پیشنهادی برای حل معضل بنزین

ادامه از صفحه ۱۱

مثلاً خط ویژه اتوبوس‌ها در ایران شکست خورد با اینکه خط ویژه مختص ایران نبود. همین الان در کانادا خط ویژه وجود دارد ولی علاوه بر وسایل نقلیه عمومی هر وسیله نقلیه‌ای که بیش از سه سرنشین داشته باشد می‌تواند از خط ویژه استفاده کند. اگر ما همین مسئله را در خط ویژه رعایت می‌کردیم چه اتفاق می‌افتاد؟ همان اتفاقی که در کانادا افتاده. کسانی که یک مسیر را می‌روند، با هم می‌رفتند و بنزین کمتری مصرف می‌شد، دوم اینکه ماشین استهلاک کمتری داشت و سوم امکان استفاده از خط ویژه و با سرعت بیشتری فراهم می‌شد و ترافیک کاهش می‌یافت. بنابراین ما یک کالای ارزانی را در اختیار جامعه قرار داده‌ایم و جامعه هم ظاهراً خوشحال است. بسیاری از اتفاقات اقتصادی که می‌خواسته در جامعه بیفتد، عملاً نیفتاده. ایزولاسیون ساختمان در ایران شکل نگرفته و این صنعت در ایران اصلاً جایگاهی ندارد و ساختمان‌های ما خود به خود به شکلی ساخته می‌شوند که مصرف و اتلاف انرژی‌اش بسیار بالا است. صنعت اتومبیل ما هیچ نیازی را احساس نکرده که به این سمت برود. هیچ تغییر و توسعه‌ای در آن اتفاق نیفتاده و صنعت اتومبیل ما تبدیل به یک صنعت آلوده‌کننده و پرمصرف شده است. حالا یک مقایسه کنیم: من اتومبیل را دو برابر قیمت بین‌المللی می‌خرم، بنزین ارزان‌قیمت در اختیار من گذاشته می‌شود، ولی از آن طرف هوای آلوده استنشاق می‌کنم، هزینه نگهداری اتومبیلم خیلی بالا است، در ترافیک می‌مانم، اعصابم خرد می‌شود، هزینه زمان در ترافیک ماندن هم که هست. اگر این دو هزینه را برای یک شهروند در کنار هم بگذاریم، بنزین ارزان‌قیمت را چون مستقیماً از جیبش پرداخت می‌کند لمس می‌کند ولی بقیه هزینه‌هایی را که در طی زمان پرداخت می‌کند لمس نمی‌کند.

■ چاره چیست؟ مردم چطور باید متوجه شوند. ما می‌خوانیم که رفتار مصرف‌کننده عقلایی است اما اینجا می‌بینیم که رفتار اجتماعی ما عقلایی نیست و می‌شنیدم که افزایش قیمت بنزین روی بقیه چیزها اثر می‌گذارد. در مقابل افزایش قیمت بنزین مقاومت شدیدی وجود دارد. راه این که به مردم بگوییم که این وضعیت به زیان ملی ما است چیست؟

مصرف‌کننده از اینکه بنزین ارزان‌قیمت را در اختیار داشته باشد بسیار راضی است. بعضی از دوستان ما در دانشگاه تحقیق می‌کنند و می‌گویند که حساسیت تقاضا نسبت به قیمت وجود ندارد که این برخورد نادرست است. چون وقتی شما قیمت بنزین را این‌قدر ارزان می‌گیرید و ۸۰ تومان را به ۹۰ تومان افزایش می‌دهید، معلوم است که حساسیتی ایجاد نمی‌شود ولی اگر قیمت واقعی بنزین را در نظر بگیرید و ۱۰ درصد را به آن اضافه کنید آن وقت حساسیت را می‌شود به درستی اندازه‌گیری کرد. الان حساسیتی وجود ندارد و جامعه هم خوشحال است. دوم اینکه راجع به سیر هزینه‌ها آگاهی نداده‌ایم. همیشه به جامعه تزریق کرده‌ایم که اگر تعرفه‌های اتومبیل را بالا ببریم و واردات اتومبیل را محدود یا ممنوع کنیم به نفع اقتصاد مملکت است. زمانی که اقتصاد بسته بود می‌گفتند صنایع جوان باید مورد حمایت قرار بگیرد ولی امروز اقتصاددانان می‌گویند اقتصاد باید در رقابت رشد کند نه در حمایت. این نحوه نگرش در جامعه ما عوض نشده. حتی خیلی از اقتصاددان‌های ما در همان قالب فکر می‌کنند. حالا ممکن است شما سئوال کنید چرا اقتصاددان‌های ما این‌طور فکر می‌کنند؟ من می‌گویم شما به کتابخانه دانشکده‌های اقتصادی مراجعه کنید ببینید چند تا مقاله یا کتاب جدید وجود دارد؟ و اگر وجود دارد چند تا از این اساتید آن را مطالعه کرده‌اند؟ متاسفانه در دو دهه اخیر رابطه دانشگاه‌های ما با فضای بیرون بسیار رقیق شده است در نتیجه تعامل فکری ما با بیرون بسیار ضعیف است. اساتید اقتصادی بسیار معدودی هستند که با فضای بیرون تعامل فکری جدی دارند و نکته دیگر این است که اساتید دانشگاه در فضای کسب و کار حضور ندارند و حتی در محیط سیاستگزاری هم نیستند. بنابراین با واقعیت جامعه و واقعیت‌های بین‌المللی ارتباط کمی دارند. از طرف دیگر صنایع بسیار خوشحال هستند. یعنی اتومبیل را به دو برابر قیمت می‌فروشند احتیاج به سرمایه‌گذاری در تکنولوژی ندارند، چرا که به دلیل بسته بودن مرزها مردم برای همین کالاها هم باید در صف بایستند. بنزین را هم که ارزان می‌گیرند. مردم هم ظاهراً خوشحال هستند چون بقیه هزینه‌ها را نمی‌بینند. چه باید بکنیم؟ به‌نظر من مسئولان به‌جای نگاه کوتاه‌مدت باید نگاه بلندمدت داشته باشند. اگر نگاه کوتاه‌مدت به این جریان‌های اقتصادی- سیاسی را به نگاه میان‌مدت تبدیل کنیم، نوع برخورد با مسئله بنزین در جامعه کاملاً تغییر می‌کند. یک مثال می‌زنم: سیاست‌هایی که در برنامه‌های توسعه ما وجود داشت تماماً به خصوص برنامه دوم بر تصحیح ساختارها تاکید کرده است. ولی وقتی به پای عمل رسید، هیچ‌کدام از دولت‌ها به آن عمل نکرده‌اند.

■ چرا این گونه می‌شود؟

چون نگاهشان کوتاه‌مدت بوده و همیشه خواسته‌اند که یک مدت کوتاه را طوری بگذرانند که ظاهراً مشکلی پیش نیاید.

■ مگر ذات دولت ما عوض شده که بتوان این نگاه کوتاه‌مدت را به میان‌مدت تبدیل کرد؟

من می‌گویم که باید عوض بشود. البته اگر حزب‌های پایدار داشتیم وضع دیگری بر جامعه حکمفرما بود. مثال بنزین به‌نظرم مثال خوبی است. اقتصاددان‌ها طی ۲۰-۱۵ سال اخیر مدام گفته‌اند قیمت بنزین را تصحیح کنید. اگر همین قیمت بنزین را می‌خواستیم ۱۵ سال پیش تصحیح کنیم مثل مریضی بود که با دارو می‌توانستیم با هزینه‌ای کم مداوایش کنیم اما امروز با دارو مشکل حل نمی‌شود. احتیاج به جراحی دارد، جراحی هم خونریزی، هزینه و درد دارد باید معلوم باشد که چه کسی هزینه این جراحی را متحمل می‌شود. اگر امروز این کار را نکنیم و شش ماه بعد بخواهیم این کار را انجام دهیم خونریزی آن بیشتر خواهد بود. اگر یک سال دیگر انجام بدهیم قطعاً خونریزی آن باز هم بیشتر می‌شود و با مشکلات بیشتری مواجه خواهیم بود. سیاستمداری که نگاه میان‌مدت داشته باشد، می‌گوید من هزینه این جراحی را به دوره بعد منتقل نکنم، من مسئول هستم که این مشکل را حل کنم و اگر جراحی نیاز دارد جراحی انجام بدهم. مثل وقتی که می‌خواهیم یکی از اعضای خانواده خود را عمل کنیم می‌گوییم اگر نیاز به عمل جراحی دارد همین الان عملش کنید چون اگر عمل انجام نشود شاید مشکلات دیگری پیش بیاید. ولی در مورد مسائل اقتصادی این گونه عمل نشده است. به‌نظر من هیچ‌کدام از مسئولان شک ندارند که این مسئله باید حل شود. این از بحث‌های چند ماهه اخیر کاملاً مشهود است.

ولی نهایتاً بعد از تعامل به جایی رسیده‌ایم که باز هم سوبسید را بپردازیم و چهار میلیارد دلار دیگر بدهیم و شش ماهه دوم امسال را یک‌جور بگذرانیم. این نشان می‌دهد که دولت یا نظام به این جمع‌بندی رسیده است که فعلاً مشکل جراحی را به دوره بعد منتقل کند. من تا به حال هیچ تحلیلی ندیده‌ام که بگوید به تعویق انداختن این جراحی چه منافعی دارد؟ یعنی ما در تصمیم‌گیری‌هایمان هزینه- فایده روشنی نداریم.

■ شاید فایده‌اش این باشد که مقاومت اجتماعی و هزینه آن پرداخت نشود؟

خب مقاومت در شش ماه، یک سال آینده به مراتب بیشتر خواهد شد. چون این جراحی شدیدتر است، خونریزی و هزینه‌هایش بیشتر است، مقاومت آن موقع را چه خواهیم کرد؟ این روش جز تشدید مقاومت هیچ کار دیگری نمی‌کند. این سوبسید که بنا نیست با یک اتفاق اجتماعی یا بین‌المللی یا سیاسی از بین رود. هیچ اتفاقی را نمی‌توانید متصور شوید که طی یکی دو سال آینده بیفتد و منجر به از بین رفتن این سوبسیدها شود. ما در مسائل سیاسی ممکن است این‌طور فکر کنیم، ممکن است صبر کنیم که در شش ماه آینده معادلات جهانی چطور می‌شوند و تا آن موقع حل مسئله سیاسی را به تعویق بیندازیم ولی در مورد سوبسید بنزین نمی‌توانیم این‌طور فکر کنیم. در مورد عکس‌العمل مردم هم نمی‌توانیم ادعا کنیم به دلایلی طی شش ماه آینده کمتر شود. بنابراین تعویق این اصلاح، هزینه بسیار زیادی دارد و منافعی هم ندارد. ممکن است یک نفر بگوید می‌خواهند تا شش ماه آینده حکومت مستقرتری داشته باشند که بتوانند این مسئله را حل کنند. من می‌گویم حکومت الان کاملاً مستقر است.

■ شما پیشنهاد مشخصی برای برون‌رفت داشتید. اگر موافق باشید سراغ بسط آن پیشنهاد برویم.

من چند پیش‌فرض داشتم؛ یکی اینکه بدانیم این یک جراحی است، خونریزی و هزینه دارد. باید تصمیم بگیریم که می‌خواهیم این جراحی را یک‌دفعه انجام دهیم یا آن را تدریجی انجام دهیم. ما تجربه خوبی از اقدامات تدریجی نداریم. به محض اینکه تصمیم به اقدامی گرفته‌ایم که به تدریج کاری را انجام بدهیم آن کار بعد از مدتی متوقف شده و کارهای نیم‌بند اثرات بدتری داشته‌اند با این حال من پشتیبان یک حرکت تدریجی هستم. ولیکن به هر ترتیبی که می‌خواهیم این جراحی را انجام دهیم باید مشخص شود که هزینه آن از طرف چه کسانی باید پرداخت شود. آیا همه هزینه را مردم باید پرداخت بکنند. هزینه سیاست‌های نادرست دولت‌های بعد از انقلاب و حتی قبل از انقلاب را امروز مردم باید پرداخت بکنند؟ این درست نیست. پس باید راهی را در پیش بگیریم که به مردم فشار زیادی نیاید. پیش‌فرض دوم اینکه ممکن است با افزایش قیمت بنزین هزینه‌های حمل و نقل یک‌باره افزایش پیدا کند. افزایش هزینه‌های حمل و نقل بر فعالیت‌های اقتصادی تاثیر می‌گذارد. بنابراین هزینه فعالیت‌های اقتصادی از این بابت دچار افزایش می‌شود. آیا همه هزینه را باید فعالیت‌های اقتصادی پرداخت بکنند یا نه؟ سوم صنعت خودروی ما است. این صنعت بزرگ شده ولی ناکارآمد است. شرایط این چنین نبوده است که در ارتقای تکنولوژی سرمایه‌گذاری کند، شرایط سیاسی و اقتصادی هم اجازه نداده که سرمایه‌گذاران بزرگ اتومبیل‌سازی تکنولوژی را ارتقا بدهند. در نتیجه یک صنعت ناکارآمد داریم. این صنعت ناکارآمد را هم نمی‌توانیم یک‌باره با افزایش قیمت بنزین با یک بحران جدی مواجه کنیم. چهارم اینکه دولت هم باید یک مقدار از درآمدهای حاصل از فروش بنزین گران را به تصحیح ساختار حمل‌ونقل منتقل کند. مثل مترو، مثل وسایل نقلیه عمومی. این چهار پیش‌فرض را که در نظر می‌گیرم به‌نظر می‌رسد که ساده‌ترین راه این است که - همان‌طور که در دولت و مجلس مطرح شد- بگوییم از فردا روزی پنج لیتر بنزین به یک ماشین می‌دهیم بقیه نیاز را هم وارد می‌کنیم و به قیمت تمام شده می‌فروشیم. در این شکل همه گروه‌هایی که صحبت‌شان را کردیم ضربه می‌خورند. من در پیشنهادم ضمن اینکه این فشار را بین بخش‌های مختلف اقتصاد توزیع می‌کنم، سعی کرده‌ام که این اقدام را تبدیل به یک مکانیسم رشد بکنم.

■ یعنی هم اصلاح قیمت‌ها صورت بگیرد و هم مکانیسم برای رشد ایجاد شود؟

بله، هم اینکه قیمت‌ها اصلاح شود، هم مکانیسم برای رشد تکنولوژی صنعت اتومبیل‌سازی ایجاد شود و همچنین این بار هزینه خیلی به مردم منتقل نشود. نکته دیگر این است که اجازه دهیم اتومبیل کم‌مصرف وارد کشور بشود و جایگزین تعدادی از اتومبیل‌های موجود شود حتی برای حمل و نقل عمومی مورد استفاده قرار گیرد مثل تاکسی ولی به آنها بنزین ارزان ندهیم. به آنها فقط بنزین وارداتی تحویل دهیم که قیمتش بالا است. اگر فرض کنیم به جای اتومبیلی که حدوداً ۱۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌سوزاند ۶ لیتر بنزین مصرف شود مصرف نصف می‌شود یعنی مصرف کمتر مقداری از قیمت بیشتر بنزین را جبران می‌کند، پس فشاری را ایجاد نمی‌کند، به علاوه فشاری جدی به هزینه حمل و نقل مردم نمی‌آید، یعنی هزینه حمل و نقل افزایش جدی پیدا نمی‌کند ضمن اینکه مصرف بنزین کم می‌شود.

■ البته با شرایط قیمت فعلی اگر ۸۰ تومان را ۴۰۰ تومان حساب کنیم، هزینه پنج برابر می‌شود ولی مصرفش فقط نصف می‌شود.

بله، ضمن اینکه بنا به پیشنهاد من اگر اتومبیل کم‌مصرف و دوگانه‌سوز با ۲۰ درصد تعرفه وارد شود، مردم پول کمتری برای خرید اتومبیل پرداخت می‌کنند ولی قیمت بنزینش بالا می‌رود. ضمناً در بازار اتومبیل تعادل به‌وجود می‌آورد. من خریدار در مقابل این تصمیم قرار می‌گیرم که اتومبیل گران‌تر داخلی مثل پژو یا سمند را بخرم- برای مصرف شخصی یا تاکسی- ولی بنزین ارزان بگیرم. یا اینکه اتومبیل ارزان‌قیمت خارجی کم‌مصرف بگیرم ولی بنزین گران‌تر بخرم. بنابراین تعادل نسبی در بازار اتومبیل به‌وجود می‌آید و صنعت اتومبیل یک‌باره با بحران جدی مواجه نمی‌شود ضمن اینکه انگیزه پیدا می‌کند که هرچه زودتر خودش را به سطح تکنولوژی قابل رقابت برساند تا مشتری داخلی بیشتری پیدا کند. ما اتومبیل داخلی را بی‌رقیب گذاشته‌ایم. تا وقتی که بی‌رقیب است انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در تکنولوژی ندارد.

■ شما واردات را محدود درنظر دارید؟

باید آنقدر باشد که در بازار اثر بگذارد. ضمن اینکه وقتی اتومبیل ارزان می‌شود، مردم خرید بیشتری می‌کنند. امسال پیش‌بینی می‌شود که خرید اتومبیل کاهش یابد. بنابراین مردم به دلیل واردات به قیمت پایین رغبت بیشتری برای خرید پیدا می‌کنند. اگر اوضاع به‌همین شکل پیش برود من فکر می‌کنم صنعت اتومبیل‌سازی ما در یکی دو سال آینده با بحران مواجه می‌شود. اگر واردات اتومبیل به ترتیب پیش گفته انجام شود از آن بحران نجات پیدا می‌کند. الان این صنعت ناکارآمد متکی به یک مجموعه قطعه‌ساز است. در حالی که اگر مرزها باز شوند و قطعات به داخل مملکت وارد شوند، صنعت قطعه‌سازی نیز تحت فشار رقابتی می‌شود اما اگر این حرکت را نکنیم، تا دو سال آینده پوسته اتومبیل پژو است ولی قطعات داخلی آن خارجی است و قطعه‌سازی داخلی دچار بحران می‌شود. پس هرچه زودتر باید این صنعت را با رقابت مواجه کنیم تا سرمایه‌گذاری در تکنولوژی صورت بگیرد. اتفاقاً در صنعت قطعه‌سازی پتانسیل خوبی برای رشد داریم و هزینه‌هایش را کاهش دهد تا رقابت‌پذیر گردد. به این صنعت باید فشار بیاوریم تا تکنولوژی را بالا ببرد، و هزینه‌هایش را کاهش دهد تا رقابت‌پذیر شود البته لازم است که فضای مقرراتی مناسبی هم برای آن فراهم شود. نمی‌شود دست و پای یک دونده را ببندیم و بگوییم بدو. بنابراین از یک طرف باید فضای رقابتی ایجاد کنیم و از طرف دیگر دست و پایش را از نظر مقرراتی باز بگذاریم تا بتواند حرکت کند. البته که صنعت اتومبیل عموماً دولتی است. اشکال ندارد. به‌نظر من حتی اگر مدیر دولت هم در یک فضای مناسب قرار بگیرد می‌تواند خوب کار کند. در نتیجه طرح من بر این اساس است که اگر ما تعامل بین اتومبیل داخلی و خارجی را فراهم کنیم، هم صنعت خودروسازی را در میان‌مدت نجات داده‌ایم و انگیزه برای رشد تکنولوژی به آن داده‌ایم، هم فشار به حمل و نقل عمومی را کم کرده‌ایم چون اتومبیل‌های ارزان می‌توانند با قیمت‌های پایین‌تر خدمات ارائه دهند. سوم چون قیمت بالا می‌رود و بنزین کوپنی کم می‌شود مردم حرکت‌هایشان را با اتومبیل‌های کمتری انجام می‌دهند ولی یادمان باشد که این طرح هم قرار نیست که روی تورم اثر نگذارد که می‌گذارد. این‌طور نیست که قیمت حمل و نقل بالا نرود، که می‌رود. این‌طور نیست که به صنعت اتومبیل‌سازی فشار نیاید که می‌آید، ولی در مقابل آنچه که تصحیح می‌شود یک ساختار گسترده دارد. به تدریج آلودگی هوا کم می‌شود، ترافیک معقول می‌شود و هزینه حمل‌ونقل معقول می‌شود. درست است که هزینه حرکت از یک نقطه به نقطه دیگر مثلاً دو برابر می‌شود ولی به جای نیم ساعت فعلی، در عرض ۵ دقیقه اتفاق می‌افتد. در نتیجه می‌بینیم که در مجموع رفاه جامعه بیشتر می‌شود، ساختار هم تصحیح می‌شود.

■ شما چقدر طرح‌تان را قابل اجرا می‌دانید؟ باتوجه به مقاومتی که احتمالاً از سوی صنعت خودروسازی می‌تواند در مقابل رقابت وجود داشته باشد؟

صنعت خودروسازی باید به شکل استراتژیک نگاه کند نه با نگاه کوتاه‌مدت. یک مدیر خصوصی حتماً از این طرح استقبال می‌کند و این را در جهت منافع میان‌مدت و بلندمدت خود می‌داند برای اینکه می‌تواند یک صنعت گسترده را نجات دهد. ولی با دید یک مدیر دولتی که معمولاً کوتاه‌مدت است- و این روزها که با تغییرات بسیار گسترده هم روبه‌رو است - ممکن است تلاش کند که این تصمیم را مثلاً برای مدتی ۶ ماهه عقب بیندازد؛ چرا که سعی می‌کند زیر بار یک تصمیم بلندمدت نرود. صنعت خودروسازی روی سیاسیون هم قطعاً می‌تواند اثر بگذارد. بعضی وقت‌ها بحران‌ها را بزرگ جلوه می‌دهند. سیاسیون هم روی بحران‌ها حساس هستند- حق هم دارند- در نتیجه عقب‌نشینی می‌کنند، همان‌طور که دولت در مورد بنزین عقب‌نشینی کرد. به‌نظر من مقاومت وجود دارد. طبیعی هم هست. اصول این طرح به‌نظر من باید جابیفتد و با توجه به این پیش‌فرض‌هایی که من گرفته‌ام و اهدافی که تعریف کرده‌ام ممکن است راه‌حل‌های دیگری هم پیدا شود. هنوز اقتصاددان‌ها وارد این میدان نشده‌اند. قطعاً راه‌حل فقط گران کردن بنزین یا توزیع آن به شکل فعلی نیست. باید مجموعه‌ای از عوامل را درنظر بگیریم. اگر بخواهیم موضوع را خیلی ساده درنظر بگیریم ما الان می‌خواهیم چهار میلیارد دلار را برای شش ماه دود کنیم، پس بیاییم یک میلیارد آن را صرف واردات بنزین کنیم، سه میلیارد بقیه را ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار اتومبیل وارد کنیم و به همین تعداد اتومبیل‌های مستهلک را از دور خارج کنیم مصرف نصف می‌شود و قیمت بالاتر را به میزان قابل توجهی جبران می‌کند و احتیاجی به هزینه کردن آن چهار میلیارد برای ۶ ماه بعدی نیست، یعنی در همین شش ماه می‌شود کارهایی کرد که از هزینه کردن بعدی جلوگیری کرد. ما که می‌خواهیم این چهار میلیارد را دود کنیم، درآمد هم برای دولت ندارد، ۵۰۰ هزار ماشین وارد کنیم و به هر تاکسی‌داری یکی ماشین مجانی کم‌مصرف بدهیم ولی به آنها بگوییم باید بنزین وارداتی مصرف کنند، با چنین ساختاری با همان پول می‌شود ساختار حمل و نقل را تصحیح کرد. البته وقتی ۵۰۰ هزار ماشین وارد شود ممکن است صنعت خودروسازی خودش را با یک شوک مواجه ببیند که باید این شوک را بپذیرد، باید خودش را تصحیح کند. و البته می‌توان به همین تعداد اتومبیل‌های مستهلک را از رده خارج کرد و یا مثل آلمان‌ها اتومبیل‌های کهنه (۱۰ سال عمر به بالا) را صادر کرد، البته اگر خریداری باشد. این صنعت ۴۰ سال است که نتوانسته تحولی ایجاد کند. صنعت حمل و نقل باید بخشی از هزینه را بدهد همان‌طور که مردم بخشی از هزینه را می‌دهند و همان‌طور که دولت باید بخشی از آن را جبران کند. هزینه باید توزیع شود ولی مکانیسم توزیع باید به‌نحوی باشد که منجر به افزایش کارایی شود. مکانیسم توزیع منابع باید به‌صورتی باشد که همه منتفع بشوند، بلکه باید به صورتی باشد که رفتار من مصرف‌کننده یا من صنعت‌کار را نیز تصحیح کند در آن صورت است که به موقعیت بهتری ارتقا پیدا می‌کنیم.

■ اگر قرار باشد این طرح اجرا شود مراحل اجرایی آن را چگونه می‌توان هماهنگ کرد؟

اول آنکه ابزار قیمتی باید با ابزارهای مکمل همزمان به اجرا درآیند. دوم آنکه برای اجرای چنین تصمیمی باید یک برنامه جامع تهیه شود. سوم آنکه سیاست‌های دونرخی همیشه امکان فساد را فراهم می‌آورند. باید نظام کنترلی دقیقی به اجرا درآید (از قبیل کارت هوشمند) تا قیمت‌ها همسان شود. چهارم آنکه همزمان با افزایش قیمت بنزین، قیمت سایر فرآورده‌ها نیز باید افزایش یابد. (مثل نفت سفید، گازوئیل و . . .) پنجم آنکه دولت حداقل ۵۰ درصد از صرفه‌جویی خود را صرف سرمایه‌گذاری در وسایل حمل و نقل عمومی کند. ششم آنکه بسته‌های سیاستی تهیه شده به صورت کامل به اجرا درآید. اجرای ناقص آن می‌تواند مشکلات جدی به وجود آورد. هفتم آنکه مسئولین و مردم قبلاً نسبت به اجرای سیاست‌های مورد نظر توجیه شوند تا همکاری مردم و صنایع خودروسازی به اجرای آن کمک رساند.

خلاصه گفت و گو

۱- اقتصاددان‌ها طی ۲۰-۱۵ سال اخیر مدام گفته‌اند قیمت بنزین را تصحیح کنید. اگر همین قیمت بنزین را می‌خواستیم ۱۵ سال پیش تصحیح کنیم مثل مریضی بود که با دارو می‌توانستیم با هزینه‌ای کم مداوایش کنیم اما امروز با دارو مشکل حل نمی‌شود. احتیاج به جراحی دارد، جراحی هم خونریزی، هزینه و درد دارد.

۲- اگر اتومبیل کم‌مصرف و دوگانه‌سوز با ۲۰ درصد تعرفه وارد شود، مردم پول کمتری برای خرید اتومبیل پرداخت می‌کنند ولی قیمت بنزینش بالا می‌رود. ضمناً در بازار اتومبیل تعادل به وجود می‌آورد.

تاکید ایران و عراق بر توسعه روابط تجاری

روابط عمومی وزارت بازرگانی: در دیدار حسن السودانی وزیر تجارت عراق با میر کاظمی وزیر بازرگانی کشورمان دو طرف خواستار افزایش حجم روابط تجاری دو کشور شدند. در این دیدار وزیر بازرگانی با اشاره به مشترکات فرهنگی، دینی، اجتماعی و مرز مشترک جمهوری اسلامی ایران و عراق بر تلاش برای گسترش مناسبات میان دو کشور تاکید کرد. مسعود میرکاظمی توسعه روابط اقتصادی با کشورهای همسایه را از اهداف دولت عنوان کرد و گفت: در سایه رشد، شکوفایی، گسترش و توسعه روابط اقتصادی میان کشورهای همسایه، دیگر نیازی به حضور بیگانگان در منطقه نیست. وزیر بازرگانی، ایران را نمونه و الگویی مناسب برای ایجاد و توسعه پایدار اقتصادی دانست و ضمن اعلام آمادگی کشورمان برای ارائه هرگونه خدمات و کمک به بازسازی کشور عراق از ایجاد ظرفیت‌های خوب و مناسب در بخش‌های مختلف صنعتی و بهداشت و درمان در ایران خبر داد. میر کاظمی سپس با تصریح تلاش برای توسعه روابط تجاری دو کشور و رفع موانع موجود بر سر راه فعالیت تجار، برقراری روابط بانکی برای ارائه تسهیلات به تجار و گشایش اعتبار، ایجاد موسسات استاندارد برای کنترل کیفیت کالا، ایجاد امکاناتی برای فعالیت رسمی تجار و نیز رفع مشکلات مربوط به صدور ویزا برای تجار و بازرگانان را از عوامل موثر در توسعه روابط اقتصادی و تجاری بین دو کشور عنوان کرد. وزیر بازرگانی ضمن اعلام علاقه‌مندی جمهوری اسلامی ایران به انجام توافقاتی در زمینه تعیین فهرست کالاهای مشمول تعرفه‌های ترجیحی و تشویق به سرمایه‌گذاری بخش‌های خصوصی از آمادگی جمهوری اسلامی ایران برای ارائه خدمات فنی و مهندسی در زمینه‌های راه‌سازی، سدسازی، احداث کارخانه و ایجاد واحدهای دامداری و طیور به کشور عراق خبر داد. میر کاظمی با اشاره به ظرفیت‌های موجود در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خواستار راه‌اندازی پایانه‌های مشترک در دو کشور برای رفع مشکل تخلیه بار به مدت طولانی در بندر ام‌القصر شد. عبدالفتاح حسن السودانی وزیر تجارت عراق نیز در این دیدار با ابراز علاقه‌مندی کشورش به گسترش روابط تجاری با جمهوری اسلامی ایران از تلاش برای توسعه، بازسازی و شکوفایی بخش‌های اقتصادی در عراق خبر داد.

واریز صددرصد وجوه صادرات نفت به بانک‌های خارجی

مهر: هیات‌وزیران با تصویب آئین‌نامه اجرایی بند «هـ» تبصره ۱۱ قانون بودجه ۸۵، شرکت ملی نفت ایران را بار دیگر مکلف کرد صددرصد وجوه حاصل از صادرات نفت خام را به ترتیب مقرر در ماده ۱۰ قرارداد به حساب‌های معرفی شده از طرف بانک مرکزی به نمایندگی از طرف خزانه‌داری کل در بانک‌های خارج از کشور واریز کند. هیات‌وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۵/۵/۸ بنا به پیشنهاد مشترک وزارتخانه‌های نفت و امور اقتصادی و دارایی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و به استناد جزء۹ بند «هـ» تبصره۱۱ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، آئین‌نامه اجرایی بند «هـ» تبصره۱۱ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور را تصویب کرد. براساس ماده یک این آئین‌نامه منظور از قرارداد در این آئین‌نامه، قرارداد منعقد شده بین وزارت نفت به نمایندگی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفت ایران، موضوع جزء (۶) بند «هـ» تبصره (۱۱) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور است. سایر تعاریف، اصطلاحات و مبانی محاسباتی مذکور در این آئین‌نامه نیز همان است که در قرارداد آمده است. ماده دوم این آئین‌نامه می‌افزاید: شرکت ملی نفت ایران مکلف است در دفاتر قانونی خود ماهانه پس از محاسبه ارزش نفت خام تولیدی طبق ماده (۴) قرارداد به ترتیب معادل ۸۴/۵ درصد، ۵ درصد و ۴/۵ درصد جمعاً معادل ۹۴ درصد به عنوان ارقام موضوع جزء۱ بند «هـ»، بابت مالیات قطعی عملکرد سال ۱۳۸۵ شرکت و علی‌الحساب سود سهم دولت بابت عملکرد سال یادشده به حساب بستانکار دولت (خزانه) منظور و به ترتیب، حساب‌های بهای تمام شده نفت خام و گاز تولیدی، مالیات عملکرد سال ۱۳۸۵ علی‌الحساب سهم سود دولت را بدهکار نماید. همچنین چنانچه متوسط بهای هر بشکه نفت خام صادراتی طی سال ۱۳۸۵ بیشتر از مبلغ ۴۰ دلار باشد، صددرصد مازاد یادشده به حساب بستانکار دولت (خزانه‌داری کل کشور) بابت سود سهام دولت منظور و حساب بهای تمام شده نفت خام و گاز تولیدی در دفاتر شرکت ملی نفت ایران بدهکار می‌گردد. در ماده سوم این آئین‌نامه آمده است: شرکت ملی نفت ایران مکلف است صددرصد وجوه حاصل از صادرات نفت خام را به ترتیب مقرر در ماده۱۰ قرارداد به حساب‌های معرفی شده از طرف بانک مرکزی به نمایندگی از طرف خزانه‌داری کل در بانک‌های خارج از کشور واریز و حساب دولت (خزانه) را در دفاتر قانونی خود معادل ارز واریزی ضرب در نرخ تسعیر ارز اعلامی بانک مرکزی در روز واریز بدهکار نماید. همچنین در صورتی که به دلایل عملیاتی ضرورت داشته باشد که شرکت بخشی از نفت خام را برای فروش به مبادی ثانویه صادراتی در خارج از ایران منتقل نماید، در این حالت معادل هزینه‌های حمل، بیمه، انبارداری و سایر هزینه‌های مرتبط از محل وجوه حاصل از صادرات نفت خام مربوط به شرکت مسترد می‌شود.

خبرها

پرواز ایمن در گرو قیمت واقعی بلیت

ایسنا: شرکت‌های هواپیمایی داخلی برای جبران ضرر ناشی از قیمت غیرواقعی یک ساعت- صندلی پرواز مجبور به کاهش خدمات فرودگاهی و فنی هستند و در بحث ایمنی پرواز و خدمات پشتیبانی حداقل‌ها را همواره رعایت می‌کنند. عرب‌نژاد رئیس شرکت هواپیمایی ماهان اظهار کرد: قیمت یک ساعت- صندلی پرواز با توجه به در اختیار گذاشتن سوخت ارزان و همچنین ارزان‌تر تمام شدن خدمات فرودگاهی از سوی دولت در حدود ۳۵ دلار تمام می‌شود و این در حالی است که یک ساعت- صندلی پرواز در کشور به قیمت ۲۳ دلار به فروش می‌رود، شرکت‌های هواپیمایی ایران یکی از ارزان‌ترین پروازهای هوایی را در جهان ارائه می‌دهند و شاید نشود نمونه‌ای مشابه برای آن پیدا کرد. عرب‌نژاد در ادامه تصریح کرد: دولت و مسئولان امر باید مشکلات موجود در بخش هوایی را هر چه زودتر برطرف کنند تا هر سال شاهد چند حادثه دل‌دلخراش هوایی نباشیم؛ تا زمانی که قیمت واقعی بلیت هواپیما اعمال نشود شرکت‌های هوایی قادر نیستند خدمات فرودگاهی و استانداردهای لازم در زمینه یک پرواز سالم و ایمن را به صورت استاندارد در اختیار مشتریان قرار دهند. او افزود: زمانی که از هواپیماهای ارزان‌قیمت‌تر در پروازها استفاده شود و شرکت‌های هواپیمایی برای جبران سطح اختلاف قیمت واقعی بلیت هواپیما مجبور به انعقاد قراردادهای خارجی و اعمال حداقل خدمات فرودگاهی و پروازی هستند، نمی‌توان انتظار داشت که عامل انسانی در رخدادهای هوایی کاهش پیدا کند.

اهداف تعاون محقق شده است

وزیر تعاون، اهداف پیش‌بینی شده امسال بخش تعاون را معادل عملکرد آن در برنامه سوم توسعه دانست و گفت: این اهداف تاکنون در راستای انجام ماموریت وزارت تعاون تحقق یافته است. «محمد ناظمی اردکانی» در گزارشی که پیش از خطبه‌های نماز جمعه تهران ارائه کرد، افزود: ظرف سال جاری بالغ بر هشت هزار و ۴۰۰ طرح توسط تعاونی‌ها و کارگروه‌های اشتغال در سطح کشور ارائه و به تصویب رسیده است. وی سرمایه‌گذاری این طرح‌ها را بالغ بر ۲۴ هزار میلیارد ریال و اشتغال‌زایی آنها را ۱۴۰ هزار نفر برآورد کرد و گفت: اجرای یک‌چهارم این طرح‌ها توسط سیستم بانکی به تصویب رسیده است. ناظمی اردکانی اظهار امیدواری کرد: با توسعه این بخش مهم اقتصادی و اجتماعی بتوان سهم قابل‌توجهی از اشتغال عمومی کشور را که یکی از معضلات جامعه است و همچنین فقرزدایی، تامین رفاه ملی و عدالت اجتماعی را با استفاده بهینه و کامل از ظرفیت‌های بی‌پایان این بخش به انجام رساند.

سهم بخش خصوصی به ۵۰ درصد برسد

رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران گفت: سهم بخش خصوصی در اقتصاد ملی کشور ظرف پنج سال آینده باید به بیش از ۵۰ درصد افزایش یابد. «علینقی خاموشی» در همایش سیاست‌های ابلاغی بند «ج» اصل ۴۴ قانونی اساسی و راهکارهای اجرایی آن در اتاق بازرگانی مشهد افزود: چشم‌انداز ۲۰ ساله جز با اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و حضور جدی بخش خصوصی در اقتصاد تحقق نمی‌یابد. وی گفت: در این میان، ابلاغیه رهبری درباره بندج اصل ۴۴ قانون اساسی، ساختار کشور ایران را بعد از ۸۰ سال که تمام سیستم، متمرکز و در دست دولت است، تغییر می‌دهد. وی گفت: قبل از انقلاب سیستم متمرکز دول