

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، رئیس 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 به 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.