



بانک مرکزی جهش تولید را تسهیل نمی‌کند

تأمین ارز و تأمین نقدینگی واحدهای تولیدی با سختگیری‌های کنونی بانک مرکزی جهش تولید را تسهیل نمی‌کند. ۴۰ درصد بهره بانکی که آن هم به سختی تأمین می‌شود، تولید را برای تولیدکننده فاقد توجیه اقتصادی می‌کند. به گزارش ایلنا، صمد حسن‌زاده، رئیس اتاق ایران گفت: اعتقاد دارم فعالان اقتصادی می‌توانند جهش تولید را محقق کنند اما مسئولین نظام باید زیرساخت‌های تولید را ارتقا دهند. حسن‌زاده گفت: اتاق ایران به‌زودی نظر خود را درباره سیاست‌های پولی و ارزی سال جاری تهیه و ارائه کند. وی اظهار کرد: وجود انحصارها تبعیض علیه بخش خصوصی است و امروز انگیزه مردم در سرمایه‌گذاری در بورس از بین رفته است. وجود مشکلات در تضمین قراردادهای دولت با بخش خصوصی و هزاران میلیارد تومان طلب بخش خصوصی پیمانکاران دولت مشکلات دیگری است و رفع این مشکلات تلاش سه قوه را می‌طلبد.



بازار داخلی نداریم

فعالان اقتصادی در داخل کشور بازار ندارند. به گزارش اتاق ایران آنلاین، آرمان خالقی، عضو هیئت‌نمایندگان اتاق ایران گفت: جهش تولید، کار سختی نیست و با توسعه خطوط، تولید محقق می‌شود اما مهم این است که برای تولید، بازار فروش پیدا شود. وی افزود: در شرایطی که مردم در داخل کشور قدرت خرید ندارند باید به فکر بازارهای خارجی بود. خالقی تصریح کرد: دولت باید کوچک‌سازی شود و دست از نگاه‌داری بردارد تا اقتصاد ایران پویا شود و مردم باید امنیت اقتصادی را حس کنند تا در اقتصاد ایران سرمایه‌گذاری کنند. وی تصریح کرد: وقتی در شعار سال از مشارکت مردم گفته شده پس سال مختص به بخش خصوصی است. بیش از بیست سال از ابلاغ خصوصی‌سازی اقتصاد گذشته اما دولت همچنان در اقتصاد سهم دارد و در نهایت خلوصتی شده است در نتیجه تا وقتی دولت تغییر رفتار ندهد در بر همین پاشنه می‌چرخد.



نزول جایگاه سازمان توسعه تجارت

سازمان توسعه تجارت، قدرت اجرایی لازم را ندارد و همواره نهادی همچون بانک مرکزی در سیاست‌گذاری‌های تجاری غالب است. محمدرضا غفراللهی، نائب رئیس کمیسیون تسهیل و توسعه تجارت اتاق بازرگانی تهران به ایلنا گفت: هر چند سازمان توسعه تجارت سعی می‌کند رویه موافقی با تاجران در بخش خصوصی داشته باشد اما قدرت اجرایی لازم را ندارد و همواره نهادی همچون بانک مرکزی در سیاست‌گذاری‌های تجاری غالب است. او ادامه داد: سازمان توسعه تجارت ایران باید تنها متولی سیاست‌گذاری تجارت کشور چه صادرات و چه واردات باشد. با این حال این سازمان تنها نهاد تصمیم‌گیر در این عرصه نیست و در واقع جایگاه کنونی آن به یک ناظر نزول کرده است. وی افزود: بدنه تخصصی سازمان توسعه تجارت شامل رایزنان بازرگانی و افرادی می‌شود که سال‌ها در این زمینه تجربه داشته‌اند اما نهادهایی از جمله بانک مرکزی و معاونت‌های گوناگون وزارت صمت، تجارت کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

فریدون اسعدی کارشناس انرژی در گفت‌وگو با روزنامه هم‌میهن:

ارابه مرگ پرمصرف

پس چگونه انتظار دارد که مردم نمیرند و تازه ناترازی هم حل شود. صورت مسئله مشخص و راه‌حل‌ها هم مشخص هستند اما هیچ‌کس جرأت ندارد رانت خودروسازان را از بین ببرد. هزینه ناکارآمدی دولت و ماشین‌های ناکارآمد ساخته شده را صنعت نفت و گاز کشور پرداخت می‌کند.

چس چه باید کرد؟ رانت خودروسازان قطع شود؟

بهترین سیاست برای دولت این است که با مردم صادق باشد. صداقت در اینجا به معنای این است که دولت برنامه پنج‌ساله یا ده‌ساله برای حل مشکل ناترازی تعریف کند و به آن پایبند باشد. نمی‌توان این همه سال از یک صنعت حمایت کرد و در نهایت آن صنعت، ارابه مرگ پرمصرف بسازد. بنزین و مصرف بنزین، تابعی از نوع خودرو، سن خودرو و حمل‌ونقل عمومی است. همه این‌ها در کنار هم مشخص می‌کند چقدر بنزین مصرف شود. نمی‌توان خودروهای گران پرمصرف و حمل‌ونقل عمومی نامناسب داشت و بعد سوخت دچار ناترازی نشود. مردم که نمی‌توانند پیاده سرکار بروند. دولت دیگر بعد از گذشت این همه سال باید رفته باشد که مصرف بنزین و گازوئیل به چه دلیل بالاست. خودروهایی که در کشور تردد می‌کنند، خودروهای پرمصرف هستند و در سراسر کشور این خودروها، تبلیغات هم می‌شوند. سوال کارشناسان از دولت این است که در کجای دنیا، به ازای ۱۰۰ کیلومتر، ۱۰ لیتر بنزین مصرف می‌شود؟ این میانگین در دنیا، بیش از دو یا سه لیتر بنزین نیست؛ پس نباید انتظار داشت با این مدل خودروها، مصرف بنزین کاهش یابد. رشد جمعیت، سطح دسترسی به وسایل حمل‌ونقل عمومی نیز از دیگر عوامل اثرگذار هستند. از سوی دیگر هم باید تکلیف سیاست‌گذار با صنعت خودروسازی مشخص باشد. اینکه دولت بخواهد از این صنعت حمایت کرده و تعرفه‌های ۱۰۰ درصدی یا ۱۲۰ درصدی برای خودروهای پهنه‌وارداتی که کم‌مصرف هستند، وضع کند، کمکی به بهبود وضعیت نمی‌کند.

آیا راه‌حل کوتاه‌مدتی برای مسئله ناترازی بنزین در کشور وجود دارد؟

بهترین سیاست برای حل مسئله بنزین، در بلندمدت رخ می‌دهد؛ زیرا در کوتاه‌مدت نمی‌توان هیچ اقدامی کرد. تنها می‌توان اعتماد مردم را تا حدی جلب کرد که بتوان تصمیم‌های مناسب در حیطه بنزین را گرفت.

چگونه می‌توان اعتماد مردم را جلب کرد و به آنان اطمینان داد که اصلاح سوزاکار قیمت بنزین و حامل‌های انرژی در نهایت به نفع کشور است؟

همان‌طور که گفته شد دولت باید با مردم صادق باشد. مردم وقتی در جریان تصمیم‌های دولت قرار بگیرند و علت آن را هم بدانند، دیگر واکنش‌های تند می‌کنند و افزایش قیمت کالایی مانند بنزین نمی‌دهند. مثلاً اگر دولت اعلام کند که قرار است در یک بازه زمانی مشخص برخی اقدامات را انجام دهد و واقعاً همه آن اقدامات هم انجام شود، چرا مردم به حسن‌نیت دولت شک کنند؟ دولت باید اعلام کند که قرار است مثلاً تعرفه ۱۲۰ درصدی واردات خودروهای کم‌مصرف کاهش یابد و بعد از چند وقت دیگر هم مقرر می‌شود که قیمت بنزین افزایش یابد. آیا هزینه‌فایده چنین مجموعه اقداماتی در مقایسه با جان ۸۱۳ نفری که در تعطیلات نوروز جان باختند، بیشتر است؟ اصلاً دولت چگونه با چنین تعرفه‌های سنگینی که بر خودروهای پهنه بسته است، انتظار دارد انرژی ذخیره کند؟

بحث ناترازی بنزین و بحث ذخیره انرژی فاصله بسیار زیادی از هم دارند. یعنی با انجام چنین اقداماتی کشور علاوه بر حل مسئله ناترازی، امکان ذخیره سوخت هم دارد؟

جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران در ایام نوروز گفته بود اگر مصرف بنزین در خودروها به پنج لیتر در ازای ۱۰۰ کیلومتر برسد، می‌توان روزانه ۵۰ میلیون لیتر بنزین صادر کرد. پس همان‌طور که از گفته‌های خود مدیران دولتی نیز برمی‌آید، توپ در زمین دولت و حاکمیت است.

این دو باید یکبار، برای همیشه تصمیم بگیرند که چه کنند. هزینه حمایت از صنعت ناکارآمد خودرو را صنعت انرژی و وزارت نفت می‌دهند.

علاوه بر صنعت انرژی و وزارت نفت، وزارت نیرو نیز درگیر این مشکل است زیرا وزارت نیرو است که بخش نیرو، گاز و برق مردم و صنایع را متولی‌گری می‌کند. اگر قیمت خودروی وارداتی کم‌مصرف کاهش یابد و دولت اول تعرفه‌های سنگین برای خودروهای پهنه‌را از بین ببرد بعد بگوید حالا فروردین است ۲۰ درصد به قیمت بنزین اضافه کند؛ یا اینکه حتی قصد دارد تورم و بنزین را هم‌تراز کند، مردم هم اعتراضی نمی‌کنند

برخی کارشناسان مسئله ناترازی بنزین را به خودروهای پرمصرف ساخت داخل و تعرفه بالای واردات خودروهای کم‌مصرف گره می‌زنند. این دسته از کارشناسان معتقدند که مادامی که مشکل ناوگان حمل‌ونقل عمومی حل نشود و خودروهای پهنه وارد کشور نشوند، مسئله ناترازی بنزین با افزایش قیمت آن هم حل نمی‌شود. فریدون اسعدی، کارشناس حوزه انرژی که قبلاً عضو هیئت علمی مرکز پژوهش‌های مجلس و مشاور کمیسیون‌های تخصصی اتاق‌های بازرگانی ایران نیز بوده، یکی از همین افراد است. او درباره جمع‌آوری کارت سوخت از جایگاه‌ها به خبرنگار روزنامه هم‌میهن می‌گوید: این راه‌حلی کوتاه‌مدت است که درنگ‌های خوشبینانه، تنها یک سال به حل مسئله ناترازی کمک می‌کند. دولت، نمی‌تواند ارابه مرگ پرمصرف تولید کند، بعد انتظار کاهش مصرف بنزین داشته باشد!

بسیاری از کارشناسان معتقدند که امسال سال بنزینی دولت است؛ این به چه معناست؟

منظور این است که کشور سوار بر یک موج پرخطر شده است. اگر دولت تغییری در قیمت بنزین اعمال کند، با فشارهای اجتماعی مواجه می‌شود. اگر هم چنین نکند، ممکن است وضعیت کشور به شدت وخیم شود. آماری که در خصوص بنزین و مصرف آن، مشاهده می‌شود، به شدت وحشتناک است. آمارها می‌گوید که ایران روزانه ۱۰ میلیون لیتر بنزین وارد می‌کند. مسئله وحشتناک آنجاست که کارشناسان سوال کنند در این شرایط تحریمی، بنزین با کدام ارز وارد می‌شود؟ از سوی دیگر، با کاهش سهم سوخت‌صنایع پتروشیمی، آن‌ها هم دچار مضیقه می‌شوند. اگر قرار است دولت به خودروساز رانت دهد خب صنایع نفت و پتروشیمی که ارزش‌افزوده بیشتری تولید می‌کنند، اصلاً دولت با کدام منطق این صنایع را زمین‌گیری می‌کند که این صنعت هم ارزآوری خود را از دست بدهد و صنعتی زیان‌ده مانند خودرو به تولید خود ادامه دهد. همه این‌ها امسال را تبدیل به سال بنزینی دولت می‌کند. همه می‌دانند بی‌عملی در فضای کشور تا چه اندازه بد است. متأسفانه دولت ابتدا اجازه می‌دهد که رانت به استخوان همه برسد و بعد از آن هم تازه کاسه چغندر به دست می‌گیرد.

برخی کارشناسان معتقدند که جمع‌آوری کارت سوخت سیار از جایگاه‌ها مقدمه‌چینی دولت برای اصلاح قیمت حامل‌های انرژی است. برخی دیگر نیز تحلیل می‌کنند که دولت قرار است این گونه مصرف بنزین را کاهش دهد. شما این اقدام را چگونه تحلیل می‌کنید؟

مصرف بنزین تابعی از عوامل مختلف است و نمی‌توان یک‌وجهی به آن نگاه کرد؛ دولت چنین سیاستی برای کاهش مصرف بنزین را نهایتاً پنج ماه می‌تواند ادامه دهد. سالانه یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو در کشور تولید می‌شود. این صنعت صادرات هم که ندارد. اگر این آمارها درست باشد و ما هم با فرض کارآمدی این سیاست به ماجرا نگاه کنیم، همچنان هم باید پرسید که امسال مصرف بنزین را این‌گونه کاهش می‌دهیم، سال دیگر باید چه کرد؟ همه این سوال‌ها امسال را تبدیل به سال بنزینی دولت می‌کند.

راهکار مؤثر چیست؟

راهکار حل مسئله بنزین، گازوئیل و ناترازی که در کشور رخ داده است، در ماجرای خودروسازی کشور حل می‌شود. دولت نمی‌تواند مسئله ناترازی بنزین و بقیه حامل‌های انرژی مانند گازوئیل را تنها با ساختن پالایشگاه‌های مختلف جبران کند. اینکه دولت دست به تبلیغ خودروهای پرمصرف در اتوبان‌ها و سطوح شهری بزند و زمان واردات هم خودروهای پرمصرف چینی را وارد کشور کند؛ بعد هم ادعا کند به دنبال کاهش مصرف بنزین است، تناقض دارد.

تصمیم‌های دولت در رابطه با بنزین و خودرو را چگونه تحلیل می‌کنید؟

دولت دوره پیش رو دارد؛ یک راه اینکه قیمت خودرو را گران و قیمت بنزین را ارزان کند. این سیاست، بسیار غلط و نادرست است. دولت‌ها معمولاً در مواجهه با مسئله خودروهای

پرمصرف، قیمت فرآورده‌های نفتی را افزایش می‌دهند و خودروی باکیفیت در اختیار مردم می‌گذارند. رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا به تازگی خبر داده که در تعطیلات نوروزی، حدود ۱۰۰ هزار تصادف رانندگی رخ داده و در جریان این تصادفات نیز ۸۱۳ نفر جان خود را از دست داده‌اند. آمارهای اواسط نوروز حاکی است ۶۲ درصد تصادف‌های نوروز مربوط به پژو و پراید بوده است. این یعنی دولت، ارابه مرگ پرمصرف در اختیار مردم گذاشته است.

استان‌های مرزی که کارت سوخت ندارند و فاصله میان شهرهای آنان زیاد است، چه می‌شوند؟ افرادی که هنوز کارت سوخت ندارند چه؟

در استان‌های مرزی شرایط متفاوت است و انتقادات این استان‌ها برای محدودیت‌ها بیشتر است. در ایام تعطیلات عید کارت‌های آزاد جایگاه‌ها افزایش یافت و مردم هم کمترین مشکل را داشتند. در روزهای آینده وضعیت کارت‌های جایگاه‌ها به شرایط قبل از تعطیلات برمی‌گردد. البته این نوع محدودیت‌ها مشکلات مالکان جایگاه‌ها و کارکنان‌شان را افزایش می‌دهد چون امکان قانونی و فنی برای احراز افرادی که واقعاً کارت سوخت ندارند برای ایشان فراهم نیست و چون در معرض سوالات، اصرارها و پاسخگویی قرار می‌گیرند، شرایط سخت می‌شود. پس باید تدابیر بهتری برای افراد دارای مصرف مازاد بر ۱۶۰ لیتر اندیشیده شود. همچنین خودروهایی که کارت ندارند نیز باید صاحب کارت شوند، در این حالت، کسی به کارت آزاد جایگاه نیاز پیدا نمی‌کند.

پس تا زمانی که این مشکلات حل نشود، جایگزین کارت سوخت جایگاه‌ها برای افراد ذکر شده چیست؟

تا آن زمان جمع‌آوری کارت‌های آزاد جایگاه‌ها انجام نمی‌شود. کارت‌های آزاد جایگاه فراخور میزان فروش و تقاضا و عرضه در اختیارشان قرار می‌گیرد و البته شارژ کارت‌ها و تعداد دفعات استفاده از آن نیز محدودیت‌هایی دارد. در روزها و هفته‌های آینده احتمالاً اطلاع‌رسانی‌های بهتری در این خصوص خواهیم داشت.



عکس: Gettyimages

سوخت از جایگاه‌ها و اجبار مردم به استفاده از کارت سوخت شخصی خودشان، مصرف بنزین را کاهش دهد. یعنی بعد از استفاده از سهمیه شخصی، فرد، دیگر بنزینی پیدا نکند که بتواند از آن مصرف کند و ناترازی در کشور مدیریت شود. راهکار دومی که ممکن است دولت آن را در گوشه ذهن خود نگاه داشته باشد هم این است که دولت قصد دارد به کمک اقدامات غیرقیمتی، برای افزایش قیمت بنزین زمینه‌سازی کند تا دچار تبعات اجتماعی هم‌ترازی قیمت بنزین با تورم نشود. یعنی به یکباره مردم را دچار شوک قیمتی نکرده و آرام‌آرام به شهروندان نشان دهد که واقعاً در زمینه تأمین بنزین به مشکل برخورد است.

روش‌های غیرقیمتی اصلاح نرخ حامل‌های انرژی

تا اینجا مشخص شد که دولت برای هم‌تراز کردن نرخ تورم و بنزین بیشتر به روش‌های غیرقیمتی نظر دارد. اما آیا روش‌های غیرقیمتی عقلانی‌اند؟

هم‌زمان با اعلام جمع‌آوری کارت سوخت از جایگاه‌ها، عده‌ای از این تصمیم ابراز نگرانی کردند؛ زیرا خودروهایی که در دسترس عموم مردم است بنزین زیادی مصرف می‌کنند و سهمیه هرکارت سوخت، به طور میانگین تنها برای هزار کیلومتر رانندگی کفایت می‌دهد. پس اگر کسی به طور روتین و منظم، بین دو شهر تردد داشته باشد، با حذف کارت سوخت جایگاه‌ها و صرفاً استفاده از سهمیه تعیین‌شده برای هر کارت سوخت، با مشکل کمبود بنزین مواجه می‌شود. این مسئله، زمانی نگران‌کننده‌تر می‌شود که بدانیم فاصله میان شمال تا جنوب استانی مانند سیستان و بلوچستان حدود هزار کیلومتر است و دستیابی به برخی امکانات مانند بیمارستان تنها در مرکز این استان، امکان‌پذیر است. یعنی مردم بعد از یکبار سوخت‌گیری، باید صبر کنند که ساعت از ۱۲ شب بگذرد تا بتوانند سوخت مورد نیاز خود را به خودرو تزریق کنند و به مقصد برسند. از سوی دیگر کاهش سهمیه بنزین در استان‌های مرز نشین، قیمت این سوخت را به لیتری ۳۰ هزار تومان در سال گذشته هم رساند. منابع محلی سال گذشته به روزنامه هم‌میهن گفته بودند که تصمیم دولت برای کاهش سهمیه بنزین باعث شده بنزین در این استان‌ها، به‌خصوص سیستان و بلوچستان، کمیاب و گران شود. از آن جایی که در این استان، کارت سوخت هم به مردم داده نمی‌شود، جمع‌آوری کارت‌های سوخت از جایگاه یعنی از بین رفتن حق مردم استان. یکی از نمایندگان این استان همان موقع که این تصمیم گرفته شد، در صحن علنی مجلس اعتراض کرده بود که از نظر وزارت نفت همه مردم استان سیستان و بلوچستان قاچاقچی هستند مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. نمایندگان حوزه انتخابیه سیستان و بلوچستان، بارها از رئیس‌جمهور خواسته بودند اشتباه ستاد سوخت را اصلاح کند و سهمیه سوخت ۵۰ لیتری که کاهش پیدا کرده دوباره به کارت‌های مردم وارز شود. اما تا به امروز خبری از اصلاح این تصمیم نیست.

موضوع کرده‌ایم. در این مدت هم شاهد این بودیم که مشکلات مردم برای آمد و شد تا چه اندازه افزایش یافته است. از سوی دیگر هم برخی امکانات تنها در مرکز استان است. بقیه استان‌ها علاوه بر اینکه هنوز جایگاه‌های زیادی با کارت سوخت آماده ارائه خدمات به رانندگان هستند اما کم شدن کارت‌های سوخت فعالیت‌های آنان را مختل کرده است. حالا تصور کنید که در استان سیستان و بلوچستان که تعداد جایگاه‌ها کم است، کارت سوخت موجود در آن‌ها جمع شده و فاصله بین شهرها هم این قدر زیاد است که مشکلاتی را به وجود آورده است.

واکنش دولت به اعتراضات چه بود؟

دولت این طرح را زمانی که مسافرها به استان سیستان و بلوچستان آمده بودند اجرا نکرد، زیرا به خوبی می‌داند سهمیه بنزین هر شخص برای او کافی نیست. مسافران عزیز در آن مدت از کارت سوخت‌های موجود در جایگاه‌ها استفاده کردند اما اگر این کارت‌ها نبود قطعاً با مشکل کمبود سوخت مواجه می‌شدند. البته همان زمان هم محدودیت‌هایی وجود داشت که سوخت موجود در این کارت‌ها صرفاً به دست مسافران عزیز برسد. همین کاهش سهمیه‌ها خودش به تنهایی تأثیرات سوء زیادی در استان به جا گذاشت. ما نمایندگان حوزه‌های انتخابیه استان سیستان و بلوچستان، این هفته هم مطالبات خود را پیگیری می‌کنیم. اخیراً هم اعتراضاتی در شهرستان‌ها به وجود آمد و ما سه هفته درگیر همین مسئله بودیم. کامیون‌ها و دیگر ماشین‌های سنگین هم بنزین کافی ندارند. دولت اصلاً به فکر استان سیستان و بلوچستان هست یا نیست؟