

خبر

نرخ رشد اقتصادی ۶ ماهه با نفت ۰/۴ درصد و بدون نفت ۰/۳ درصد

● مرکز آمار ایران نرخ رشد اقتصادی شش ماهه نخست سال جاری با نفت را ۰٫۴ درصد و بدون نفت ۰٫۳ درصد اعلام کرد. به گزارش تسنیم، محصول ناخالص داخلی به قیمت ثابت سال ۱۳۹۰ در شش ماهه اول سال ۱۳۹۷ به رقم ۲،۸۹۹،۵۹۲ میلیارد ریال با نفت و ۳،۲۲۸،۸۹۵ میلیارد ریال بدون احتساب نفت رسید. درحالی که رقم مذکور در مدت مشابه سال قبل با نفت ۳۷۲۴۶۲۱ میلیارد ریال و بدون نفت ۲۸۹۱۸۷۹ میلیارد ریال بوده که نشان از رشد ۰٫۴ درصدی محصول ناخالص داخلی با نفت و ۰٫۳ درصدی محصول ناخالص داخلی بدون نفت در شش ماهه اول سال ۱۳۹۷ دارد.

ایران و اتحادیه اروپا به دنبال توافق جامع گمرکی

● مدیرکل دفتر همکاری های بین المللی گمرک ایران در مصاحبه ای اعلام کرد که این کشور به دنبال یک توافق جامع گمرکی با اتحادیه اروپاست. به گزارش فارس به نقل از آذرنوز، حسین کاخکی، مدیرکل دفتر همکاری های بین المللی گمرک ایران در مصاحبه ای گفت: ایران می خواهد یک توافق همکاری دوجانبه با اتحادیه اروپا امضا کند. وی تأکید کرد: اتحادیه اروپا و ایران در حال بررسی یک توافق جامع گمرکی و همچنین همکاری در حوزه های دیگر هستند. کاخکی ادامه داد: ایران مذاکرات گسترده ای را در دو سال گذشته برای امضای این توافق نامه با اتحادیه اروپا داشته است. اروپایی ها از ما اسدا، مختلفی را خواسته اند که ما آنها را آماده کرده ایم. تاکنون مدیران عامل گمرک ایران و اتحادیه اروپا دوبار با یکدیگر ملاقات کرده اند و در طول مذاکرات نیز دو هیئت اروپایی به ایران سفر کردند.

ادامه از صفحه ۴

موازی کاری در صنایع پایین دست

چه دسته از کامپاندهاست که در حال حاضر در قالب واردات تأمین شده و امثال پتروشیمی مارون قصد تولید و رفع نیاز بازار داخلی از آن را دارند. علاوه بر این، همان طور که در این نوشتار بدان اشاره شد، عمده محصولات وارداتی، یا صرفه اقتصادی در تولید داخل نداشته یا از لحاظ فنی در سطح بسیار بالایی قرار دارند. به عقیده بسیاری از کارشناسان ورود پتروشیمی های بزرگ به صنایع پایین دستی و به ویژه کامپاندینگ، زنگ خطری برای بسیاری از واحدهای فعال فعلی خواهد بود. تا جایی که جناب آقای مهندس محتشمی پور، مدیر اسبق دفتر توسعه صنایع پایین دستی در چهارمین کنفرانس مستربچ و کامپاند، این مسئله را به عنوان زنگ خطر و هشدار جدی به فعالان این بخش گوش زد کرده است و خود ایشان نیز از مخالفان جدی این امر به شمار می روند.

اما نکته دیگری که نباید از چشم نقادانه منتقدان و مدیران شرکت ملی صنایع پتروشیمی مخفی بماند، استفاده برخی از پتروشیمی ها از واحدهای کامپاندینگ به منظور فروش بخشی از محصولات خود در قالبی خارج از بورس است! این روزها برخی از واحدهای تولیدکننده با پیشنهادهایی از قبیل خرید خارج از بورس کامپاندهای پرشده با ۱۰ تا ۱۵ درصد کربنات کلسیم از سوی واحدهای کامپاندینگ برخی از پتروشیمی ها مواجه می شوند. کامپاندهایی که صرفا یک ترکیب بسیار ساده از کربنات کلسیم و پلیمر بوده و هیچ کاربردی فنی، به غیر از فروش خارج از بورس و به قیمت بالاتر این مواد را ندارند. آیا قرار است خروجی این حجم سرمایه گذاری پتروشیمی ها تنها ابزاری برای دوزدن بورس کالا و رسیدن به سود بیشتر باشد! در پایان پیشنهاد می شود سیاست گذاران کلان و مؤثر در صنایع پتروشیمی و به ویژه صنایع پایین دستی تدابیر لازم را درخصوص حفظ و صیانت از واحدها و ظرفیت ها موجود اندیشیده و به جای ایجاد ظرفیت های موازی، به منظور بالفعل کردن ظرفیت های موجود تلاش کنند. بی تردید این موضوع مانند شمشیر دولبه است که در صورت مدیریت صحیح و تعیین چارچوب های منطقی و مشخص می تواند اثرات مثبتی هم داشته باشد. به عقیده بسیاری از کارشناسان و نگارنده این متن، ورود پتروشیمی ها به بخشی از صنایع پایین دست مانند تولید گرید مشکی لوله های آبرسانی (PE80 و PE100) با رویکرد صادراتی و حتی تا حدودی داخلی نه تنها خالصی از لطف نبوده بلکه مفید نیز هست. اما سیاست کلان و دغدغه این مجموعه ها باید تأمین نیاز صنایع داخل، بالا بردن کیفیت محصولات، ایجاد و تولید گریدهای مختلف مورد نیاز و تولید محصولات جدید باشد؛ کمابینه بسیاری از تولیدکنندگان داخلی از نبود محصولات پرمصرف و ارزشمیر مانند PERT، انواع POE ها، EVA یا حتی محدودیت ها در انواع گریدهای PE و PP در مضیق به سر می برند روا نیست که پتروشیمی ها جهت سود بیشتر و در رقابتی نابرابر با در گفش صنایع کوچک و آسیب پذیرتر کرده و به جای رفع نیاز داخلی و انجام وظیفه در مسیر اصلی خود راه دیگری در پیش گیرند.

تبلیغات گرانی سوخت به بهانه توزیع عادلانه

شرق: در ماه های اخیر بحث آزادسازی قیمت حامل های انرژی دوباره جدی شده و دولت در لایحه بودجه ۹۸ قیمت گازوئیل را ۲۰ درصد افزایش داده است. مدافعان طرح آزادسازی معتقدند هر نوع مداخله قیمتی دولت در اقتصاد ازجمله در حوزه حامل های انرژی سیگنال های غلطی به بازار می دهد و ازاین رو باید استفاده از ابزارهایی نظیر یارانه متوقف شود. این مسئله به نحوی بازنامایی می شود که کوپی ایران تنها کشوری است که یارانه مستقیم و غیرمستقیم می پردازد. برخی نیز حتی فراتر از «آزادسازی قیمت»، برای مثال با مقایسه سرانه مصرف بنزین با کشورهای دیگر تأکید می کنند، قیمت بنزین باید تا جایی افزایش یابد که سرانه مصرف ایرانیان به کشورهای دیگر برسد. هم زمان گزاره ای دیگر هم مطرح می شود و آن این است که توزیع یارانه انرژی عادلانه نیست؛ چراکه دهک های پردرآمد بهره مندی بیشتری از آن دارند و از این منظر آزادسازی قیمتی سازوکاری برای عدالت خواهی تعبیر می شود. همچنین از منظر زیست محیطی، از افزایش قیمت بنزین به عنوان ابزاری در راستای کاهش آلودگی هوا دفاع می شود. طرفداران این دیدگاه ها از اینکه چرا دولت به طور عاجل برای آزادسازی قیمت حامل های انرژی (بنزین، گازوئیل، برق، گاز) و آب اقدام نمی کند، ابراز تعجب می کنند. حتی به صراحت توصیه می شود که دولت باید به واکنش های احتمالی جامعه بی اعتنا باشد و برای حذف یارانه انرژی اهتمام ورزد. رضا امید، پژوهشگر حوزه سیاست گذاری، معتقد است مسئله تا این اندازه که مدافعان مطرح می کنند؛ نه تنها بدیهی نیست؛ بلکه می توان شواهدی در عکس آنچه مطرح می شود، ارائه داد. به ویژه آنکه از سال ۱۳۸۹ طرح موسوم به هدفمندسازی یارانه ها اجرا شده و محتوای آن طرح نیز شبیه همان چیزی است که امروزه مطرح می شود؛ آزادسازی قیمت حامل های انرژی و توزیع منابع آزادشده به صورت نقدی بین مردم؛ هرچند آن سیاست را «پوپولیستی» و این سیاست را «عقلانی» معرفی می کنند.

● مقایسه سرانه مصرف سوخت با سایر کشورها تا چه اندازه منطقی است؟ برای مثال آیا مقایسه سرانه مصرف بنزین در ایران و ترکیه منطقی است؟ آیا کیفیت خودرو، وضعیت حمل و نقل عمومی، درآمد سرانه و... در مقایسه دو کشور متغیرهایی بی اهمیتی هستند؟

در این زمینه باید توجه کنیم که درآمد سرانه ترکیه تقریبا دو برابر ایران است و کیفیت زندگی شهری در ترکیه براساس آخرین گزارش رتبه بندی کشورها بیش از ۴۰ پله از ایران بهتر است. از سویی، بیش از ۷۰ درصد خودروهای شخصی در ترکیه گازوئیل سوز و گازسوز هستند و تنها حدود ۲۰ درصد خودروها موتور بنزینی دارند. در کشورهایی نظیر فرانسه و بلژیک نیز بیش از ۵۰ درصد خودروهای شخصی موتور گازوئیلی دارند. همچنین براساس آمار سال ۲۰۱۸ تعداد خودرو در ازای هر هزار نفر جمعیت در ایران حدود ۲۶۵ و در ترکیه حدود ۲۵۰ دستگاه بوده است. پس مقایسه سرانه مصرف بنزین بین ایران و ترکیه با سایر کشورها شواهد معتبری برای نتیجه گیری درباره ضرورت آزادسازی قیمت سوخت به دست نمی دهد.

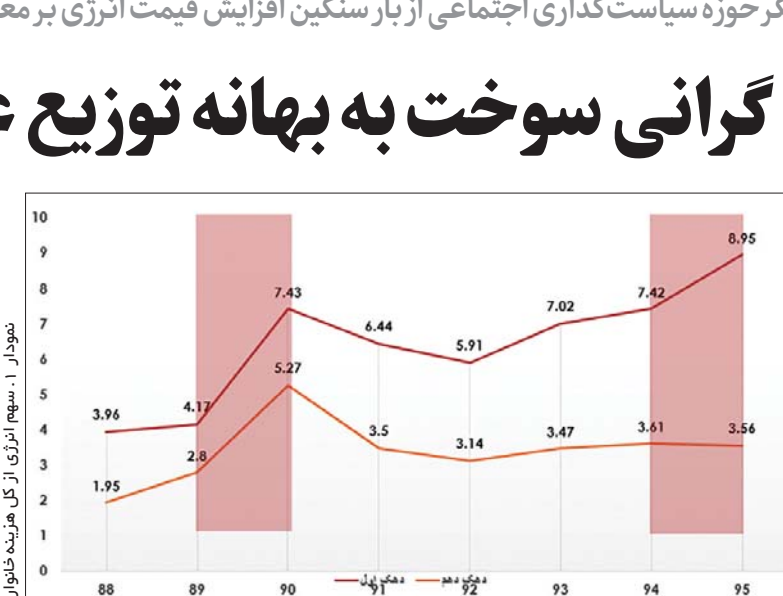
● یکی از مواردی که مدافعان افزایش قیمت حامل های انرژی مطرح می کنند، صرفه جویی در مصرف است. آیا ارزان بودن قیمت بنزین عامل مصرف بالای بنزین در ایران است؟

تقریبا چه درباره بنزین و چه درباره دیگر حامل های انرژی و آب، تنها یا مهم ترین دلیل مصرف بالاتر، پایین بودن قیمت معرفی می شود. سوال این است که چرا با وجود اینکه ایران یکی از ارزان ترین کشورها در زمینه برق است؛ اما سرانه مصرف ایرانیان از میانگین جهانی پایین تر است. سرانه مصرف برق ژاپنی ها که در مثال های متعدد به عنوان نمونه های برجسته صرفه جویی و اخلاق گرایی در ایران معرفی می شوند، پنج برابر ایرانی هاست. کانادایی ها سه برابر ایرانی ها برق مصرف می کنند و سرانه مصرف برق ما از بسیاری کشورها پایین تر است. در منطقه نیز عربستان، قطر، کویت، امارات و عمان سرانه مصرف به مراتب بالاتری در مقایسه با ایران دارند. حتی سرانه مصرف برق در کشور سردسیری مانند روسیه که منابع نفت و گاز معتنا بهی هم دارد، حدود ۲٫۵ برابر ایران است. پس درواقع این تنها قیمت نیست که میزان مصرف را تعیین می کند؛ بلکه تنظیمات اقتصادی و اجتماعی است که در روندی تاریخی و با توجه به مزیت نسبی دسترسی به منابع فسیلی، آلودگی مصرف را در کشور ما شکل داده است و به فرض تغییرات قیمتی، اساسا جایگزین های قابل اعتنائی پیش روی جامعه وجود ندارد؛ چراکه به جز سمت تقاضا، طرف عرضه نیز متناسب با همین تنظیمات شکل گرفته است.

بدیهی است که مصرف سوخت های فسیلی تأثیرات جبران ناپذیری بر محیط زیست دارد؛ اما پرسش این است که با افزایش قیمت سوخت، مشکل آلودگی هوای کلان شهرها حل می شود؟ به نظر می رسد مسئله آلودگی هوای کلان شهرها به ویژه تهران را باید در وهله اول در نظام سیاست گذاری متمرکز ایران و در وهله دوم در کموتیف مدیریت شهری جست.

اقتصاد

مطالعات یک پژوهشگر حوزه سیاست گذاری اجتماعی از بار سنگین افزایش قیمت انرژی بر معیشت حکایت دارد



میلیون خودرو در این شهر وجود دارد. به عبارتی آلودگی شهرسازی ما در دهه های اخیر مبتنی بر حمل و نقل شخصی بوده و سیاست های اقتصادی نیز در دو، سه دهه اخیر با تأمین انواع وام ها سعی کرده مالکیت خودرو را افزایش دهد. از این رو، تغییرات قیمتی نه این روندهای سیاست گذاری را دگرگون می کند و نه تأثیر قابل اعتنائی بر کاهش مصرف سوخت های فسیلی خواهد داشت و دست کم می توان گفت چنین تغییری، اولین گام در زنجیره تغییرات حول مسئله محیط زیست نیست. نکته دیگری که در فاز قبلی افزایش قیمت حامل های انرژی نیز رخ داد و از سوی مسئولان محیط زیست نسبت به آن هشدار داده شد، افزایش شدید تخریب جنگل ها و بوتهزارها برای استفاده از سوخت بود.

● آیا آزادسازی قیمت حامل های انرژی و آب اساسا می تواند به نفع فقر و در راستای تحقق عدالت اجتماعی عمل کند؟ مدافعان در پاسخ به این پرسش همواره به یک سوبه آن توجه دارند و آن اینکه ثروتمندترین دهک چند برابر فقیرترین دهک از یارانه سوخت سهم می برد و این عین بی عدالتی است. آماری هم که ارائه می شود، درست بوده و این سطح از شکاف نیز قابل تأمل است.

اما سوبه دیگر مسئله یعنی خود فقرا پیا گروه های کم درآمد چه؟ آیا گروه های کم درآمد برنده افزایش قیمت سوخت هستند؟ وابستگی کم درآمدترین دهک ها به وضعیت موجود بیشتر است یا به وضعیتی که در آن قیمت حامل های انرژی افزایش یافته و پرداختی نقدی نیز به خانوارها صورت می گیرد؟

براساس مطالعه انجام شده در وزارت رفاه (نمودار شماره ۱)، افزایش قیمت حامل های انرژی در آذرماه ۱۳۸۹ و در چارچوب اجرای قانون هدفمندی یارانه ها موجب شد تا سهم انرژی در سبد هزینه خانوارها در سال اول افزایش شدیدی یابد. از سال دوم این نسبت برای ثروتمندترین دهک به حالت قبل از اجرای برنامه برگشت، اما برای کم درآمدترین دهک در یک دوره پنج ساله به بیش از دو برابر قبل از اجرای برنامه رسیده است. براساس تعاریف بین المللی، اگر ۱۰ درصد هزینه خانوار صرف انرژی شود، آن خانوار دچار فقر مطلق انرژی است. براین اساس، افزایش قیمت حامل های انرژی در سال ۱۳۸۹ و پرداخت مابضای نقدی به خانوارها، برای خانوارهای فقیر نه تنها موجب کاهش بی عدالتی و فقر نشده، بلکه کم درآمدترین دهک را به وضعیت فقر مطلق انرژی نیز نزدیک کرده است. اگر تأثیر تورم ناشی از افزایش قیمت حامل های انرژی در سایر حوزه های معیشتی خانوارها نیز بررسی شود، چسبای بالای بنزین در ایران است؟

تقریبا چه درباره بنزین و چه درباره دیگر حامل های انرژی و آب، تنها یا مهم ترین دلیل مصرف بالاتر، پایین بودن قیمت معرفی می شود. سوال این است که چرا با وجود اینکه ایران یکی از ارزان ترین کشورها در زمینه برق است؛ اما سرانه مصرف ایرانیان از میانگین جهانی پایین تر است. سرانه مصرف برق ژاپنی ها که در مثال های متعدد به عنوان نمونه های برجسته صرفه جویی و اخلاق گرایی در ایران معرفی می شوند، پنج برابر ایرانی هاست. کانادایی ها سه برابر ایرانی ها برق مصرف می کنند و سرانه مصرف برق ما از بسیاری کشورها پایین تر است. در منطقه نیز عربستان، قطر، کویت، امارات و عمان سرانه مصرف به مراتب بالاتری در مقایسه با ایران دارند. حتی سرانه مصرف برق در کشور سردسیری مانند روسیه که منابع نفت و گاز معتنا بهی هم دارد، حدود ۲٫۵ برابر ایران است. پس درواقع این تنها قیمت نیست که میزان مصرف را تعیین می کند؛ بلکه تنظیمات اقتصادی و اجتماعی است که در روندی تاریخی و با توجه به مزیت نسبی دسترسی به منابع فسیلی، آلودگی مصرف را در کشور ما شکل داده است و به فرض تغییرات قیمتی، اساسا جایگزین های قابل اعتنائی پیش روی جامعه وجود ندارد؛ چراکه به جز سمت تقاضا، طرف عرضه نیز متناسب با همین تنظیمات شکل گرفته است.

بدیهی است که مصرف سوخت های فسیلی تأثیرات جبران ناپذیری بر محیط زیست دارد؛ اما پرسش این است که با افزایش قیمت سوخت، مشکل آلودگی هوای کلان شهرها حل می شود؟ به نظر می رسد مسئله آلودگی هوای کلان شهرها به ویژه تهران را باید در وهله اول در نظام سیاست گذاری متمرکز ایران و در وهله دوم در کموتیف مدیریت شهری جست.

اقتصاد

مطالعات یک پژوهشگر حوزه سیاست گذاری اجتماعی از بار سنگین افزایش قیمت انرژی بر معیشت حکایت دارد

تبلیغات گرانی سوخت به بهانه توزیع عادلانه

بسیاری از گزاره هایی که امروزه درباره یارانه های پنهان و ضرورت حذف آن مطرح می شود، همان گزاره هایی است که طرح موسوم به هدفمندسازی یارانه ها (آزادسازی قیمت حامل های انرژی از آذرماه ۱۳۸۹) نیز بر آن تأکید داشت. اما کدام یک از اهدافی که طراحان آن اقدام مدنظر داشتند، محقق شد؟ کاهش بی کاری، از بین رفتن فقر مطلق، یا افزایش عدالت اجتماعی؟ همین موضوع آزادسازی قیمت انرژی براساس قوب خلیج فارس، در سال های اخیر در بخش حمل و نقل دریایی اجرا شده و در حال حاضر قیمت گازوئیل برای شناورهای باری حدود چهار هزارو ۷۰۰ تومان است و در ابتدای هر هفته براساس قیمت های جدید اعلام می شود. می توان بررسی کرد که این اقدام چه تأثیری بر زندگی و معیشت ساکنان بنادر جنوبی کشور داشته است.

● تأثیر چنین اقدامی بر معیشت دهک های کم درآمد، لایه های پایین طبقه متوسط (لایه های مرزی فقر) و وضعیت بی کاری و سایر هزینه های خانوارها چیست؟ چگونه می توان جلوی تورم انتظاری ناشی از این اقدام را گرفت؟

در شرایطی که ایران یکی از بالاترین نرخ های تورم در چند دهه اخیر را تجربه می کند و براساس گزارش های نهادهای دولتی بین ۲۴ تا ۳۲ درصد جمعیت کشور زیر خط فقر مطلق قرار دارند و از سویی تورم همواره بیشترین فشار را بر دهک های کم درآمد ایجاد می کند، ارزبایی تأثیر چنین اقدام گسترده ای ضروری است. چنین برنامه هایی را نمی توان جدا از کلیت اقتصاد سیاسی و منفک از سایر حوزه ها بررسی کرد. در دو، سه دهه اخیر انواعی از برنامه های این چنینی با وعده های مشابه (عدالت اجتماعی، فقرزدایی و رفع بی کاری) به اجرا درآمده و هیچ کدام از وعده ها محقق نشده است. با توجه به روندهای شتابان کالایی سازی در حوزه های اجتماعی نظیر آموزش، سلامت، مسکن، اشتغال، و... چگونه می توان انتظار داشت قدرت خرید پرداخت های نقدی جبرانی چنین اقدامی، با دینامیسم های جاری در سایر حوزه ها به صفر تبدیل نشود؛ همان گونه که قدرت خرید پرداخت های طرح موسوم به هدفمندی یارانه ها در پنج سال به کمتر از یک چهارم رسید. مدافعان حذف یارانه انرژی بیشترین تأکید را بر مسئله «ناعدالانه بودن» این نوع یارانه می کنند. اما آیا بی عدالتی اجتماعی و شکاف طبقاتی فقط محدود به حوزه مصرف انرژی است؟

ادامه در صفحه ۱۵

خبر ویژه

امضای قرارداد بزرگ ترین ناوگان حمل و نقل فروش مجازی شهروند

● مدیرعامل شرکت شهروند از امضای قرارداد همکاری فی مابین این شرکت با شرکت گسترش پخش سانا و تجارت الکترونیک ارتباط فردا در زمینه توسعه ناوگان حمل و نقل موتور ی فروشگاه مجازی شهروند خبر داد. مسعود سریع القلم با اعلام این خبر گفت: توسعه ناوگان حمل و نقل موتور ی فروشگاه مجازی شهروند طرحی است که پس از ماه ها مطالعه و بررسی کارشناسان با همکاری بخش خصوصی منعقد شد که در آن شاخصه های مهمی مانند گسترش خدمات دهی به شهروندان و سهولت دسترسی به کالا و خدمات، کمک به کاهش آلودگی هوا، اشتغال زایی و خدمات دهی نوین به شهروندان مورد توجه قرار گرفته است. مدیرعامل شرکت شهروند توجه به نیاز مشتری و برخورداری از خدمات فروشگاه های شهروند در بستری مطمئن و سریع را از مهم ترین اهداف این طرح دانست و خاطر نشان کرد: به دنبال آغاز به کار ناوگان جدید فروشگاه مجازی، شهروندان می توانند بدون نیاز به حضور در سطح شهر ضمن برخورداری از تنوع بالای کالایی شهروند مایحتاج روزانه خود را از این طریق تهیه کنند. سریع القلم با اشاره به استقبال بالای مشتریان از فروشگاه مجازی شهروند در سال های اخیر تصریح کرد: براساس این ایده توسعه ناوگان موتور ی شهروند مطرح شد تا ضمن افزایش ظرفیت خدمات دهی این فروشگاه به شهروندان بتوانیم در بستری متفاوت با سهم زیادی در افزایش آلاینده ها و ناوگان سی متحالشکل در نقاط مختلف پایتخت به شهروندان خدمات دهی داشته باشیم. او با اشاره به رویکرد زیست محیطی شهروند در توسعه ناوگان موتور ی شهروند خاطر نشان کرد: یکی از اصلی ترین عوامل آلودگی کلان شهر تهران موتورسیکلت های کاربراتوری هستند که سهم زیادی در افزایش آلاینده ها دارند. براساس این شرکت شهروند با به کارگیری موتورسیکلت های انژکتوری در فرایند توزیع کالا درصدد است با اقدامی عملی و اثربخش و ایجاد زیرساخت های اصولی و استاندارد نقش مؤثری در فرهنگ سازی و کمک به کاهش آلودگی هوا داشته باشد. سریع القلم در پایان از ارائه خدمات ۲۴ ساعته این ناوگان در آینده نزدیک خبر داد و یادآور شد: طرح توسعه ناوگان موتور ی شهروند در چند مرحله به انجام خواهد رسید که به صورت فازبندی شده عملیاتی می شود. ارائه خدمات ۲۴ ساعته و استفاده از ناوگان کامیون و کامیونت ها با استاندارد یورو۴ بخشی از این اقدامات است که در طرح توسعه خدمات دهی این فروشگاه پیش بینی شده است.



قلک های بهنام رویش امیدی دوباره است

برای درخواست قلک با شماره تلفن ۰۹۷۵۴۰ داخلي ۲ تماس بگیرید یا از طریق وب سایت موسسه اقدام کنید.

سال هاست که باستان یار یگر شما قلک های کوچک بهنام پیر شده اند، امید به درمان در دل بیماران نقش بسته است و خانواده های آن ها دلگرم شده اند، همراهی تان را ارج می نهیم.