۳۵ میلیارد دلار، یارانه فرآورده نفتی

خبر

آغاز خروج خودروهای فرسوده

مهر: براساس تبصره ۱۳ قانون بودجه سال‌جاری، خارج کردن خودروهای فرسوده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی از امروز با خروج تاکسی‌های فرسوده آغاز شده است. مجری طرح نوسازی خودروهای فرسوده امروز شنبه در جمع خبرنگاران در محل وزارت کشور شرایط از رده خارج شدن خودروهای سواری و وانت فرسوده و سن فرسودگی آنها را اعلام کرد. رضا فاطمی امین با بیان اینکه سقف سنی برای استفاده از تسهیلات لحاظ نمی‌شود، افزود: حداقل سن فرسودگی برای سواری‌های شخصی ۴ سیلندر و کمتر، تک دیفرانسیل و سواری شخصی بیش از ۴ سیلندر و دودیفرانسیل به ترتیب ۳۰ و ۲۵ سال است. مجری طرح نوسازی خودروهای فرسوده، حداقل سن فرسودگی برای سایر پلاک‌ها ۱۵ سال و برای انواع وانت ۲۰ سال تعیین شده است. به گفته وی بدین ترتیب سواری‌های شخصی مدل ۵۵ و پایین‌تر مشمول استفاده ازتسهیلات در سال ۸۵ می‌شوند و خودروهای خارجی که پس از ۱۱ دی‌ماه در سن فرسودگی قرار می‌گیرند، در سال شمسی جاری مشمول استفاده از تسهیلات هستند (مانند خودروهای مدل ۱۹۷۷ نیز در سال ۱۳۸۵ در سن فرسودگی قرار می‌گیرند). فاطمی تصریح کرد: برای استفاده از تسهیلات، خودرو باید قابلیت تردد داشته باشد. وی با اشاره به اینکه تسهیلات برای از رده خارج شدن خودروهای فرسوده فقط تا انتهای سال ۸۵ اعطا می‌شود، خاطرنشان کرد: در سال ۸۹ خودروهای با سن کمتر از مقادیر یاد شده، مشمول استفاده از تسهیلات می‌شوند.

ادامه تفسیر اقتصادی

۳- براساس گزارش‌ها و مباحث انجام شده آنچه مسلم است بحران اقتصادی زائیده سیاست‌های اقتصادی نامطلوب و یا عدم اعمال سیاست‌های صحیح اقتصادی است. تجربه کشورها حاکی از آن است که سیاست‌های غلط و یا خلاء سیاستی بلافاصله بحران ایجاد نکرده است بلکه این قبیل غفلت‌ها زمینه‌ای را فراهم کرده که با اضافه شدن عامل تحریک کننده به یکباره کشور دچار بحران شده است. عامل تحریک کننده که نقش «ماشه» را ایفا می‌کند می‌تواند عامل اقتصادی، اجتماعی، سیاسی (اعم از داخلی یا بین‌المللی) و یا حتی یک پدیده طبیعی باشد. لذا نباید از بازنگری و تصحیح سیاست‌ها و یا اعمال سیاست در زمینه‌های مغفول غافل بود زیرا عدم بروز بحران به معنی نبود زمینه‌های بحران نیست بلکه ممکن است «عامل ماشه» هنوز عمل نکرده باشد.

۴- به تعبیر برخی از دست‌اندرکاران اقتصادی، سیاست‌های اقتصادی نادرست مانند باروتی است که تنها با رسیدن چاشنی یا آتش به آن موجب انفجار می‌شود. متاسفانه دولت‌ها کنترل زیادی روی «عامل ماشه» ندارند و صرفاً می‌توانند با تصحیح سیاست‌های اقتصادی و به‌کارگیری ابزارهای مناسب و تمهیدات لازم موجب کاهش احتمال بروز بحران اقتصادی شوند.

۵- میان سیاستگزاران و اقتصاددانانی که در این سمینار شرکت داشتند تفاهم عمومی بر این نکته وجود داشت که در کنار سیاست‌های معقول در زمینه‌های پولی و مالی به حداقل رساندن آسیب‌پذیری ناشی از عدم تقارن در نوع ارز و سررسید دارایی‌ها و تعهدات در ترازنامه بخش‌های مختلف اقتصادی عاملی مهم در کاهش احتمال وقوع بحران است. تئوری و تجربه حاکی از مشکلاتی است که در جریان ورود سرمایه در مقیاس‌های بزرگ و پرنوسان برای سیاستگزار پولی و ارزی ایجاد می‌شود. لذا آنچه تاکید می‌شود ضرورت تکمیل سیاست‌های مناسب اقتصادی به‌وسیله نظارت احتیاطی و تحت نظم درآوردن سیستم مالی است.

– البته با توجه به اینکه اغلب بحران‌های اقتصادی به حساب سرمایه مربوط می‌شود نگهداری ذخایر ارزی کافی توسط بانک مرکزی عامل بازدارنده در وقوع بحران است، مشروط بر آنکه ذخایر جمع‌آوری شده ناشی از مازاد تراز پرداخت‌های جاری باشد نه اینکه این ذخایر از محل ورود سرمایه تامین شده باشد.

۶- عامل دیگری که در مدیریت بحران می‌تواند کمک کند انعطاف در نرخ ارز است. بدیهی است اغلب کشورهایی که دچار بحران می‌شوند ذخایر کافی برای دفاع از یک نرخ ارز معین را ندارند. برای جبران نقیصه، به‌رغم نقشی که صندوق بین‌المللی پول در چارچوب برنامه‌های مشخص خود به‌عهده گرفته است پیشنهاداتی در خصوص همکاری‌های منطقه‌ای و ایجاد صندوق ذخیره مشترک مطرح شده است که با وجود جالب بودن آن در تئوری پیش‌بینی می‌شود همان مشکلات اجرایی را داشته باشد که استفاده از منابع صندوق دارد.

۷- به طور کلی می‌توان گفت در کشورهایی که سیاست مالی قابل قبولی وجود دارد که به دولت اجازه مداخله کم‌هزینه در شرایط بحرانی می‌دهد دو رویکرد متفاوت می‌تواند وجود داشته باشد. در گروهی از کشورها مانند نیوزیلند نرخ ارز کاملاً منعطف است و به‌صورت شناور تعیین می‌شود و در گروه دیگر مانند کشورهای بالکان نرخ ارز ثابت بوده ولی در مقابل دستمزدها و نرخ بهره از انعطاف لازم برای ایجاد تعادل مجدد در اقتصاد کلان برخوردار است. آنچه بیشتر دست‌اندرکاران توصیه می‌کردند گزینه بینابین است.

*** دکتر محمدرضا شجاع‌الدینی معاون بانک مرکزی چندی قبل در سمینار «احتراز از بحران در اقتصادهای نوظهور» که به همت دولت سنگاپور و با همکاری صندوق بین‌المللی پول برگزار شد، شرکت کرد. گفتار فوق درباره یافته‌هایی از این همایش است که در گفت و گو با شرق مطرح شد.**

راهکارهای اجرایی حل معضل بنزین

ردیف	راهکارهای ضروری	سازمان‌های مسئول	نوع برنامه
۱	افزایش سریع ۵۰ هزار اتوبوس درون‌شهری	وزارت بازرگانی = مسئول خرید / وزارت کشور = مسئول اجرا	کوتاه‌مدت
۲	کنترل کامل و محدودیت تردد در محدوده بزرگتر و مرکزی شهرهای بزرگ در مورد وسائل نقلیه غیرعمومی	وزارت کشور (نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی)	کوتاه‌مدت
۳	پلاک‌گذاری جدید برای خودروهای سبک نو صرفاً برای خودروهای با پایه گازسوز	وزارت کشور (نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی)	کوتاه‌مدت
۴	پلاک‌گذاری برای خودروهای سبک نو، بنزین‌سوز یا دوگانه‌سوز صرفاً با تعویض قانونمند پلاک یک خودروی سبک بنزین‌سوز فرسوده و خارج کردن آن از چرخه حمل و نقل	وزارت کشور (نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی)	کوتاه‌مدت
۵	توسعه سریع ایستگاه‌های تحویل گاز فشرده (CNG) به خودروها	وزارت نفت (سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور)	کوتاه‌مدت و استمرار آن در میان‌مدت
۶	خارج کردن خودروهای فرسوده و پرمصرف از چرخه حمل و نقل	وزارت کشور با هماهنگی نیروهای انتظامی، حفاظت محیط زیست، شهرداری‌ها و بانک‌های استانی	کوتاه‌مدت
۷	کاهش تعرفه خودروهای وارداتی با پایه گازسوز و دوگانه‌سوز کم‌مصرف	وزارت بازرگانی	کوتاه‌مدت
۸	برقراری جریمه سنگین برای قاچاق بنزین و دیگر فرآورده‌ها و برای انحراف آنها (قاچاق داخلی)	فرمانداری‌ها، نیروی انتظامی)	کوتاه‌مدت
۹	افزایش ظرفیت تولید و اصلاحات مستمر پالایشگاهی با هدف صادرات و رفع نیاز داخلی	وزارت نفت (شرکت ملی نفت ایران و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران)	میان‌مدت و درازمدت
۱۰	عادلانه و هدفمند کردن یارانه‌ها	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی	کوتاه‌مدت و میان‌مدت
۱۱	اجازه به بخش خصوصی برای واردات و فروش بنزین پس از رسیدن قیمت داخلی به سطح قیمت منطقه‌ای و حذف یارانه‌ها	وزارت نفت	میان‌مدت
۱۲	ملزم کردن بانک‌ها، بیمه‌ها و گمرک، وزارتخانه‌ها و کلیه سازمان‌های دولتی و غیردولتی با هدف کاهش سفرهای درون‌شهری در قالب برنامه‌های واقعی زمان‌بندی شده	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی	کوتاه‌مدت و میان‌مدت
۱۳	آگاه‌سازی عمومی	صدا و سیمای جمهوری اسلامی و رسانه‌ها	کوتاه‌مدت
۱۴	برخورد قاطع قانونی با متخلفین ترافیکی و بالابردن جرایم تخلفات رانندگی	وزارت کشور (نیروی انتظامی، راهنمایی و رانندگی)	کوتاه‌مدت
۱۵	معاینه فنی خودروها	وزارت کشور (نیروی انتظامی، راهنمایی و رانندگی)	کوتاه‌مدت
۱۶	گسترش فراگیر ناوگان حمل و نقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری	وزارت کشور و وزارت راه و ترابری	میان‌مدت و درازمدت

ادامه از صفحه ۱۱

۴ – نبودن هماهنگی بین برنامه‌های تولید خودرو و بنزین

جلوه بارز این گسستگی و ناهماهنگی بین این دو برنامه بخشی را در مجموعه برنامه سوم توسعه شاهد بوده‌ایم و همان‌طور که عنوان شد در پنج سال گذشته با رشد تدریجی و فزاینده تولید خودروهای بنزین‌سوز در کشور، میزان تولید و ورود آن به چرخه حمل‌ونقل کشور در پنج سال گذشته به مرز ۳/۵ میلیون رسید که قریب ۱ میلیون از آن در سال ۸۴ تولید و وارد چرخه حمل‌ونقل کشور شده‌اند و تولید خودروهای بنزین‌سوز در پنج سال گذشته ۵۲ درصد کل خودروهای بنزین‌سوز این چرخه را تشکیل می‌دهد. همچنین برنامه‌های تولید و مصرف بنزین در برنامه سوم، در بند الف – ۱ عنوان شد که به روشنی، ناهماهنگی در این دو برنامه بخشی را می‌توان مشاهده کرد. امر طراحی و کیفیت تولید خودرو و موتور آن در سال‌های اخیر در اکثر موارد همچنان پایین‌تر از سطح متوسط استاندارد بین‌المللی و با مصرف سوخت بالا بوده که در بند الف – ۵ راجع به آن اشاره شد. تولید خودروی گران با سوخت ارزان در شرایطی در کشور صورت می‌گیرد که در میدان تقریباً انحصاری تولید خودروی داخلی و به مدد تعرفه سنگین خودرو وارداتی، صنعت خودروی کشور در فضای ناشفاف در مورد میزان و سهم رابطه اشتغال بخش تولید خودرو با اشتغال عمومی، با دامن زدن به نگرانی‌های احتمالی ناشی از کاهش اشتغال، همت جدی و همه‌جانبه برای کیفی‌سازی خودروها و موتور و کاهش مصرف آنها را به کار نگرفته و اقدامی چشمگیر و درخور توجه به عمل نیاورده است. با تغییر کیفیت بنزین و حذف سرب در آن در سال‌های گذشته، زمینه‌های پایه‌ای برای اصلاحات کیفیت موتور خودرو و کاهش سوخت مصرفی آن فراهم شده است که به طور طبیعی با اصلاح مستمر کیفیت بنزین پالایشگاهی در برنامه چهارم می‌بایستی اصلاح کیفیت موتور خودروها نیز مستمراً مدنظر و توجه جدی در جهت کاهش تدریجی سوخت مصرفی و رسیدن به استانداردهای به روز بین‌المللی قرار گیرد.

۵ – عدم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

پایین بودن قیمت نفت خام تا قبل از ۳ سال پیش در سال‌های گذشته در برنامه سوم نیز نحوه و میزان قیمت‌گذاری فرآورده در کشور و قیمت منطقه‌ای فرآورده باعث شد که ارزش افزوده ناشی از سرمایه‌گذاری توسعه ظرفیت پالایشگاهی در مقایسه با سرمایه‌گذاری‌های بزرگ و مشابه پایین باشد و سرمایه‌گذاران ریسک آن را بالا در نظر بگیرند. به طوری که به‌رغم تعداد کثیر موافقت اصولی صادره در این مورد به بخش خصوصی با اقبال نهایی آنان مواجه نشود. همان‌طور که گفته شد در قانون برنامه سوم، افزایش ظرفیت و توسعه پالایشگاهی، توسط بخش خصوصی دیده شده بود و این وضعیت در مورد ارزش افزوده، افزایش تولیدی از این بابت را ایجاد نکرد و صرفاً توسعه ظرفیت و اصلاحات پالایشگاهی به میزان مندرج در بند الف – ۱ در قالب استفاده از منابع محدود تخصیصی از شرکت ملی نفت ایران توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی انجام شده است.

۶ – عادلانه و هدفمند نبودن یارانه‌ها

با توجه به اینکه هزینه واردات بنزین بخشی از یارانه بنزین محسوب می‌شد، در صورتی که در کل سال‌جاری کسری بنزین مورد نیاز از طریق واردات جبران شود، با قیمت‌های کنونی بنزین وارداتی، هزینه یارانه بنزین وارداتی در سال‌جاری به ۶ میلیارد دلار می‌رسد. با اضافه عنوان ۸/۵ میلیارد دلار یارانه بنزین تولید داخلی، در ازای پیش‌بینی مصرف سال‌جاری به میزان ۷۴ میلیون لیتر در روز، میزان یارانه بنزین در کشور در مجموع به رقم ۱۴/۵ میلیارد دلار بالغ می‌شود. این مبلغ بخشی از ۳۵ میلیارد دلار یارانه مجموع فرآورده‌های نفتی در سال است که به ویژه با تخصیص و پالایش ۱/۶ میلیون بشکه نفت خام در روز در کشور برای مصرف داخلی اختصاص می‌یابد. متاسفانه با هدفمند نشدن یارانه‌ها در برنامه‌های توسعه و به ویژه حذف شدن آن از لایحه برنامه سوم و عدم جایگزینی مناسب برای آن در قانون برنامه سوم و به ویژه در سال‌های اخیر و همزمان با افزایش شدید قیمت نفت خام و فرآورده‌ها مخصوصاً بنزین در سطح منطقه و بین‌المللی، این میزان یارانه به سطح سرسام‌آور فوق‌الذکر رسیده است، که با حدود قیمت‌های کنونی نفت خام در صورتی که درآمد صادراتی نفت به رقم ۵۵ میلیارد دلار در سال‌جاری برسد معادل ۶۴ درصد آن است. این در حالی است که یارانه بنزین به دلیل قیمت فروش داخلی آن کمتر از نفت گاز و نفت سفید و گاز مایع بوده و یارانه گاز مایع از کلیه فرآورده‌ها بیشتر است. هدفمند نبودن یارانه‌ها جدا از تاثیر اساسی که بر روی مصرف غیرمتعارف و غیربهینه و بی‌رویه فرآورده‌های نفتی دارد باعث شده تا «ناعادلانه‌ترین نوع توزیع ثروت و منابع خدادادی» در کشور صورت گیرد. چرا که مثلاً در مورد بنزین فقط دارندگان خودروها به نسبت بیشتر و ناعادلانه‌ای از این یارانه برخوردارند و مرزبندی میزان و درصد برخورداری و سهم هر یک از دهک‌های درآمدی از این یارانه عظیم به هیچ‌وجه در کشور به روشنی و دقت مشخص نیست. منابع خدادادی و نفت خام کشور «دارایی و ثروت» کشور محسوب می‌شوند نه «درآمد» و تا زمانی که بدون معیارهای صحیح مدیریت و بهینه‌سازی مصرف انرژی با قیمت‌های ارزان و با یارانه‌های بالا به شکل بسیار ناعادلانه، بخش مهمی از آن روزانه و به‌صورت هزینه‌های جاری مصرف می‌شود، «دارایی و ثروت» کشور و نسل حاضر و نسل‌های آینده به‌جای آنکه در خدمت توسعه ساختارهای زیربنایی و راهبردی کشور قرار گیرد و با ارزش افزوده به آن اضافه شود به تدریج از دست می‌رود و از میزان آن سریعاً کاسته می‌شود. این ثروت و دارایی خدادادی می‌بایستی پس از استخراج و با به‌کارگیری آن در خدمت توسعه زیربناهای تولیدی در صنایع مهم و اولویت‌دار و کشاورزی باعث ایجاد ارزش افزوده به آن شده و نیز در خدمت ایجاد و گسترش و توسعه امکانات پژوهشی، بهداشتی، بیمارستانی، درمانی، خدماتی، برق، آب، اطلاعات و مخابرات و گاز و خدمات شهری و بین‌شهری و روستایی شود که سالیانی است کشور از مزایای کامل این ثروت خدادادی و نحوه صحیح تخصیص این منابع به‌طور فزاینده‌ای محروم مانده است و عملاً با اعمال نشدن مدیریت صحیح مصرف و انرژی و هدفمند نشدن و حذف نگردیدن تدریجی یارانه‌ها، بخش مهم و قابل ملاحظه‌ای از آن سوخت شده و از بین می‌رود.

جدول ۳- برنامه گازسوز کردن خودروها و احداث جایگاه‌های جدید

	واحد	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹
تعداد خودرو سبک	دستگاه	۱۱۰۰۰۰	۴۰۰۰۰۰	۷۵۰۰۰۰	۱۲۵۰۰۰۰	۱۷۷۵۰۰۰	۲۳۲۶۲۵۰
تعداد جایگاه	جایگاه	۵۰	۱۸۷	۳۴۷	۵۷۴	۸۲۱	۱/۱۱۱

■ **ج- نگرش سنجی**

از مجموع نگرش‌سنجی‌های اجتماعی به عمل آمده، محورهای زیر استخراج شده است: ۱- در کشوری نفت‌خیز به‌سر می‌بریم و بدین لحاظ می‌بایستی به میزان نیاز خودروهای در چرخه حمل و نقل بنزین متناسب تولید، تامین و عرضه شود. وظیفه مدیریت و برنامه‌ریزی برای کاهش مصرف بدون اینکه رفاه و آزادی عمل مصرف‌کنندگان لطمه ببیند با دولت است و متناسب با نیاز رفاهی مردم، آزادی مصرف نباید سلب شود. دولت باید همچنان مدیریت عرضه را در پاسخ به نیاز مصرف انجام دهد و پاسخگو باشد. ۲- با وجود آنکه منابع زیرزمینی نفت داریم، چرا باید صحبت از یارانه در مورد انرژی‌های فسیلی و بنزین بنماییم و بخواهیم حتی در مورد حذف آن اقدام کنیم. ۳- در کشور ما هنوز سرانه خودروهای شخصی کم است و درصد کمی از مردم وسیله نقلیه شخصی دارند و رفاه لازم را در این مورد نداریم و باید با افزایش مرتب این سرانه، رفاه بیشتر ایجاد گردد. ۴- چرا در کشور ما هنوز از طریق حمل‌ونقل عمومی، رفاه لازم تامین نشده است. این نیازی اساسی است و باعث کاهش مصرف می‌شود. ۵- چرا خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌ونقل کشور خارج نمی‌شوند. ادامه این وضعیت به تشدید آلودگی هوا می‌انجامد. ۶- تولید خودرو و سوخت کشور هنوز کیفی نیست و خودروهای تولیدی گران است و هنوز سوخت بالا مصرف می‌کنند. این وضعیت باید اصلاح شده و سوخت مصرفی آنها کاهش یابد. ۷- وقتی حقوق‌ها و درآمد سرانه و نیز رفاه عمومی نسبت به سطح متوسط بین‌المللی کمتر است، یارانه و به ویژه یارانه سوخت بنزین باید همچنان برقرار باشد. ۸- چرا دولت با قاطعیت جلوی قاچاق سوخت و بنزین را نمی‌گیرد. ۹- اداره راهنمایی و رانندگی و پلیس در مورد تخلفات و اجرای ضوابط، قاطعیت کامل به خرج دهند. ۱۰- با توجه به اینکه مرتباً ارز کشور برای امور مختلف که بعضاً اولویت نسبت به بنزین ندارند مصرف می‌شود، زمانی که تولید داخل پاسخگوی مصرف نیست چرا در مورد بنزین ارز کافی تخصیص نمی‌دهند و بحث محدودیت و سهمیه‌بندی برای مصرف مطرح می‌شود. ۱۱- بحث گازسوز کردن خودروها و ساخت جایگاه‌های تحویل گاز فشرده به خودروها به کندی پیش می‌رود. در این مورد باید اقدامات جدی به عمل آید. این امر منطقی است که ارزیابی و پاسخگویی به محورهای نگرش‌سنجی فوق‌الذکر می‌بایستی با تکیه بر معیارهایی اصولی و ارائه و ایجاد سازوکارهای مبتنی بر «منافع ملی»، «عدالت» و «رفاه اجتماعی» در چارچوب سند چشم‌انداز توسعه کشور صورت پذیرد.

■ **د- راه‌حل‌های اساسی مسئله بنزین**

با توجه به آنچه که در مورد وضعیت و تنگناها و بحران‌های موجود در ارتباط با مسئله بنزین مطرح شد، پرواضح است تا زمانی که اساسی‌ترین تنگناهای مطروحه برطرف نشود، همچنان شاهد گسترش معضلات و پیچیده‌تر شدن گره ناگشوده این مسئله خواهیم بود. و با استمرار سیاست رفع روزمرگی معضل و به تعویق انداختن حل بنیادین و ریشه‌ای مسئله و با اعمال مدیریت تاخیری در شرایط کنونی همچنان بدترین راه یعنی واردات انتخاب می‌شود که روشن است این راه‌حل دیگر قدرت حل‌کنندگی خود را با توجه به وضعیت و تنگناهایی که عنوان شد از دست داده است و امکان پاسخگویی به رشد سرسام‌آور مصرف‌زدگی با اتخاذ این بدترین راه‌حل کارایی لازم را ندارد. حل این مسئله اراده و انگیزه و راهبرد و برنامه و سازماندهی و نظارت و هدایت و پیگیری برنامه‌های یکپارچه‌ای را می‌طلبد که محکم و با قاطعیت تمام بر اجرای آن نیز تاکید و پافشاری شود. استمرار این وضعیت و عدم اعمال «مدیریت هدفمند مصرف و انرژی» یکی از برجسته‌ترین و بزرگترین خطرات برای «منافع ملی» است. بر این اساس مطلقاً تاخیر در تصمیم‌گیری و اقدام از ناحیه مجلس محترم و دولت محترم روا نیست. در مورد مسئله بنزین راه‌حل‌ها با تکیه به چهار راهبرد مهم زیر ارائه و تاکید و پیشنهاد می‌شود: ۱- مدیریت تقاضا با تاکید بر کاهش مصرف با تاکید بر افزایش سطح رفاه عمومی. ۲- کاهش و حذف واردات. ۳- افزایش تولید. ۴- عادلانه و هدفمند کردن یارانه‌ها. هر یک از راه‌حل‌های زیر باید به طور جداگانه با پیش‌بینی منطقی شرایط، منابع و امکانات و ریسک مرتبط و با تضمین تامین شرایط و منابع و امکانات لازم و سازوکارهای انتخابی جهت کاهش ریسک در قالب برنامه زمان‌بندی شده ارائه شود. به طوری که با تلفیق برنامه‌های موازی زمان‌بندی شده هر یک از راه‌حل‌ها برنامه تلفیقی تنظیم و مسیر بحرانی برنامه تلفیقی نیز مشخص و آن را با تامین شرایط حداقل ریسک به مورد اجرا گذاشت. همچنین به شکل سازمان‌یافته برای هر راه‌حل، سازمان و مدیریت مسئول مشخص شده و با مدیریت فرابخشی بر اجرای به موقع همه آنها مستمراً نظارت و کنترل کرد. این راه‌حل‌ها که در قالب برنامه‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت و درازمدت می‌بایستی برنامه‌ریزی و به مورد اجرا گذاشته شوند، عبارت‌اند از:

■ **راه‌حل‌های کوتاه‌مدت**

۱- افزایش سریع تعداد لازم اتوبوس. ۲- کنترل کامل و محدودیت تردد در محدوده بزرگتر. ۳- پلاک‌گذاری صرفاً برای خودروهای با پایه گازسوز. ۴- پلاک‌گذاری برای خودروهای سبک جدید بنزین‌سوز یا دوگانه‌سوز صرفاً با تعویض قانونمند پلاک یک خودروی سبک بنزین‌سوز و فرسوده و خارج کردن آن از چرخه حمل و نقل.

۵- توسعه سریع ایستگاه‌های تحویل گاز فشرده (CNG) به خودروها و گازسوز نمودن آنها

براساس گزارش اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۵ سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور پیش‌بینی‌های به عمل آمده در آن سازمان در برنامه چهارم و تا سال ۱۳۸۹ در مورد تعداد خودروهای سبک گازسوز و جایگاه‌های مورد نیاز بر مبنای سناریوی سقف به شرح جدول سه است. این در حالی است که تا پایان سال ۱۳۸۴ تعداد ۱۳۲ جایگاه سوخت‌گیری گاز طبیعی به بهره‌برداری رسیده و ۲۳۳ جایگاه نیز در حالت ساخت بوده است. براساس مصوبات مجلس شورای اسلامی و هیات دولت تا پایان سال ۱۳۸۵ می‌بایست در مجموع تعداد جایگاه‌های فعال و به بهره‌برداری رسیده به رقم ۹۱۰ افزایش یابد. برای رسیدن به این هدف می‌بایستی سریعاً مسائل اصلی یعنی زمین و تسهیلات آسان را برای بخش خصوصی جهت ایجاد این جایگاه سازوکارهای لازم را برای دستیابی آنان به ارزش افزوده متعارف فراهم کرد. این راه‌حل که در حال حاضر جاری است می‌بایستی با تمهیدات فوق‌الذکر شتاب موثر و متناسب برای تحقق برنامه پیش‌گفته را یافته و مستمراً در کوتاه‌مدت و میان‌مدت استمرار یابد. وزارت نفت (سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور) مسئولیت کنترل و نظارت بر این امر را به عهده دارد. این راه‌حل نقش اساسی و مکمل برای گازسوز کردن خودروها داشته و همزمانی سه راه‌حل اخیر از رشد مصرف بنزین کاسته و بر سرعت کاهش مصرف بنزین به میزان جایگزینی سوخت در هر خودرو می‌افزاید.

۶- خارج کردن خودروهای فرسوده و پرمصرف از چرخه حمل و نقل. ۷- کاهش تعرفه خودروهای وارداتی با پایه گازسوز و دوگانه‌سوز کم‌مصرف. ۸- برقراری جریمه سنگین برای قاچاق بنزین و دیگر فرآورده‌ها و برای انحراف آنها (قاچاق داخلی)

■ **راه‌حل‌های میان‌مدت**

۹- افزایش ظرفیت تولید و اصلاحات مستمر پالایشگاهی با هدف صادرات و رفع نیاز داخلی. ۱۰- عادلانه و هدفمند کردن یارانه‌ها. ۱۱- اجازه به بخش خصوصی برای واردات و فروش بنزین پس از رسیدن قیمت داخلی به سطح قیمت بین‌المللی و حذف یارانه‌ها. ۱۲- ملزم کردن بانک‌ها، بیمه‌ها، شرکت‌های خدمات حمل‌ونقل هوایی و زمینی، گمرک، وزارتخانه‌ها و کلیه سازمان‌های دولتی و غیردولتی برای برقراری و تکمیل سریع و مطمئن سامانه‌های الکترونیکی ارائه خدمات با هدف کاهش سفرهای درون‌شهری در قالب برنامه‌های واقعی زمان‌بندی شده. ۱۳- آگاه‌سازی عمومی. ۱۴- برخورد قاطع قانونی با متخلفین ترافیکی و بالا بردن جرایم تخلفات رانندگی. ۱۵- معاینه فنی خودروها

■ **راه‌حل درازمدت**

۱۶- گسترش فراگیر ناوگان حمل‌ونقل ریلی درون شهری و برون شهری

■ **هـ- نکات مهم**

مناسب به‌نظر می‌رسد تا با تاکید به راه‌حل‌های فوق‌الذکر و در پیوند با توضیحاتی که در مورد راه‌حل‌ها ارائه شد، نکاتی به شرح زیر را نیز در مجموع عنوان نماییم: **۱- توزیع یارانه بنزین (داخلی/ وارداتی) به‌طور مستقیم به آحاد مردم و فروش بنزین بدون یارانه به مصرف‌کنندگان. ۲- برقراری سهمیه‌بندی با حذف بنزین وارداتی. ۳- برقراری سهمیه‌بندی در سقف تولید داخلی و با قیمت کنونی یارانه‌ای و فروش مازاد بر آن به دارندگان خودرو بر پایه قیمت بنزین وارداتی و استمرار واردات از مجاری بخش دولتی یا بخش‌های خصوصی. ۴- استفاده از کارت هوشمند. ۵- افزایش تعداد خودروهای شخصی و سرانه آن.**

خبرها

واگذاری تمام سیم‌کارت‌ها تا پایان مرداد

ایرنا: معاون وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات اعلام کرد: تا پایان مردادماه امسال، تمام سیم‌کارت‌های تلفن همراه در ۴۰۰ شهر کشور، بدون اولویت و قرعه‌کشی صورت گرفته، واگذار می‌شود. «صمد مومن باالله» در مراسم بهره‌برداری از سوئیچ ۲۵ هزار شماره‌ای شهر گمیشان افزود: اغلب این شهرها براساس امکانات و توانمندی‌های بخش تلفن همراه انتخاب شده است. وی یادآور شد: شهروندان این ۴۰۰ شهر می‌توانند از بیستم مردادماه جاری برای دریافت سیم‌کارت تلفن همراه خود به دفاتر پستی و خدمات ارتباطی که ثبت‌نام کرده بودند، مراجعه کنند. معاون وزیر ارتباطات پیش‌بینی کرد: با واگذاری سیم‌کارت‌های تلفن همراه در این ۴۰۰ شهر، تعداد سیم‌کارت‌های تلفن همراه در کشور به مرز ۱۳ میلیون شماره برسد. وی همچنین از آغاز ثبت نام تلفن همراه ۱۵۰ هزار تومانی در کشور خبر داد.

یارانه ۷۲۴ میلیارد تومانی به تاکسیرانی

مهر: مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی شهری کشوری از خروج ۳۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی در مرحله نخست اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه سال‌جاری خبر داد. جواد مجدصادقی گفت: سالانه ۷۲۴ میلیارد تومان یارانه بنزین توسط دولت برای این ناوگان مصرف می‌شود که هدف از طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده کاهش این میزان یارانه است.

۳۲۰ میلیارد تومان برای صندوق مهررضا

مهر: با تصمیم نماینده ویژه رئیس‌جمهوری ۳۲۰ میلیارد تومان به صندوق اشتغال، ازدواج و مسکن مهر امام رضا(ع) واریز شد. تصمیم نماینده ویژه رئیس‌جمهوری در مورد توزیع و ابلاغ اعتبارات هزینه‌ای جاری و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای عمرانی ردیف‌های متفرقه منظور در قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور بین دستگاه‌های اجرایی ذی ربط که به استناد اصل یکصد و بیست و هفتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و با رعایت تصویب‌نامه‌ها ابلاغ شد.

افزایش درآمد ۴ میلیارد دلاری نفت

مهر: موسسه میدل ایست مانیتور اعلام کرد: با وجود افزایش ۲۰ درصدی قیمت نفت در سال ۲۰۰۶ نسبت به سال گذشته، درآمدهای صادرات نفت ایران نسبت به رقم سال گذشته ۴ میلیارد دلار افزایش خواهد یافت. به گزارش خبرنگار اقتصادی مهر، میدل ایست مانیتور درآمد صادرات نفت و گاز ایران در سال ۲۰۰۵ را ۴۸/۸ میلیارد دلار برآورد کرده که نسبت به رقم سال ۲۰۰۴ رشدی ۱۲ میلیارد دلاری نشان می‌دهد. براساس این گزارش، میانگین قیمت نفت ایران در سال‌جاری به ۵۶/۵۹۸ دلار خواهد رسید.

نفت از مرز ۷۷ دلار گذشت

فارس: به دنبال گروگانگیری چهار پیمانکار خارجی در منطقه خلیج نیجر و افزایش نگرانی‌های بین‌المللی در خصوص کاهش تولید نفت نیجریه، قیمت جهانی نفت بار دیگر از مرز ۷۷ دلار در هر بشکه گذشت. یک آلمانی و سه فیلیپینی از سوی افراد مسلح ناشناس به گروگان گرفته شدند. قیمت هر بشکه نفت برنت دریای شمال در بازار لندن برای تحویل در ماه سپتامبر با ۶۱ سنت افزایش به بیش از ۷۷/۱۷ دلار رسید.

سهام دولتی قسطی واگذار می‌شود

ایسنا: پررنگ‌تر شدن سهم بخش تعاونی در اقتصاد، تمرکز ثروت را از دست عده‌ای خاص خارج کرده و عدالت و دموکراسی را در کشور اجرا می‌کند. محمود صلاحی – قائم‌مقام وزیر تعاون در امور استان‌ها – درباره فروش اقساطی ۵۰ درصد از سهام قابل واگذاری شرکت‌ها که در ابلاغیه جدید به آن اشاره شده است، اظهار کرد: در این ابلاغیه پیش‌بینی شده تا برای بخش تعاون تا ۵۰ درصد سهام از طریق تقسیط واگذار شود و خوشبختانه در اتاق‌های تعاون یکسری تحرکات و فعالیت‌ها و ساز و کارهای لازم را برای این مسئله پیش‌بینی کرده‌ایم لذا دست‌اندرکاران بخش تعاون باید به اهمیت قضیه پی ببرند تا با هماهنگی و مشارکت تمام مجموعه این هدف جنبه تحقق به خود بگیرد.

تحریم هفت شرکت طرف معامله با ایران

فارس: دولت آمریکا تحریم‌هایی را علیه دو شرکت هندی و پنج شرکت روسی، کره شمالی و کوبایی به دلیل آنچه تامین تجهیزات و فناوری ممنوعه به ایران می‌نامد، اعمال کرده است. شرکت‌های روسی تحریم شده شامل شرکت هواپیماسازی «سوخو» و شرکت دولتی صادرکننده تسلیحات «روزبورون‌اکسپورت» هستند.

توقف واردات مگان ادامه دارد

ایسنا: امیدواریم با امضای قرارداد تجاری اکوتا مشکلات موجود بین دو کشور ایران و ترکیه در بخش‌های تجاری و صنعتی برطرف شود. قادر سلیمانی – مدیرکل امور بین‌الملل وزارت صنایع و معادن – با بیان این که توقف واردات مگان همچنان ادامه دارد، گفت: حل این مشکل منوط رفع ایرادات فنی مطرح شده درخصوص دو شرکت ایرانی و ترک واردکننده این خودرو است.

انستیتو ایزایران
معتبرترین مرکز آموزش IT در دوره های ذیل دانشجو می پذیرد:
سیستم های عامل
زبان های برنامه نویسی
طراحی نرم افزار
اینترنت و وب
فنی و مهندسی
نفت ،گاز و پتروشیمی
گرافیک
کنترل پروژه
تجارت الکترونیک
بانک های اطلاعاتی
شبکه و سخت افزار
امنیت شبکه
CISCO
CIW
MCSE
ICDL
OFFICE
E-Commerce