اقتصاد ایران
مرحله نخست خروج خودروهای فرسوده ۱۲

بورس
بورس کشاورزی بین المللی می شود ۱۳

بازار
بحران در یک قدمی صنعت ساختمان ۱۴

بازار
گرانی سکه در آستانه روز پدر . . . ۱۴

۳۵ میلیارد دلار، یارانه فرآورده نفتی

محمد آقایی
معاون سابق وزیر نفت

شرق: چالش بنزین امروز نه تنها «تیتر یک» اقتصاد که یکی از مهمترین مسائل پیش روی سیاستمداران است. از این رو است که تریبون‌های خبری و صفحات روزنامه‌ها، حجم زیادی از گزارشات و مقالات خود را به این بحث اختصاص داده‌اند. محمد آقایی در دولت ۸ساله خاتمی معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی پخش و پالایش بوده است. وی به تازگی تحقیقی درباره معضل بنزین برای موسسه بین‌المللی مطالعات انرژی انجام داده و راهکارهایی برای حل آن پیشنهاد کرده است که خلاصه‌ای از آن را می‌خوانید.

■■■

بحث بنزین به عنوان یکی از مهمترین حامل‌های انرژی نمی‌تواند به طور کامل به صورت جدا از مقوله انرژی و حامل‌های مرتبط و مدیریت مجموعه آن ارزیابی شود. همچنین به موضوع مدیریت تولید و عرضه بنزین نیز نمی‌توان به طور همه‌جانبه جدا از مدیریت مصرف و تقاضای آن از یک طرف و مدیریت انرژی و حامل‌های آن از طرف دیگر پرداخت. بحث مدیریت انرژی رابطه بسیار تنگاتنگی با مدیریت توسعه در هر کشور داشته و باید به طور جدی یکی از محورها و مولفه‌های اساسی اقتصاد توسعه لحاظ شود. بر این اساس و با توجه به ضرورت در نظر گرفتن مبانی رفاه اجتماعی و نیز عدالت اقتصادی در مدیریت و اقتصاد توسعه که بر روی مدیریت مصرف و تقاضا تاثیرات تعیین‌کننده خود را خواهد گذاشت، اهمیت جایگاه و نقش رابطه مدیریت عرضه با مدیریت مصرف و تقاضای حامل‌های انرژی و از جمله بنزین را در عرصه عمومی توسعه فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی به ویژه از منظر و نگاه به رفاه عمومی و عدالت اجتماعی به طور روشن آشکار می‌سازد. شفافیت در تبیین و تعیین معیارها و شاخص‌ها در هر کدام از مقولات به هم پیوسته فوق‌الذکر، شرط لازم و موثر برنامه زمان‌بندی شده و راهکارهای اجرایی بهبود مستمر و کیفی در مدیریت مصرف حامل‌های انرژی و به ویژه بنزین محسوب می‌شود. به دلیل اهمیت مقوله بنزین و ضرورت راهیابی جهت رفع و یا حداقل محدود کردن معضلات مرتبط به آن، در این نوشتار، ابتدا وضعیت موجود و پیش آمده را شناسایی و تشریح کرده، بحران‌های مرتبط و علل موجده آنها را ارزیابی و سپس با بررسی نگرش سنجی جامعه نسبت به مقوله بنزین و چالش‌های مرتبط به آن و با تکیه بر راهبردهای مشخصی که پیشنهاد و ارائه و یا تاکید می‌نماییم، راه‌حل‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت عنوان و مطرح می‌شود.

■ **الف – تشریح وضع موجود بنزین و ابعاد آن**

۱ – تولید، مصرف، واردات و میزان رشد آنها

آمار تولید، مصرف و واردات بنزین و میزان رشد آنها در ده سال اخیر به شرح جدول شماره یک است. در همین مدت میزان رشد تولید و مصرف براساس سال پایه (۱۰۰=۱۳۷۵) نیز به شرح جدول شماره دو است. این در حالی است که در برنامه دوم (۷۸-۱۳۷۴) شاخص رشد سالانه مصرف بنزین حداکثر ۳ درصد و در برنامه سوم (۸۳-۱۳۷۹) حداکثر ۵/۴ درصد در نظر گرفته شده بود. این بدان معنا است که در پایان برنامه سوم نسبت به سال پایه، ۳۴ درصد رشد مصرف (به میزان روزانه ۱۱/۲ میلیون لیتر) بیش از برنامه، ایجاد شده است. در همین مدت رشد تولید ۴۲ درصد است و در صورت تحقق مصرف در حداکثر شاخص پیش‌بینی شده مصرف در برنامه‌های دوم و سوم، در پایان برنامه سوم فاصله تولید از مصرف حداکثر ۹ میلیون لیتر در روز می‌شد حال آنکه این فاصله در پایان برنامه سوم به ۲۲/۶۷ میلیون لیتر در روز رسیده است. در برنامه دوم توسعه، افزایش ظرفیت‌های جدید پالایشگاهی از طریق بیع متقابل و در برنامه سوم توسعه، از طریق اقدامات بخش خصوصی دیده شده بود که به دلیل ماهیت موضوع و میزان محدود سودآوری و یارانه‌ای بودن محصولات، مطلقاً در مورد آن اقبالی به عمل نیامد و افزایش ظرفیت‌ها و افزایش تولید و اصلاحات پالایشگاهی به عمل آمده و در برنامه سوم صرفاً از طریق میزان محدود منابع داخلی تخصیصی از شرکت ملی نفت ایران به عمل آمده است و با توجه به نبودن و اجرایی نشدن احکامی روشن در مدیریت تقاضای مصرف در برنامه‌های فوق‌الذکر، فاصله تولید / مصرف به ویژه در سال‌های برنامه در عمل زیادتر شد که نتیجه رشد مصرف تا حد ۱۱/۳ درصد در سال‌های پایانی برنامه سوم است. هم‌اکنون این رشد در سال ۱۳۸۵ نسبت به دوره مشابه دو ماهه ابتدای سال نسبت به سال ۱۳۸۴ به حد غیرقابل تحمل ۱۲/۵ درصد رسیده و باعث واردات نزدیک به ۳۰ میلیون لیتر بنزین در روز جهت جوابگویی به این میزان مصرف شده است.

۲ – یارانه بنزین وارداتی و یارانه فرآورده‌های نفتی

رشد مصرف سال‌های اخیر و افزایش مستمر واردات بنزین و افزایش سریع قیمت آن در سال‌های اخیر در سطح جهانی و منطقه و سه برابر شدن قیمت بنزین وارداتی در حال حاضر نسبت به قیمت ماه‌های متناظر سه سال پیش و رسیدن آن تا مرز ۷۵۰ دلار بر هر تن بر روی کشتی در بنادر کشور ما در خلیج فارس، باعث می‌شود که در صورت تامین کامل کسری نیاز مصرفی مطابق رشد موجود از طریق واردات و با فرض تثبیت قیمت‌های کنونی وارداتی، به میزان ۶ میلیارد دلار نیاز ارزی سال جاری برای پرداخت یارانه بنزین وارداتی (معادل مابه‌التفاوت هزینه خرید بنزین وارداتی و درآمد فروش داخلی آن به مصرف‌کنندگان با قیمت مصوب موجود) برآورد شود که تامین آن فشار بسیار سنگینی روی منابع درآمدی کشور است. البته بر طبق بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور فقط ۲/۵ میلیارد دلار برای آن اختصاص یافته و در قانون مذکور اضافه بر این میزان، واردات پیش‌بینی نشده است. یارانه مطروحه فوق همان‌طور که اشاره شد، صرفاً یارانه کنونی میزان بنزین وارداتی است. میزان کل یارانه مجموعه بنزین و دیگر فرآورده‌های نفتی مصرفی ناشی از تولید داخلی که به ویژه متاثر از قیمت نفت خام ارسالی به پالایشگاه‌های داخلی است (فرصت درآمد)، بسیار فراتر از حدود ۶ میلیارد دلار برآورد یارانه سال جاری بنزین وارداتی بوده و به میزان ۳۵ میلیارد دلار در سال جاری برآورد می‌شود، که میزان ۸/۵ میلیارد دلار آن یارانه بنزین تولید داخلی است. این موضوع اثر تعیین‌کننده سنگینی روی اقتصاد کشور داشته و به این مطلب در جای خود در این نوشتار مجدداً خواهیم پرداخت.

۳ – قاچاق بنزین

به دلیل نازل بودن قیمت بنزین، فروش داخلی در کشور و تفاوت فاحش آن نسبت به کشورهای همسایه و افزایش مستمر این تفاوت در سال‌های اخیر به دلیل رشد قیمت‌های منطقه‌ای و در کشورهای مذکور مواجه با پدیده شوم قاچاق و گسترش و رشد میزان آن در سال‌های اخیر مواجه هستیم، البته قاچاق در مورد فرآورده‌های دیگر نیز به همان دلیل وجود دارد ولی میزان آن در مورد بنزین و به ویژه گازوئیل از بقیه فرآورده‌ها بیشتر است. به دلیل ماهیت قاچاق و نحوه انجام آن، آمارهای دقیق در این زمینه وجود ندارد، لیکن آمارهای تخمینی و غیررسمی از منابع ذی‌صلاح، میزان آن را در مورد بنزین حدود یک میلیون و در مورد گازوئیل حدود ۲ میلیون لیتر در روز عنوان می‌نمایند که عمدتاً به کشورهای افغانستان، پاکستان، ترکیه و در سال‌های اخیر به شمال عراق سرازیر می‌شود. این بدان معنا است که براساس همین میزان تخمین، سالانه بالغ بر ۲۰۰۰ میلیارد ریال صرفاً از بابت یارانه بنزین قاچاق شده و بالغ بر ۴۰۰۰ میلیارد ریال از بابت گازوئیل قاچاق، از سرمایه‌های ملی در قالب قاچاق این دو فرآورده از کشور خارج می‌شود.

نکته

۱ – میزان ۸/۵ میلیارد دلار آن یارانه بنزین تولید داخلی است.

۲ – سالانه بالغ بر ۲۰۰۰ میلیارد ریال صرفاً از بابت یارانه بنزین قاچاق شده و بالغ بر ۴۰۰۰ میلیارد ریال از بابت گازوئیل قاچاق، از سرمایه‌های ملی در قالب قاچاق این دو فرآورده از کشور خارج می‌شود.

جدول ۱ـ آمار تولید، مصرف و واردات بنزین در سال‌های ۱۳۸۴ - ۱۳۷۵

سال	تولید	مصرف	واردات
۱۳۷۵	۲۸/۳۲	۳۳	۲/۷۰
۱۳۷۶	۲۹/۲۸	۳۵	۵/۸۰
۱۳۷۷	۳۳/۲۲	۳۷/۷۰	۳/۷۷
۱۳۷۸	۳۶/۰۲	۳۹/۱۰	۳/۳۹
۱۳۷۹	۳۶/۳۳	۴۲/۵۳	۵/۲۰
۱۳۸۰	۳۷/۱۳	۴۵/۸۲	۷/۷۸
۱۳۸۱	۳۸/۵۵	۵۰/۵۲	۱۰/۴۲
۱۳۸۲	۳۹/۸۷	۵۶/۲۸	۱۵/۱۱
۱۳۸۳	۴۰/۱۵	۶۰/۶۷	۲۲/۶۷
۱۳۸۴	۴۲/۳۷	۶۶/۸۹	۲۴/۸۱

جدول ۲ـ میزان رشد تولید و مصرف بنزین در سال‌های ۱۳۸۴ - ۱۳۷۵

سال	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹
تولید	۱۰۰	۱۵۳	۱۱۷	۱۲۷	۱۲۸
مصرف	۱۰۰	۱۰۶	۱۱۴	۱۱۹	۱۳۹
سال	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴
تولید	۱۳۱	۱۳۶	۱۴۰/۵	۱۴۲	۱۵۰
مصرف	۱۵۳	۱۷۱	۱۷۱	۱۸۴	۲۰۲

۴ – وضعیت ناهنجار ترافیکی

افزایش سریع تعداد خودروهای در چرخه حمل‌ونقل به ویژه در شهرهای بزرگ و مخصوصاً در تهران و خارج نشدن خودروهای قدیمی، فرسوده، پرمصرف و غیراستاندارد از این چرخه و عدم تکافوی امکانات حمل‌ونقل عمومی و پایین بودن استاندارد آن و در نتیجه نبودن امکانات رفاهی قابل اتکا و قابل اطمینان جایگزین برای غالب نقل و انتقالات شخصی و غیرعمومی در حمل‌ونقل‌های ضروری بین‌شهری، جدا از آثار اقتصادی ناشی از هرزرفت سنگین اوقات و ساعات کار مفید نیروی کار جامعه و استهلاک وسایل حمل‌ونقل و مصرف غیرمتعارف سوخت، آثار اجتماعی عظیمی نیز به بار آورده و اثرات عصبی، جسمی و روحی و اخلاقی و فرهنگی ناشی از آن روی افراد جامعه بسیار نگران‌کننده است. بر طبق آمار سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، تعداد وسایل نقلیه بنزین‌سوز تا پایان سال ۱۳۸۴ حدوداً ۶/۷ میلیون خودرو است که ۵/۳ میلیون از آن در پنج سال اخیر وارد چرخه حمل‌ونقل کشور شده‌اند. این آمار علت اصلی رشد سریع و غیرمتعارف و خارج از برنامه مصرف بنزین و دلیل اساسی وضعیت ترافیکی سال‌های اخیر را به وضوح نشان می‌دهد. قریب یک میلیون از این تعداد خودروهای بنزین‌سوز فقط در سال ۸۴ وارد چرخه حمل‌ونقل کشور شده است. تولیداتی که در سال‌های متمادی گذشته به بازار عرضه شده‌اند، نوعاً مصرف سوخت بسیار بالاتر از سطح مصرف متعارف خودروهای استاندارد روز در دنیا داشته و از منطقی اقتصادی، قیمت گران و سوخت ارزان برخوردارند که سیاست منطقی و متداول روز دنیا برعکس آن است. در مورد تعداد موتورسیکلت‌ها آمار دقیقی در دست نیست و در آمارهای غیررسمی بین ۸ تا ۱۲ میلیون عنوان می‌شود. تولید و واردات کنترل نشده در این مورد در سطح گسترده‌ای وجود داشته و حتی تولیدات مراکز رسمی نیز که متعددند، با مصارف سوخت غیرمتعارف و تولیدات غیراستاندارد و با کیفیت‌های نامرغوب به بازار داخلی عرضه می‌شوند.

۵ – آلودگی‌های گسترده زیست محیطی

براساس آمارهای موجود بیش از ۳۰ درصد خودروهای کشور عمری بالاتر از ۲۰ سال دارند و قریب ۵۰ درصد بنزین عرضه شده در کشور را مصرف می‌کنند. همین مسئله به علاوه تکنولوژی پایین به کار گرفته شده در اکثر خودروهای تولید داخل در سال‌های متمادی گذشته و کیفیت سوخت مصرفی آنها باعث شده است تا میانگین مصرف خودروهای شخصی در کشور ما برابر ۱۵ و برای تاکسی‌ها و خودروهای مسافرکش برابر ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باشد در حالی که متوسط مصرف سوخت خودروها در دنیا برابر ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. این بدان معنا است که یک تاکسی یا خودرو مسافرکش در ایران برای هر ۱۰۰ کیلومتر به میزان ۱۰ لیتر بیشتر از یک خودروی معمولی استاندارد متوسط روز دنیا بنزین مصرف می‌کند. حدود ۸۰ درصد از آلودگی‌های شهر تهران ناشی از بیش از ۲/۵ دستگاه خودروی سواری است که در یک ترافیک سنگین و نفس‌گیر در آن در تردد‌ند و در حال حاضر ۲۰ درصد بنزین عرضه شده در کشور را روزانه تا سطح ۱۴ میلیون لیتر در روز مصرف می‌کنند. این آلودگی به دلیل سطح تکنولوژی خودرو و سوخت و ویژگی‌های جغرافیایی و آب و هوایی تهران، بیشتر به خاطر گازهای سمی منوکسیدکربن (CO)، هیدروکربن‌ها (CH) و اکسیدهای نیتروژن (NOx) و اکسیدهای گوگرد (Sox) و دی‌اکسیدکربن (CO2) است که از اگزوز خودروها خارج می‌شوند. تمامی این گازها آثار سویی بر روی محیط زیست و وضعیت آب و هوای شهری و به خصوص روی سلامتی بدن انسان می‌گذارند. در میان این آلاینده‌ها، منوکسیدکربن آثار آشکارتری نسبت به بقیه دارد. به طوری که در هوای آلوده شهرها گاز منوکسیدکربن ۲۰۰ برابر سریع‌تر از اکسیژن با هموگلوبین خون ترکیب شده و مانع از رسیدن اکسیژن کافی به قسمت‌های مختلف بدن به ویژه قلب شده و آن را از کار می‌اندازد و به همین علت در روزهای کاملاً آلوده، مراکز ذی‌ربط به بیماران قلبی توصیه می‌کنند تا از منزل خارج نشوند. این وضعیت کمابیش در اکثر شهرهای بزرگ و پرجمعیت و پرترافیک کشور وجود دارد. آمارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نشان می‌دهد که ۶۸ درصد بنزین مصرفی کشور در ۱۲ منطقه از مجموع ۳۵ منطقه کشور مصرف می‌شود و ۱۲ شهر بزرگ منجمله تهران، حدود ۵۰ درصد بنزین عرضه شده در کشور را مصرف می‌کنند.

۶– توجه به مدیریت عرضه و عدم انجام مدیریت تقاضا

در سنوات و دوران برنامه‌های پنج ساله گذشته و در نظام برنامه و مدیریت اجرایی کشور آنچه که تاکنون بر آن تاکید و مورد توجه اساسی نیز قرار گرفته است مدیریت عرضه بنزین، آن هم تحت نظارت و مسئولیت کامل دولت بوده است. گرچه عملیات توزیع عمدتاً به وسیله بخش خصوصی اداره می‌شود لیکن ذهن جامعه کلیه جوانب مسئولیت و پاسخگویی را متوجه دولت می‌داند و نظام مدیریت اجرایی کشور نیز اساساً پاسخ به این ذهنیت را سرلوحه کار خود قرار داده و آن را ساماندهی و مدیریت کرده است. میزان و نوع نیاز مصرفی جامعه به بنزین علت اساسی برای تنظیم امور تامین و توزیع و عرضه این فرآورده بوده است و نه برقراری نظام مدیریت تقاضا و مصرف جامعه و تنظیم شرایط و برنامه‌ها براساس شاخص‌های مدیریت تقاضا. به کوتاه سخن نیاز هدایت نشده مصرف، برای برنامه‌ها و نظام اجرایی کشور تعیین تکلیف کرده و برقراری نظام مدیریت عرضه را دیکته کرده است و تاکنون اقدامی اساسی و مشهود در زمینه مدیریت تقاضا برای بنزین صورت نگرفته است.

■ **ب – تنگناهای موجود در مورد بنزین**

از آنچه که در تشریح وضع موجود بنزین و ابعاد و آثار گسترده آن بیان شد، مشخص است که با رشد غیرمتعارف و بی‌رویه مصرف و فاصله گرفتن تولید داخلی از مصرف و ضرورت برقراری نظام جاری عرضه براساس همین نحوه مصرف و متناسب با آن رو آوردن به امر واردات و هرزروی منابع کشور ناشی از آن، با تنگناهای اساسی در این زمینه مواجه هستیم. همچنین عدم حضور بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری تولید و کنترل کامل عرضه به دلایل اقتصادی و نیز بحران‌های زیست‌محیطی و ترافیک و آثار سنگین جسمی، روحی، عصبی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ناشی از آن بر این تنگناها افزوده است. اضافه بر آن نحوه قیمت‌گذاری و میزان آن که شکل بسیار ناعادلانه توزیع یارانه‌ها را به نمایش گذاشته است، زمینه‌ساز اصلی پدیده شوم قاچاق گسترده و نیز دامن زدن به ابعاد فراگیر رشد هدایت نشده و بی‌رویه و ناموزون مصرف در کشور شده و این تنگناها را مضاعف کرده است. بر این تنگناها، عدم کشش ظرفیت‌های اسکله‌های وارداتی و خطوط لوله گسترده و تلمبه‌خانه‌های انتقال فرآورده‌ها و بنزین وارداتی را باید افزود که با وجود توسعه‌های مستمر سال‌های اخیر و استفاده از اضافه ظرفیت آنها دیگر به هیچ وجه جوابگوی رشد فزاینده واردات نخواهند بود. برای ریشه‌یابی و علت تنگناها و بحران‌ها به اساسی‌ترین آنها به شرح زیر اشاره می‌شود:

۱ – نامشخص بودن رابطه مفاهیم

تبیین سیاست‌های توسعه‌گرایانه، عدالت‌محور و دربرگیرنده رفاه اجتماعی می‌بایستی به تعیین شاخص‌های شفافی در این زمینه بینجامد و برنامه‌های مبتنی بر آن می‌بایستی با پیش‌بینی پیش‌شرط‌ها و الزامات منطقی بیانگر اجزای زمان‌بندی شده، سازمان یافته و تقسیم کار شده و قابل اندازه‌گیری در زمان بوده و سازوکارهای لازم را جهت هدایت، نظارت و اجرا به روشنی و اثرگذار برای تحقق برنامه‌ها در خدمت بگیرد. یکی از کمبودهای اساسی ما همین شاخص‌ها است. گرچه در سال‌های قبل و برنامه‌های پنج ساله در تنظیم اولیه برنامه‌ها، تا حدودی به رفع این کمبودها نزدیک می‌شدیم، لیکن در موقع تنظیم و شکل‌گیری و تصویب نهایی، انسجام لازم و یکپارچگی اقتضایی در شرایط و الزامات منطقی جهت برنامه‌ها برای رسیدن به شاخص‌های پیش‌بینی شده یکسره یا به طور نسبی به هم می‌ریخت. گرچه دشواری‌های تحقق شماری از برنامه‌ها و شاخص‌ها از همان ابتدا به طور منطقی قابل پیش‌بینی بود، لیکن با وجود آن برنامه‌ریزان و نهایی‌کنندگان برنامه‌ها با تکیه به شرایطی ذهنی و غیرواقعی، کمبود شرایط و الزامات منطقی را نادیده می‌گرفتند و بر انتظار تحقق برنامه‌ها بر آن اساس اصرار می‌ورزیدند، که حاصلش فاصله گرفتن جمع قابل ملاحظه‌ای از پیش‌بینی‌های برنامه‌های توسعه با نتایج آن است. این خطر و کمبودی است که همچنان تحقق برنامه‌های ما را تهدید می‌کند. یک مثال بارز در این مورد ماده ۵ لایحه برنامه سوم توسعه است که در سند مصوب نهایی این ماده مهم و حیاتی و تعیین‌کننده که در ایجاد یکپارچگی برنامه نقش اساسی داشت، با ماده جایگزین کاملاً تغییر کرد.

۲ – نداشتن سند مصوب

اهمیت این سند و شاخص‌های مرتبط زمانی به طور کامل آشکار می‌شود که مشخص شود، سند مذکور رابطه بسیار تنگاتنگی با برنامه‌های همه‌جانبه «توسعه» کشور، «عدالت»، «رفاه و تامین اجتماعی» و امنیت داشته و یکی از مهمترین پیش‌نیازهای اساسی آنها است و بی‌توجهی به آن روی تمام شاخص‌ها و برنامه‌ها و اهداف مرتبط با سیاست‌های مذکور تاثیر جدی خود را خواهد گذاشت. نداشتن این سند باعث می‌شود که همچنان فاقد افق‌ها و شاخص‌های مرتبط و برنامه‌های مدون در امر خطیر مدیریت مصرف و تقاضای انرژی و به ویژه موضوع مهم مدیریت مصرف و تقاضای بنزین باشیم و بدین لحاظ، مصرف غیرمتعارف و بی‌رویه جامعه را مدیریت می‌کند نه مدیریت جامعه، مصرف را. امروزه این امر یعنی مدیریت مصرف انرژی به عنوان حیاتی‌ترین نیاز برنامه‌های اقتصاد توسعه عدالت‌محور در کشور ما محسوب می‌شود.

۳ – نداشتن مشخصه‌ها و شاخص‌های توسعه پایدار

نامشخص بودن رابطه مفاهیم «توسعه»، «عدالت» و «رفاه» در برنامه‌ها و شاخص‌های آن از یک طرف و نداشتن سند مصوب چشم‌انداز توسعه، تولید، عرضه و مدیریت مصرف انرژی و شاخص‌های آن از طرف دیگر، به طور مشخص نداشتن و تحکیم نبخشیدن به مشخصه‌ها و شاخص‌های توسعه پایدار و الزامات اجرایی آن را به بار می‌آورد. نقطه نگران‌کننده در این باب این است که بعضاً این کمبود، منجر به پاک کردن صورت مسئله‌ای به نام توجه جدی به محیط زیست و شاخص‌ها و الزامات توسعه پایدار و حفظ و بهبود محیط زیست شده و اساساً هیچ گونه کار چشمگیر و سازمان یافته اجتماعی، فرهنگی و آگاهی‌بخش در جهت توسعه این نیاز حیاتی و حقوق انسان‌ها صورت نمی‌گیرد، که آثار بر شمرده شده ناشی از وضعیت ناهنجار آلودگی هوای شهرهای پرترافیک و با جغرافیای خاص یکی از نتایج آن است.

ادامه در صفحه ۱۲

عکس: میلاد پیامی، شرق

تفسیر اقتصادی

احتراز از بحران در بازارهای نوظهور

دکتر محمدرضا شجاع‌الدینی*

۱– بحران اقتصادی کشورهای آسیایی در نیمه دوم دهه ۱۹۹۰ و سپس بحران در روسیه، ترکیه و آرژانتین علاوه بر آنکه هزینه‌های گزافی را بر اقتصاد آن کشورها تحمیل کرد، با تحت‌تاثیر قرار دادن سرمایه‌گذاران در بازارهای مالی بین‌المللی و مختل کردن جریان سرمایه به‌سوی کشورهای موسوم به «بازارهای نوظهور» اقتصاد سایر کشورهای در حال توسعه را نیز متاثر کرد. با توجه به ماموریت صندوق بین‌المللی پول مبنی بر اقدام در جهت توسعه متوازن در تجارت جهانی، ثبات نرخ‌های ارز و حل مشکلات مربوط به موازنه پرداخت کشورها، این موسسه مالی بین‌المللی از همان ابتدا درگیر کمک به کشورهای آسیا شده و در ضمن آن نیز تلاش کرد تا زمینه‌ها و علل بحران در این کشورها را که علی‌الظاهر روند اقتصادی مطلوبی نیز داشتند، درک کند. از آن زمان که تصادفاً همزمان بود با بررسی مجبور کردن اعضا به باز کردن حساب سرمایه، مطالعات گسترده‌ای در این خصوص انجام گرفته و نقاط ضعف زیادی شناسایی و به آنها پرداخته شده است. مضافاً اینکه با توجه به دیدگاهی که عامل این بحران‌ها را در باز بودن حساب سرمایه این کشورها می‌دید بحث الزام کشورهای عضو به باز کردن حساب سرمایه کم‌رنگ‌تر شده و به بایگانی سپرده شد.

۲– به‌رغم آسیب‌شناسی‌هایی که در مطالعات صندوق و سایر موسسات انجام گرفته است، استفاده کشورها از این تجربیات موجب احتراز از بروز بحران در سایر کشورهایی که در فوق نام برده شدند نشد و احتمالاً در آینده نیز شاهد بروز بحران در کشورهای دیگر که اقتصادشان را باز کرده و بین‌المللی می‌شوند خواهیم بود. در سمیناری که به همت دولت سنگاپور با همکاری صندوق بین‌المللی پول برای بررسی چگونگی احتراز از بحران اقتصادی در اقتصادهای نوظهور برپا شده بود اقتصاددانان و سیاستگزاران اقتصادی از حدود چهل کشور عمدتاً در حال توسعه و تعدادی اقتصاددان از موسسات مالی بین‌المللی، اساتید دانشگاه و مقامات اقتصادی پیشین نیز در این سمینار شرکت داشتند تا ضمن بررسی علل بحران‌های اقتصادی در شرایطی که حساب سرمایه باز است نسبت به اقدامات بازدارنده و نحوه برخورد با بحران‌های احتمالی در آینده تبادل‌نظر کنند.

ادامه در صفحه ۱۲

بانک پارسیان

مزایای حساب سپرده سرمایه‌گذاری کوتاه مدت بانک پارسیان

بالاترین نرخ سود علی‌الحساب سالانه

٪۱۴
سود علی‌الحساب سالانه

ارائه کارت نقدی با امکان خرید کالا و خدمات مورد نیاز از ده‌ها هزار فروشگاه و مرکز خرید

امنیت و آرامش خاطر به واسطه عدم نیاز به حمل وجه نقد

امکان برداشت وجه نقد از شعب و دستگاه‌های خودپرداز بانک پارسیان و سایر بانک‌های عضو شبکه شتاب

امکان خرید اینترنتی بلیط قطار و هواپیما و پرداخت قبوض آب، برق، تلفن و...

بهره‌مندی از جوایز قرعه‌کشی جشنواره خرید شرکت تجارت الکترونیک پارسیان

سود علی‌الحساب سپرده‌های سرمایه‌گذاری به صورت روزشمار محاسبه و در پایان هر ماه پرداخت می‌گردد.

Parsian Bank
www.parsian-bank.com

ادارات مرکزی: تهران، بلوار کشاورز، شماره ۶۵ تلفن: ۵۴ - ۸۸۹۷۹۳۳۳