



اقتصاد ایران

پرواز ایمن در گرو قیمت واقعی بلیت

۱۲



بورس

رشد ۸۱ درصدی ارزش مبادلات بورس

۱۳



بازار

افزایش قیمت لاستیک

۱۴



بازار

فرصت مناسب برای خرید سکه

۱۴



دکتر محمدمهدی بهکیش اقتصاددان و استاد نام‌آشنای دانشکده علامه طباطبائی چندی پیش در مقاله‌ای برای برون‌رفت از بحران بنزین پیشنهاداتی ارائه کرد. پیشنهادی که اصلاح قیمت بنزین را در کنار توسعه صنعت خودرو سازی در نظر دارد تا فشار کمتری به مردم آید و به توسعه یک صنعت مهم کشور نیز بینجامد. وی معتقد است: «بنزین ارزان، سوبسیدی گسترده در کشور است که هزینه‌های بسیاری را برای دولت (به صورت مستقیم و غیرمستقیم) و جامعه (به صورت غیرمستقیم) به وجود آورده است.» وی هزینه‌های غیرمستقیم این فرایند ۶۰-۵۰ ساله برای کشور را چنین می‌داند: «صنعت اتومبیل سازی ناکارآمد، قیمت بالای اتومبیل برای مردم (قیمت بالا یا کیفیت پایین یا هر دو)، هزینه تعمیرات گسترده، رفت و آمدهای ناکارآمد با استفاده از اتومبیل و هزینه بالای وقت تلف شده مردم در ترافیک، آلودگی هوای کلان‌شهرها و هزینه‌ای که جامعه برای درمان امراض ناشی از آن تحمل می‌کند، عدم رشد تکنولوژی به دلیل عدم انگیزه صنعت خودروسازی برای سرمایه‌گذاری جدی در آن، کم‌کاری دانشگاه‌ها و متخصصین به دلیل عدم نیاز صنعت خودروسازی به تکنولوژی بهتر در زمینه‌های فنی، مدیریتی و اقتصادی، عدم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حمل و نقل عمومی به دلیل نامتعادل بودن کرایه حمل و نقل، هزینه‌های عمرانی گسترده دولت و شهرداری‌ها برای تامین زیرساخت‌های مورد نیاز برای رفت و آمدهای غیرلازم و بالاخره عدم رعایت عدالت به دلیل بهره‌گیری بسیار بیشتر دهک‌های بالای درآمدی کشور از بنزین ارزان.»

وی برای تصحیح این ساختار چند وجه را همزمان مورد توجه قرار می‌دهد ۱- تغییر قیمت بنزین به ترتیبی که به کارایی

بیشتر صنعت خودروسازی انجامد.

۲- هزینه‌های دولت (سوبسیدها) کاهش یابد و همزمان

هزینه‌های غیرمستقیم جامعه کاهش یابد.

۳- افزایش قیمت بنزین (بخش وارداتی) به افزایش شدید قیمت‌ها در جامعه بینجامد و مردم را تحت فشار قرار ندهد. به عبارت دیگر افزایش قیمت بنزین با افزایش کارایی (یعنی کاهش هزینه‌های دیگر) همزمان شود.

۴- هزینه افزایش قیمت بنزین فقط به مردم تحمیل نشود و صنعت خودروسازی نیز بخشی از این هزینه را متحمل شود. این اقتصاددان سپس مواردی را برای اجرای این فرآیند پیشنهاد می‌کند: ۱- واردات بنزین به بخش خصوصی واگذار شود و اجازه داده شود که به قیمت رقابتی در بازار به فروش رسد. (تا ۵ سال بدون تعرفه گمرکی و مالیات).

۲- واردات اتومبیل با تعرفه گمرکی و سود بازرگانی حداکثر

پیشنهادی برای حل معضل بنزین در گفت‌وگو با دکتر بهکیش

اصلاح قیمت در کنار توسعه صنعت خودرو

سام غفارزاده

را به نرخ ارزان در اختیار جامعه می‌گذاشتند. سابقه و ریشه تاریخی شکل‌گیری سوبسید بنزین به امروز و دیروز و سی سال اخیر برمی‌گردد و ریشه در ۷۰-۶۰ سال گذشته دارد. آیا هیچ گاه بنزین به نرخ واقعی در ایران فروخته شده است؟ چون در آن زمان بازار شفافی نداشتیم، قیمت واقعی مشخص و شفافی هم نداشتیم مگر اینکه قیمت واردات را مبنا قرار دهیم. در فاصله‌های خیلی دور سوبسید خیلی بالایی به بنزین نمی‌دادیم. سوبسیدها در زمانی شکل جدی گرفت که قیمت نفت به سرعت رو به افزایش گذاشت. سوبسید بنزین همیشه در اقتصاد ایران (۶۰-۵۰ سال گذشته) وجود داشته است. بعضی از اقتصاددان‌ها ارزان فروشی سوخت را به عنوان مزیت تلقی می‌کردند و می‌گفتند باید انرژی در کشور ما ارزان‌تر باشد تا بتوانیم

صنایعی را شکل بدهیم که از انرژی گسترده استفاده می‌کنند. آنها معتقد بودند که نباید قیمت انرژی را خیلی بالا ببریم. ولی بعد از تحولاتی که از دهه ۱۹۹۰ شروع شد، این مشکل شروع شد که اگر قیمت داخلی بنزین متفاوت از قیمت بین‌المللی باشد، به علت گسترش مبادلات کالا و خدمات -از جمله خود بنزین- حفظ قیمت نامتعادل در ورای مرزها مشکلاتی ایجاد کند که این امر باعث تخریب ساختارهای اقتصادی می‌شود. آنچه که خیلی اهمیت پیدا کرده، مسائل بعد از باز شدن بازارها است والا سوبسید بنزین همیشه در

ارزان فروشی سوخت را به عنوان مزیت تلقی می‌کردند و می‌گفتند باید انرژی در کشور ما ارزان‌تر باشد تا بتوانیم صناعی را شکل بدهیم که از انرژی گسترده استفاده می‌کنند. آنها معتقد بودند که نباید قیمت انرژی را خیلی بالا ببریم. ولی بعد از تحولاتی که از دهه ۱۹۹۰ شروع شد، این مشکل شروع شد که اگر قیمت داخلی بنزین متفاوت از قیمت بین‌المللی باشد، به علت گسترش مبادلات کالا و خدمات -از جمله خود بنزین- حفظ قیمت نامتعادل در ورای مرزها مشکلاتی ایجاد کند که این امر باعث تخریب ساختارهای اقتصادی می‌شود. آنچه که خیلی اهمیت پیدا کرده، مسائل بعد از باز شدن بازارها است والا سوبسید بنزین همیشه در

بله ولی ژاپنی‌ها که همیشه عکس‌العمل سریعی در قبال تغییرات بازار از خود نشان می‌دهند، با مشاهده وضعیتی که پیش آمده بود، با سرعت به سمت طراحی اتومبیل‌هایی رفتند که با مصرف بنزین کمتر کار بکند و ماشین‌های سبک‌تر را طراحی کردند. یکی از اتفاقاتی که در دنیا افتاد همین بود. چون که ۵۰ درصد مصرف سوخت در دنیا متعلق به حمل‌ونقل است. اتومبیل‌ها در اوایل دهه ۷۰ در آمریکا ۶۰۰ تا ۸۰۰ کیلو وزن داشتند. ولی حالا اتومبیل‌های ۲۰۰ کیلویی یا ۱۵۰ کیلویی در اختیار ما قرار گرفته است. ما فکر می‌کنیم داریم انرژی را ارزان به ثروت مملکت کیریت بگیریم و آن را به آتش بکشیم، ضمن بی‌رویه بنزین و نفت در حال حاضر به مثابه این است که زیر ثروت مملکت کیریت بگیریم و آن را به آتش بکشیم، ضمن اینکه من مصرف‌کننده خوشحالم که بنزین -عملاً- مجانی در اختیار من گذاشته می‌شود، ولی زبانی که به اقتصاد وارد می‌شود به مراتب بیشتر است. ما فکر می‌کنیم داریم انرژی را ارزان به اقتصاد می‌دهیم، بنابراین به آن کمک می‌کنیم ولی برعکس مردم عادت نکرده‌اند که وقتی شوقاژ روشن است پنجره را ببندند. اتومبیل به جایی برود طوری برنامه‌ریزی کنند که به جای سه بار در روز یک‌بار رفت و آمد کنند.

ادامه در صفحه ۱۲

LCD برتر، ال‌جی.

Monitors

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good

Life's Good