ادامه از صفحه اول

چرا جمهوریخواهان کنگره را باختند؟ تاوان اقتصاد و معیشت در قمار ژئوپلیتیک ترامپ

در شرایطی که نظرسنجی‌های پیشین حاکی از رقابتی فشرده بود، خروجی صندوق‌ها غلبه تمام‌عیار حزب رقیب در هر دو رکن قانون‌گذاری (یعنی مجلس نمایندگان و سنا) را رقم زد؛ رویدادی که به روشنی پیام انزجار عمومی از سیاست‌های هزینه‌ساز را مخابره کرد. ابعاد این تحول فراتر از یک جابه‌جایی موقت حزبی است و زنگ خطری جدی برای آرایش سیاسی سال‌های منتهی به ۲۰۲۸ به شمار می‌رود.

انتخابات اخیر را باید یک همه‌پرسی صریح درباره عدم شایستگی و ناکامی تیم ترامپ در اداره بهینه کشور قلمداد کرد. این شکست نشان داد واشنگتن از آن چارچوب‌های باثبات و قدرت بلامنازعی که در دهه‌های پیشین مدعی آن بود به‌شدت فاصله گرفته و فرسایش بنیان‌های اقتصادی، تصویر ایالات متحده را در قامت بازیگری متزلزل و گرفتار بحران‌های درونی تثبیت کرده است. با این افول ساختاری، بازگشت مجدد گفتمان افراطی راست‌گرایان به قدرت در انتخابات ریاست‌جمهوری ۲۰۲۸ نیز به سدی بلند برخورد کرده است. با این حال، یک پرسش حیاتی دیگر باقی می‌ماند: اثرگذاری این جابه‌جایی قوا بر پرونده حساس ایران چگونه خواهد بود؟ تا زمان تحلیف اعضای جدید کنگره در اواخر ژانویه، دولت مستقر همچنان کنترل قوه مجریه را در دست دارد.

ترامپ که هم در میدان‌های نظامی شکست محاسباتی خورده و هم در عرصه سیاسی داخلی منزوی شده است، ممکن است برای فرار رو به جلو به رویکردهای انتقام‌جویانه فکر کند. نظام سیاسی امریکا بر اساس قانون اختیارات جنگی، اختیارات ویژه‌ای به رییس جمهور اعطا کرده که در شرایط خاص اجازه می‌دهد اقدام نظامی محدودی را حتی بدون مجوز اولیه کنگره آغاز کرده و تا چند ماه پیش ببرد، بدون آنکه کنگره در کوتاه‌مدت توان استیضاح یا توقف فوری آن را به دلیل نصاب دوسوم آرا داشته باشد.

با وجود تمامی این اختیارات بالقوه، واقعیت میدانی و پیام آشکار صندوق‌های رای، مانعی قدرتمند در برابر هرگونه ماجراجویی کور است. شکست در کنترل بازار، سقوط قدرت خرید عمومی و ریزش پایگاه اجتماعی، فضایی برای ادامه جنون تقابل باقی نگذاشته است. انتخابات کنگره یک پیام قاطع به تصمیم‌سازان کاخ سفید فرستاد: تا زمانی که اقتصاد امریکا در مسیر نزول حرکت کند، هیچ لفاظی امنیتی یا تحرک فرامرزی قادر نخواهد بود مانع از سقوط سیاسی مسببان آن شود. دوران هزینه‌تراشی بی‌حساب از جیب مردم برای بلندپروازی‌های بی‌سرانجام به پایان رسیده و هر تصمیمی خارج از این واقعیت، تنها افول کاخ سفید را شتاب خواهد بخشید.

حمایت معیشتی بدون پشتوانه تورم‌زا می‌شود

مسیری که ممکن است به افزایش کسری بودجه و در نهایت تشدید تورم منجر شود. در چنین وضعیتی، سیاستی که با هدف حمایت از معیشت طراحی شده، می‌تواند از طریق افزایش سطح عمومی قیمت‌ها بخشی از اثر خود را خنثی کند. به همین دلیل، حمایت معیشتی باید با اولویت‌بندی دقیق همراه باشد. در شرایط محدودیت منابع، انتظار پرداخت یکسان کالابرگ به تمام گروه‌های اجتماعی واقع‌بینانه نیست. منابع موجود باید به سمت خانوارهایی هدایت شود که بیشترین آسیب را از تورم و شرایط اقتصادی متحمل شده‌اند. حمایت هدفمند از اقشار کم‌درآمد و آسیب‌پذیر، امکان استفاده موثرتر از منابع محدود دولت را فراهم می‌کند و مانع از توزیع منابعی می‌شود که ممکن است اثر معیشتی قابل توجهی نداشته باشند. اما تامین منابع مالی تنها یکی از ابعاد مساله است. موضوع مهم دیگر، تناسب میان تقاضای ایجاد شده از طریق کالابرگ و میزان عرضه کالاهای مشمول این طرح است. تجربه ماه‌های گذشته نشان داده است که افزایش تقاضا برای برخی کالاهای اساسی، در شرایطی که عرضه آنها رشد متناسبی نداشته، می‌تواند به افزایش قیمت‌ها منجر شود. در واقع، وقتی اعتبار خرید در اختیار خانوارها قرار می‌گیرد، تقاضا برای کالاهای مشخصی افزایش می‌یابد؛ اما اگر تولید، واردات و توزیع این کالاها متناسب با تقاضای جدید برنامه‌ریزی نشده باشد، فشار افزوده شده به بازار در نهایت خود را در قالب افزایش قیمت نشان می‌دهد.

این مساله می‌تواند بخشی از اثر مثبت کالابرگ را از بین ببرد. خنثاوری که اعتبار بیشتری برای خرید کالاهای اساسی دریافت می‌کند، زمانی از این حمایت منتفع می‌شود که بتواند با همان اعتبار، مقدار مشخصی از کالا را تهیه کند. اما اگر افزایش تقاضا باعث رشد قیمت کالاهای مشمول طرح شود، ارزش واقعی اعتبار دریافتی کاهش پیدا می‌کند و بخشی از حمایت دولت عملا به افزایش درآمد فروشندگان یا رشد قیمت‌ها تبدیل می‌شود.

بنابراین، اجرای موفق کالابرگ نیازمند هماهنگی میان سیاست حمایتی و سیاست تنظیم بازار است. دولت باید پیش از افزایش اعتبار یا گسترش دامنه مشمولان، از کفایت عرضه کالاهای اساسی اطمینان حاصل کند و سازوکار تامین، تولید، واردات و توزیع آنها را متناسب با تقاضای ایجاد شده پیش ببرد. بدون چنین برنامه‌ای، افزایش قدرت خرید مصرف‌کننده ممکن است به جای بهبود معیشت، فشار تازه‌ای بر قیمت‌ها وارد کند. در نهایت، کالابرگ زمانی می‌تواند به ابزاری موثر برای حمایت از معیشت تبدیل شود که سه شرط اساسی در اجرای آن رعایت شود: منابع مالی پایدار و غیرتورمی، تخصیص هدفمند اعتبار به اقشار آسیب‌پذیر و تضمین عرضه کافی کالاهای مشمول طرح. حمایت معیشتی صرفا با افزایش ارقام اعتباری محقق نمی‌شود، بلکه باید میان منابع دولت، نیاز خانوارها و ظرفیت واقعی بازار تعادل برقرار باشد. در غیر این صورت، تورم می‌تواند همان حمایتی را که دولت برای کاهش فشار اقتصادی در نظر گرفته است، به تدریج بی‌اثر کند.

واردات بنزین و گاز به چالشی پرهزینه تبدیل شد

بحران سوخت در آستانه زمستان



تعادل |

ناترازی انرژی در آستانه زمستان، ابعاد نگران‌کننده‌تری به خود گرفته است؛ از یک‌سو محدودیت منابع ارزی و آسیب‌دیدگی زیرساخت‌ها، تأمین بنزین و نیاز به واردات آن را به چالشی جدی تبدیل کرده و از سوی دیگر، کاهش احتمالی روزانه ۲۰۰ میلیون مترمکعبی تزریق گاز به شبکه، صنایع و مصرف‌کنندگان را در معرض محدودیت‌های تازه قرار داده است. در چنین شرایطی، فعالان اقتصادی خواستار اصلاح حکمرانی انرژی و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی برای عبور از بحران هستند.

۲۰۰ میلیون مترمکعب گاز کمتر زمستان سخت

در شانزدهمین نشست کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق بازرگانی تهران، نمایندگان بخش خصوصی و مدیران ارشد حوزه انرژی، ضمن بررسی چشم‌انداز تأمین گاز در زمستان پیش‌رو، بر ضرورت تغییر رویکرد مدیریت ناترازی تأکید کردند. در این نشست که با حضور حمید بورد، سرپرست وزارت نفت، سعید توکلی، مدیرعامل شرکت ملی گاز ایران و محمدصادق عظیمی‌فرد، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران برگزار شد، اصلاح‌سازوکارهای تنظیم‌گری، مشارکت سرمایه‌گذاران و توسعه طرح‌های بهینه‌سازی از مهم‌ترین محورهای مورد بحث بود. محمود نجفی‌عرب، رییس اتاق تهران، با اشاره به انباشت مشکلات حوزه انرژی و آسیب‌های واردشده به زیرساخت‌ها در جریان جنگ، شفاف‌سازی درباره وضعیت تأمین انرژی در ماه‌های آینده را از مطالبات جدی فعالان اقتصادی دانست. به گفته وی، صنایع برای برنامه‌ریزی تولید به اطلاعات روشن درباره میزان و نحوه تخصیص انرژی نیاز دارند. او همچنین بر اصلاح الگوی مصرف در بخش خانگی و مراکز تجاری، پیش‌بینی سوخت جایگزین، تکمیل ذخایر سوخت مایع واحدهای صنعتی و تأمین پایدار انرژی استان‌های شمالی کشور تأکید کرد. نجفی‌عرب در عین حال خواستار رفع موانع حضور شرکت‌های خصوصی در مناقصه‌های توسعه میادین نفت و گاز شد تا سرمایه و توان فنی این شرکت‌ها در خدمت منافع ملی قرار گیرد. سعید تاجیک، رییس کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق تهران، با اشاره به آسیب‌دیدگی بخشی از ظرفیت‌های تولید گاز در جریان جنگ، اعلام کرد برآوردهای اولیه از احتمال کاهش روزانه حدود ۲۰۰ میلیون مترمکعبی تزریق گاز به شبکه در زمستان امسال نسبت به سال گذشته حکایت دارد. وی با تأکید بر ضرورت اطلاع‌رسانی درباره نحوه تخصیص گاز به صنایع، کیفیت سوخت را نیز یکی از دغدغه‌های بخش خصوصی دانست و خواستار تدوین سناریوهای جایگزین برای مواجهه با احتمال تشدید محدودیت‌ها شد. تاجیک همچنین از آمادگی بخش خصوصی برای مشارکت در طرح‌های کاروگاز و بهینه‌سازی مصرف خبر داد.

۴۷۳ همت عدم‌النفع صنایع در سال ۱۴۰۴

در همین زمینه، سعید شجاعی، معاون امور برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صمت، از افزایش خسارت ناشی از توقف تولید در بخش صنعت و معدن خبر داد. به گفته وی، عدم‌النفع این بخش از محل عدم تولید در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۰۳ همت و در سال ۱۴۰۴ حدود ۴۷۳ همت بوده و در شش‌ماهه نخست سال جاری نیز به ۳۲۲ همت رسیده است که ۱۲۲ همت آن ناشی از ناترازی انرژی است. شجاعی همچنین از کاهش حاشیه سود صنعت فولاد از ۳۳ درصد در سال ۱۴۰۰ به کمتر از ۶ درصد خبر داد و گفت برای دوره محدودیت گاز از آذر تا نیمه اسفند، تخصیص روزانه ۱۶۱ میلیون مترمکعب گاز به صنعت پیش‌بینی شده است. وی اولویت‌بندی صنایع، حمایت از واحدهای ارزآور و کوچک، بازنگری در فرمول قیمت‌گذاری گاز و فراهم کردن امکان واردات گاز توسط صنایع را از راهکارهای مدیریت شرایط دانست. فریدون اسعدی، نایب‌رییس کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق تهران، نبود سیاست یکپارچه در عرضه خوراک و محصولات زنجیره انرژی را از مشکلات ساختاری این بخش برشمرد. به اعتقاد وی، در حالی که برخی پالایشگاه‌ها و تولیدکنندگان موظف به عرضه محصولات در بورس هستند، در بخش‌هایی از زنجیره پایین‌دستی همچنان سازوکارهای غیرشفاف و غیررقابتی وجود دارد. او اصلاح نحوه اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و ایجاد نظام تنظیم‌گری کارآمد را برای فراهم‌شدن زمینه مشارکت بخش خصوصی در مدیریت ناترازی ضروری دانست. آرش نجفی، رییس کمیسیون انرژی اتاق ایران، نیز با تأکید بر ضرورت طراحی سازوکار تأمین سوخت جایگزین استاندارد هشدار داد که نبود راهکار مشخص در شرایط قطع گاز می‌تواند مصرف‌کنندگان را به استفاده از روش‌های غیراصولی سوق دهد. وی همچنین ایجاد نظام رگولاتوری برای پایش آثار افزایش قیمت انرژی بر صنایع و جلوگیری از تضعیف زنجیره تولید را ضروری دانست و پیشنهاد تشکیل اتاق فکر مشترک میان وزارت نفت و اتاق بازرگانی را مطرح کرد.

۱۲ میلیارد دلار برآورد اولیه هزینه واردات بنزین

حمید بورد، سرپرست وزارت نفت، با اشاره به خسارت‌های واردشده به زیرساخت‌های انرژی، اعلام کرد برنامه این وزارتخانه بر دو محور بازگرداندن ظرفیت‌های آسیب‌دیده و افزایش تولید از یک‌سو و کاهش مصرف از سوی دیگر متمرکز است. وی از پیگیری مشارکت صنایع بزرگی مانند فولاد مبارکه در توسعه میادین گازی خبر داد و گفت امکان واگذاری میادین کوچک به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نیز وجود دارد. بورد همچنین طرح کاروهای انرژی را فرصتی برای توسعه همکاری با شرکت‌های خصوصی دانست و از حمایت وزارت نفت از مجموعه‌هایی که امکان واردات گاز داشته باشند خبر داد. محمدصادق عظیمی‌فرد، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، نیز تاب‌آوری را محور اصلی برنامه‌ریزی در شرایط جدید دانست. به گفته وی، آسیب‌دیدگی پالایشگاه‌ها، تأسیسات ذخیره‌سازی و شبکه انتقال سوخت، در کنار محدودیت منابع ارزی و رشد مصرف، ضرورت اتکا به تولید داخلی و مدیریت تقاضا را افزایش داده است. وی اعلام کرد با استفاده از ظرفیت خالی پالایشگاه‌ها و همکاری با پالایشگاه‌های کوچک، بخشی از کاهش تولید جبران شده است. همچنین اقدامات مدیریت مصرف موجب شد رشد ۶ درصدی مصرف بنزین که در سال‌های گذشته روند معمول بود، در شش تا هفت ماه نخست سال جاری به صفر برسد و در آبان ماه به منفی ۲ درصد کاهش پیدا کند. عظیمی‌فرد همچنین از اجرای سازوکار سهمیه مبتنی بر پیمایش برای ناوگان حمل‌ونقل اینترنتی و قرار گرفتن خودروهای دوگانه‌سوز و ظرفیت CNG در اولویت برنامه‌های مدیریت مصرف خبر داد. وی درباره بنزین سوپر نیز اعلام کرد این محصول در حدود ۶۰ تا ۷۰ جایگاه عرضه می‌شود و برنامه افزایش تعداد جایگاه‌های عرضه‌کننده به حدود ۲۰۰ جایگاه تا پایان آبان ماه در دستور کار قرار دارد. او اشاره کرده بود که برآورد اولیه برای واردات بنزین در شرایط جدید، حدود ۱۲ میلیارد دلار بوده است؛ اما با توجه به محدودیت منابع ارزی، دشواری واردات و رشد مصرف، اتکا به واردات به‌تنهایی امکان‌پذیر نبوده است.

سعید توکلی، مدیرعامل شرکت ملی گاز ایران، با اشاره به وابستگی حدود ۷۳ درصدی سبد انرژی فسیلی کشور به گاز، مدیریت مصرف را برای عبور از زمستان پیش‌رو ضروری دانست. به گفته وی، حدود ۱۳۰ میلیون مترمکعب از ظرفیت گازی آسیب‌دیده هنوز به مدار بازنگشته است. او همچنین از احتمال تأثیر محدودیت تولید بر حدود ۳۵ میلیون مشترک در استان‌های مازندران، گلستان و خراسان شمالی و بخش‌هایی از هشت استان دیگر خبر داد. توکلی با استقبال از ورود بخش خصوصی به طرح‌های کاروگار انرژی و واردات گاز اعلام کرد تاکنون ۲۷ درخواست و نامه مرتبط با واردات گاز از سوی بخش خصوصی دریافت شده است.

بهینه‌سازی؛ فرصتی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

در بخش دیگری از نشست، فعالان اقتصادی بر ضرورت فراهم کردن مشوق‌های مالی و تضمین بازگشت سرمایه برای توسعه طرح‌های بهینه‌سازی تأکید کردند. محمد میرشمس، رییس انجمن شرکت‌های خدمات انرژی ایران، با اشاره به آمادگی صنایع فولاد و پتروشیمی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه، اطمینان از بازگشت سرمایه و تخصیص هدفمند منابع حساب بهینه‌سازی را شرط تحقق این مشارکت دانست. حمیدرضا صالحی، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، نیز بر نقش اتاق بازرگانی در هماهنگی تشکل‌ها و شرکت‌های تخصصی برای اجرای طرح‌های کاروگاز و بهینه‌سازی مصرف در بخش صنعت و ساختمان تأکید کرد. رضا پدیدار، نایب‌رییس فدراسیون صنعت نفت، نیز پیشنهاد برگزاری نشست تخصصی با شرکت ملی گاز و کمیسیون انرژی اتاق تهران را برای بررسی راهکارهای کاهش اتلاف و جبران عقب‌ماندگی سرمایه‌گذاری مطرح کرد. مهراد عباد، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، توسعه پایش هوشمند شبکه، شناسایی نشتی‌ها، استفاده از گازهای فلرو بررسی ظرفیت هیدروژن در برخی صنایع را از راهکارهای کاهش اتلاف انرژی دانست. رییس انجمن CNG کشور، نیز بر تعیین تکلیف شیوه‌نامه ذخیره‌سازی گاز و رفع مشکلات مالی و مطالبات جایگاه‌داران CNG تأکید کرد. اردشیر دادرس، در ادامه به مشکلات مالی جایگاه‌داران CNG اشاره کرد و گفت: کارمزد جایگاه‌ها با تاخیر ابلاغ شده و بخش قابل توجهی از مطالبات آنها نیز پرداخت نشده است. این مساله توان مالی جایگاه‌ها را تحت تاثیر قرار می‌دهد؛ در حالی که این مجموعه‌ها در شرایط بحرانی می‌توانند در تامین سوخت کشور نقش موثری ایفا کنند. احمدرضا غلامی، مدیرعامل شرکت پرسی ایران گاز، با اشاره به تولید سالانه بیش از ۱۴ تا ۱۵ میلیون تن LPG در کشور، خواستار استفاده بیشتر از این ظرفیت در سبد سوخت شد تا بخشی از فشار بر شبکه گاز طبیعی، به‌ویژه در زمستان، کاهش یابد. علی پناهی، مدیرعامل هلدینگ صبا انرژی، نیز پیشنهاد کرد نرخ خوراک و یوتیلیتی‌ها با همکاری وزارت نفت و کمیسیون انرژی اتاق تهران مورد بازبینی قرار گیرد.

۳۰۰ هزار راننده در صف همکاری با اسنپ

سیدحمید حسینی، از فعالان حوزه انرژی، شناسایی مسیرهای سریع‌تر واردات گاز از کشورهای منطقه را ضروری دانست و پیشنهادهایی مانند محدودیت ساعتی فعالیت اصناف و مجازی‌شدن فعالیت‌های آموزشی را برای مدیریت مصرف مطرح کرد. کسری صادقی‌زاده، عضو هیات‌مدیره شرکت اسنپ، نیز با اشاره به قرارداشتن حدود ۳۰۰ هزار راننده در صف تقاضای همکاری با این پلتفرم، خواستار بازنگری در سهمیه سوخت ناوگان حمل‌ونقل اینترنتی بر مبنای پیمایش و شرایط فعالیت رانندگان شد. محمدصادق جوکار، رییس موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی وزارت نفت، نیز از ابلاغ سند دیپلماسی انرژی منطقه‌ای خبر داد و مشارکت بخش خصوصی در تصمیم‌سازی و اجرای برنامه‌های این حوزه را از ویژگی‌های مهم آن برشمرد. در جمع‌بندی این نشست، محمود نجفی‌عرب بار دیگر بر ضرورت اقتصادی‌بودن طرح‌های بهینه‌سازی و مشارکت تشکل‌های مرتبط در تصمیم‌گیری‌ها تأکید کرد. مجموعه مباحث مطرح‌شده نشان می‌دهد مدیریت ناترازی انرژی نیازمند عبور از رویکردهای مقطعی و حرکت به سمت حکمرانی شفاف، تنظیم‌گری موثر و استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است؛ رویکردی که در صورت فراهم‌شدن تضمین‌های اقتصادی و رفع موانع ساختاری، می‌تواند علاوه بر کاهش فشار بر شبکه انرژی، به حفظ تولید و تقویت تاب‌آوری اقتصاد نیز کمک کند.

بخش خصوصی خواستار اصلاح سازوکارهای تأمین مالی طرح اسقاط شد

نوسازی ناوگان در گرو جذب سرمایه



تعادل |

خروج میلیون‌ها خودروی فرسوده از چرخه حمل‌ونقل، علاوه بر کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا، می‌تواند به شکل‌گیری بازاری تازه برای سرمایه‌گذاری و توسعه صنعت بازیافت منجر شود؛ با این حال، تحقق این ظرفیت اقتصادی در گرو طراحی یک مدل کسب‌وکار شفاف، تضمین بازده سرمایه و رفع موانع ورود بخش خصوصی است. در چهل‌وششمین نشست هیات نمایندگان اتاق تهران، نمایندگان بخش خصوصی و دولت ضمن بررسی برنامه‌های نوسازی ناوگان، بر ضرورت بازنگری در سازوکارهای اجرایی و فراهم کردن زمینه مشارکت سرمایه‌گذاران تأکید کردند.

فرصتی برای مهار ناترازی سوخت

چهل‌وششمین نشست هیات نمایندگان اتاق تهران با محوریت بررسی برنامه‌های دولت برای اسقاط خودروهای فرسوده و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل برگزار شد. در این نشست، فرشاد مقیمی، معاون وزیر صمت و رییس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، با تشریح وضعیت اسقاط و برنامه‌های پیش‌رو، بر نقش این طرح در کاهش مصرف سوخت، آلودگی هوا و هزینه‌های اقتصادی تأکید کرد. مقیمی با اشاره به وجود ۱۱ میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت فرسوده در کشور اعلام کرد که مصرف سوخت این وسایل نقلیه به‌تنهایی سه برابر ناترازی بنزین کشور است. به گفته وی، طی سه سال اخیر بیش از ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط و ۱۵۰ هزار دستگاه نوسازی شده که معادل ۲۵ درصد کل اسقاط انجام‌شده در ۲۰ سال گذشته است. این اقدامات به صرفه‌جویی بیش از دو میلیارد لیتر بنزین، کاهش ۱۰ درصدی آلاینده‌ها و بازچرخانی بیش از ۴۴۰ هزار تن مواد اولیه به ارزش بالغ بر ۲۰ همت منجر شده است. رییس هیات عامل ایدرو از بازنگری آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف دستیابی به ظرفیت سالانه اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خبر داد. طراحی بسته‌های نوسازی برای ۳۰ هزار کشنده فرسوده با عمر بیش از ۵۰ سال، ۹۶ هزار تاکسی و موتورسیکلت عمومیو توسعه سازوکارهای تأمین مالی نیز از برنامه‌های پیش‌رو عنوان شد. مقیمی درباره مشوق‌های جایگزینی بیش از ۳۰ هزار کشنده فرسوده اعلام کرد که به‌ازای هر دستگاه، ۲۴ فقره گواهی اسقاط به ارزش تقریبی پنج میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان اختصاص می‌یابد. همچنین یارانه صرفه‌جویی سوخت مبتنی بر پیمایش، بین دو هزار تا ۲۰ هزار دلار پیش‌بینی شده است. وی کاهش زمان تعیین عوارض از هفت روز به یک روز و بازنگری در سازوکار قیمت‌گذاری گواهی‌های اسقاط را از اقدامات اصلاحی این حوزه دانست؛ اقداماتی که با هدف تسریع فرایندها، متناسب‌سازی ارزش گواهی‌ها با قیمت خودروهای نو و فرسوده و افزایش شفافیت انجام شده است. به گفته مقیمی، در سناریوی خوش‌بینانه، امکان اسقاط ۷۰۰ هزار دستگاه از محل شماره‌گذاری خودروهای نوشماره و یک میلیون و ۹۰۰ هزار دستگاه از طریق مشوق‌های قانون ساماندهی صنعت خودرو وجود دارد. در مجموع، اجرای این سناریو می‌تواند زمینه خروج دو میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده و صرفه‌جویی دو میلیارد و ۴۰۰ میلیون لیتر سوخت را فراهم کند. رییس هیات عامل ایدرو کاهش مصرف سوخت، آلودگی هوا، هزینه‌های ارزی و تصادفات را از مهم‌ترین دستاوردهای اسقاط خودروهای فرسوده برشمرد و تحقق این اهداف را نیازمند همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، شهرداری‌ها، ایمیدرو و نظام بانکی دانست. وی همچنین بر ضرورت استفاده از منابع و ظرفیت بخش خصوصی و ایفای نقش هماهنگ‌کننده از سوی دولت تأکید کرد. مقیمی با اشاره به نیاز مالی ۲۲ همتی برای نوسازی ۸۶ هزار دستگاه خودرو، از اتاق تهران خواست برای پیش‌بینی منابع موردنیاز اسقاط و اجرای طرح‌های نوسازی در قانون بودجه سال ۱۴۰۶ حمایت کند. وی همچنین از آغاز طرح اسقاط نیسان آبی با تسهیلات ۲۳ درصدی خبر داد و ارزش مجموع صرفه‌جویی و فرصت افزایش بهره‌وری مصرف سوخت از محل اسقاط و نوسازی ناوگان فرسوده را نزدیک به ۱۵ میلیارد دلار برآورد کرد. او در بخش دیگری از سخنان خود، هزینه سوخت ناشی از افزایش سالانه تعداد ناوگان فرسوده را سه میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان اعلام کرد و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تأمین مالی تسهیلات، توسعه لیزینگ خودرو و مشارکت در طرح‌های نوسازی مبتنی بر گواهی صرفه‌جویی سوخت را از راهکارهای تأمین منابع مالی این برنامه‌ها دانست.

تأکید بر تضمین اقتصادی و کاهش مداخلات دولت

پیام باقری، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، با تأکید بر ضرورت تعیین مدل اقتصادی و تأمین مالی طرح اسقاط و نوسازی ناوگان، مشارکت سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را شرط اصلی اجرای آن دانست. وی خروج دولت از حوزه سرمایه‌گذاری، استفاده از ظرفیت ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و بهره‌گیری از گواهی‌ها و اوراق صرفه‌جویی سوخت در بازار سرمایه را از راهکارهای تأمین مالی این طرح عنوان کرد. به گفته باقری، تضمین اصل سرمایه و برخورداری از بازدهی اقتصادی قابل قبول، دو پیش‌شرط اساسی برای جذب سرمایه‌گذاران هستند. حسن فروزان‌فرد، رییس کمیسیون حکمرانی سازمانی اتاق تهران، نیز بر ضرورت ایجاد رقابت در بازار خودروهای جایگزین تأکید کرد و خواستار فراهم شدن امکان انتخاب انواع وسایل نقلیه با مصرف سوخت متفاوت شد. وی پیشنهاد کرد صرفه‌جویی حاصل از جایگزینی خودروهای فرسوده، از جمله جایگزینی یک دستگاه نیسان آبی با چند وسیله نقلیه مستقل، در محاسبه و تخصیص گواهی اسقاط لحاظ شود. شینا انصاری، معاون رییس جمهور و رییس سازمان حفاظت محیط زیست، با اشاره به اسقاط و جایگزینی بیش از ۷۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده طی سه سال اخیر، پیشنهاد مشارکت اتاق تهران و وزارت صنعت، معدن و تجارت در اجرای طرح نوسازی ناوگان را مطرح کرد. وی همچنین خواستار پیش‌بینی منابع مالی موردنیاز این طرح در بودجه سال آینده شد. سعید تاجیک، رییس کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق تهران، با اشاره به متوسط مصرف هشت لیتر سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر در خودروهای سواری تولید داخل، بر ضرورت ارتقای کیفیت و کاهش مصرف سوخت خودروها تأکید کرد. وی همچنین خواستار بازبینی آمار موتورسیکلت‌های فرسوده کشور، به‌ویژه رقم اعلام‌شده ۱۱ میلیون دستگاه شد. عباس آرگون، عضو هیات رییسه اتاق تهران، نیز پیشنهاد کرد ارتباط میان فرسودگی خودروها و تصادفات رانندگی بررسی شود. به اعتقاد وی، محاسبه هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم حوادث می‌تواند ابعاد اقتصادی و اجتماعی طرح نوسازی ناوگان را روشن‌تر کند. شهاب جوانمردی، نایب‌رییس اتاق تهران، نوسازی ناوگان را فرصتی برای بازنگری در سیاست‌های گذشته و ارزیابی اثربخشی اقدامات انجام‌شده دانست. وی تأکید کرد این طرح باید علاوه بر کاهش مصرف سوخت، موضوعاتی مانند ایمنی، مدیریت تردد کالا، اشتغال و توسعه صنعت بازیافت را نیز پوشش دهد و از ظرفیت مناطق آزاد برای شکل‌گیری زنجیره‌های منطقه‌ای بازیافت استفاده شود. حمیدرضا صالحی، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، نیز پیشنهاد کرد اجرای طرح اسقاط و نوسازی در قالب یک پروژه مشخص کسب‌وکار تعریف شود و اتاق تهران به‌صورت عملیاتی در پیشبرد آن مشارکت کند. محسن بهرامی ارض اقدس، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، با اشاره به تجربه مذاکرات گذشته با شرکت تویوتا برای جایگزینی تاکسی‌های فرسوده، یادآور شد این پروژه با وجود آمادگی شرکت مذکور، به‌دلیل مخالفت یکی از دستگاه‌های دولتی متوقف شد؛ در حالی که امکان تأمین مالی آن از محل صرفه‌جویی سوخت وجود داشت.

ضرورت اصلاح موانع کسب‌وکار

محمدرضا نجفی‌منش، رییس کمیسیون بهبود محیط کسب‌وکار و رفع موانع تولید اتاق تهران، با انتقاد از تداوم موانع ساختاری در فضای کسب‌وکار، بر ضرورت اجرای قوانین مرتبط با تأمین اجتماعی، مالیات و تسهیل فعالیت بنگاه‌ها تأکید کرد. وی از جمله مطالبات بخش خصوصی را اصلاح فرآیندهای مالیاتی و بیمه‌ای، استقلال هیات‌های تشخیص مطالبات، رفع ابهامات سامانه‌های مالیاتی، کاهش زمان ترخیص کالا، تسهیل بازگشت ارز صادراتی و شفافیت در تخصیص ارز واحدهای تولیدی برشمرد. نجفی‌منش همچنین خواستار تحقق خصوصی‌سازی واقعی سایپا، واگذاری مدیریت آن به بخش خصوصی توانمند، کاهش مداخلات دولت و جلوگیری از صدور مقررات خلق‌الساعه شد. سپهر برزی‌مهر، معاون اجرایی و قائم‌مقام دبیرکل اتاق تهران، نیز پیشنهاد تعیین تکلیف مدرسه کسب‌وکار تکاپو در تعامل با دانشگاه صنعتی امیرکبیر را مطرح کرد. این پیشنهاد با موافقت اکثریت اعضای هیات نمایندگان همراه شد و مقرر شد اتاق تهران با تأمین منابع مالی، بنای این مدرسه را به‌طور کامل در اختیار بگیرد. در پایان نشست، فرشاد مقیمی با استقبال از دیدگاه‌ها و پیشنهادهای نمایندگان بخش خصوصی، آمادگی وزارت صمت و ایدرو را برای حضور در جلسات تخصصی کمیسیون‌های اتاق تهران و بررسی ابعاد اجرایی طرح اعلام کرد. وی همچنین از قرار گرفتن تولید موتورهای هیبریدی در دستور کار خودروسازان داخلی خبر داد و گفت برخی از این پروژه‌ها به مراحل پایانی رسیده‌اند و تعدادی دیگر نیز در آینده نزدیک به عرضه خودروهای هیبریدی در بازار منجر خواهند شد. محمود نجفی‌عرب، رییس اتاق تهران، نیز با جمع‌بندی مباحث مطرح‌شده، از آمادگی این اتاق برای مشارکت در فرآیند اسقاط و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور خبر داد. وی تأکید کرد که شرط موفقیت این طرح با اتکا به توان بخش خصوصی، آن است که دستگاه‌های دولتی مانعی در مسیر اجرای آن ایجاد نکنند.

ادامه از صفحه اول

درس‌های سنگاپور برای اقتصاد ایران

در واقع به جای شعار و پروپاگاندا، به برنامه‌ریزی‌های عمل‌گرایانه توجه نشان دادند. اما هیچ برنامه‌ای در بستر فساد جواب نمی‌دهد. برای همین، با یک قاطعیت و شدت بی‌نظیری از طریق نهادهای مستقل، ریشه فساد، رشوه و تبانی را خشکاندند. در سیستم آنها، استخدام فقط و فقط بر اساس شایستگی و سلامت کاری بود، نه اینکه چه کسی به چه فرد و جریانی وفاداری سیاسی دارد. همین شفافیت باعث شد سرمایه‌گذارها به آنها اعتماد کنند که برای ثروتمندشدن سریع یک کشور از نان شب هم‌واجب‌تر است.

۲) سیاست‌های اقتصادی عمل‌گرایانه؛ یعنی باز کردن درها به روی رشد و توسعه. اینجاست که می‌بینیم موتور اقتصادی چطور جان می‌گیرد؛ سنگاپور درهایش را چهارطاق به روی سرمایه خارجی باز کرد، بدون هیچ‌گونه تعصب خاصی؛ یعنی تصمیماتشان صد درصد بر اساس منطق اقتصادی بود، نه سیاسی. آنها از طریق شرکت‌های مرتبط با دولت، یک سیاست صنعتی به شدت هوشمندانه را پیاده کردند و به سرعت از صنایع کارگرمحور دهه ۶۰ پریدند به صنایع‌های تک و دانش‌بنیان. در ضمن، از موقعیت جغرافیایی طلایی‌شان در تنگه مالاکا نهایت استفاده را بردند تا به یک قطب لجستیک جهانی بدون اصطکاک تبدیل شوند. البته ذکر این نکته ضروری است که همه اینها با زیرساخت‌های فیزیکی درجه یک و قوانین شفافی که هزینه مبادله را کم می‌کرد، پشتیبانی می‌شد. اما یک نکته به شدت حیاتی در این میان وجود دارد: هیچ کدام از این رشدهای رویایی بدون انضباط مالی امکان‌پذیر نبود. آنها توانستند نرخ تورم بلندمدتشان را روی عدد استثنایی نگه دارند؛ فقط و فقط ۹/۱ درصد! آنها با دوری کردن از قیمت‌گذاری دستوری و دخالت‌های مخرب در بازار، یک محیط کاملا باثبات و قابل پیش‌بینی برای سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت خلق کردند.

۳) جامعه و سرمایه انسانی یا به عبارتی، سرمایه‌گذاری روی مردم به عنوان ارزشمندترین دارایی یک کشور. فقط فرودگاه و خیابان خوب نیست که ثروت می‌آورد