اقتصاد ایران

۴۴ تن خاویار صادر می‌شود ۱۲

بورس

صدور ۹۱ مجوز معتبر برای کارگزاری‌ها ۱۳

بازار

رکورد معاملات سیم کارت کارکرده ۱۴

بازار

چین سکوی پرتاب یورو؟ ۱۴

معاون بین‌الملل وزیر نفت به ادامه توزیع یارانه‌ای بنزین واکنش نشان داد:

ظلم بزرگ به کشور

رضا زندی

این دولت هم حریف بنزین نشد. همه داد و قال‌ها برای واقعی کردن قیمت و یا سهمیه‌بندی بنزین با پول نفت ۷۰ دلاری خوابید تا چون گذشته کشور به واردات بنزین ادامه دهد. مطابق خلف وعده‌های قبلی، باز هم کارت هوشمند برای مهرماه آماده نشد و دولت نهم هم نخواست تبعات حل معضل بنزین را به جان بخرد. چونان که دولت‌های پیشین نتوانستند. با صدور مجوز واردات بنزین و خرید معامله‌گران بازار سوت بازی شش ماهه برای سهمیه‌بندی بنزین کشیده شد تا به زودی لایحه برداشت از دلارهای حساب ذخیره ارزی برای سوزاندن به مجلس ارائه شود. حدود ۵ تا ۵/۵ میلیارد دلار امسال بنزین می‌خریم تابسوزانیم. براساس آمار رسمی وزارت نفت مصرف بنزین هم به یمن همین سخاوتمندی از ۷۲/۲ میلیون لیتر فعلی به ۱۶۵ میلیون لیتر در سال ۱۴۰۳ افزایش خواهد یافت. با نرخ رشد ۵/۶۵ درصدی در سال واقعاً راه‌حل بنزین چیست. تا چه وقت می‌توانیم به حال امروز زندگی کنیم. پاسخ معاون بین‌الملل وزارت نفت به پرسش‌های شرق صریح است.

■■■

■ با بالا گرفتن بحث‌های مجلس و دولت درباره وضعیت بنزین، چهار سناریو برای رویارویی با این معضل طرح شد اما آنچه نهایی گردید ادامه روال فعلی عرضه بنزین تا پایان امسال است. آیا تصمیم‌گیری درباره ادامه روند فعلی، تصمیم درستی است؟

اگر این خبر درست باشد باید عرض کنم که بسیار متاسفم. زیرا ظلم بزرگی به کشور خواهد شد. این تصمیم شاید یکی از نادرست‌ترین تصمیمات باشد.

■ اگرچه با شما موافقم که ادامه روند موجود درباره بنزین کاملاً غیرمنطقی و غیراقتصادی است اما به نظر اظهاراتتان خیلی تند است.

اجازه بدهید توضیح بدهم. در حال حاضر، دولت سالیانه حدود ۳۰ میلیارد دلار برای تامین یارانه می‌پردازد که بیش از نیمی از آن مربوط به بنزین است. فعلاً سالیانه حدود ۶ میلیارد دلار برای واردات بنزین می‌پردازیم. این در حالی است که بودجه سالیانه عمرانی کشور حدود ۱۲ میلیارد دلار است. به عبارت ساده‌تر، دولت حدود دو برابر بودجه عمرانی کشور برای بنزین سوبسید می‌پردازد تا آن را ارزان به دست مصرف‌کنندگان برساند. نتیجه این عمل مصرف بسیار زیاد بنزین، آلودگی بیشتر محیط زیست به‌ویژه در شهرهای بزرگ و به تبع آن مریضی و مرگ و میر بیشتر مردم است. واقعاً هیچ‌کس در حق خودش این‌طور تصمیم‌گیری نمی‌کند.

■ من هم کاملاً با حرف‌های شما موافقم. اما تعبیر «نادرست‌ترین تصمیم» یا «ظلم بزرگ» که در خصوص ادامه روند فعلی عرضه بنزین به کار بردید برایم جالب بود.

اگر روند فعلی افزایش مصرف سوخت در کشور ادامه پیدا کند شاید در کمتر از ۱۰ سال مجبور شویم تقریباً تمام تولید نفت کشور را در داخل مصرف کنیم. آن‌وقت دیگر نفتی برای صادرات باقی نمی‌ماند. کشوری که اکنون با سالی ۴۰ میلیارد دلار درآمد نفت اداره می‌شود، در ۵ تا ۱۰ سال بعد چطور می‌خواهد اداره شود. آیا مسئولین نظام متوجه این خطر جدی هستند؟ با این پولی که بابت سوبسید پرداخت می‌شود می‌توان سالیانه ده‌ها هزار کیلومتر راه و اتوبان ساخت و کشور را از فقر راه‌های ارتباطی نجات داد و جلوی این همه کشتار مردم در جاده‌ها را گرفت. می‌توان هزارها پروژه صنعتی احداث کرد تا جوانان ما از بیکاری نجات پیدا کنند.

■ مضرات ادامه روند موجود واردات بنزین آنچنان آشکار است که نیاز به توضیح مطول ندارد. اما می‌خواهم ذهنیت شما را بدانم که منجر به چنین واکنش شدیدی برای ادامه روند فعلی شده است.

چون درباره مضرات ادامه روند فعلی بحث‌های زیادی شده است تنها به ذکر عناوین اشکالاتی که به نظرم می‌رسد اکتفا می‌کنم: ۱- پرداخت سالیانه حدود ۳۰ میلیارد دلار سوبسید. ۲- پرداخت یارانه (بنزین ارزان) عمدتاً به کسانی که اکثراً نیازی به آن ندارند. بنابراین عدالت هم در تخصیص یارانه (بنزین ارزان) عمدتاً رعایت نمی‌شود. ۳- مصرف بیش از حد فرآورده‌های نفتی به دلیل ارزان بودن آن. ۴- قاچاق فرآورده‌های نفتی به کشورهای همسایه. ۵- دولتی ماندن سیستم تولید و توزیع فرآورده‌های نفتی به دلیل یارانه‌ای بودن آن. ۶- عدم رقابت در تولید و توزیع فرآورده‌های نفتی و در نتیجه کیفیت پایین فرآورده‌ها و در عین حال اجبار مردم در مصرف آنها. ۷- پیچیده‌تر شدن مشکلات با مرور زمان و سخت‌تر شدن حل آنها به دلیل افزایش قیمت نفت و فرآورده‌های آن در سطح بین‌المللی. نکته منفی دیگری که باید به آن توجه ویژه داشت این است که ادامه روند فعلی بنزین باعث می‌شود تا خصوصی‌سازی بخش پائین‌دستی صنعت نفت امکان‌پذیر نشود یا با مشکلات جدی روبه‌رو باشد.

■ نظرتان درباره سایر سناریوها نظیر سهمیه‌بندی تولید داخلی یا دونرخی کردن بنزین چیست؟

متاسفانه این چهار سناریویی که گفته می‌شود در حال بررسی است هیچ یک نمی‌تواند مشکل بنزین را به طور کامل حل کند. بگذریم که از میان آنها، نامناسب‌ترین روش یعنی ادامه وضعیت فعلی، انتخاب شده است.

■ به چه دلایلی می‌گویید هیچ کدام از سناریوهای پیشنهادی نمی‌توانند مشکل بنزین را حل کنند؟

در سناریوی اول گفته می‌شد که جلوی واردات بنزین گرفته شود و بنزین تولید داخل به قیمت فعلی به مردم فروخته شود. در این روش چون نیاز فعلی کشور با قیمت‌های جاری روزانه بیش از ۷۰ میلیون لیتر و تولید داخلی حدود ۴۰ میلیون لیتر است، تقاضا بیشتر از عرضه است و لذا باید به مردم کوپن داد. بنابراین اکثر اشکالاتی که پیش از این درباره ادامه روند فعلی بنزین عرض کردم باقی مانده و تنها یارانه اندکی کاهش می‌یابد. این روش اشکال بزرگ‌تری را ایجاد می‌کند که فساد ناشی از فروش بنزین از طریق کوپن است. این سناریو فسادهای مالی در پی خواهد داشت. باید به این نکته توجه شود کسانی که بیش از سهمیه کوپن‌شان به بنزین نیاز دارند، بالاخره کالای مورد نیازشان را از جایی تامین می‌کنند.

■ مثلاً از کجا؟

با چاپ کوپن‌های تقلبی، کم تحویل دادن سهمیه‌ها با تغییرات در پمپ‌های بنزین، کم گذاشتن سهمیه کوپن سایرین یا با قاچاق بنزین دولتی به خارج و واردات مجدد و فروش آن به قیمت آزاد بین‌المللی توسط قاچاقچیان به مردم. بنابراین باید عرض کنم که سناریوی اول که قصد دارد واردات بنزین را به کلی قطع و فقط بنزین داخلی را با سهمیه‌بندی توزیع کند نه تنها نمی‌تواند تمام اشکالات موجود را حل کند بلکه خود اشکالات جدیدی را اضافه می‌کند.

■ به سناریوی دوم که در حقیقت دونرخی کردن بنزین است چه اشکالی وارد می‌کنید؟

سناریوی دوم این است که بنزین داخلی را به قیمت فعلی و براساس سهمیه‌بندی عرضه کنیم و بنزین وارداتی را هم به نرخ آزاد بین‌المللی بفروشیم. در این روش هم باید سیستم کوپنی با مضراتش برقرار شود. در این روش سوبسید سالیانه بنزین با مقداری کاهش باقی خواهد ماند چرا که بنزین تولید داخلی با سوبسید به دست مصرف‌کننده می‌رسد. اشکال مهم این سناریو این است که بخشی از تولید داخلی بنزین هم وارد بازار آزاد می‌شود و به قیمت بنزین وارداتی و یا ارزان‌تر از آن به فروش می‌رسد. در این روش مصرف بنزین هم کاهش چندانی نخواهد یافت.

■ چرا مصرف بنزین کاهش زیادی نمی‌یابد؟ بالاخره با افزایش قیمت بنزین وارداتی، خودبه‌خود شهروندان مصرفشان را کنترل می‌کنند.

بستگی به مقدار سهمیه داخلی دارد اگر کم نباشد تغییری در سیستم مصرف اکثر خانوارها ایجاد نمی‌کند.

■ درباره سناریوی سوم که ادامه روند فعلی است توضیح مفصلی دادید. خوب است نظرتان را درباره سناریوی چهارم که عرضه بنزین به قیمت تلفیقی فعلی و نرخ وارداتی است بگویید.

در روش سوم نرخ متوسطی براساس نرخ داخلی و نرخ بین‌المللی تعیین و بنزین به صورت آزاد و با آن قیمت متوسط عرضه می‌شود. این روش اگرچه از روش‌های قبلی معقول‌تر است اما مشکل را کاملاً حل نمی‌کند. در حقیقت یک راه‌حل تدریجی است که اثراتش بستگی به قیمت تعیین شده دارد. اگر قیمت تعیین شده به قیمت بازار نزدیک باشد بخشی از مشکلات حل می‌شوند ولی اگر مثل گذشته افزایش قیمت نسبت به قیمت واقعی ناچیز باشد فایده چندانی ندارد. با اجرای این سناریو، باز هم رشد مصرف سوخت ادامه خواهد داشت منتها نرخ رشد کمتر می‌شود. یارانه بنزین هم اگرچه کمتر از مقدار فعلی است اما همچنان ادامه خواهد یافت.

■ جنابعالی همه روش‌هایی را که برای مهار بحران بنزین ارائه شده بود زیرسئوال برده‌اید. نمی‌توان که فقط منتقد بود و راه‌حل ارائه نکرد. به نظر شما چه روشی برای اصلاح وضعیت فعلی بنزین باید ارائه شود؟

به نظرم روش درست در حل مقوله بنزین روشی است که در آن ۱- در توزیع فسادی ایجاد نشود، ۲- باعث صرفه‌جویی در مصرف بشود، ۳- جلوی قاچاق را بگیرد، ۴- اجرای آن توسط بخش خصوصی امکان‌پذیر باشد، ۵- در اجرای آن رقابت وجود داشته باشد و ۶- سیستم دولتی در تولید و توزیع فرآورده‌های نفتی برچیده شود و از همه مهمتر اگر قرار است یارانه‌ای پرداخت شود این یارانه عادلانه توزیع شود و به دست اقشار هدف برسد.

■ اینها که می‌فرمایید همه ایده‌آل‌های ذهنی است. اما مایلم بدانم منظور شما اجرای چه سناریوی عملی‌ای است که این همه محسنات دارد؟

سناریوی پیچیده‌ای نیست. این روش درست همان چیزی است که همه دنیا به آن عمل می‌کنند.

■ مقصودتان را شفاف‌تر بگویید؟

منظورم فروش فرآورده‌های نفتی از جمله بنزین به قیمت‌های بین‌المللی است.

■ یعنی بنزین را لیتری ۵۰۰ تومان به مردم بدهیم؟

بله. در شرایط فعلی متاسفانه بیشتر.

■ آقای نژادحسینیان، آن‌وقت می‌دانید چه اتفاقی می‌افتد؟ به اثرات تورمی این روش واقفید؟ اجرای این روش باعث فشار مالی شدیدی بر جامعه به خصوص طبقات محروم می‌شود. مردم واقعاً نخواهند توانست اثرات سوء ناشی از این روش را تحمل کنند.

به موضوع مهمی اشاره کردید. من معتقدم که باید دو بحث را از هم تفکیک کرد. اول اینکه روش منطقی و عملی برای حل مشکل بنزین چه روشی است و دوم آنکه قبل و بعد از اجرای آن روش چه کارهایی باید انجام داد تا به مردم به‌ویژه طبقات محروم فشار نیامده و شرایط جدید قابل تحمل باشد.

■ یعنی فکر می‌کنید فروش بنزین و فرآورده‌های نفتی به قیمت بین‌المللی، روش منطقی و عملی برای حل معضل بنزین در ایران است؟

بله. روش منطقی و عملی که اگر با فکر و برنامه‌ریزی درست عمل شود تمام مشکلات را به تدریج حل می‌کند، همان‌طور که عرض کردم فروش فرآورده‌ها به قیمت بین‌المللی آن است. این روش به تدریج تمامی مشکلات را از میان برمی‌دارد و مشکل جدی جدیدی هم ایجاد نمی‌کند.

■ مشکل جدیدی ایجاد نمی‌کند؟ اینکه تورم سرسام‌آوری در جامعه ایجاد شود و قیمت‌ها به یک‌باره و به‌صورت تجومی افزایش یابند مشکل جدیدی نیست؟! به‌طور مثال عرض می‌کنم کرایه تاکسی ۲۰۰ تومانی فعلی آن وقت چقدر خواهد شد؟! به این آثارش فکر کرده‌اید؟

می‌توان طوری عمل کرد که تورم تجومی نشود. می‌توانیم راهکارهایی را پیشه کنیم که اجرای این روش را برای مردم قابل تحمل کند. من سال قبل طرحی را برای این منظور ارائه کردم که هنوز هم اعتقاد دارم پس از بررسی و اصلاح و تکمیل، عملی است.

■ خاطرم هست دو سال پیش در مقاله مفصلی بحث نقشه راهی را جهت حذف یارانه‌ها به شیوه جدید و به صورت اجرایی طبقه‌بندی کرده بودید که اتفاقاً نظرات مختلفی را برانگیخت...

هنوز هم فکر می‌کنم آن «نقشه راه» شیوه مطمئنی برای واقعی کردن قیمت سوخت و به ویژه بنزین است. نفت ثروتی خدادادی است که فقط متعلق به نسل‌های فعلی این سرزمین نیست. فرزندان ما هم در آن شریکند. روش معقول و منصفانه در بهره‌برداری از این ثروت این است که اولاً اصل درآمد برای همه نسل‌های آتی باقی بماند و هر نسلی تنها از سود حاصل از به‌کارگیری این درآمدها در امور سرمایه‌گذاری و تجاری استفاده کند. ثانیاً اصل درآمد نفت به هیچ‌وجه صرف هزینه‌های جاری نشده بلکه صرف سرمایه‌گذاری در طرح‌های عمرانی و زیربنایی شود.

■ این حرف‌ها درست. اما به رغم همه این شعارها آنچه در عمل اتفاق می‌افتد به احتمال قوی تصویب یارانه سه میلیارد دلاری در روزهای آتی برای واردات بنزین و سوزاندن آن است. درست معادل کاری که سال گذشته و سال‌های پیش از آن انجام شد. گفته می‌شود رقم یارانه فرآورده‌های نفتی امسال به رقم وحشتناک ۳۵ میلیارد دلار خواهد رسید.

این مشکل اساسی‌ترین و بزرگترین مشکل اقتصادی کشوراست و هرسال که بگذرد مشکل بزرگتر و راه‌حل آن سخت‌تر می‌شود و شاید غیرقابل حل و منجر به ناآرامی‌هایی شود. سه سال پیش برای حل مشکل باید بنزین را از ۶۰ تومان به ۳۰۰تومان تبدیل می‌کردیم. یعنی قیمت بنزین حدوداً ۵ برابر می‌شد. امروز اگر بخواهیم مشکل را حل کنیم باید بنزین ۸۰ تومان را ۹۰۰ تومان کنیم یعنی ۱۱ برابر و مطمئن باشید سال آینده وضعیت بدتر است. نسل‌های آینده ما را نخواهند بخشید و ما در پیشگاه خداوند متعال مسئولیم. شعار دولت ما عدالت‌محوری و اصولگرایی است. این روش توزیع بنزین در کشور ناعادلانه‌ترین روش توزیع است. ضمن آنکه اصول اسلامی نیز در آن رعایت نمی‌شود مانند ضرورت صرفه‌جویی و جلوگیری از اسراف و رساندن حق مردم به مردم و رعایت اصول بهداشتی و سلامتی مردم و جامعه. انتظار از این دولت و اکثریت نمایندگان محترم مجلس نیز که عدالت‌محوری و اصولگرایی را شعار اصلی خود می‌دانند این است که مانند گذشتگان با مسامحه و عافیت‌طلبی و گریز از واقعیت‌ها و چشم‌پوشی نسبت به مشکلات بیشتر آتی عمل نکنند و تا هنوز فرصت اندکی باقی است زمان را غنیمت شمرده و با مردانگی و پایداری این مشکل بزرگ را از سر راه جامعه بردارند.

نکته

۱- انتظار از این دولت و اکثریت نمایندگان محترم مجلس نیز که عدالت‌محوری و اصولگرایی را شعار اصلی خود می‌دانند این است که مانند دولت‌های قبلی با مسامحه و عافیت‌طلبی و گریز از واقعیت‌ها و چشم بستن از مشکلات بیشتر آتی عمل نکنند و تا هنوز فرصت اندکی باقی است زمان را غنیمت شمرده و با مردانگی و پایداری این مشکل بزرگ را از سر راه جامعه بردارند.

■ به هر حال نگرانی‌های نمایندگان هم بلاموضوع نیست. تورم ناشی از واقعی کردن قیمت بنزین می‌تواند واقعاً به طبقه محروم فشار وارد کند. معلوم هم نیست که طرح‌های حمایتی برای پوشش تورم چقدر عملی باشد.

همانطور که در نقشه راه پیشنهادی بیان شده بود، این روشن است که حل مشکلات بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی جز با برابرشدن حدودی قیمت آنها با قیمت‌های بازار جهانی قابل حل نیست. این موضوع از نظر اقتصادی روشن است و در دنیا تعداد کشورهایی که از این قانون تبعیت نمی‌کنند و بنزین را با قیمت‌های ساختگی یارانه‌ای به مردم می‌فروشند به ده کشور نمی‌رسند. لذا بحث درباره راه‌حل‌ها بی‌مورد است. راه‌حل یکی است و معلوم است. راه‌های دیگری که پیشنهاد می‌شوند همان‌طور که توضیح دادم یا مشکلات را بیشتر، یا بعضی را کمتر و بعضی را بیشتر و یا بالاخره اثرات سوءموجود را به تعویق انداخته ولی تشدید می‌کنند. لذا نباید به آنها عمل شود. آنچه که باید روشن شود این است که برای قبل و بعد از گران کردن قیمت بنزین چه ترتیباتی باید اندیشیده شود تا مطمئن باشیم اولاً- تورم ناشی از این اقدام به حداقل ممکن برسد ثانیاً- طبقات مختلف جامعه مخصوصاً دهک‌های پایین کمک‌های لازم را قبل از گران شدن قیمت بنزین دریافت کنند به نحوی که تورم حاصله اثرات منفی بر زندگی آنها نداشته باشد، ثالثاً- اقدامات مربوط به بخش دو به اندازه کافی فراگیر بوده و همه افراد لازم را شامل شود و ضمناً خود باعث مشکلات جدید اقتصادی نشود.

■ ممکن است بفرمایید چه راهکاری وجود دارد که اطمینان درباره سه شرطی که فرمودید را بدهد؟

در مورد بند یک توضیح این نکته لازم است که تورم ناشی از گران شدن سوخت عمدتاً در حمل و نقل مسافر و بار و همچنین صنعت و تولید تاثیر می‌گذارد. بحث صنعت و تولید، بحث مفصلی است که فعلاً به آن نمی‌پردازم با گران شدن سوخت حمل و نقل بار نه تنها اضافه نمی‌شود بلکه کاهش می‌یابد چون به دلیل گران‌تر شدن، برنامه‌ریزی برای حمل و نقل کالا بهتر و بادقت بیشتر انجام خواهد شد تا از حمل مجدد اجتناب شود. در مورد حمل و نقل مسافر بازهم در مجموع کشور تقاضا به دلیل گرانی کمتر شده ولی استفاده از وسایط حمل و نقل عمومی بیشتر می‌شود لذا سه عامل ممکن است باعث ایجاد تورم شود. عامل اول ناشی از تاثیر مستقیم افزایش قیمت سوخت در کرایه حمل است که با برنامه‌ریزی و پیش‌بینی قابل تحمل وجبران است. عامل دوم اثرات عرضه و تقاضا بر قیمت‌ها است. برای مثال وقتی بنزین گران می‌شود بسیاری از کسانی که تا آن موقع از وسایط حمل و نقل شخصی استفاده می‌کردند به دلیل گرانی روی به وسایط حمل و نقل عمومی مثل تاکسی می‌آورند. لذا اگر قبل از گران شدن بنزین این پیش‌بینی‌ها نشده و تعداد کافی تاکسی به ناوگان اضافه نشده باشد کرایه تاکسی خیلی زیاد خواهد شد ولی این ناشی از گرانی بنزین نیست بلکه عمدتاً ناشی از عدم موازنه عرضه و تقاضاست. عامل سوم اثرات روانی ناشی از گران شدن قیمت بنزین است که هرچه قبل از گران شدن بنزین روی مردم در این باره کار شده باشد و اثرات واقعی تورم برای ایشان بیشتر تشریح شده باشد اثرات روانی برجامعه کمتر خواهد بود.

برای ایجاد آمادگی در مردم «طرح همراه کردن مردم» پیشنهاد شده است.

■ بالاخره طبقات آسیب‌پذیر را چگونه و از کجا می‌توان کمک کرد تا در مقابل تورم ناشی از گران شدن قیمت بنزین بتوانند زندگی خود را ادامه دهند؟

این هم از مسائل مهم است. قطعاً برای مدتی باید مستقیماً به افراد جامعه یارانه‌ای پرداخت نمود تا بتوانند فشارهای تورمی را تحمل کنند. این یارانه باید برای دهک‌های پایین جامعه بیشتر باشد. در اینجا هم چند نکته را باید مد نظر داشت. اول- منبع تامین یارانه است که خوشبختانه اینجا مشکل نداریم زیرا مابه‌التفاوت قیمت فروش فعلی بنزین با قیمت آزاد آن مبلغ بسیار زیادی است که می‌تواند در این باره به کار گرفته شود. درآمد اضافی ناشی از اجرای طرح سالیانه حداقل حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیارد دلار خواهد بود. دولت این درآمد اضافی را صرف سرمایه‌گذاری‌های عمرانی خواهد کرد. پیشنهاد ما این است که سهام طرح‌های عمرانی که با این درآمد جدید اجرا می‌شوند با تضمین سوددهی آنها حداقل مثلاً ۱۵ درصد به مردم واگذار شود. این قبیل طرح‌ها که اکنون خیلی سودآور نیستند با منطقی شدن قیمت سوخت کاملاً باصرفه می‌شوند. این سهام قابل واگذاری به غیر است. لذا کسانی که نیاز به پول نقد دارند می‌توانند آن را واگذار کنند. در عین حال نقدینگی جدیدی وارد جامعه نمی‌شود که باعث تورم شود. در بسیاری از طرح‌های ارائه شده توسط دیگران پیش‌بینی شده که به مردم پول پرداخت شود که خود عامل تورم‌زا است.

■ حالا که دولت و مجلس به دنبال راه‌حلی منطقی برای حل معضل بنزین هستند خوب است یک بار دیگر طرحی را که تحت عنوان نقشه راه، یکی دو سال پیش ارائه شد به اختصار مرور کنید.

این طرح برای مدت زمان چهار سال پیش‌بینی شده بود و هدف از آن به حداقل رساندن تصدی‌گری دولت در بخش‌هایی از اقتصاد کشور، رعایت هرچه بیشتر عدالت در مصرف ثروت‌های خدادادی، خصوصی‌سازی و ایجاد رقابت در سیستم‌های خدمات‌رسانی حمل و نقل شهری، به‌کارگیری فناوری‌های نوین در سرمایه‌گذاری‌ها و خدمات‌رسانی به مردم، عرضه فرآورده‌های نفتی به قیمت‌های بین‌المللی و در نتیجه صرفه‌جویی در مصرف و کاهش قاچاق، عرضه کلیه کالاهای یارانه‌ای به قیمت‌های تمام شده آزاد رقابتی، کمک به همه افراد جامعه و مخصوصاً حمایت از اقشار آسیب‌پذیر جامعه در مقابل اثرات سوءجانبی ناشی از اصلاح ساختار قیمت‌ها، ایجاد فضا و شرایط مناسب برای تشویق مردم به سرمایه‌گذاری در بخش پایین‌دستی صنعت نفت شامل پالایشگاه‌ها و سیستم‌های انتقال و توزیع فرآورده‌های نفتی بود. برای طرح، پروژه‌های مشخصی را پیشنهاد کرده‌ایم که باید اجرا شوند. از جمله: ۱- تبلیغ جامع و همه‌جانبه طرح به‌عنوان طرح ملی ۲- ترغیب مردم به کاهش مصرف انرژی ۳- تسریع در برنامه گازسوز کردن وسایط نقلیه و تولید خودروهای کم‌مصرف ۴- گسترش برنامه تنظیم موتور خودروها ۵- قیمت‌گذاری مواد نفتی برای کلیه دستگاه‌های دولتی و وابسته به دولت براساس نرخ‌های آزاد رقابتی بین‌المللی ۶- واگذاری سهام اکثر پالایشگاه‌ها به مردم و اجازه سرمایه‌گذاری به بخش خصوصی در این رشته ۷- واگذاری پمپ‌بنزین‌ها به مردم و تشویق احداث آنها توسط مردم ۸- تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل شهری توسط مردم ۹- واگذاری شرکت‌های واحد اتوبوسرانی موجود به کارکنان آن ۱۰- کاهش تردد اتومبیل‌های شخصی به مرکز شهرهای بزرگ از طریق اجرای طرح‌هایی شبیه طرح «همسفر» و طرح حمل‌ونقل اینترنتی Allotaxi.com ۱۱- تاسیس شرکت‌های جدید برای ساخت اتوبان‌های شهری و بین‌شهری و ۱۲- توزیع درآمد حاصله از حذف یارانه بین آحاد مردم به صورت مساوی.

■ با اجرای طرح پیشنهادی شما چقدر پول در جیب دولت می‌ماند و چه میزان به جیب مردم کمک می‌شود؟

اگر درآمد اضافی مستقیم دولت از اجرای این طرح را سالیانه ۲۰ تا ۲۵ میلیارد دلار بگیریم درآمد حاصله از آن در مدت ۳ سال برای دولت حدود ۷۵-۶۰ میلیارد دلار خواهد شد که می‌تواند در اولویت صرف پروژه‌هایی با هدف صرفه‌جویی انرژی مانند ساخت بزرگراه‌ها، مترو، شرکت‌های حمل‌ونقل وغیره شود. ضمن اینکه به هر خانواده ۵ نفره در این طرح حدود ۵ میلیون تومان سهام به صورت مجانی واگذار می‌شود که درآمد سالانه آن حدود ۸ هزار تومان خواهد شد. قبل از اجرای طرح باید بررسی شود که این مقدار درآمد اضافی سرانه کافی برای حل مشکلات جدید خانوارها خواهد بود یا خیر؟ اگر نیست سهم اقشار آسیب‌پذیر بیشتر شود. حسن طرحی که دو سال پیش پیشنهاد شده این است که بسیار آسان و شفاف بوده و جایی برای فساد و سوءاستفاده ندارد. بخش عمده درآمدی که بین مردم تقسیم می‌شود صرف اجرای پروژه‌های عمرانی و زیربنایی به خصوص در بخش حمل‌ونقل می‌شود. هر خانواده‌ای هم که به نقدینگی نیاز داشته باشد می‌تواند اوراق سهامش را بفروشد. ضمناً به مردم وعده توخالی داده نمی‌شود بلکه قبل از گران کردن نرخ بنزین همه پرداخت‌ها و تسهیلاتی که قول آن داده شده باید پرداخت شود و مطمئن شویم که کافی است.

عکس: میلاد بهایی، شرق

تفسیر اقتصادی

چالش‌های اصولی جهانی شدن

پروین گودرزی

تاثیر وسیع و بسیار گسترده «جهانی شدن» بر زندگی انسان این است که این روند با بسیاری از موضوعات و مسائل اساسی فلسفی ارتباط پیدا کرده است. «جهانی شدن» حداقل به این نکته اشاره می‌کند که فلاسفه دانشگاه‌ها در کشورهای ثروتمند غرب می‌بایستی به صداهای فراموش شده و عرف و سنن خردمندانه مردمی که با سرنوشت ما به طرق مختلف درهم آمیخته‌اند، توجه بیشتری داشته باشند. در این مقاله ما به بررسی چالش‌های «جهانی شدن» با تئوری‌های سیاسی اصولی خواهیم پرداخت. تئوری سیاسی غرب به‌طور «سنتی» معتقد به‌وجود جوامع با مرزهای معین است، مرزهایی که می‌تواند به‌طور مشخص و واضح آنها را از جوامع دیگر متمایز سازد، فیلسوف سیاسی لیبرال معاصر، جان راولز از جوامع با مرزهای معین و تعریف شده به‌عنوان جوامع برخوردار از ساختارهای بنیادین و اساسی و دارای «طرح‌های همکاری محکم و استوار برای تمامی اهداف و مقاصد اساسی زندگی بشری» یاد می‌کند. اگرچه متفکرین حقوقی و سیاسی در طول تاریخ، انرژی و تلاش زیادی را برای تدوین و تنظیم مدل‌های معقول، اصولی و قابل دفاع در زمینه ارتباطات بین ملل و دول انجام داده‌اند، اما آنها عمدتاً به تفکیک و جداسازی شفاف «امور داخلی» از «امور خارجی» توجه داشته‌اند. این متفکرین اغلب بحث می‌کنند که حوزه «امور داخلی» از یک جایگاه و برتری اصولی برخوردار است، زیرا احتمالاً مبانی و آرمان‌های اصولی و بنیادین (مانند آزادی یا عدالت) در قلمرو «داخلی» بهتر شناخته می‌شوند تا در روابط بین دولت‌ها. طبق یکی از گرایش‌های تئوری ارتباطات بین‌الملل، ارتباطات بین دولت‌ها اساساً تابع قانون خاصی نیست (و به نوعی بی‌قانون است) از آنجا که دستیابی به عدالت یا دموکراسی، به‌طور مثال متضمن یک قدرت سیاسی موثر است، فقدان و جای خالی یک قدرت در سطح جهانی به این مفهوم است که عدالت و دموکراسی ضرورتاً ناقص و احتمالاً غیرقابل دسترس هستند. با این دید واقع‌بینانه از سیاست بین‌الملل، ویژگی اصلی سیستم مدرن حکومت، این است که دنبال کردن اهداف اصولی و عمده افکار سیاسی غرب را به حوزه «امور داخلی» موکول می‌کند. «جهانی شدن» یک چالش بنیادین با هر یک از این مفروضات سنتی ایجاد کرده است. مدت زیادی نیست که مشخص شده «حکومت» می‌تواند به‌عنوان «طرح‌های همکاری محکم و استوار برای تمامی اهداف و مقاصد اساسی زندگی بشری» در جهت از بین بردن فواصل جغرافیایی و بسط و تقویت ارتباطات اجتماعی در بین جوامع مختلف توصیف شود. با تحولات اخیر درخصوص کوچک شدن فاصله‌ها و حذف مرزها، به‌نظر می‌رسد ایده جامعه معین و مرزبندی شده مورد تردید واقع شده است. حتی قدرتمندترین و برترین واحدها و دستگاه‌های سیاسی اکنون در معرض فعالیت‌ها و عملیات کوچک کردن و از بین رفتن فواصل جغرافیایی (مانند ایجاد بازارهای مالی جهانی) بوده و بر آنها کنترل و نظارت محدودی دارند، این نهادها خود را در تارها و رشته‌های روابط اجتماعی می‌بینند که حوزه آنها از محدوده مرزهای ملی فراتر رفته است. البته در بیشتر ارتباطات اجتماعی طول تاریخ بشر، تقسیمات سیاسی موجود دارای تفوق و برتری بوده‌اند. به هر حال «جهانی شدن» به یک افزایش کمی عمیق و تقویت روابط اجتماعی از این نوع اشاره دارد. درحالی که برای ایجاد یک تمایز مشخص و آشکار بین «امور داخلی» و «امور خارجی» در طول تاریخ تلاش‌های زیادی شکل گرفته، اما این تمایز با روند اصلی تحولات در بسیاری از زمینه‌های فعالیت اجتماعی، مدت زیادی هماهنگ نبوده است. به‌عنوان یک امکان برای تفکیک شفاف و مشخص بی‌نظمی و پراکندگی‌های مربوط به «امور داخلی» و «امور خارجی» تمایلات سنتی بر این است که قلمرو «امور داخلی» را به‌عنوان یک مرکز مناسب برای تحقق اصولی مبانی و آرمان‌هایی که غامض و پیچیده شده است، به تصویر کشد. به‌عنوان یک موضوع تجربی، مخدوش شدن حدود و مرز «امور داخلی» و «امور خارجی» به‌نظر می‌رسد دارای دو جنبه است، زیرا این امر می‌تواند به راحتی جاده را برای مخدوش کردن خصوصیات زندگی سیاسی داخلی فراهم سازد: به عبارتی سقوط و شکست «امور خارجی» وارد زندگی سیاسی داخلی می‌شود و بی‌قانونی و هرج و مرج نسبی «امور خارجی» موجب اغتشاش در «امور داخلی» خواهد شد. به عنوان یک موضوع اصولی، تفکیک و تجزیه تقسیمات «امور داخلی» و «امور خارجی» احتمالاً توجه ما را بیشتر از سابق به این موضوع جلب می‌کند که چطور تعهدات اصولی و بنیادین ما در مورد زندگی سیاسی می‌تواند به صورت موثرتری در مقیاس جهانی حاصل شود. به طور مثال، اگر اصول دموکراسی یا عدالت را جدی بگیریم، طولی نخواهد کشید که آشکار می‌شود قلمرو «داخلی» مرکزی مناسب برای دنبال کردن و پیگیری آنها است، زیرا که «امور داخلی» و «خارجی» اکنون به صورت عمیق و غیرقابل انکاری با یکدیگر مرتبط‌اند. در دنیایی که در حال جهانی شدن است، فقدان دموکراسی یا عدالت در ترتیبات جهانی، مطمئناً تاثیرات عمیقی بر دنبال کردن عدالت یا دموکراسی در «داخل» خواهد داشت. در واقع، برای مدت طولانی این احتمال وجود ندارد که به آرمان‌های اصولی خود در داخل دست یابیم، بدون اینکه عهده‌دار آنچه که در سطح «فراملی» انجام می‌دهیم باشیم، به طور مثال، این ادعا که موضوعات مربوط به عدالت، جایگاهی در تنظیم «امور خارجی» ندارد، بهترین نمونه بی‌تجربگی و خامی در خصوص جهانی شدن اقتصاد است. بدتر از همه، امتناع از مواجه شدن با این حقیقت است که زندگی مادی و مناسب آنهایی که در کشورهای غرب، خوشبخت و در رفاه زندگی می‌کنند، به نحو غیرقابل انکاری با وضعیت مادی و زندگی اکثریت افرادی که در مناطق فقیر و کمتر توسعه‌یافته زندگی می‌کند، مرتبط است. نابرابری مادی در حال رشد ناشی از روند جهانی شدن اقتصاد با نابرابری‌های مادی داخلی فزاینده در دموکراسی‌های غنی غرب مرتبط است.

ادامه در صفحه ۱۲