Vol. 13 | No. 3463 | Mon. Nov 16 . 2026 | دوشنبه ۲۵ آبان ۱۴۰۵ | ۶ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ | سال سیزدهم | شماره ۳۴۶۳ | ۸ صفحه | قیمت: ۱۵۰۰۰ تومان

WWW.TAADOLNEWSPAPER.IR

تعادل

نیاز اقتصاد ایران

دلار	یورو	تمام‌سکه	شاخص بورس
--	--	--	--

مساله تهران با واشنگتن
نه شکل مذاکره بلکه اعتبار تعهدات امریکاست

دیپلماسی زیر سایه بی‌اعتمادی

صفحه ۲

نسخه دولت برای مهار بحران
یا جرقه گرانی مسکن؟

تهران زیر تیغ محدودیت ساخت‌وساز

صفحه ۵

حسین حقگو در یادداشتی در «تعادل» بحران شرکت‌های زیانده دولتی را بررسی می‌کند

هزینه‌های حل یک ابر مساله

در این ماه‌ها تقریبا کمتر روزی است که یکی از سران قوا یا مسوولان ارشد سیاستگذاری و اجرایی از مصائب شرکت‌های دولتی و لزوم اصلاح وضعیت آنها و جریمه و تغییر مدیران این شرکت‌ها سخن نگویند. آخرین آنها دو روز قبل بود که مهلت یک هفته‌ای آقای پزشکیان به وزیر اقتصاد برای ارایه فهرست شرکت‌های زیانده به همراه دلایل زیاندهی آنها به پایان رسید و آقای مدنی‌زاده گزارشی در این باره به دولت ارایه داد و از کارایی و بهره‌وری پایین و بدهکاری بالا در برخی شرکت‌ها و کاهش سرمایه‌گذاری به عنوان برخی از مهم‌ترین مسائل و مشکلات شرکت‌های دولتی خبر داد. در همین جلسه معاون امور بانکی وزارت اقتصاد نیز با اشاره به گزارش‌های مالی سال ۱۴۰۳ گفت که از مجموع ۴۰۱ شرکت دولتی، ۲۵۴ شرکت سودده و ۱۴۷ شرکت زیانده بوده‌اند. در این جلسه راهکارهایی مانند اصلاح و ترکیب مجامع عمومی شرکت‌ها با حضور وزیر اقتصاد و رییس سازمان برنامه و وزیر مرتبط با شرکت دولتی و ساماندهی نظام مالکیت و سیاست‌های تنظیم‌گری شرکت‌ها و... برای حل بحران ارایه شد. سوال این است که آیا چنین راهکارهایی برای حل چنان بحرانی کارساز است؟! اگر چنین است و کار بدین سادگی است و ظرف چند روز و با نشست و برخاست و... قابل رفع و رجوع است پس چرا در طول این سال‌ها بلکه ده‌ها سال چنین نکرده‌اند و...

ادامه در صفحه ۳



حسن مرادی در گفت‌وگو با «تعادل»
از راه‌های عبور از چالش بنزین و قاچاق سوخت می‌گوید

هزار توی ناترازی بنزین

ریشه بحران، ساختار معیوب حمل‌ونقل و رانت در صنعت خودرو است

زهرا سلیمانی |

در حالی که ناترازی بنزین و قاچاق روزانه ۳۰ میلیون لیتر سوخت به یکی از جدی‌ترین چالش‌های اقتصادی کشور تبدیل شده، اظهارنظرهای متناقض درباره حذف کارت سوخت جایگاه‌ها و قیمت‌گذاری انرژی فضای بحث‌های کارشناسی را داغ کرده است. حسن مرادی، استاد دانشگاه و کارشناس انرژی، در گفت‌وگو با «تعادل» به این نکته اشاره می‌کند که واژه «بحران» برای این وضعیت دقیق نیست و آنچه امروز با آن مواجه هستیم، «هرج‌ومرج» و «آشفتگی» ناشی از نبود ساختار اصولی در سیستم حمل‌ونقل و مدیریت انرژی است که از دولت‌های قبل به‌خصوص پس از تثبیت قیمت‌ها در مجلس هفتم به دولت فعلی رسیده است. او با صراحت از ناتوانی در نظارت بر مصرف انتقاد می‌کند و معتقد است مادامی که زیرساخت‌ها اصلاح نشود، برخوردهای مقطعی با قاچاق سوخت راه به جایی نخواهد برد.

■ موضوع قاچاق روزانه ۳۰ میلیون لیتر سوخت در کشور این روزها بازتاب‌های بسیاری پیدا کرده است. از طرف دیگر، برخی اظهارنظرها در خصوص حذف کارت سوخت جایگاه‌ها حاشیه‌های زیادی ایجاد کرده. از نظر شما، برای مقابله با این بحران چه باید کرد؟

اجازه بدهید از همین جا شروع کنیم. من این وضعیت را «بحران» نمی‌نامم؛ این یک (Disorder) یا بی‌نظمی است. متاسفانه ساختار حمل‌ونقل در کشور ما بسیار به‌هم‌ریخته و سردرگم است. ما ۲۰ تا ۳۰ میلیون وسیله نقلیه داریم که بسیاری از آنها سند یا مدارک قانونی ندارند و کارت سوخت‌شان نیز صادر نشده است. میلیون‌ها موتورسیکلت یا خودروهای فرسوده در خیابان‌ها تردد می‌کنند که حتی برخی از آنها ممکن است نظامات قانونی برایشان تعریف نشده باشد. اینها در واقع به هر قیمتی شده می‌خواهند به سوخت برسند؛ درست مثل وضعیتی که در خیابان‌ها می‌بینیم؛ موتورسیکلتی که نه گواهینامه دارد و نه قوانین را رعایت می‌کند. وضعیت مصرف سوخت ما تابع همین هرج‌ومرج است. وقتی دولت می‌آید و بنزین را با یک‌دهم یا یک‌بیستم قیمت جهانی عرضه می‌کند، نتیجه همین آشفتگی می‌شود. فکر کنید دولت بنزین وارداتی را با قیمت جهانی می‌خرد، اما آن را با یک‌بیستم قیمت می‌فروشد. حالا مردم با این بنزین ارزان چه می‌کنند؟ تعطیلات که می‌شود یا هوا آلوده می‌شود، برخی افراد به سمت جاده‌های شمال هجوم می‌برند. در هر نقطه‌ای از جهان یک ساماندهی در خصوص وضعیت سفرها وجود دارد و این گونه نیست که مثلا فردی از کرمانشاه برای کار با خودرو در اسنپ راهی تهران شود و از بنزین ارزان قیمت استفاده کند و باعث افزایش آلودگی شود. از سوی دیگر بسیاری از ایرانیان هر هفته راهی شمال کشور می‌شوند تا در پاتوق‌های خود در شمال تفریح کنند. نمی‌گویم نباید تفریح کرد، حرف من این است که بهای این تفریحات نباید از جیب و سرمایه دهک‌های محروم برداشت شود. این الگو برای کشور بسیار پرهزینه است. ریشه این مشکلات هم در قیمت سوخت از مجلس هفتم و بحث تثبیت قیمت‌ها آغاز شد که باعث شد بنزین به اندازه‌ای تنزل قیمت پیدا کند که بدل به یک ظرفیت برای قاچاق شود. اگر دولت یارانه می‌دهد، برای این است که معلم و خبرنگار و استاد دانشگاه بتواند با وسیله خود به سر کار برود، نه اینکه برخی افراد هر هفته با سوبسید دولتی به تفریح بروند. این مساله باید یک‌بار برای همیشه حل شود.

■ شما به کارت سوخت جایگاه‌ها اشاره کردید که کانون اصلی بحث‌های اخیر است. بسیاری معتقدند حذف این کارت‌ها منجر به کاهش قاچاق می‌شود. آیا با این دیدگاه موافقید؟

کارت سوخت جایگاه‌ها برای شرایط اضطراری است؛ مثلا اگر کارت شخصی من سرقت یا مفقود شد، بتوانم موقتا بنزین بزنم تا کارت المثنی بگیرم. من خودم چند ماه پیش کارت سوختم را جا گذاشتم و به جایگاه مراجعه کردم، اما نرفتم کارت جدید بگیرم. نتیجه‌اش چه شد؟ بعد از پیگیری‌ها متوجه شدم کارت سوخت من به یکی از مناطق مرزی رفته و صدها و هزاران لیتر سوخت از طریق آن قاچاق شده است! بر اساس آمارهای رسیده، صدها وانت نیسان و ماشین‌های «شوتی» که کارشان قاچاق سوخت از شهرهای بزرگ به سمت مرزهای جنوب است، از همین کارت‌های جایگاه استفاده می‌کنند. این سهمی که دولت با هزار زحمت برای رفاه مردم تامین می‌کند، توسط این مافیاها به یغما می‌رود. این مافیاها باید قلع‌وقمع شوند. آیا می‌دانید راز لوله‌های ساحلی چیست؟ منزلی در ساحل خلیج‌فارس اجاره می‌کنند و از زیر حیاط لوله‌ای مستقیم به ساحل می‌کشند. تانکرهای ۲۰ هزار لیتری زیر زمین مخفی می‌کنند و با پمپ، بنزین را به شناورها منتقل می‌کنند. چه بیزینسی پردرآمدتر از این؟ بنزینی که دولت با خون دل تهیه کرده، با یک بیستم قیمت می‌خرند و قاچاق می‌کنند. این سیستم باید ردیابی شود؛ ما ابزارهای ردیابی داریم، اما اراده لازم برای برخورد با این «هرج‌ومرج» کم است.

■ به نظر می‌رسد یک تناقض در صحبت‌های شما وجود دارد. از یک سو می‌گویید بنزین نباید اینقدر ارزان باشد و مصرف‌کنندگان باید رعایت کنند، از سوی دیگر سفرهای داخلی که بخشی از فرهنگ ایرانی است با دشواری‌هایی همراه می‌شود. چگونه می‌توان این معادله را حل کرد که هم جلوی قاچاق گرفته شود و هم مصرف طبیعی شهروندان آسیب نبیند؟ مثلا بحث استفاده از کارت‌های بانکی به عنوان ابزار سهمیه مطرح شده است.

ببینید، یکی از راه‌هایی که می‌شود این اجحاف را کنترل کرد، همین است که کارت‌های بانکی تبدیل به ابزار سهمیه شوند. در آن صورت، من شهروند دیگر جرات نمی‌کنم کارت بانکی‌ام را به هر کسی بدهم یا بی‌محابا بنزین بزنم. در مورد سفرها هم باید بگویم، نوش جان هر کسی که می‌خواهد مشهد یا شیراز برود، اما ما نمی‌توانیم در دنیای جدا بافته زندگی کنیم.

ادامه در صفحه ۳

سند مالی سال آینده
زیر ذره‌بین بخش خصوصی رفت

نقشه راه بودجه ۱۴۰۶

تعادل | در شرایطی که «تنگنای نقدینگی، نااطمینانی سیاست‌گذاری، محدودیت‌های ارزی و افزایش هزینه‌های تولید»، بنگاه‌های اقتصادی را با فشارهای فزاینده مواجه کرده، اتاق بازرگانی ایران تلاش دارد از مسیر اصلاح سیاست‌های بودجه‌ای، بازنگری در مقررات...

صفحه ۷ را بخوانید

«تعادل» روند معاملات بازار سرمایه را بررسی می‌کند

ورق معاملات بورس برگشت

طی دومین روز کاری هفته بازار سهام تغییر مسیر داد و رخت سبز بر تن کرد و توانست نسبت به‌روز گذشته شرایط بهتری را تجربه کند. بورس تهران در جریان معاملات روز یکشنبه با افزایش تقاضا همراه بود و توانست با افزایش صفوف خرید مجدداً با ورود نقدینگی همراه شود. بازگشت خریداران به بازار در شرایطی است که احتیاط سرمایه‌گذاران تا حدودی کاهش یافته و بخشی از سرمایه‌گذاران بار دیگر به خرید سهام تمایل نشان داده‌اند. یکی از مهم‌ترین دلایل رشد بورس را می‌توان بازگشت تقاضا پس از اصلاح و عقب‌نشینی اخیر بازار دانست. افت قیمت سهام در معاملات گذشته، باعث شده است برخی نمادها در سطوح قیمتی جذاب‌تری برای معامله‌گران قرار بگیرند. همین موضوع زمینه را برای افزایش تقاضا و فعال‌تر شدن خریداران فراهم کرده است. از سوی دیگر، بهبود قدرت خرید سرمایه‌گذاران حقیقی و بازگشت بخشی از نقدینگی به بازار سهام، در تقویت روند مثبت معاملات روز یکشنبه نقش داشته است. پس از آنکه در روزهای گذشته فشار فروش و خروج نقدینگی بر معاملات...

صفحه ۴ را بخوانید

یادداشت-۱

مسلخ فقدان نظارت و مَرگ مهارت



مسعود مهاجر

جان باختن ۱۲ نفر از هموطنان‌مان در سانحه هولناک رانندگی در محورهای ایلام، بار دیگر افکار عمومی و جامعه کارشناسی را در بهت و سوگی سنگین فرو برد. در پی وقوع چنین فجایعی، طبق روال معمول، نگاه‌ها به سرعت متوجه چالش‌های زیرساختی، نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها و وضعیت جوی، معطوف می‌شود.

اما واکاوی عمیق‌تر و میدانی نشان می‌دهد متهم ردیف اول، خلأ یک سامانه جامع نظارتی، فرسایش مهارتی و نبود آموزش‌های مستمر و حرفه‌ای برای هدایت‌کنندگان ناوگان عمومی است. تا هنگامی که اهرم‌های پایش بر خط، نظارت بر استراحت رانندگان و بازخورد مسافران سامانمند نشود، زیرساخت بهتر تنها به افزایش سرعت منتهی خواهد شد، نه کاهش تلفات.

هر بار که سانحه‌ای مرگبار مانند فاجعه اخیر در جاده‌های ایلام رخ می‌دهد و ده‌ها خانواده را به سوگ می‌نشاند، چرخه تکراری تحلیل‌ها به گردش درمی‌آید. عده‌ای انگشت اتهام را به سوی خرابی آسفالت و پیچ‌های تند نشانه می‌روند و گروهی دیگر، لغزندگی ناشی از بارندگی و مه گرفتگی را عامل توجیهی قرار می‌دهند.

بی‌تردید استانداردسازی راه‌ها و نوسازی ناوگان فرسوده ضرورتی انکارناپذیر است، اما تقلیل دادن ریشه اصلی این بحران به «جاده و هوا»، آدرس غلط دادن به افکار عمومی و فرار از کانون اصلی ماجراست.

تجربه ده‌ها سال بررسی حوزه حمل‌ونقل اثبات می‌کند که در غیاب یک رانندگی حرفه‌ای و هوشیار، حتی مدرن‌ترین آزادراه‌ها نیز به صحنه مرگبارترین برخوردها تبدیل می‌شوند؛ کما اینکه بخش عمده‌ای از واژگونی‌ها و تصادفات مرگبار کشور نه در گردنه‌های کوهستانی باریک، بلکه در کفی‌ها و اتوبان‌های هموار ناشی از سرعت مهارنشده و خواب‌آلودگی رخ می‌دهد.

حلقه مفقوده اصلی در ناوگان حمل‌ونقل برون‌شهری، نبود یک «سامانه جامع، کارآمد و هوشمند» برای گزینش، آموزش مداوم، بازآموزی مهارتی و پایش عملکرد ناوگان است. در چرخه فعلی، فرد پس از دریافت پایه یک، سال‌ها بدون کوچک‌ترین دوره آموزشی در زمینه روان‌شناسی سفر، مدیریت بحران در شرایط لغزندگی، اصول ارگونومی، و رانندگی تدافعی در جاده‌ها تردد می‌کند.

یک راننده حرفه‌ای می‌داند که عیوب فنی خودرو و نامناسب بودن مسیر را باید با مدیریت سرعت و رفتار محتاطانه خنثی کند؛ اما وقتی عنصر مهارت و آموزش رها شده باشد، خطای انسانی به سادگی به فاجعه تبدیل می‌شود.

فراتر از آموزش، فقدان سازوکارهای نظارتی در چرخه کار رانندگان، ابعاد اقتصادی فاجعه را تشدید کرده است.

فشار معیشتی و رویکرد درآمدی صرف، موجب شده که برخی شرکت‌ها و رانندگان، مقولاتی حیاتی چون خواب و استراحت را فدای سود اقتصادی کنند.

بارها دیده شده راننده‌ای مسیرهای طولانی را بدون وقفه، به صورت رفت و برگشت طی می‌کند و پیش از بازیافت توان جسمی و تمرکز ذهنی، مجدداً مسافران را سوار کرده و پای به جاده می‌گذارد.

دفترچه‌ها و سامانه‌های سنتی کنترلی پلیس راه به تنهایی نتوانسته‌اند مانع از خستگی مفرط و استهلاک روانی راننده در پشت فرمان شوند، چراکه اهرم بازدارنده و مانیتورینگ بلادرنگ غایب است. مقایسه حمل‌ونقل برون شهری با سامانه‌های نوین حمل ونقل هوشمند شهری، این ضعف ساختاری را آشکارتر می‌کند.

در سامانه‌های هوشمند، به دلیل وجود نظارت بالادستی، ثبت امتیاز توسط مسافر و پایش رفتاری، راننده خود را درون یک سیستم پاسخگو می‌بیند و تخلفات به حداقل می‌رسد؛ اما در اتوبوس‌های بین‌شهری و ناوگان جاده‌ای، صدای مسافر به‌طور کامل قطع شده است.

انفعال، ناامیدی از رسیدگی یا سازش مسافران با رفتارهای پرخطر و نبود بستری امن و آنی برای اعلام شکایت و توقیف خودروی متخلف، حاشیه امنی برای رانندگی بی‌پروا پدید آورده است. حادثه تلخ ایلام هشداری جدی است که نشان می‌دهد بدون مداخله ساختاری، روند جان باختن نخبگان و شهروندان در جاده‌ها متوقف نخواهد شد.

وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری و پلیس راهور باید از مدل‌های سنتی بازرسی فاصله بگیرند و با استقرار سامانه پایش الکترونیکی متصل به رفتار راننده، الزام شرکت‌ها به تأمین راننده کمکی واقعی در مسیرهای پرتردد، برگزاری دوره‌های بازآموزی اجباری و مهم‌تر از همه، ایجاد بستر ارزیابی برخط توسط سرنشینان، اهرم‌های نظارتی را فعال کنند. تا زمانی که این ساختار نظارتی پیاده نشود، هر جاده‌ای در کشور مستعد خلق ایلامی دیگر خواهد بود.

یادداشت-۲

نرخ سود بین‌بانکی؛ زنگ خطر برای بورس؟



ایوب تابانی

نرخ سود بین‌بانکی یکی از متغیرهای کلیدی در معماری سیاست پولی و از مهم‌ترین شاخص‌های انعکاس‌دهنده وضعیت نقدینگی در نظام بانکی است. این نرخ که در نتیجه تعامل عرضه و تقاضای وجوه کوتاه‌مدت میان بانک‌ها شکل می‌گیرد، صرفا یک قیمت معاملاتی در بازار پول نیست، بلکه از طریق ارتباط با هزینه تامین مالی، رفتار اعتباری بانک‌ها، انتظارات فعالان اقتصادی و بازده دارایی‌های مالی، نقش مهمی در انتقال سیاست پولی به بخش واقعی اقتصاد ایفا می‌کند. از این منظر، شناخت سازوکار تعیین و تغییرات آن، برای درک تحولات بازار پول و تحلیل شرایط اقتصاد کلان ضروری است.

نخستین عامل تعیین‌کننده این نرخ، وضعیت نقدینگی و نحوه توزیع آن در شبکه بانکی است. نکته مهم آن است که حجم کل منابع و نقدینگی شبکه بانکی لزوما بیانگر میزان دسترسی تک‌تک بانک‌ها به منابع نیست. ممکن است در سطح کلان، منابع قابل توجهی در شبکه وجود داشته باشد، اما به دلیل عدم توازن زمانی میان جریان ورودی و خروجی وجوه، برخی بانک‌ها با کسری کوتاه‌مدت مواجه شوند. در چنین شرایطی، تقاضا برای منابع در بازار بین‌بانکی افزایش یافته و می‌تواند بر نرخ تعادلی اثر بگذارد. بنابراین مدیریت نقدینگی، پیش‌بینی جریان‌های نقدی و مدیریت ساختار سررسید دارایی‌ها و بدهی‌ها، از عوامل موثر بر رفتار بانک‌ها در این بازار محسوب می‌شوند.

عامل دوم، چارچوب عملیاتی سیاست پولی بانک مرکزی است. ابزارهایی نظیر عملیات بازار باز، توافق بازخرید (ریپو)، تسهیلات قاعده‌مند و کریدور نرخ سود، از طریق تنظیم شرایط تزریق یا جذب نقدینگی، بر نرخ‌های کوتاه‌مدت بازار پول اثر می‌گذارند. در این چارچوب، نرخ سود بین‌بانکی یکی از متغیرهای مهم عملیاتی برای ارزیابی شرایط نقدینگی و میزان انطباق نرخ‌های بازار با جهت‌گیری سیاست پولی به شمار می‌رود. در کنار این عوامل، متغیرهای کلان اقتصادی از جمله نرخ تورم، انتظارات تورمی، رشد نقدینگی، تحولات نرخ ارز، وضعیت مالی دولت و بازده اوراق مالی اسلامی نیز در شکل‌گیری این نرخ موثرند. به‌ویژه در اقتصاد ایران، به دلیل ارتباط نزدیک سیاست‌های پولی و مالی و سهم قابل توجه نظام بانکی در تامین مالی فعالیت‌های اقتصادی، بررسی همزمان این متغیرها برای تحلیل تحولات بازار پول اهمیت ویژه‌ای دارد. اهمیت نرخ سود بین‌بانکی صرفا به عوامل تعیین‌کننده آن محدود نمی‌شود، بلکه این نرخ خود از طریق چندین کانال بر متغیرهای پولی و اقتصادی اثر می‌گذارد. نخستین کانال، هزینه تامین مالی بانک‌هاست. تغییر نرخ بین‌بانکی می‌تواند هزینه نهایی تامین منابع کوتاه‌مدت را تغییر دهد و از این مسیر بر مدیریت منابع و مصارف، قیمت‌گذاری تسهیلات و تصمیمات اعتباری بانک‌ها اثر گذار باشد. کانال دوم، انتقال نرخ سود به بازارهای مالی است. تغییرات نرخ‌های کوتاه‌مدت می‌تواند بازده مورد انتظار دارایی‌های مالی، جذابیت نسبی سپرده‌گذاری و سرمایه‌گذاری در اوراق بدهی را تحت تاثیر قرار دهد. همچنین از طریق تغییر هزینه تامین مالی بنگاه‌ها، بر تصمیمات سرمایه‌گذاری، تولید و توسعه فعالیت‌های اقتصادی اثر می‌گذارد. در این میان، شدت و سرعت انتقال آثار نرخ بین‌بانکی به سایر بازارها به ساختار نظام مالی، عمق بازارهای سرمایه و پول و انتظارات فعالان اقتصادی وابسته است. از سوی دیگر، نرخ سود بین‌بانکی با تحولات تورمی نیز ارتباط دوسویه دارد. از یک طرف، انتظارات تورمی و شرایط عمومی اقتصاد بر تقاضای نقدینگی و نرخ‌های بازار پول اثر می‌گذارند و از طرف دیگر، تغییر شرایط نرخ سود می‌تواند از طریق کانال اعتباری و مدیریت تقاضای کل، بر روند متغیرهای پولی و تورمی تاثیر گذار باشد.

ادامه در صفحه ۳

یادداشت-۳

انضباط پولی بدون اصلاح ناترازی بانک‌ها ممکن نیست



علی نظافتیان

افزایش نرخ سود بین‌بانکی را نمی‌توان صرفا یک تغییر عددی در بازار پول یا تصمیمی محدود به روابط مالی میان بانک‌ها تلقی کرد. این نرخ یکی از ابزارهای عملیاتی سیاست پولی بانک مرکزی است و تغییر آن می‌تواند از مسیر هزینه تامین نقدینگی بانک‌ها، بر نرخ‌های سود بانکی، تسهیلات‌دهی و در نهایت بر فعالیت اقتصادی اثر بگذارد. از این منظر افزایش نرخ سود بین‌بانکی زمانی می‌تواند اقدامی موثر در جهت تقویت انضباط پولی باشد که در کنار آن، اصلاح ساختار مالی بانک‌ها، کنترل اضافه‌برداشت‌ها و نظارت دقیق بر عملکرد شبکه بانکی نیز دنبال شود. بازار بین‌بانکی اساسا برای تامین و مدیریت کوتاه‌مدت نقدینگی بانک‌ها شکل گرفته است. بانک‌هایی که در مقاطعی با کسری منابع مواجه می‌شوند، می‌توانند نیاز خود را از بانک‌هایی که منابع مازاد دارند، تامین کنند. بنابراین نرخ سود بین‌بانکی در وهله نخست هزینه تامین نقدینگی کوتاه‌مدت برای بانک‌ها را نشان می‌دهد و نباید آن را با نرخ سود تسهیلاتی که بانک‌ها به مشتریان خود پرداخت می‌کنند، یکسان دانست. با این حال همین نرخ از آن جهت اهمیت دارد که بر تصمیم بانک‌ها درباره مدیریت منابع و مصارف، نحوه تامین مالی و میزان اتکای آنها به استقراض از سایر بانک‌ها اثر می‌گذارد. افزایش این نرخ را می‌توان در چارچوب سیاست پولی انقباضی و تلاش برای کنترل رشد نقدینگی و مهار تورم ارزیابی کرد. هنگامی که هزینه تامین نقدینگی کوتاه‌مدت برای بانک‌ها افزایش پیدا می‌کند، استفاده بی‌رویه از منابع و گسترش اعتبارات می‌تواند محدودتر شود. در چنین شرایطی، بانک‌ها ناچارند در مدیریت منابع خود محتاطانه‌تر عمل کرده و هزینه تامین مالی را با دقت بیشتری در تصمیم‌های اعتباری خود لحاظ کنند. این سازوکار در صورت اجرای صحیح می‌تواند از شدت تقاضای پول در اقتصاد بکاهد و به تقویت انضباط پولی کمک کند. البته اثرگذاری چنین سیاستی به شرایطی فراتر از افزایش نرخ سود وابسته است. اگر ناترازی‌های مالی بانک‌ها همچنان پابرجا باشد، اضافه‌برداشت از منابع بانک مرکزی ادامه پیدا کند و انضباط مالی دولت نیز تقویت نشود، افزایش نرخ سود بین‌بانکی به تنهایی نمی‌تواند نتیجه‌ای پایدار در مهار تورم ایجاد کند. سیاست پولی زمانی اثربخش خواهد بود که با اصلاح ساختار مالی شبکه بانکی و کنترل منشاهای خلق نقدینگی ناسالم همراه شود. در غیر این صورت ممکن است هزینه تامین منابع افزایش یابد، اما ریشه‌های اصلی ناترازی و فشارهای پولی همچنان باقی بماند.

از سوی دیگر، افزایش نرخ سود بین‌بانکی باید با درک درست از تفاوت وضعیت بانک‌ها اجرا شود. همه بانک‌ها از نظر ساختار منابع، کیفیت دارایی‌ها و وضعیت نقدینگی در شرایط یکسانی قرار ندارند. بانکی که از منابع پایدار و نقدینگی مناسب برخوردار است، طبیعتا به اندازه بانکی که به‌طور مستمر برای جبران کسری منابع خود به بازار بین‌بانکی مراجعه می‌کند، از افزایش این نرخ تاثیر نمی‌پذیرد. بنابراین سیاستگذار باید در کنار تعیین نرخ، وضعیت مالی بانک‌ها را نیز به صورت مستمر ارزیابی کند و اجازه ندهد هزینه‌های ناشی از ضعف مدیریت یا ناترازی ساختاری بانک‌ها به شکل نامتوازن به سایر بخش‌های اقتصاد منتقل شود. در این میان نگرانی درباره آثار افزایش هزینه تامین مالی بر تولید و سرمایه‌گذاری نیز قابل توجه است. بنگاه‌هایی که برای تامین سرمایه در گردش خود به تسهیلات بانکی وابستگی دارند، ممکن است در صورت افزایش هزینه منابع بانک‌ها با شرایط دشوارتری مواجه شوند. اگر بانک‌ها برای جبران هزینه‌های بالاتر تامین نقدینگی، نرخ تسهیلات را افزایش دهند یا در اعطای اعتبار محتاط‌تر شوند، بخشی از فشار سیاست پولی می‌تواند به بنگاه‌های اقتصادی منتقل شود.

ادامه در صفحه ۳

یادداشت-۴

توسعه نیروگاه‌های برق آبی و خورشیدی



علی‌اکبر صابری

در مسیر گذار به سمت انرژی‌های پاک و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی، توسعه نیروگاه‌های خورشیدی به یکی از اولویت‌های مهم صنعت برق کشور تبدیل شده است. ظرفیت بالای تابش خورشید در ایران، امکان احداث نیروگاه‌های خورشیدی در ابعاد و مقیاس‌های مختلف و سرعت بالای اجرای این پروژه‌ها، فرصت ارزشمندی برای پاسخگویی به بخشی از نیاز روزافزون کشور به انرژی فراهم کرده است. تلاش دو سال اخیر در توسعه این نیروگاه‌ها ستودنی است و لازم است با برنامه‌ریزی و روندی مناسب ادامه یابد، ولیکن در شتاب برای توسعه انرژی خورشیدی، نباید از یک واقعیت بنیادین غافل شد، توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر نباید تنها معطوف به خورشیدی‌ها و به قیمت کم توجهی به سایر نیروگاه‌های تجدیدپذیر همچون نیروگاه‌های برق آبی تمام شود، چراکه آینده پایدار صنعت برق کشور به ترکیب منعطف، متوازن و هوشمندانه منابع مختلف تولید انرژی وابسته است.

◄ برق آبی‌ها؛ فراتر از تولید برق

نیروگاه‌های برق آبی در مقیاس ناوگان موجود، بزرگ‌ترین بخش از ظرفیت تولید برق تجدیدپذیر کشور را به خود اختصاص داده‌اند و حفظ، نوسازی و ارتقای عملکرد آنها، به اندازه توسعه ظرفیت‌های جدید اهمیت دارد. هرگونه سیاستگذاری برای آینده انرژی پاک ایران، بدون توجه به این زیرساخت‌های استراتژیک، تصویری ناقص از ظرفیت‌های واقعی حال و آینده کشور ارایه خواهد کرد. اهمیت نیروگاه‌های برق آبی در آن است که کارکرد آنها به تولید برق محدود نمی‌شود. سدها و سامانه‌های وابسته به آنها، در چارچوب بهره‌برداری یکپارچه از منابع آب، نقش پررنگی در مهار و تعدیل سیلاب‌ها، تنظیم جریان رودخانه‌ها و تامین آب مورد نیاز شرب، کشاورزی و صنعت دارند و همین چندمنظوره بودن، جایگاه نیروگاه‌های برق آبی را در برنامه‌ریزی توسعه کشور متمایز کرده است. در شرایطی که تغییرات اقلیمی، افزایش فراوانی و شدت برخی رخدادهای حدّی و تشدید تنش آبی، مدیریت منابع آب را بسیار پیچیده‌تر از قبل نموده، حفظ آمادگی عملیاتی سدها و نیروگاه‌های برق آبی را، تقای ایمنی سازه‌ها، بهینه‌سازی بهره‌برداری از مخازن و تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های جدید، امری ضروری و راهبردی در صنعت آب و برق کشور است.

◄ پایداری شبکه حلقه اتصال برق آبی و خورشیدی

یکی از مهم‌ترین موضوعات در آینده صنعت برق، نحوه مدیریت شبکه پس از گسترش کنونی نیروگاه‌های خورشیدی است. تولید برق خورشیدی تابع تابش خورشید و شرایط جوی است و در طول شبانه‌روز تغییر می‌کند. افزایش سهم این نوع تولید، نیاز به انعطاف‌پذیری بیشتر شبکه، مدیریت نوسانات تولید، تامین ذخایر عملیاتی و ایجاد ظرفیت‌های مناسب برای پاسخگویی به تغییرات سریع عرضه و تقاضا را افزایش می‌دهد. در این میان، نیروگاه‌های برق آبی، نقشی حیاتی و راهبردی در متعادل‌سازی شبکه ایفا کنند.

ادامه در صفحه ۷