اکنون در روزگاری که جهان فن‌آوری با سرعت از ابزارهای فیزیکی فاصله گرفته و به سوی احراز هویت دیجیتال، تراکنش‌های بدون کارت و اپلیکیشن‌های یکپارچه حرکت می‌کند، سامانه هوشمند سوخت همچنان با این الزامات و موانع دست‌به‌گریبان است. سایر دستگاه‌هایی که روش‌های قبلی سامانه الگو می‌گرفتند، امروزه پیشی گرفتند و با ارائه خدمات نوین، نیاز مشتریان را پاسخ می‌دهند. در چنین بستری، شاید از نگاه مردم عادی چنین به نظر برسد طرح صورت‌آنی کارت هوشمند سوخت (که با تکیه بر توان داخلی قابل تحسین محقق شده) پاسخی دیرهنگام به نیاز دیروز بوده است، هرچند با توجه به موانع یادشده و کارشناسی متصفانه عملاً دستاوردی بزرگ محسوب می‌شود.

صدر آنی کارت هوشمند سوخت؛ گذار از ابزار به خدمت

بیایند؛ نمونه‌های درخشان فراوانی از این توانمندی در شرکت‌های دانش‌بنیان به ثمر نشسته و صدور آنی‌کارت هوشمند سوخت نیز خود گواهی بر همین همت جوانان متخصص کشور است.

از سوی دیگر باید به چالش‌های فرآیند صدور کارت هوشمند سوخت نو شماره و ال‌مثنی اشاره کرد. فرآیند سنتی صدور کارت هوشمند سوخت از دیرباز با گلوگاه‌های متعددی مواجه بود که از آن جمله می‌توان به تأمین کارت‌خام از تأمین‌کنندگان محدود و بعضاً خارجی، فرآیندهای زمان‌بر استخدام داده‌ها از منابع مختلف، پاکت‌گذاری دستی، توزیع پستی یا ترخ بالای بازگشت، توقف طولانی کارت در باجه‌های معطله، شیوه اطلاع‌رسانی ضعیف از سرنوشت کارت اشاره کرد.

مجموع این عوامل، گاهی زمان صدور کارت جدید یا ال‌مثنی را به ماه‌ها می‌کشاند و سامانه را ناگزیر به جایگزینی راه‌حل‌های موقتی کرده بود. مثلاً «لیست خاکستری» برای کارت هوشمند سوخت ناوگان دیرلی درواقع مصداقی از همین راه‌حل‌ها بود. ناگفته پیداست که همین «لیست خاکستری» هرچند مشکل سوخت‌رسانی به بخشی از ناوگان را در کوتاه‌مدت حل می‌کرد، اما عملاً انگیزه برای ریشه‌یابی و درمان دائمی مسئله را کاهش داده بود. در کنار آنها موضوع «معماری برخطمحور» و وابستگی به کارت فیزیکی در شرایط غیربرخبط نیز از دیگر علل موجوده است. در معماری اولیه سامانه، بنا به ضرورت‌های کسب‌وکار چنین طراحی شده بود که حتی در مقاطع قطع ارتباط با مرکز داده، امکان عرضه سوخت به

بود. اما این آغاز درخشان، دیری نپایید و سامانه هوشمند سوخت به‌تدریج از قافله پرشپا فن‌آوری جا ماند. بی‌شک این رکود ریشه در علل متعددی داشت.

شاید یکی از آنها حبس اطلاعات و فقدان اشتراک برخط داده‌ها بود. عدم به‌روزرسانی و به‌اشتراک‌گذاری داده میان نهادهای مرتبط، توسعه خدمات یکپارچه و کاربرمحور را یا اختلال جدی مواجه ساخته است. در بسیاری از کشورها، بانک‌های اطلاعاتی ملی با سازوکارهای شفاف و شرکت‌های نوآور و دانش‌بنیان قرار می‌گیرند تا خدمات نوین خلق کنند. اطلاعات برخط و به‌روزرسانی شده وسایل نقلیه یکی از مصادیق این سال‌ها با فقدان آن مواجه بوده است.

عامل دیگر را می‌توان قوانین سختگیرانه امنیت شبکه و فرسودگی سخت‌افزارها دانست. حساسیت راهبردی حوزه سوخت و تبعات امنیتی هرگونه اختلال، ضرورت رعایت بالاترین استانداردهای امنیتی را ایجاب می‌کند. اما این ملاحظات در عمل به بهانه‌ای برای توقف توسعه و مقاومت در برابر نوسازی تبدیل شده است. وابستگی به سخت‌افزارهای تأییدشده‌ای که برخی از آنها دیگر پشتیبانی نمی‌شوند، مهاجرت به معماری‌های جدید را با دشواری مواجه کرده است. این در حالی است که مهندسان ایرانی بارها ثابت کرده‌اند که با دانش بومی می‌توانند برای هر چالش امنیتی راه‌حل‌های کارآمد

در ایام دهه فجر امسال آپین بهره‌برداری رسمی از طرح «صدور آنی کارت هوشمند سوخت» با حضور معاون وزیر نفت و مدیران شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی و سایر مدیران ارشد بخش خصوصی برگزار شد.

متأسفانه این دستاورد مهم صنایع پایین‌دستی نفت تحت‌الشعاع شرایط جاری چندان دیده نشد و مورد توجه قرار نگرفت. هرچند طرح صدور آنی کارت هوشمند به خودی خود گامی در مسیر بهبود مدیریت توزیع سوخت کشور محسوب می‌شود، اما هم‌زمان پرسشی اساسی را پیش می‌کشد: آیا این رونمایی، پاسخی به‌هنگام به نیاز امروز کاربران است، یا جبران نیاز دیروز یا ابزاری امروزی؟ شرکت هوشمند سوخت که در خرداد ۱۳۸۶ فعالیت خود را آغاز کرد، در زمان راه‌اندازی تنها در ایران که در خاورمیانه نیز پروژه‌های پیشگام و کم‌نظیر بود. این سامانه یک ماه بعد بار سنگین سهمیه‌بندی بنزین را بر دوش کشید و به یکی از بزرگترین بانک‌های اطلاعاتی کشور (با پوشش بیش از سه هزار جایگاه و بیست میلیون مخاطب مستقیم و غیرمستقیم) تبدیل شد و به تدریج چنان اعتباری یافت که سازمان‌هایی مانند راهور برای طرح پلاک ملی خودروها و شرکت‌های لیزینگ خودرویی برای پیگیری مطالبات از ظرفیت آن بهره گرفتند. حجم در سال‌های نخست، تراکنش‌های این سامانه حتی از تراکنش‌های شبکه شتاب بانکی نیز پیشی گرفت؛ آمارهای که نه برتری فنی، که بیانگر ظرفیت راهبردی و نقش پیش‌تاز آن در آن مقطع تاریخی