

خبرها

پرواخت هماهنگ حقوق بازنستگان

فارس : عضو کمیسیون مشترک بررسی لایحه جامع مدیریت خدمات کشوری گفت : فصل جدید نظام هماهنگ پرداخت حقوق بازنشتگان طی هفته جاری از سوی دولت به مجلس ارائه شده و به لایحه خدمات کشوری افزوده می‌شود. موسی الرضا ثروتی اظهار داشت : قرار است سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در فصل جدیدی قوانین و مقررات نظام هماهنگ بازنشتگان را تعریف کرده و به کمیسیون مشترک بررسی لایحه مدیریت خدمات کشوری ارائه دهد. وی اضافه کرد : بنابراین طی نشتی که در هفته آتی برگزار خواهد شد هم فصل مربوط به بازنشتگان و هم فصل مربوط به حقوق کارکنان جمع بندی خواهد شد. وی بیان اینکه با ارائه این فصل ، فصل جدیدی به لایحه خدمات کشوری اضافه می‌شود، افزود : در شروع به کار مجلس ما دو مصوبه داشتیم. نخست الزام دولت به تهیه و ارائه لایحه نظام هماهنگ پرداخت حقوق و کارکنان دولت و دوم الزام دولت به تهیه لایحه نظام هماهنگ پرداخت حقوق بازنشتگان. وی اضافه کرد : مجلس ارائه این دو لایحه را از دولت خواستار شد اما دولت تنها یک لایحه به مجلس ارائه کرد و آن لایحه نظام هماهنگ پرداخت حقوق کارکنان دولت بود و لایحه مربوط به بازنشتگان را ارائه نکرد.

واگذاری هما به بخش خصوصی

مهر : وزیر راه و ترابری با تاکید بر اینکه با بخش قابل توجهی از گزارش قاضی تحقیق پرونده هواپیمای «سی ۱۳۰» ما هم موافق هستیم، در عین حال گفت : تعدادی افراد بیگناه در این پرونده مقصر شناخته شدند. محمد رحمتی توضیح داد : در بخشی از این گزارش که ابهام‌رانگیز است، مطلبی با این عنوان که «نظام‌ها هوایی یا تجهیزات هوایی کاستی‌های دارد» آمده است. وی افزود : اما در این گزارش توضیح داده نشده است که کاستی‌های تجهیزات هوایی چه بوده است. وی در پاسخ به ستوالی مبنی بر اینکه آیا برج مراقبت در سقوط هواپیمای «سی ۱۳۰» مقصر بوده است، پاسخ داد : کار سازمان هواپیمایی کشوری بررسی سوانح هوایی است و بخش‌های دیگر که غیرتخصصی هستند، نباید اقدام به این کار کنند. وی با اعلام این که از آغاز فعالیت خود تاکنون در پست وزارت راه و ترابری ۲۵۰ میلیون دلار از حساب ذخیره ارزی به شرکت‌های هواپیمایی خصوصی وام برای خرید هواپیمای اختصاص داده شده است، گفت : به شرکت هواپیمایی هما نیز دولتی است، در سال گذشته ۱۵۰ میلیون دلار از همین محل برای خرید هواپیمای اعتبار اختصاص داده شده است. رحمتی تصریح کرد : در سال جاری نیز ۲۵۰ میلیون دلار به هواپیمایی هما از محل حساب ذخیره ارزی برای خرید هواپیمای وام اختصاص خواهیم داد.

توقف روند کاهش نرخ تورم

مهر : گزارش اداره آمارهای اقتصادی بانک مرکزی از متوقف شدن روند کاهش نرخ تورم در خردادماه سال جاری حکایت دارد. این درحالی است که نرخ تورم در دو ماهه اول امسال روند کاهش را طی کرده بود. برعزم اینکه نرخ تورم در دوازده‌ماهه منتهی به خردادماه سال جاری به ۱۰/۳ درصد رسیده است اما مقایسه نرخ تورم ماه اردیبهشت با خردادماه سال جاری از افزایش آن خبر می‌دهد. نرخ تورم در خرداد نسبت به اردیبهشت ماه سال جاری ۱/۶ واحد درصد افزایش یافته است. این درحالی بود که رشد نرخ تورم در اردیبهشت نسبت به فروردین ماه سال جاری ۰/۸ واحد درصد بود. همچنین متوسط نرخ تورم در سه‌ماهه اول امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل نیز افزایش یافته است. بانک مرکزی در روزهای آینده قصد دارد جزئیات این گزارش را منتشر کند.

فرمول ایران برای قیمت گاز صادراتی

ایستنا : مقام‌های نزدیک به وزارت نفت هند اعلام کردند که ایران پیشنهاد کرده قیمت گاز انتقالی به این کشور معادل ۷/۲ دلار در هر میلیون BTU (واحد گرمایی انگلیسی) باشد که این میزان سالانه سه درصد افزایش خواهد یافت. گزارش‌های موجود به نقل از منابع دولتی هند حاکی از آن است که ایران فرمول قیمت‌گذاری گاز را بر مبنای ارتباط قیمت گاز خود با بهای نفت‌خام برنت پیشنهاد کرده است. بر مبنای این فرمول، قیمت پیشنهادی گاز ایران در ارتباط مستقیم با افزایش قیمت نفت بر اساس قیمت نفت برنت است که قیمت گاز ایران معادل ۱۰ درصد قیمت نفت خام برنت دریای شمال ارزش‌گذاری شده است. منابع دولتی هند معتقدند که قیمت پیشنهادی ایران بیش از ۵۰ درصد بالاتر از قیمت عرف رایج بازار است و بسیار بالاتر از قیمت ۴/۲۵ دلاری در هر میلیون BTU است که هند برای تحویل گاز در مرز خود می‌پردازد.

استقلال مجدد سازمان بازرسی و نظارت

فارس : یک منبع آگاه گفت : رئیس‌جمهوری بر بازگشت سازمان بازرسی و نظارت بر قیمت‌ها به شکل اول و استقلال مجدد خود تاکید کرد. یک منبع آگاه با اشاره به تاکید رئیس‌جمهوری بر بازگشت سازمان بازرسی و نظارت بر قیمت‌ها به شکل اول خود اظهار داشت : بر اساس تاکید آقای احمدی‌نژاد این دستور در اولین جلسه شورای عالی اداری مطرح خواهد شد. وی افزود : کارمندان سازمان بازرسی و نظارت تا یک‌ماه‌و نیم دیگر باید در ساختمان خود مستقر شوند. به گزارش فارس، وزیر بازرگانی پیشتر با اعلام ضعیف شدن فعالیت بازرسی در سازمان جدید حمایت، خواستار لغو ادغام سازمان بازرسی و نظارت بر قیمت، توزیع کالا و خدمات شده بود. بررسی درخواست وزیر بازرگانی به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی ارائه شده بود که این سازمان نیز با این درخواست مخالفت کرد. همچنین کمیسیون اصل ۹۰ در نامه‌ای به معاون اول رئیس‌جمهوری در خصوص ادغام سازمان حمایت با سازمان بازرسی و نظارت، درخواست رفع نارسایی‌ها و ناکارآمدی‌های اساسی در سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و تقویت جنبه نظارت در این سازمان شده بود.

بنزین و تصمیم نه چندان ساده

*دکتر منصور معظمی**



این روزها دولت و مجلس به شدت درگیر در رابطه با حل معضل چندین ساله بنزین هستند، اینکه دولت بتواند تا چه حد راه حل درست انتخاب کند نیازمند زمان است :
متأسفانه طی سال‌های اخیر هزار بار بحث انرژی در کشور و در سطوح تصمیم‌گیری مطرح شده است که همراه با تقابل‌های بجای بحث‌های کارشناسی بوده : چیزی که امروز گرفتار آن شده‌ایم نتیجه عدم تصمیم‌گیری و شجاعت در تصمیم‌گیری طی سال‌های گذشته است. شاید گفته شود که چندان آسان هم نبوده است، امروز فرصتی پیش آمده است که باید دولت و مجلس با توافق و با بهره‌گیری از نظرات کارشناسان خبره و متعدد موضوع بنزین را ساماندهی نمایند. در اینجا باید به مدیریت تولید و هم مدیریت مصرف و تقاضا نگاه کرد و نمی‌توان آن را از هم جدا کرد. حقیقت این است که مدیریت انرژی رابطه تنگاتنگی با مدیریت توسعه کشور دارد. نمی‌توان بحث یارانه‌ها، سرمایه‌گذاری‌های انجام شده، میزان رفاه نسبی مردم و بالاخره انتظارات را نادیده گرفت. انرژی در کشور ما محور توسعه است. فکر می‌کنم ما اجازه نداریم که امروزه از ذخیره‌آیندگان استفاده کنیم. قطعاً فردا فرزندان این کشور ستوال می‌کنند که چرا اجازه دادید سالیانه حدود ۳۰ میلیارد دلار یارانه انرژی پرداخت شود. برای اینکه موضوع را ریشه یابی کنیم ابتدا به بررسی وضع موجود می‌پردازیم :

■ **روند مصرف بنزین در کشور**

روند مصرف بنزین طی سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۴۵ حکایت از رشد ۹/۴ درصد درک می‌طی این سال‌ها کمترین رشد مصرف مربوط به دوره ۷۸-۷۴ یا ۶/۶ درصد و بیشترین آن در دوره ۵۲-۴۵ یا ۶/۱۵ درصد بوده است، علت این امر ناشی از تغییرات اساسی و گسترده در زیرساخت‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی کشور و گرایش به مصرف گرای به همراه گسترش شهرنشینی در این مدت بوده است.

طی سال‌های ۶۰-۱۳۴۳ رشد مصرف این متغیر ۹/۷ درصد و سال‌های ۶۱-۶۸ که همزمان با وقوع جنگ تحمیلی و کاهش درآمدهای نفتی بوده است ۴/۳ درصد و سال‌های ۷۳-۱۳۶۸، متوسط مصرف ۷/۵ درصد در طول برنامه دوم توسعه (۷۹-۱۳۷۴) قیمت بنزین به‌طور پیوسته افزایش یافته و در عوض رشد مصرف بنزین نسبت به دوره قبل کاهش داشت و در طول دوره به ۴/۶درصد رسید و طی سال‌های ۸۲-۱۳۷۵ به متوسط ۸/۵ درصد رسیده است.
طی ۱۰ ساله اخیر (۱۳۸۴-۱۳۷۵) میزان مصرف بنزین از ۳۳ میلیون لیتر در روز به ۶۶/۹ میلیون لیتر در روز رسیده است. به بیان دیگر طی ۱۰ سال مصرف بنزین ۱۰۰درصد افزایش پیدا کرده است، در صورتی که تولید طی این مدت از ۲۸/۳ میلیون به ۴۲/۴ میلیون لیتر افزایش پیدا کرده است. به بیان دیگر در ازای افزایش تولید به میزان ۶۶درصد مصرف ۱۰۰ درصد افزایش داشته است. برای اینکه دلیل این میزان افزایش را بیابیم لازم است مولفه‌های مؤثر در مصرف بررسی شود.

■ **افزایش خودرو**

بیشترین میزان مصرف نهایی فرآورده‌های نفتی به بخش حمل و نقل اختصاص دارد، به طوری که در سال ۱۳۸۲ بالغ بر ۵۳ درصد از کل مصرف نهایی فرآورده‌های نفتی در این بخش به مصرف مصرف رسیده است. لازم به یادآوری است براساس آمار سال ۸۴، ۹۹ درصد مصرف بنزین و ۵۶ درصد گازوئیل در بخش حمل‌ونقل است. طبق آمار حدود ۶/۷ میلیون خودرو (بنزین‌سوز) تا پایان سال ۱۳۸۴ در کشور وجود دارد که ۳/۵ میلیون دستگاه آن طی پنج سال اخیر وارد چرخه حمل و نقل شده است، در مورد موتورسیکلت پیش‌بینی حدود ۸-۷ میلیون دستگاه می‌شود. بنابراین پیش‌بینی می‌شود با توجه به

ادامه از صفحه ۱۱

■ **چرا روی این مسئله مخالفتی نکردید؟**

در آن موقع ما در هیات دولت مطرح کردیم که واردات این لوازم را آزاد کنید. اما ضعیف وزارت کشاورزی در این بود که نتوانست راه واردات را هموار کند. با توجه به وعده‌هایی که وزارت صنایع برای بالا بردن کیفی محصولات وارد دولت قانع شد. از آن طرف مجلس قانونی را برای حمایت از کالای ساخت داخل تصویب کرد.

■ **در مورد سیستم بانکی صحبت کردید. عملکرد بانک کشاورزی را چگونه می‌بینید؟**

ما اصلاً بانک کشاورزی نداشته ایم. بانک کشاورزی در حقیقت یک صندوق کشاورزی است. به ویژه الان که رئیس مجمع آن وزیر کشاورزی است. این کار یکی از اشتباهات آقای حجتی بود. زمان هم آقای عبدالعزیز زاده بانک مسکن را می‌خواست که مخالفت کردیم. اما عملکرد بانک کشاورزی را اگر از تمام ابعاد در نظر بگیریم در گذشته مثبت بوده است. وقتی منابع بانکی را ما به دلیل خسارت‌های خشکسالی مجبوس می‌کنیم بدهکاری کشاورزان را به بار می‌آورد که نزدیک به ۳ هزار میلیارد تومان است. این بدهی هر سال «استمهال» می‌شود. در حالی که منابعی در اختیار بانک نیست. به نظر من بانک کشاورزی الان

روند تولید خودرو در کشور کماکان این تعداد افزایش یابد و بالطبع بر تقاضای بنزین اثر می‌گذارد.

■ **قیمت**

قیمت بنزین طی سال‌های اخیر افزایش چشمگیر نداشته است. طی ۵ساله اخیر از ۴۵۰ به ۸۰۰ریال رسیده است و دو سال اخیر هم ثابت مانده. نکته قابل توجه روند افزایش مصرف بنزین طی سال‌های اخیر است. به طوری که در دو ماهه اول سال ۸۵ نسبت به

دو ماهه مشابه سال ۸۴، مصرف ۵/۱۲ درصد افزایش داشته است.

■ **کمبود وسایل نقلیه**

کمبود وسایل نقلیه عمومی که منجر به استفاده مردم از وسایل شخصی می‌شود. با عنایت به آنچه گفته شد می‌توان نتیجه گرفت که ادامه این روند برای کشور قابل تحمل و امکان‌پذیر نیست. در صورتی که بخواهیم روند فعلی را ادامه دهیم باید سالیانه حدود ۷-۶ میلیارد دلار بابت تأمین واردات بپردازیم. از طرف دیگر افزایش مصرف باعث می‌شود که دولت حجم بیشتری از نفت خام را صرف تولید فرآورده‌های نفتی کند که در نتیجه باعث کاهش سقف صادرات و بالطبع کاهش درآمد ارزی می‌شود. در حال حاضر حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار بشکه کمتر از سقف تولید اوپک تولید صورت گرفته است و این خطر وجود دارد که چنانچه این روند ادامه پیدا کند اعضای اوپک در سه‌ماهه‌بندی‌ها تجدیدنظر و براساس آذربایجان، عربستان سعودی*، ایران، ونزوئلا، اکبر دولت اقدام به کاهش قیمت به میزان ۱۹۰تومان کرده است.

■ **لودگی بیش از استاندارد هوا در شهرهای بزرگ و ایجاد گرفتاری و مشکل برای مردم**

حدود ۲۲ درصد خودروهای کشور طول عمر بیش از ۲۰ سال دارند. این امر باعث شده است که میانگین مصرف خودروهای شخصی برابر ۱۵ لیتر و برای تاکسی و خودروهای مسافرتی ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باشد در صورتی که این میزان در دنیا حدود ۸ لیتر است.

■ **پرداخت سنگین یارانه به صورت غیرهفمند**

پیش‌بینی می‌شود در سال جاری در صورتی که به همین صورت اقدام شود حدود ۷-۶ میلیارد دلار برای تأمین بنزین لازم باشد. این رقم جدا از ۴۳ میلیون لیتر تولید داخلی است.

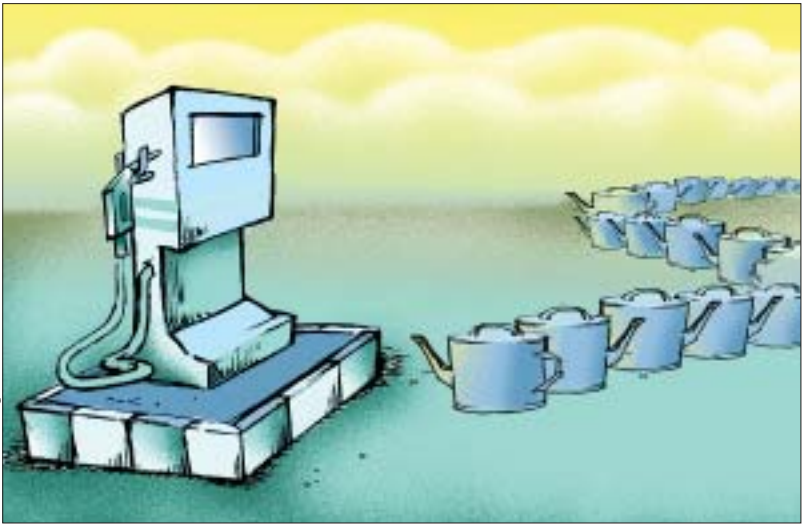
هزینه مصرف بنزین در سال ۸۵ برابر با میلیارد دلار ۱۶≈ (قیمت یک لیتر بنزین واقعی) ۵۰۰× (روز) ۷۳×۳۶۵ (میلیون لیتر) می‌شود. در صورتی که قیمت فروش را از آن کم کنیم «میلیارد دلار ۲/۱≈ (تومان) ۸۰× (روز) ۳۶۵×۷۳ (میلیون لیتر)»

ما به التفاوت (۹/۱۳ = ۲/۱ - ۱۶) یعنی حدود ۱۴ میلیارد دلار فقط یارانه بنزین است.

■ **ناراضایی مردم به دلیل عدم امکان استفاده از سروس‌های عمومی**

براساس آمار موجود تعداد اتوبوس‌های شهری حدود ۷۵هزار دستگاه است که به‌هیچ‌وجه پاسخگوی نیاز کشور نیست. میزان تولید اتوبوس در کشور حدود ۶-۵ هزار

اقتصاد ایران



دستگاه در سال جاری است که این تعداد تولید به نسبت نیاز نمی‌تواند جابگو باشد.
■ **چه باید کرد**

■ **افزایش سریع ناوگان حمل‌ونقل**
در حال حاضر میزان یارانه بنزین برای هر ایرانی حدود ۲۰۰ دلار در سال است. چنانچه دولت اقدام به تجهیز ناوگان حمل‌ونقل عمومی کند و به جای واردات بنزین اقدام به کمک به کارخانه‌های ساخت اتومبیل‌های بزرگ و به موازات آن واردات سریع اتوبوس و... نماید در همین راستا می‌توان با افزایش اندک قیمت، بخش قابل توجهی از هزینه‌ها را تأمین کرد.

■ **افزایش قیمت بنزین**

بنزین در بخش حمل و نقل هم به‌عنوان نهاده تولیدی و هم به‌عنوان کالای مصرفی به مصرف می‌رسد. بنزین مصرفی توسط خودروهای شخصی یک کالای مصرفی و بنزین مصرفی توسط خودروهایی که در حمل و نقل عمومی و مسافر مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند یک نهاده تولیدی است. افزایش در قیمت بنزین با فرض بازدهی ثابت نسبت به مقیاس، فقط هزینه متوسط تولید خدمت تولیدکنندگان هم کم‌مصرف اقدام نمایند در بخش حمل و نقل را افزایش می‌دهد.

افزایش قیمت انرژی در کوتاه‌مدت باعث کاهش تقاضای آزاد حامل‌ها می‌شود و در بلندمدت

افزایش قیمت انرژی موجب می‌شود تا مصرف‌کنندگان انرژی در بخش حمل و نقل نسبت به جایگزینی دستگاه‌ها و ماشین‌آلات پرمصرف با وسایل کم‌مصرف اقدام نمایند در نتیجه تولیدکنندگان هم باالطبع به دنبال تولید محصولاتی خواهند بود که نیاز بازار را تأمین کند. وارد شدن این محصولات به چرخه مصرف صرفه‌جویی

مصرف انرژی را دامن می‌زند.

برای آنکه اثر این افزایش را ببینیم باید دید که سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوارها چگونه است. براساس آمار سال ۱۳۸۳ کشور سهم هزینه حمل و نقل در سبد خانوارهای شهری ۵۸/۱۰ درصد و خانوارهای روستایی ۴/۹ درصد است.

بنابراین افزایش بنزین با توجه به اینکه بخشی از هزینه‌های انرژی در سبد خانوار است، نمی‌تواند تأثیر چشمگیر و نگران‌کننده‌ای داشته باشد. به نظر می‌رسد افزایش قیمت ابتدا اثر روانی دارد که این اثر بازتاب منفی دارد که با تمهیدات لازم تا حدی قابل پیشگیری است.

آیا وضعیت اقتصادی و سرانه ایران کمتر از کشورهای گرجستان، قزاقستان، ونزوئلا، آذربایجان است؟ با همین شرایط مشاهده می‌شود که قیمت بنزین مصرفی چندین برابر کشور ما است. براساس مطالعاتی که توسط یکی از شرکت‌های خودروسازی صورت گرفته نشان می‌دهد که مصرف انرژی را دامن می‌زند.
برای آنکه اثر این افزایش را ببینیم باید دید که سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوارها چگونه است. براساس آمار سال ۱۳۸۳ کشور سهم هزینه حمل و نقل در سبد خانوارهای شهری ۵۸/۱۰ درصد و خانوارهای روستایی ۴/۹ درصد است.
بنابراین افزایش بنزین با توجه به اینکه بخشی از هزینه‌های انرژی در سبد خانوار است، نمی‌تواند تأثیر چشمگیر و نگران‌کننده‌ای داشته باشد. به نظر می‌رسد افزایش قیمت ابتدا اثر روانی دارد که این اثر بازتاب منفی دارد که با تمهیدات لازم تا حدی قابل پیشگیری است.
آیا وضعیت اقتصادی و سرانه ایران کمتر از کشورهای گرجستان، قزاقستان، ونزوئلا، آذربایجان است؟ با همین شرایط مشاهده می‌شود که قیمت بنزین مصرفی چندین برابر کشور ما است. براساس مطالعاتی که توسط یکی از شرکت‌های خودروسازی صورت گرفته نشان می‌دهد که مصرف انرژی را دامن می‌زند.

مصرف انرژی را دامن می‌زند.
برای آنکه اثر این افزایش را ببینیم باید دید که سهم هزینه حمل و نقل از کل هزینه خانوارها چگونه است. براساس آمار سال ۱۳۸۳ کشور سهم هزینه حمل و نقل در سبد خانوارهای شهری ۵۸/۱۰ درصد و خانوارهای روستایی ۴/۹ درصد است.
بنابراین افزایش بنزین با توجه به اینکه بخشی از هزینه‌های انرژی در سبد خانوار است، نمی‌تواند تأثیر چشمگیر و نگران‌کننده‌ای داشته باشد. به نظر می‌رسد افزایش قیمت ابتدا اثر روانی دارد که این اثر بازتاب منفی دارد که با تمهیدات لازم تا حدی قابل پیشگیری است.
آیا وضعیت اقتصادی و سرانه ایران کمتر از کشورهای گرجستان، قزاقستان، ونزوئلا، آذربایجان است؟ با همین شرایط مشاهده می‌شود که قیمت بنزین مصرفی چندین برابر کشور ما است. براساس مطالعاتی که توسط یکی از شرکت‌های خودروسازی صورت گرفته نشان می‌دهد که مصرف انرژی را دامن می‌زند.

سال سوم ■ شماره ۸۰۲ شرق

خبرها

پرداخت مالیات، تکلیف عبادی

ایلتنا : پرداخت مالیات مثل خمس منجر به توسعه اقتصادی می‌شود. داود دانش جعفری وزیر امور اقتصادی و دارایی در خطبه‌های پرشکوه نماز جمعه دیروز تهران در رابطه با فرارسیدن هفته مالیاتی کشور گفت : امروزه اداره هیج کشوری بدون درآمد مالیاتی امکان‌پذیر نیست لذا راهکارهای علمی برای افزایش این نوع درآمد و ارائه خدمات مورد نیاز به مردم در کشور دنبال می‌شود. وی با بیان اینکه بدون درآمد مالیات اداره کشور به نحو مناسبی امکان‌پذیر نیست، افزود : طی سال‌های اخیر درآمد مالیاتی در کشور به ۲۵ تا ۳۰ درصد رسید. این درحالی است که امروزه در برخی از کشورها ۳۲ درصد ارزش تولید اقتصادی را درآمد مالیاتی تشکیل می‌دهد و این رقم در کشور ما حدود پنج تا هفت درصد است. دانش جعفری با طرح ستوالی مبنی بر اینکه چرا باید دولت‌ها برای اداره کشور به مالیات اتکا کنند، اظهار داشت : اداره کشور براساس درآمد نفتی امکان‌پذیر نیست زیرا این منابع تمام شدنی و درآمد آن ناپایدار است؛ لذا امروزه پایان‌پذیری منابع نفتی از مهم‌ترین مسائل مطروحه در دنیا است. وی با اشاره به تحلیل لشکرکشی آمریکا به کشور عراق، عنوان کرد : از دلایل لشکرکشی آمریکا به عراق وجود منابع نفتی و منابع غنی این کشور بوده است. وزیر امور اقتصادی و دارایی با بیان اینکه به‌کارگیری منابع جدید در دنیا مورد توجه قرار گرفته است افزود : از آنجایی که منابع نفتی دنیا رو به پایان است، در کشورهایی که استخراج نفت برای آنان تمام می‌شود و یا حتی فاقد منابع نفتی هستند، منابع جدید دیگری دستیابی می‌شود. وی اقتصاد کشورهای نفتی را ضربه‌پذیر ارزیابی کرد و ادامه داد : از آنجایی که درآمدهای نفتی سهل‌الوصول است لذا اقتصاد کشورهایی که به منابع نفتی دنیا رو به پایان است، در کشورهایی که آن، ظرفیت نفتی دارند و اشتغال در این کشورها به شدت پایین است. دانش جعفری با اشاره به پدیده بیماری هلندی در برخی کشورها بیان کرد : در کشورهای وابسته به درآمد نفتی واردات روبه افزایش است در حالی که هیچ کشوری نمی‌تواند به فرض مشکل مسکن را با واردات برطرف نماید؛ لذا افزایش قیمت و تورم در افلام غیروارداتی در این کشورها بروز می‌نماید. وی با اشاره به ابلاغ سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور از سوی مقام معظم رهبری به سه قوه کشور برای اجرای آن، خاطرنشان کرد : در برنامه چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور پیش‌بینی شده که تا پایان برنامه پنجم توسعه کشور درآمدهای مورد نیاز خود را برای تأمین هزینه‌های جاری دولت که بخشی از هزینه‌های عمومی کشور را تشکیل می‌دهد از محل درآمدهای غیرنفتی تأمین کند. وزیر امور اقتصادی و دارایی عمده درآمدهای غیرنفتی را درآمدهای مالیاتی دانست و افزود : یکی از راه‌های اداره کشور بدون اتکا به درآمد نفتی تأمین هزینه‌های جاری از درآمدهای غیرنفتی است در حالی که می‌توان با افزایش درآمد نفتی تولید و اشتغال را در کشور ایجاد کرد. وی با اشاره به خروج درآمدهای نفتی از سیستم بودجه برخی از کشورها اظهار داشت : در این کشورها درآمدهای نفتی به یک صندوقی اویز می‌شود و سپس منابع آن برای کسب درآمد بیشتر در اختیار سرمایه‌گذاران قرار می‌گیرد و سود حاصل آن به خزانه دولت وادار می‌شود و اما در کشور ما با توجه به درآمد نفت امکان‌پذیر نیست و لازمه این حرکت افزایش درآمد مالیاتی است. وزیر امور اقتصادی و دارایی درآمد نفتی را دچار نوسانات دانست و گفت : به دلیل ناپایدار بودن درآمدهای نفتی در مواقع نوسان قیمت کشورهای وابسته به لحاظ ساختار اقتصاد دچار مشکل می‌شوند و در حقیقت اقتصاد آنها غیرفعال می‌شود. وی با اشاره به راهکارهای علمی برای افزایش درآمد مالیاتی در کشور تصریح کرد : دولت می‌تواند با رونق دادن به بنگاه‌های اقتصادی و کسبه از سود آنان کسب درآمد نماید به طوری که درآمدهای مالیاتی حاصل از این رونق را در راستای نیازهای واحدهای اقتصادی به کار گیرد، ضمن آنکه دولت برای اخذ درآمدها به سراغ بنگاه‌های غیرفعال نخواهد رفت. دانش جعفری سوادآور کردن بنگاه‌های اقتصادی را عاملی مهم در فعال کردن اقتصاد دانست و گفت : همچنین با ابلاغ سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی توسط مقام معظم رهبری که به عنوان انقلاب اقتصادی نیز نام برده می‌شود و اجرای آن توسط سه قوه کشور سبب می‌شود تا این پس مردم (بخش خصوصی و تعاونی) در اقتصاد فعال شوند. وی با بیان اینکه سیاست‌های کلی اصل ۴۴ به دنبال افزایش نقش مردم در اقتصاد است افزود : درآمدهای مالیاتی از افراد کم‌درآمد حاصل نمی‌شود، ضمن آنکه در ابتدا باید مردم ثروتمند بنگاه‌های اقتصادی سوده شوند تا دولت نیز به حقوق حقه خود که همان درآمدهای مالیاتی است، دست یابد. دانش جعفری با اشاره به ارتقای فرهنگ مالیاتی عنوان کرد : اگر پرداخت مالیات از سوی مردم مانند پرداخت خمس که از تکالیف عبادی است صورت گیرد به فرهنگ بالای مالیاتی دست یافته‌ایم. وی با اشاره به خوداظهاری مالیاتی در سازمان مالیات کشور طی چند سال اخیر تصریح کرد : در خوداظهاری مالیاتی ملاک تعیین مالیات خود فرد است، نه ممیز تشخیص ضمن آنکه دولت با ارزیابی درصدی از خود اظهاره‌یاری نتایج را بررسی می‌کند. دانش جعفری با بیان اینکه برای اخذ مالیات در سال جاری با اتحادیه‌ها و اصناف به توافق رسیده‌ایم افزود : در کشور برای دریافت درآمدهای مالیاتی به دنبال اعمال قوانین سخت‌گیرانه نبوده‌ایم بلکه اخذ مالیات از طریق ارتقای فرهنگ مالیاتی متناسب با فرهنگ دینی و تشخیص خود افراد دنبال شده، به طوری که مانند خمس پرداخت آن تکلیف شده که این امر در نهایت منجر به توسعه اقتصادی کشور می‌شود. وی گفت : مالیات را تعدیل ثروت در جامعه دانست و مزیت ارتقای فرهنگ مالیاتی را معنای رافه بیشتر برای مردم و ثبات درآمدها و توسعه اقتصادی است.

تقاضای خودرو و به قیمت سوخت ربطی ندارد.

براساس مطالعات انجام شده توسط بانک مرکزی – مرکز پژوهش‌ها – سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی افزایش قیمت بنزین آثار توری بسیار متفاوتی دارد و آنچه در این مطالعات دیده می‌شود استفاده از مدل‌های مختلف است که نتایج آنها با هم قابل مقایسه نیست.

آنچه باید مورد توجه داشت این است که این افزایش قیمت نباید به صورت یک باره باشد. نمودار زیر ترکیب هزینه‌های خالص سالانه یک خانوار شهری را برای سال ۸۴ نشان می‌دهد.

■ **پیگیری جدی و تاکید بر اجرای طرح زوج و فرد در شهرهای پرجمعیت و همچنین گذاشتن محدودیت تردد خارج کردن خودروهای فرسوده از سیستم حمل و نقل**
میانگین مصرف خودروهای شخصی در کشور ۱۵ لیتر و برای تاکسی‌ها حدود ۲۰-۱۸ لیتر در هر صد کیلومتر است که با میانگین جهانی حدود ۱۰ لیتر فاصله دارد.

با فرض اینکه ۳۰ درصد خودروهای موجود عمر بیش از ۲۰ سال دارند و به‌طور متوسط ماهانه ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت طی می‌کنند: هزینه بنزین برابر است با
میلیارد لیتر ۲/۵ = لیتر ۱۰۰ (ماه) ۱۲ X (میلیون دستگاه اتومبیل) ۳۰ X۷ درصد

میلیارد دلار ۱/۲۶ = (تومان) ۵۰۰ X ۵/۲ میلیارد

لیتر

درآمد حاصل از تبدیل فقط ۳۰درصد خودروها در سال برابر با ۱/۲۶ میلیارد دلار است که با این میزان می‌توان سالیانه ۰۰/۱۲۶ دستگاه اتومبیل نو با کیفیت بسیار عالی خریداری و تا تولید کرد.

■ **افزایش ظرفیت تولید پالایشگاهی فعلی از طریق نوسازی – بازسازی و تغییر تکنولوژی**

انجام این کار با توجه به توان مهندسی داخل در ظرف حداکثر ۳-۳ سال میسر است. سرمایه‌گذاری لازم برای این کار حدود ۶-۵ میلیارد دلار برآورد می‌شود.
■ **ایجاد پالایشگاه‌های جدید با استفاده از انواع نفت خام‌های موجود کشور**

■ **سهیم‌بندی بنزین و اجرای آن**

حقیقت این است که در مقطع فعلی چاره‌ای جز کنترل و هدایت مصرف نیست. اگرچه این کار تبعات خاص خود را دارد ولی در این شرایط تنها راه حل ممکن است. پیشنهاد می‌شود که براساس تولید داخل و با رعایت نگه‌داشت ذخایر استراتژیک کشور اقدام به سهیم‌بندی از طریق کارت هوشمند و یا کوپن و یا هر طریق ممکن کرده و از همین حالا آمادگی آن ایجاد شود.

■ **نکته قابل توجه**

به منظور جلوگیری از تبعات منفی و در تنگنا قرار ندادن مردم لازم است کسانی که علاوه بر سهمیه علقه مند به استفاده بیشتری هستند بقیه را براساس نرخ وارداتی تهیه نمایند. انجام این کار در بردارنده محاسن زیر است :

■ **سهیمه به تمام مردم به نسبت مساوی توزیع شده است.**
■ **امکان استفاده بیشتر برای مردم با پرداخت وجه بیشتر میسر است، لذا هیچ محدودیتی برای مردم قائل نشده‌ایم.**
■ **قیمت واقعی بنزین برای مردم روشن می‌شود و به تدریج جایگاه خود را می‌یابد.**
■ **درآمد آن به خزانه دولت جهت انجام کارهای توسعه اختصاص می‌یابد.**
■ **این کار به منطقی کردن قیمت بنزین کمک می‌کند.**
ذکر این نکته لازم است: سهیم‌بندی و دوزخی کردن بنزین قطعاً بهترین راه‌حل نیست ولی در این شرایط بهترین گزینه است. توجه داشته باشیم که در بین انتخاب‌های بد و بدتر انتخاب صحیح صورت گرفته است. انشاءالله دولت محترم با تصمیم‌گیری قاطع و شجاعانه فصل نوینی در اداره دار اقتصادی کشور گشوده که آثار و برکات آن همه اقشار جامعه را منتفع می‌کند.

***عضو هیات علمی دانشگاه**

کشاورزی می‌دانیم.
■ **شما فعالیت سیاسی‌تان بیشتر نیست؟**
نه ما فعالیت صنفی هم داریم و عمده کار ما مسائل کارشناسی بخش کشاورزی است.
■ **سال ۸۱ هم مدیرعامل آب و فاضلاب استان تهران به موضع شما در مورد «آب» حمله کرد و خانه کشاورز را تشکیلی از پشت میز ضدنلی لوکس خواند.**
همین مسئله مهم است. کشاورز زبان گویا ندارد. وزیر کشاورزی به درستی اعلام می‌کند تابع مصوبه‌های دولت است. به همین دلیل هم از واردات میوه با تعرفه صفر درصد دفاع می‌کند.
■ **این به خاطر ذخیره‌سازی و نگرانی دولت از گرانی میوه بوده است.**
همین ذخیره‌سازی سبب شده کشاورز نتواند سیب و مرکبات تولیدی خود را بفروشد. مشکل تولید ما در همان نبود سرمایه‌گذاری است.
■ **آقای کلانتری! به غیر از خودکفایی- یا به قول شما افزایش تولید گندم- در دوران وزارتتان چه اشتباه دیگری داشتید که به وزیر فعلی توصیه انجام ندادن آن را کنید؟**
اشتباه بزرگ من بخشی‌نگری است. بخشی‌نگری بیش از حد به بخش کشاورزی و ۵-۶ سال اول وزارت من در این حوزه اشتباه بود. به همین دلیل هم تاکید دارم وزیر کشاورزی باید اقتصاد را بهبود و کلان نگر باشد.