خبر

مسعود حجاریان خبر داد

مذاکره با دولت برای شکستن انحصار صنعت بیمه

● **ایرنا:** مسعود حجاریان روز دوشنبه در نشستی خبری در تشـریح ایجاد نهاد جدید بیمه‌ای گفت: هدف و برنامه اصلی این نهاد، توسـعه تـوان حرفه‌ای و فنی صنعت بیمه است. وی با بیان اینکه، صنعت بیمه به‌عنوان یکی از نهادهای مالی باید جایگاه واقعی و صحیح خود را پیدا کند، بر صیانت از نقـش و جایگاه این صنعت در میان سـایر صنایع تاکید کرد. مدیرعامل انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه، شکل‌گیری انجمن‌ها را از آن جهت مهم ارزیابی کرد که درگیری بسیار دولت مردان در مسـایل اجرایی کشور موجب خواهد شد که بخش‌هایی از کارکردهای کشور به بوته فراموشی سپرده شـود و برخی حوزه‌ها مورد غفلت قـرار گیرند. او به نقش نهادهای مدنی و اجتماعی در تنظیم مقررات اشاره و تاکید کرد: در همه حوزه‌ها، حضور نهادهای حرفه‌ای و تخصصی ،کاسـتی‌ها و کمبودها را جبران می‌کند. حجاریان از دیگر برنامه‌های این انجمن را اعطای گواهینامه صلاحیت حرفه‌ای به متقاضیان در پنج‌سـطح مقدماتی، عمومی، تخصصی، حرفه‌ای و فوق حرفه‌ای عنوان کرد و از برگزاری سمینارهای تخصصی در حوزه تخصصی صنعت بیمه برای بومی‌سازی دانش حرفه‌ای بیمه در ایـران خبر داد. مدیرعامل انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه با اشاره به دغدغه همیشگی مدیران صنعـت بیمه از انحصار در این صنعت، گفت: صنعت بیمه از نوعی عدم رقابت در رنج اسـت چراکه هنوز شاخص‌های انحصار در صنعت قابل مشـاهده اسـت. وی افزود: انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه به‌شدت با هرگونه انحصار در صنعت بیمه مخالف است و با مسوولان کشور برای رفع این انحصار مذاکـره می‌کند. حجاریـان همچنین با تاکیـد بر ایجاد رقابت‌پذیری در صنعت بیمه اعـلام کرد: انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه از هرگونه رهبری و پیروی در صنعت بیمه ابراز انزجار می‌کند. وی در ادامه با بیان اینکه، بیش از ۷۰درصد از نخبگان صنعت بیمه و ۵۰نفر از اعضای حرفه‌ای صنعت بیمه عضو این انجمن هستند، گفت: انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه توانمندان این حوزه را دعوت به عضویت می‌کند و همچنین در این حوزه از مقالات و انتشـارات نیز پشـتیبانی خواهد کـرد. مدیرعامل انجمن حرفـه‌ای صنعت بیمه همچنین اظهار کرد: کارکرد انجمن با سـندیکای بیمه‌گران متفاوت اسـت و این تفاوت از آنجا ناشـی می‌شود که سندیکا یک ماهیت شـرکتی دارد اما ماهیت انجمن‌ها از آن جهت که زیر نظر وزارت کشور هستند، کارکردی اجتماعی است. وی اضافه کرد: انجمن‌ها یکی از پایه‌های دموکراسی محسوب می‌شـوند و نقش حمایتی، کنترلی و هدایتی دولت را نیز برعهده دارند. حجاریان در ادامه از تشویق و ترغیب ریاست کل بیمه مرکزی به ایجاد این نهاد تخصصی نیز اشاره کرد. وی با اشـاره به اینکه، دولت قبل مشی مشاوره‌ای حرفه‌ای نداشـت اما دولت جدید مدعی اسـت که مشـی مشاوره اجتماعی دارد، ابراز امیدواری کرد که حضور انجمن بتواند عملکرد صنعت بیمه را بهبود ببخشید. مدیرعامل بیمه ملت همچنین در پایان درباره گمانه‌زنی‌هایی مبنی بر ریاست وی بر بیمه مرکزی، ضمن تکذیب این گمانه‌زنی‌های رسانه‌ای گفت: وزیر امور اقتصادی و دارایی برنامه‌های مناسبی را برای صنعت بیمه تدارک دیده‌اند.

ریاست «سیف» بر بانک‌مرکزی تصویب شد

کارگروه‌های ویژه اقتصادی دولت دهم منحل شد

● **مهر:** هیات‌دولت با پیشـنهاد وزیر امـور اقتصادی و دارایی برای تصدی ولی‌الله سیف بر بانک‌مرکزی موافقت کرد. قرار اسـت در روزهای آینـده رییس‌جمهور حکم رسـمی رییس‌کل جدید بانک‌مرکزی را صادر کند. در جلسه هیات‌دولت که به ریاست حجت‌الاسلام‌والمسلمین دکتر حسـن روحانی رییس‌جمهور تشـکیل شـد، به کمیسیون اقتصاد دولت ماموریت داده شد ظرف ۱۵روز با بررسی مشـکلات و موانع پیش‌روی اشتغال و تولید، مجموعه اقدامـات و تدابیر کوتاه‌مدت لازم را برای ایجاد تحرک اقتصادی به هیات دولت ارایه کند. همچنین مقرر شد کمیسیون از امروز جلسات مربوط به این موضوع را برگزار کند. در این راستا رییس‌جمهور بر استفاده از نظرات فعالان و تشکل‌های بخش خصوصی و تعاونی تاکید کرد. در ادامه جلسه با پیشـنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی و تایید مجمع عمومی بانک‌مرکزی، دکتر ولی‌الله سیف به‌عنوان رییس‌کل بانک‌مرکزی جمهوری اسلامی ایران تعیین شـد و این انتخاب به تصویب دولت رسـید که با حکـم رییس‌جمهور عهده‌دار مسـوولیت بانک مرکزی خواهد شد. همچنین هیات‌وزیران با اصلاح ترکیب شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری- صنعتی و ویژه اقتصادی، اختیارات هیـات وزیران در قانون ایجاد این مناطق را به اعضای این شـورا تفویض کرد تا آنها با تشکیل جلسات مستمر و اتخاذ تصمیمات سنجیده نسبت به فعال‌سازی ظرفیت‌های مناطق آزاد تجاری- صنعتی و ویژه اقتصادی اقدام کنند. ریاست این شورا بر عهده رییس‌جمهور است و وزرای امور اقتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت، تعاون، کار و رفاه اجتماعی، بانک مرکزی و روسای برخی دسـتگاه‌های دیگر به‌عنوان اعضای شورا تعیین شدند. هیـات وزیران همچنین بـا بررسـی کارگروه‌های ویژه ایجادشده در دولت‌های قبلی و اختیارات تفویض‌شده از سـوی هیات دولت به آنها برای اتخاذ برخی تصمیمات نسـبت به لغو آنها اقدام کرد. براساس این تصمیم هیات وزیران در نظر دارد با سرعت عمل و فعالیت بیشتر، راسا نسبت به اتخاذ همه تصمیمات به‌طور متمرکز و سنجیده و هماهنگ اقدام تا از این طریق از اتخاذ تصمیمات بخشی و ناهماهنـگ اجتناب کند. در ادامه این جلسـه هیات وزیران نسبت به بررسی و اعلام نظر درخصوص ۱۵طرح نمایندگان مجلس شورای اسلامی و تعیین نماینده دولت برای دفاع از نظر دولت در هنگام بررسی طرح‌های یادشده در مجلس شورای اسلامی اقدام کرد.

از اجرای بد یک سیاست خوب پرهیز شود

پیامدهای ناگزیر افزایش قیمت حامل‌های انرژی

دکتر عبدالرسول قاسمی . پژوهشگر اقتصادی و مدرس دانشگاه

جدول (۵-۹) تراز انرژی سال ۱۳۹۰ کل کشور (میلیون‌بشکه‌معادل‌نفت‌خام)

شرح	نفت‌خام و فرآورده‌های نفتی	گاز طبیعی	زغال‌سنگ	منابع تجدیدپذیر قابل‌احتراق۱	انرژی آبی	انرژی خورشیدی و بادی	انرژی هسته‌ای	کل برق	کل انرژی
عرضه کل انرژی اولیه	۶۱۹/۴	۹۶۲/۵	۸/۵	۵/۹	۷/۱	۰/۱	۰/۶	-۲/۹	۱۶۰۱/۲
کل مصرف نهایی	۴۲۱/۳	۶۵۲/۱	۲/۲	۵/۹	-	-	-	۱۱۱/۴	۱۱۹۲/۸
خانگی، عمومی و تجاری	۵۵/۵	۳۱۸/۱	۰/۱	۵/۹	-	-	-	۵۰/۷	۴۳۰/۲
صنعت	۳۸/۵	۲۱۴/۳	۰/۱	-	-	-	-	۴۰/۷	۲۹۳/۶
حمل‌ونقل	۲۵۷/۱	۳۹/۳	-	-	-	-	-	۰/۲	۲۹۶/۶
کشاورزی	۲۴/۳	۳/۹	-	-	-	-	-	۱۷/۷	۴۵/۸
سایر مصارف	-	-	-	-	-	-	-	۲/۲	۲/۲
مصارف غیرانرژی	۴۵/۹	۷۶/۴	۲	-	-	-	-	-	۱۲۴/۳

جدول (۵-۸) تراز انرژی سال ۱۳۸۹ کل کشور (میلیون‌بشکه‌معادل‌نفت‌خام)

شرح	نفت‌خام و فرآورده‌های نفتی	گاز طبیعی	زغال‌سنگ	منابع تجدیدپذیر قابل‌احتراق۱	انرژی آبی	انرژی خورشیدی و بادی	کل برق	کل انرژی
عرضه کل انرژی اولیه	۶۱۹/۱	۹۰۹/۸	۷/۷	۵/۶	۵/۶	۰/۱	-۲/۲	۱۵۴۵/۸
کل مصرف نهایی	۴۶۷/۲	۵۵۹/۹	۱/۸	۵/۶	-	-	۱۰۹/۴	۱۱۴۳/۸
خانگی، عمومی و تجاری	۶۵/۷	۲۹۴/۸	۰/۱	۵/۶	-	-	۵۵/۸	۴۲۲/۰
صنعت	۵۷/۲	۱۸۷/۲	۰/۱	-	-	-	۳۷/۱	۲۸۱/۵
حمل‌ونقل	۲۵۷/۱	۳۴/۹	-	-	-	-	۰/۲	۲۹۲/۲
کشاورزی	۲۸/۳	۳/۰	-	-	-	-	۱۴/۲	۴۵/۵
سایر مصارف	-	-	-	-	-	-	۲/۱	۲/۱
مصارف غیرانرژی	۵۸/۹	۴۰	۱/۷	-	-	-	-	۱۰۰/۵

ماخذ: ترازنامه انرژی سال ۱۳۹۰

واقعی کردن قیمت حامل‌های انرژی بدون شـک یکی از ابزارهای موثر در بهبود بهره‌وری منابع کمیاب انرژی اسـت. یکی از حوزه‌های عمـده تقاضای انرژی، حمل‌ونقل است که بیشترین تاثیرپذیری را از افزایش قیمت‌ها داشته و تاثیرگذاری شگرفی نیز بر قیمت سایر کالاها و خدمات دارد. به همین دلیل مدیریت تقاضای انرژی در حوزه حمل‌ونقـل از اهمیت زیادی برخوردار است. به‌طور کلی بخش حمل‌ونقل متاثر از پنج‌پیشران کلیدی است:

۱- جمعیت (سن، مهاجرت، الگوی شهرنشینی)
۲- انرژی (قیمت سوخت)
۳- اقتصاد (رشد تولید ناخالص داخلی، جهانی‌سازی)
۴- تکنولوژی (ICT، زیرساخت‌های جدید)
۵- اجتماعی (تورم، تغییرات سبک زندگی)

قیمت انرژی یکی از مهم‌ترین پیشران‌های موثر بر تقاضای حمل‌ونقل در جهان اسـت. قیمت حامل‌های انرژی از دو ناحیه بر بخش حمل‌ونقل تاثیرگذار است: از یک طرف بر افزایش هزینه حمل‌ونقل کالا و مسافر و از طرف دیگر بر قیمت وسایل حمل‌ونقل، با توجه به نقش انرژی در هزینه تولید انواع وسایل نقلیه.

اما افزایش قیمت حامل‌هـای انرژی در کوتاه‌مدت و بلندمـدت، اثرات متفاوتی را در پی خواهد داشـت. به عنوان مثال در سـطح بین‌المللـی، افزایش قیمت حامل‌هـای انـرژی در بلندمـدت، کارخانجات تولید خودرو را به سـمت تولید اتومبیل‌های کم‌مصرف‌تر یا اتومبیل‌هایی با سوخت‌های جایگزین، هدایت کرده تا از این طریق، میزان حساسیت تقاضا به افزایش قیمت حامل‌های انرژی را کاهش دهند.

اما عدم توجه بـه فضای اجرای سیاسـت‌های اقتصادی، در فاز اول هدفمندی یارانه‌ها در کشور، نه‌تنهـا چنین نتایجـی را دربر نداشته بلکه با توجه به تاثیر رشد اقتصادی، صنایع خودروسازی را به مرز ورشکستگی کشانده است.

برای بررسـی تاثیـر افزایش قیمـت حامل‌هـای انـرژی بر تقاضای انرژی، باید دید که اصولا این تغییرات قیمتی چه تاثیری بر الگوی رفتاری جامعه (دولت، بنگاه‌هـای اقتصـادی و مردم) خواهد داشت. این تغییرات رفتاری را می‌توان به‌صورت زیر برشمرد:

۱- تاثیر افزایش قیمت سوخت بر تعدیل وسایل نقلیه:
- استفاده از وسایل نقلیه کاراتر (با مصرف سوخت کمتر)
- کاهش تعداد سفرها
- ترکیب سفرهای شخصی
- رانندگی در سرعت اقتصادی
- تغییر در زمان سفر (انعطاف زمانی مسافرت)

۲- تغییر مد حمل‌ونقل
- جایگزینـی پیـاده‌روی و دوچرخه‌سـواری در سفرهای درون‌شهری
- استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی
- استفاده از فناوری‌های نوین (ICT) در انجام امور روزمره

۳- تغییرات کاربری زمین
- انتخاب محل‌های سـکونت نزدیک به محل کار / محل تحصیل
- متراکم‌سازی

۴- کاهش سفر

نگاهی بـه مولفه‌های مرتبط با تغییـرات رفتاری، نشان می‌دهد اصولا در کشور ما، جای هیچ‌گونه مانوری برای مصرف‌کننده باقی نمی‌ماند. بارزترین مثال در این مورد نیز وجود انحصار در صنایع خودروسازی یا حتی در واردات اتومبیل است. اعمال تعرفه‌های بسیار بالا بر واردات انواع خودرو، باعث شده تا مصرف‌کننده در سطح درآمدی خود، هیچ‌گونه حق انتخابی نداشته باشد و این یعنی کاهش حساسیت قیمتی تقاضای مصرف‌کننده.

از طرف دیگر، امکان شیفت در مدهای حمل‌ونقل در کشـور - چه در حوزه حمل‌ونقل شهری و چه در حوزه حمل‌ونقل بین‌شهری - کاهش حساسیت قیمتی تقاضا را تشـدید کرده است. در چنین شرایطی بدون مهیاکردن سایر شرایط لازم برای تاثیر مطلوب افزایش قیمـت حامل‌های انرژی بر مصـرف آن، فروافتادن در چرخه افزایش تورم و بی‌اثرشدن افزایش قیمت انرژی را به‌دنبال خواهد داشـت. شـاید در چنین وضعیتی سیاسـتگذاران تنها از طریق کاهش رشـد اقتصادی، موفق به کاهش مصرف انرژی شوند؛ هدفی که رسیدن به آن در سال‌های گذشته نیز به قیمت منفی‌شدن رشد اقتصادی، محقق شد.

نگاهی به مولفه‌های مرتبط با تغییرات رفتاری، نشان می‌دهد اصولا در کشور ما، جای هیچ‌گونه مانوری برای مصرف‌کننده باقی نمی‌ماند. بارزترین مثال در این مورد نیز وجود انحصار در صنایع خودروسازی یاحتی در واردات اتومبیل است. اعمال تعرفه‌های بسیار بالا بر واردات انواع خودرو، باعث شده تا مصرف‌کننده در سطح درآمدی خود، هیچ‌گونه حق انتخابی نداشته باشد

شـاهد این مدعا، گزارش تراز هیدروکربوری سـال ۹۰ است که نشـان می‌دهد کاهـش مصرف انرژی، ناشـی از کنتـرل مصرف نبوده، بلکه به علت کاهش تقاضای بخش تولید اتفاق افتاده است.

همانطور که در ترازهای انرژی سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ مشاهده می‌شود، کل مصرف انرژی در سال ۹۰ نسـبت به سـال ۸۹، کاهش یافته اما بررسـی اجزای مصرف، حاکـی از کاهش شـدید مصرف انـرژی در بخش صنعت نسـبت به بخش‌های دیگر اسـت. این در حالی‌است که این کاهش مصرف انرژی با توجه به نبود وقفه زمانی، نمی‌تواند ناشی از نوسازی صنایع و بهبود بهره‌وری در این بخش باشد.

تاکید بیـش از حد بـر قیمت حامل‌هـای انرژی به عنوان تنها عامل موثر بر تقاضای انرژی، کارآیی آن را کاهش می‌دهد. امروزه قیمت‌گذاری دارای ابعاد بسیار وسیعی است که به چند مورد از آن اشاره می‌شود:

۱- قیمت‌گذاری وسـایل نقلیه: ایـن قیمت‌گذاری بر مالکیت خودرو و نوع وسـیله تاثیرگذار است. با توجه به سـهم بـالای جمعیت کشـور در دهک‌های پایین درآمدی و تمایل به داشـتن خودرو شخصی به دلیل ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری و نیز نقش خودرو به عنوان نهـاده کلیدی ایجاد درآمد در این خانوارها -به‌ویژه در کلانشـهرها - تقاضا برای اتومبیل‌های ارزان‌قیمت که اتفاقـا جزو اتومبیل‌های پرمصرف نیز هسـتند بسیار زیاد اسـت و این خود به منزله ناکارآیی سیاسـت‌های قیمت‌گذاری خودرو در کشور است.

۲- قیمت سـوخت: این مولفه نیز بر نوع وسیله نقلیه، شیفت مد حمل‌ونقل، تغییر مسیرهای سفر (مسافت) و کاهش سفر موثر است که البته در کشور ایران با توجه به محدودیت مدهای جایگزین، محدودیت‌های جدی برای تاثیرگذاری آن وجود دارد.

۳- عوارض ثابت: اخذ عوارض ثابت نیز می‌تواند از طریق تغییر مسیرهای سفر، شیفت مدهای حمل‌ونقل، تغییر مقصدهای سفر، ایجاد سفر و کاربری زمین بر تقاضای انرژی، تاثرگذار باشد.

۴- قیمت‌گذاری ازدحام: این راهبرد نیز از طریق تغییر مسـیر سفر، تغییر زمان سفر، شیفت مد حمل‌ونقل، تغییر مقصد و ایجاد سـفر بر مصرف انرژی تاثیرگذار است.

۵- قیمت پارکینگ: در صورت وجود زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل عمومی مناسب، قیمت‌گذاری پارکینگ در کلانشهرها با تاثیر بر تقاضای استفاده از خودرو شخصی، کاهش مصرف انرژی را در پی خواهد داشت.

۶- کرایه جابه‌جایـی: افزایش قیمت حامل‌های انرژی سبب تغییر در کرایه حمل‌ونقل خواهد شد و چنانچه در ایـن رهگذر نیز مکانیسـم بازار آزاد مدنظر باشـد، استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی را در جابه‌جایی مسافر توجیه‌پذیر خواهد کرد و ناکارآیی افزایش قیمت سوخت بر کاهش معنی‌دار تقاضا را به رخ خواهد کشید.

از این‌رو توصیه می‌شود که همزمان با واقعی‌کردن قیمت حامل‌های انرژی که هیچ منطق اقتصادی آن را رد نمی‌کند، به دو عامل فضای اعمال سیاست و الزامات تاثیرگذاری آن نیز توجه شود. اجرای بد سیاست‌های اقتصادی خـوب، آینـدگان را از کارکردهای مطلوب ابزارهای اقتصادی، محروم خواهد کرد، چون همگان در پذیرش سیاسـت‌های اقتصادی، به تجارب خود رجوع خواهند کرد.

پرسه

نمایی از برنامه ۱۰۰روزه اقتصادی دولت روحانی

پایان دوران رکود تورمی در فاز نخست

● **مهر:** رییس‌دفتر رییس‌جمهور با تشریح جزییات برنامه صدروزه اقتصادی دولت و تلاش برای افزایش حضور بخش مردمی در اقتصاد ایران گفت: اولویت اول این برنامه خروج از رکود تورمی خواهد بود. محمد نهاوندیان در گفت‌وگو با مهر با تشریح جزییات برنامه صدروزه اقتصادی دولت تدبیر و امید گفت: با توجه به شور و نشاطی که از سوی مردم و فعالان بخش خصوصی برای حضور در بخش‌های مختلف اقتصاد ایران وجود دارد، دولت تدبیر و امید سرفصل اصلی برنامه صدروزه اقتصادی خود را حضور حداکثری مردم در اقتصاد ایران و فراهم‌سازی زمینه این حضور قرار داده است. رییس دفتر رییس‌جمهور افـزود: در عین حال، خروج از رکود تورمی نیز از جمله سرفصل‌های اصلی برنامه صدروزه اقتصادی دولت تدبیر و امید است. وی تصریح کرد: باید به این نکته توجه داشـت اقتصاد ایران بیش از هر چیز نیاز بـه آرامش دارد و باید مواظب بود تـا این آرامش قابلیت تصمیم‌گیری در بنگاه‌ها را مستمر کند و به‌نوعی از اقدامات التهاب‌آمیز جلوگیری به عمل آید. وی تصریح کرد: لازمه تحقق عدالت اعتدال و لازمه اعتدال علم است.

سوزاندن ۲۵میلیارددلار گازوییل برای تولید برق توجیه ندارد

● **خبرآنلاین:** وزیر نیرو گفت: متوسط بازده نیروگاه‌های کشور ۳۸درصد است درحالی که با بازیافت انرژی می‌توان بازدهـی را تا بیش از ۸۰درصد ارتقا داد. حمید چیت‌چیان تصریـح کرد: برق تولیدی کشـور از زمـان تولید تا وقتی که به‌دست مصرف‌کننده می‌رسـد، ۲۳درصد تلفات دارد یعنی نزدیک به یک‌چهارم بـرق تولیدی در نتیجه اتلاف و برداشت‌های غیرمجاز از شبکه تلف می‌شود. وی با بیان اینکه تلفات فنی در جهان حدود شش تاهفت‌درصد است، تلفات شـبکه برق ایران را ۱۸درصد عنوان کرد و گفت: ما باید در درجه نخست پیش از نیروگاه‌سازی با تدابیر درست و راهکار عملی میزان تلفات را پایین آوریم. چیت‌چیان اظهار کرد: باید شبکه توزیع هوشمند شود زیرا با این کار می‌توانیم پایش مستمر شبکه را داشته باشیم. وی افزود: از سال ۸۳ تا پایان سال ۹۰ (در هشت‌سال) برای تولید برق، افزون بر ۲۵میلیارددلار گازوییل در نیروگاه‌ها برای تولید برق مصرف شده و در سال‌های ۹۱ و اوایل ۹۲ نیز مصرف گازوییل در نیروگاه‌ها افزایش پیدا کرده اسـت در حالی که اگر همین میزان برق تولیـدی را از طریق نیروگاه‌هـای بادی تولید می‌کردیم، هزینه آن ۲۳/۵میلیارد دلار می‌شد.