



## وقت اضافه برای تبصره ۱۳

دولت توان اجرای کامل تعهدات تبصره ۱۳ در سال جاری را ندارد. لذا به ناچار مفاد این تبصره در لوایح بودجه سال‌های ۸۶ و ۸۷ تکرار خواهد شد.

خودروهای فرسوده می‌باشد. از سوی دیگر، بسیاری از کارشناسان معتقدند علیرغم اهمیت تبصره ۱۳، حل مشکل بنزین به سهولت امکان‌پذیر نخواهد بود. بر اساس آمارهای موجود، متوسط مصرف روزانه بنزین هر خودرو در ژاپن ۲/۵ لیتر، فرانسه ۷/۹ لیتر و کانادا ۶/۵ لیتر می‌باشد، در حالی که این شاخص در ایران اکنون به ۱۰/۷۵ لیتر در روز رسیده است. به علاوه، رشد مصرف بنزین در ایران سالانه حدود ۱۰ درصد است، در صورتی که این رشد در کشورهای عضو اتحادیه اروپا ۲/۵ درصد و در کشورهای آسیایی مانند ژاپن و چین به ترتیب منفی دو و منفی پنج درصد می‌باشد.

### تبصره ۱۳ در مجلس

نمایندگان خانه ملت بر این عقیده‌اند که تبصره ۱۳ بودجه سال ۸۵، تکلیف بنزین و خودروهای فرسوده را مشخص کرده است، هر چند تاکنون پیشرفت اجرای این تبصره مطلوب نبوده است. حسین نجابت، سخنگوی فراکسیون اصول‌گرایان مجلس، در این زمینه می‌گوید: دولت باید تصمیمی اتخاذ کند تا مصرف بنزین محدودیت‌های مختلفی نسبت به گذشته داشته باشد. اگر این هدف به طور واقعی عملی شود، میزان واردات بنزین به شدت کاهش خواهد یافت. اسماعیل گرامی مقدم، یکی از اعضای فراکسیون اقلیت مجلس، در این خصوص می‌گوید: ایران از جمله کشورهایی است که بیشترین مصرف سوخت را دارد، اما به نظر نمی‌رسد با وجود قیمت نازل بنزین و یارانه‌های هنگفتی که دولت برای پرداخت این فرآورده پرداخت می‌کند، مردم تمایلی به کاهش مصرف آن داشته باشند. او می‌افزاید: تصویب ۳/۵ میلیارد دلار برای واردات بنزین و عمل نکردن دولت به تکالیفی که در تبصره ۱۳ برای آن تعیین شده است، از خلف وعده دولت حکایت دارد. در واقع، دولت چون به تعهدات خود در تبصره ۱۳ بودجه سنواتی عمل نکرده است، مجبور شده تا لایحه متمم ۳/۵ میلیارد دلاری واردات بنزین را ارائه کند.

غلامرضا مصباحی مقدم، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس نیز معتقد است تبصره ۱۳ انقلابی بود که دولت خود آن را پیشنهاد داد، اما به نظر می‌رسد دولت در اجرای این تبصره دچار مشکل شده است. به همین دلیل، اجرای این تبصره با چند ماه تأخیر آغاز شده است.

در عین حال، اصغر گرانمایه پور، از اعضای فراکسیون اصول‌گرایان مجلس نیز در این ارتباط می‌گوید: به نظر بنده باید طی سه سال آینده تبصره ۱۳ را در لوایح بودجه تکرار کنیم. او می‌افزاید: مجلس و دولت مشترکاً به این نتیجه رسیده‌اند که اجرای تبصره ۱۳ به زمانی بیش از یک سال نیاز دارد، زیرا دولت توان و آمادگی اجرای کامل تعهدات این تبصره در سال جاری را ندارد، به ویژه آن که مشابه چنین تبصره‌ای در سال‌های قبل تجربه نشده است. لذا بهتر است مفاد تبصره ۱۳ در لوایح بودجه سال‌های ۸۶ و ۸۷ هم تکرار شود.

مصرف استاندارد برای کمتر از شش لیتر در ۱۰۰ کیلومتر مسافت، از وظایف دولت در حوزه مدیریت مصرف سوخت در اجرای این تبصره می‌باشد. این در حالی است که بر اساس تبصره ۱۳ قانون بودجه، وزارت نفت متعهد شده تا برای هر خودرو به صورت بلاعوض مبلغ ۷۰۰ هزار تومان برای گازسوز شدن ۴۰۰ هزار خودرو را تأمین کند. اما اجرای این تبصره با وقفه‌ای بیش از شش ماه، از اواسط مهر ماه گذشته آغاز شده است. لذا بسیاری از کارشناسان معتقدند با توجه به روندی که این طرح تاکنون طی کرده و تأخیر شش ماهه در اجرای آن، تحقق اهداف از پیش تعیین شده در تبصره ۱۳ تا پایان سال جاری، بعید به نظر می‌رسد؛ مگر این که دولت تدابیر ویژه‌ای برای اجرای آن اتخاذ کند و منابع بیشتری را به این تبصره تزریق نماید. اما مبلغ هنگفت مجموع هزینه‌های یادشده این سؤال را در اذهان متبادر می‌کند که چگونه و از چه منبعی این هزینه‌ها تأمین خواهد شد؟ در ابتدای تبصره ۱۳ آمده است: به منظور دستیابی به توسعه پایدار شهری جهت حفظ محیط زیست، به دولت اجازه داده می‌شود برای توسعه حمل و نقل عمومی و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل، در سال ۸۵ حداکثر تا چهار میلیارد دلار از طریق منابع مالی خارجی (فاینانس) و یک میلیارد و ۵۲ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار از حساب ذخیره ارزی تأمین و به این منظور اختصاص دهد.

تاکنون چندین عامل سبب ناموفق بودن طرح‌های خروج خودروهای فرسوده در کشور شده‌اند که یکی از آنها، عدم تأمین نقدینگی لازم و دیگری، فقدان مدیریت صحیح و مکانیزم مناسب برای اجرای طرح‌های پیشنهادی بوده است. سومین عامل، عدم برنامه‌ریزی برای تسریع در تولید خودروهای از پایه گازسوز برای جایگزینی

اواخر سال گذشته، لایحه بودجه سال ۸۵ کل کشور در حالی به مجلس ارائه شد که فضای بسیار مناسبی در رابطه با بحث واقعی کردن قیمت بنزین، خروج خودروهای فرسوده و تولید خودروهای دوگانه سوز، پیش روی دولت قرار داشت. در نهایت، تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ دولت را مکلف نمود تا قبل از تعیین تکلیف بنزین مشتمل بر روش‌هایی مانند سهمیه بندی، دوزخی شدن و اجرای طرح کارت هوشمند، نسبت به توسعه حمل و نقل عمومی (حمل و نقل ریلی شهری، ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری) و بهینه‌سازی مصرف بنزین، اقدامات لازم را به عمل آورد.

بر اساس بند الف (عرضه حمل و نقل) تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور، دولت متعهد شده تا ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس منطبق با استانداردهای ملی را تأمین نماید. همچنین تأمین پیش پرداخت فاینانس واگن‌های مسافری و لوکوموتیو مورد نیاز خطوط راه آهن شهری تهران و حومه و قطار شهری سایر شهرها و پرداخت حداکثر تا هشت درصد از سود تسهیلات بانکی به ازای هر دستگاه خودرو و حداکثر تا سقف ۵۰ میلیون ریال برای خرید ۳۰ هزار دستگاه تاکسی دوگانه سوز و ۱۵ هزار دستگاه خودروی جمعی کوچک (ون) عمومی و حداکثر تا سقف ۸۰ میلیون ریال برای خرید ۱۲۵۰۰ دستگاه مینی بوس مطابق با استانداردهای ملی، از دیگر تعهدات دولت در تبصره ۱۳ قانون بودجه سال جاری می‌باشد. از سوی دیگر، بر اساس جزء ۲ تبصره ۱۳، پرداخت حداکثر تا هفت درصد از سود تسهیلات بانکی به ازای هر دستگاه خودرو و حداکثر تا سقف ۵۰ میلیون ریال برای خروج ۲۵۰ هزار خودروی ناوگان عمومی و خصوصی فرسوده و جایگزینی آنها با خودروهای نو دوگانه سوز و تخفیف در سود بازرگانی واردات خودرو و قطعات برای خودروهای ساخت داخل، با

اجرای تبصره ۱۳ حمایت می‌کنند، اماروند رو به رشد تولید خودروهای داخلی و بالا بودن عمر ناوگان حمل و نقل کشور، نتیجه‌ای جز افزایش روزافزون مصرف بنزین و افزایش ترافیک و نارضایتی عمومی راه دنبال نخواهد داشت. کارشناسان معتقدند راه حل برون رفت از بحران فعلی، توجه جدی به ابعاد مختلف حمل و نقل پایدار می‌باشد.

عده‌ای از نمایندگان دنبال می‌شود، راهکار قیمتی است که هزینه‌اش تورم می‌باشد. پیشنهاد دوم، راهکار غیر قیمتی است که هزینه‌های آن، سهمیه‌بندی و قدری در تنگنا قرار گرفتن جامعه و ایجاد بازار سیاه در ابعاد بسیار کوچک است. به هر حال، به نظر می‌رسد علیرغم این که بسیاری از نمایندگان مجلس از مجموعه اقدامات دولت در

وی با اعلام این که کمیته ویژه‌ای در دولت در حال بررسی مدت زمان معقول برای اجرای کامل تبصره ۱۳ می‌باشد، اظهار امیدواری می‌کند: تحقق اهداف این تبصره منجر به توسعه پایدار شهری، گسترش حمل و نقل عمومی، تسریع در خروج خودروهای فرسوده و دوگانه سوز کردن خودروهای موجود، افزایش تولید خودروهای استاندارد و توسعه جایگاه‌های عرضه گاز CNG شود.

وی تهیه شش هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس، ۱۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه مینی بوس، ۳۰ هزار دستگاه تاکسی دوگانه سوز و ۱۵ هزار دستگاه ون را از جمله تکالیف دولت در سامان دهی شبکه حمل و نقل عمومی اعلام کرده و می‌گوید: تأمین چهار میلیارد دلار تسهیلات ارزی از طریق فاینانس، برداشت یک میلیارد و ۵۲ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار از حساب ذخیره ارزی و پیش بینی برخی تخفیف‌ها و معافیت‌های گمرکی برای خودروسازان، از جمله تسهیلاتی است که برای اجرای تبصره ۱۳ در نظر گرفته شده است.

گرانمایه پور می‌افزاید: هیأت ویژه تبصره ۱۳ تاکنون ۹۴۱ میلیارد تومان برداشت شده از حساب ذخیره ارزی را به ۵۲۰ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس، ۱۶۵ میلیارد تومان به پرداخت تسهیلات خروج خودروهای فرسوده، ۱۶۰ میلیارد تومان برای تقویت قطار درون شهری کلان شهرها، ۶۰ میلیارد تومان برای خرید مینی بوس، ون و تاکسی و هفت میلیارد تومان یارانه به خودروسازان برای تولید موتور پایه گازسوز تقسیم کرده است. به موازات، ۲۷۰ میلیارد تومان از منابع داخلی شرکت نفت برای احداث جایگاه‌های CNG اختصاص یافته است. در این راستا، زمین و بخشی از تجهیزات به صورت بلاعوض به متقاضیان بخش خصوصی احداث جایگاه عرضه CNG واگذار خواهد شد.

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس، دولت را مطابق احکام تبصره ۱۳ مکلف به دوگانه سوز کردن ۲۸۰ هزار دستگاه اتوبوس و از رده خارج کردن ۲۵۰ هزار خودروی فرسوده علاوه بر الزام وزارت نفت برای احداث ۷۰۰ جایگاه عرضه سوخت گاز فشرده در طول سال جاری اعلام می‌کند.

اما کمال دانشیار، رییس کمیسیون انرژی مجلس، زمان تعیین شده برای اجرای تبصره ۱۳ بودجه را اندک دانسته و می‌گوید: باید به دولت فرصت بیشتری داد تا برنامه‌های خود را در این زمینه عملی کند. لذا تا آن زمان بنزین باید کماکان وارد شود. در مقابل، حسن سبحانی می‌گوید: انتظار می‌رفت از اولین روزهای سال جاری، دولت برای دوازده ماهی که پیش رو دارد، در راستای اهداف تبصره ۱۳ به گسترش حمل و نقل عمومی همت گمارد. در واقع، دولت باید به گونه‌ای عمل می‌کرد تا ۲/۵ میلیارد دلار تصویب شده برای واردات بنزین، تا پایان سال جاری جابجایی نیاز نسبی مردم باشد. ولی متأسفانه رقم مذکور و تبصره ۱۳ مشمول برنامه ریزی دولت قرار نگرفت.

وی با بیان این که دو راهکار اساسی برای حل بحران بنزین وجود دارد که هزینه‌های آن کمتر است، می‌افزاید: پیشنهاد اول که در حال حاضر از سوی

## افزایش نرخ بیمه شرکت‌های اروپایی برای ایران

از ابتدای سال جدید میلادی (۲۰۰۷)، شرکت‌های بیمه اروپایی نرخ‌های بیمه طرح‌های عمرانی ایران را افزایش خواهند داد.



شرکت‌های بیمه اروپا از ابتدای ژانویه ۲۰۰۷ مصادف با ۱۱ دی ماه ۱۳۸۵، نرخ‌های بیمه طرح‌های عمرانی کشورمان را افزایش می‌دهند. یک مقام مطلع، با اعلام این خبر به خبرنگار «اقتصاد ایران»، گفت: شرکت‌هایی نظیر هرمس آلمان، ساجه ایتالیا و حتی او ان دی بلژیک، از ابتدای سال جدید میلادی نرخ پوشش‌های بیمه‌ای طرح‌های عمرانی ایران را افزایش خواهند داد.

به گفته وی، این برنامه شامل طرح‌های اقتصادی است که تاکنون دچار وقفه شده‌اند و با به دلیل بی‌مه مرحله انعقاد قرارداد با مؤسسات مالی خارجی نرسیده‌اند. وی تصریح کرد: طرح‌هایی که تاکنون موفق به انعقاد قرارداد پوشش بیمه‌ای شده‌اند، مشمول این اقدام قرار نمی‌گیرند.

گفتنی است، بیمه طرح‌های عمرانی از این جهت اهمیت دارد که بانک‌های معتبر اروپا و جهان در صورتی اقدام به اعطای تسهیلات مالی نظیر فاینانس می‌کنند که طرح مورد نظر تحت پوشش بیمه‌ای معتبر قرار گرفته باشد.

### افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی

به گزارش واحد اطلاعات و اخبار ماهنامه «اقتصاد ایران»، تا کنون مقامات بیمه‌ای اروپا، نرخ مشخصی را برای افزایش مبالغ بیمه از ابتدای سال ۲۰۰۷ اعلام نکرده‌اند. اما به گفته یک منبع مطلع، نشانه‌هایی وجود دارد که از افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی و حتی بالاتر نرخ بیمه‌ها حکایت می‌کند. این در حالی است که هم‌اکنون کمتر بانکی در اروپا مایل به ارائه تسهیلات مالی بدون ارایه اوراق بیمه طرح‌ها می‌باشد. البته اگر بانکی هم حاضر به ارایه خدمات مالی برای چنین طرح‌هایی باشد، تسهیلات خود را با افزایش قابل توجه نرخ‌های بهره ارایه خواهد کرد.

هم‌اکنون طرح‌های عمرانی از تسهیلاتی با نرخ لایبور به علاوه ۰/۷۵ تا ۱/۲۵ درصد استفاده می‌کنند. اما ممکن است در شرایط جدید، نرخ این تسهیلات به لایبور به اضافه ۴/۷۵ درصد یا بالاتر افزایش یابند. این در حالی است که مقامات کشورمان تاکنون ترجیح می‌دادند از

منابع خارجی برای تزریق اعتبار به طرح‌های عمرانی استفاده کنند، چراکه منابع خارجی به مراتب ارزان‌تر و با صرفه‌تر از منابع و نرخ‌های سود داخلی - البته به غیر از تسهیلات حساب ذخیره ارزی - می‌باشند. به علاوه، در صورت تمایل طرح‌ها به استفاده از منابع ارزی داخلی، ظرفیت چندانی برای پاسخگویی به تمام نیازهای ارزی داخلی وجود ندارد.

این منبع مطلع در عین حال می‌گوید: در صورت اعمال شرایط جدید، توجیه فنی و اقتصادی بخشی از طرح‌های آتی کشور زیر سؤال خواهد رفت. به علاوه، گفته می‌شود هم‌اکنون تنها بخش معدن و صنایع معدنی در انتظار جذب نزدیک به ۴ میلیارد دلار اعتبارات فاینانس از منابع خارجی است.

### چینی‌ها می‌آیند

بر اساس شنیده‌های خبرنگار ما، مقامات تصمیم‌گیر کشورمان در نظر دارند سراغ شرکت‌های بیمه گذار چینی بروند، چراکه اخیراً چینی‌ها وارد عرصه انواع بیمه‌ها شده‌اند و اراقمی پایین‌تر از حق بیمه‌های شرکت‌های اروپایی طلب می‌کنند. به گفته این مقام مطلع، استفاده از خدمات شرکت‌های چینی می‌تواند در آینده جایگزین بخشی از خدمات شرکت‌های بیمه اروپایی شود.