

در این سرفصل همچنین می‌خوانید:

۳۲ "حمل و نقل، آماده هدفمندی است"

۳۴ نزول رشد اقتصادی، صعود تورم و بیکاری

۳۹ درمان، تحصیل و نرخ ارز

۴۰ "جزو بهترین‌های سیمانیم"

۴۱ چابهار: بهار مناطق آزاد



رکود اقتصادی و بازگشت اقتصاد جهان را به شرایط عادی به مخاطره می‌اندازد.

وی همچنین معتقد است استفاده ابزاری از اعتبار پول ملی برای اعمال سیاست حمایت از تولید داخلی یا به عبارتی شرکت در مسابقه کاهش ارزش پول‌های ملی برای از بین بردن مزیت کالاهای خارجی، موجب خدشه‌دار شدن اعتبار پول نزد مردم می‌شود و این واکنش مردم نسبت به کاهش ارزش پول، به طور فزاینده‌ای به بی‌ارزش شدن و خروج پول از گردونه اقتصاد دامن می‌زند.

ارز در برنامه پنجم

بخش خصوصی با ارایه گزارشی به مجلس از سیاست‌های ارزی برنامه پنج ساله توسعه و عدم وجود راهبرد مشخص و معینی در خصوص چگونگی حل مشکلات و چالش‌های فعلی نظام ارزی انتقاد کرده است. نمایندگان بخش خصوصی در این گزارش دولت را متهم کرده‌اند که از نرخ ارز به عنوان ابزاری برای محاسبات بودجه‌ای خود استفاده می‌کند و توجهی به کارکرد اقتصادی آن ندارد.

مطابق با مواد مصوب لایحه برنامه پنجم در مجلس، نظام ارزی کشور، نظام شناور مدیریت شده خواهد بود و نرخ ارز با توجه به حفظ دامنه رقابت پذیری در تجارت

توازن پرداخت

میلیون دلار

سال	صادرات و نفت و گاز	صادرات کالاهای غیرنفتی	کل صادرات کالا	واردات کالا	خالص صادرات کالا	خالص واردات خدمات	خالص انتقالات سرمایه	خالص حساب موازنه کل
۸۵	۶۲,۰۱۱	۱۴,۱۷۹	۷۶,۱۹۰	۳۹,۹۸۷	۲۶,۲۰۳	-۶,۱۰۰	۴۸۲	۱۱,۳۸۹
۸۶	۸۱,۵۶۷	۱۶,۱۰۱	۹۷,۶۶۸	۵۸,۲۴۰	۳۹,۴۲۸	-۷,۲۷۵	۶۲۲	۱,۵۲۴
۸۷	۸۲,۴۰۳	۱۸,۸۸۶	۱۰۱,۲۸۹	۷۰,۱۹۹	۳۱,۰۹۰	-۸,۵۴۹	۳۶۲	۸,۲۲۹
۸۸	۶۶,۳۱۰	۲۱,۳۲۴	۸۷,۵۳۴	۶۶,۵۹۸	۲۰,۹۳۶	-۱۱,۰۷۸	۴۲۴	-۷,۲۶۸

این جنگ، مبارزه با استخراج: واحد تحقیقات «اقتصاد ایران» از بانک مرکزی

ایران در درگیری‌های ارزی جهان

دعواهای ارزی

نرخ ارز دو نقش را در نظام اقتصادی کشور ایفا می‌کند: اول، ابزار کنترل مدیریت اقتصاد کلان است و دوم، شاخص عملکرد کلان اقتصادی محسوب می‌شود.

بازی‌های ارزی

در ماه‌های اخیر، گیدو مانتگا، وزیر دارایی برزیل، طی سخنانی از وقوع یک جنگ ارزی جهانی خبر داده است. وی معتقد است در صورتی که کشورها برای پایین نگه داشتن نرخ برابری پول ملی خود، در بازار ارز مداخله کنند و متعاقباً رقابت پذیری خود را در بازار جهانی افزایش دهند، ارزها به طور عمومی روند رو به ضعفی را طی خواهند کرد.

امروزه تعداد زیادی از کشورها به این نتیجه رسیده‌اند که کاهش ارزش پول ملی آنها، راهی سریع و کارآمد برای تحرک بخشیدن به اقتصاد در گل نشسته این کشورها است. در همین حال، استراس کان، رییس صندوق بین‌المللی پول، به دولت‌های جهان هشدار داده است که از نرخ‌های برابری

به عنوان سلاح در سیاست‌های اقتصادی خود استفاده نکنند. وی با تأکید بر این که خطر جنگ ارزی اقتصاد جهان را تهدید می‌کند، گفته است

همه ساله نرخ ارز به عنوان متغیر مهم در بودجه سالانه در نظر گرفته می‌شود و عمده نقش آن در تبدیل درآمدهای نفتی به ریال در قالب واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای نمود می‌یابد.

بانک مرکزی طبق قانون پولی و بانکی کشور باید معادل ۱۰۰ درصد اسکناس‌های منتشر شده، طلا ارز و اسناد و اوراق بهادار به عنوان پشتوانه در اختیار داشته باشد. همچنین طبق ماده ۱۱ همین قانون، تنظیم مقررات مربوط به معاملات ارزی و نظارت بر آن و نظارت بر ورود و خروج ارز بر عهده بانک مرکزی است.

آمارهای سال گذشته نشان می‌دهند که مبادلات ارزی در بازار بین بانکی با ۶ درصد کاهش نسبت به سال ۸۷ به سطح ۵۴ میلیارد دلار رسیده‌اند. همچنین با توجه به گسترش محدودیت‌های بین‌المللی، معاملات در بازار فرعی افزایش یافته‌اند، به طوری که حدود ۷۱ درصد معاملات بین بانکی در بازار فرعی روی داده است. بازار اصلی هم حدود ۱۵/۵ میلیارد دلار از معاملات ارزی را به خود اختصاص داده و بانک مرکزی تأمین کننده حدود ۸۰ درصد ارز این بازار بوده است. لازم به ذکر است که در سال گذشته، بیش از ۹۸ درصد ارز بازار فرعی بورس توسط بانک مرکزی تأمین شده است.

خارجی و با ملاحظه تورم داخلی و جهانی و شرایط اقتصاد کلان از جمله تعیین حد مطلوبی از ذخایر خارجی تعیین می‌شود. همچنین طبق ماده ۷۴، انتشار اوراق مالی ارزی در بازارهای بین‌المللی توسط شرکت‌های دولتی و شهرداری‌ها با تأیید وزارت دارایی و بانک مرکزی مجاز شناخته شده است. به علاوه، طبق ماده ۷۲ بدهی‌ها و تعهدات ارزی، مدیریت شده‌اند. مطابق با بند ب ماده ۷۲، زمان بندی پرداخت بدهی‌ها و تعهدات کوتاه مدت

و بلند مدت خارجی به گونه‌ای است که بازپرداخت سالانه بدهی‌ها و تعهدات، بدون در نظر گرفتن تعهدات ناشی از بیع متقابل در پایان برنامه چهارم از ۳۰ درصد درآمدهای ارزی دولت در سال آخر برنامه پنجم عدول نکند. همچنین ارزش فعلی خالص و به عبارتی مابه‌التفاوت ارزش فعلی بدهی‌ها، تعهدات دولت و ذخایر ارزی بانک مرکزی، نباید در سال آخر برنامه از ۵۰ میلیارد دلار بیشتر باشد. این رقم در برنامه چهارم ۳۰ میلیارد دلار عنوان شده بود. ■

ناوگان حمل و نقل عمومی است. این موضوع به خصوص در شهرهای کوچک که افزایش کرایه‌ها منجر به نارضایتی بیشتر مردم می‌شود، با جدیت بیشتری باید پیگیری شود. نکته دیگر آن که هم‌اکنون یک پنجم ناوگان حمل و نقل در شهرهای کوچک، به دلیل فرسوده بودن از چرخه حمل و نقل خارج‌اند و از سوخت آزاد استفاده می‌کنند. بر این اساس، نوسازی و توسعه ناوگان در شهرهای کوچک و دیگر شهرها در دستور کار قرار گرفته و قرار است تا پایان سال به تعدادی از شهرها مینی‌بوس و اتوبوس جدید، بسته به نیازشان تزریق شود. در این راستا، ۳ هزار و ۲۰۰ فقره وام ۲۰ میلیون تومانی - هم برای نوسازی و هم توسعه ناوگان - در نظر گرفته شده است. اخیراً قراردادی برای در اختیار گرفتن ۷۵۰ دستگاه ون منعقد شده و به ازای هر ون، ۱۰ میلیون تومان وام ارزان و کم‌بهره پرداخت می‌شود.

حمل و نقل در ایران و مشکلات آن

"حمل و نقل، آماده هدفمندی است"

مصاحبه ماهنامه «اقتصاد ایران» با آقای سعید قیصر، مدیر عامل اتحادیه سازمان‌های حمل و نقل همگانی کشور

اقتصاد ایران: آزاد شدن قیمت حامل‌های انرژی - به خصوص بنزین - چه تأثیری بر قیمت تمام شده خدمات حوزه حمل و نقل و تعرفه‌ها خواهد داشت و چه تدابیری برای کاهش این تأثیرات در نظر گرفته شده است؟

حمل و نقل عمومی درون شهری در شهرهای زیر صد هزار نفر عموماً مبتنی بر تاکسی است و به دلیل ساختار کالبد فیزیکی شهرها و شرایط فرهنگی این شهرها، از دیگر وسایل نقلیه جمعی کمتر استفاده می‌شود؛ به طوری که هم‌اکنون بین ۹۰ تا ۹۵ درصد بار حمل و نقل در شهرهایی با کمتر از صد هزار نفر جمعیت، بر دوش تاکسی‌ها است. یارانه انرژی بخش حمل و نقل عمومی تاکنون فقط به

تاکسی در شهرهای کم جمعیت به طور متوسط ۱۲۰ تومان است. عموماً رانندگان تاکسی برای این که درآمد قابل قبولی داشته باشند، باید بیش از ۸ و حتی ۱۲ ساعت فعالیت کنند. بر اساس اطلاعات ما، متوسط میزان پیمایش آنها ۲۵۰ کیلومتر در روز بوده و حدوداً ۲۵ لیتر بنزین مصرف می‌کنند. در عین حال، به طور میانگین ۱۳۰ نفر را نیز جایجا می‌کنند. حال اگر میزان درآمد روزانه هر راننده تاکسی را بر اساس آمار مذکور حساب کنیم و هزینه‌های مربوط به بنزین ۴۰۰ تومانی، قسط و وام و استهلاکات خودرویی را از آن کسر نماییم، درآمد خالص روزانه هر راننده حدود ۵ هزار تومان محاسبه می‌شود. این موضوع، نشان دهنده



اقتصاد ایران: آیا تمام افزایش کرایه‌های حاصل از آزاد سازی قیمت‌ها را مردم باید بپردازند یا بخشی از آن را دولت متحمل می‌شود؟

طبیعتاً همان طور که حقوق و دستمزدها در هر سال افزایش پیدا می‌کنند، نرخ‌های کرایه هم رشد سالانه را تجربه خواهند کرد. در عین حال، ما تصمیم گرفته‌ایم بر اساس میزان پیمایش هر خودرو، یارانه سوخت را پرداخت کنیم. در این زمینه، جمع آوری اطلاعات رانندگان و شناسایی آنها در دستور کار قرار گرفته است. مشکلی که در این زمینه وجود دارد، ضعف زیرساخت‌های فناوری اطلاعات در تعدادی از شهرهای کوچک است که باعث شده نتوانیم از دستگاه‌هایی نظیر GPS استفاده کنیم. دستگاه‌های الکترونیکی میزان پیمایش را مشخص می‌کنند و ما قصد داریم بر اساس میزان مسافت طی شده، یارانه بپردازیم تا از این رهگذر، مردم و رانندگان فشاری را متحمل نشوند. در عین حال، مازاد هزینه‌های ایجاد شده، در قالب یارانه نقدی گنجانده شده و توسط دولت پرداخت می‌شود.

اقتصاد ایران: مختصری در مورد طرح‌های اخیر دولت برای حمایت از رانندگان حمل و نقل عمومی - به خصوص تاکسیرانی - توضیح بفرمایید؟

هم‌اکنون کار گشایش حساب و اعتبار برای رانندگان در حال انجام است. همچنین طبق قول مساعد رییس جمهور، قرار است بخش عمده بیمه رانندگان توسط دولت پرداخت شده و تنها حدود ۱۷ درصد از کل حق بیمه توسط رانندگان پرداخت شود. با این کار، میزان بیمه‌ای که این قشر در طول ماه می‌پردازند از ۱۵۰ هزار تومان به حدود ۲۰ هزار تومان کاهش خواهد یافت. در اقدامی دیگر، مقرر شده عملیات بیمه شخص ثالث و بلنه وسایل نقلیه آنها در قالب اقساط بلند مدت و بدون کارمزد و بهره انجام گیرد. در عین حال، تخفیف ۳۰ درصدی برای بیمه

آسیب پذیری این قشر از افزایش قیمت سوخت است. بنابراین، با توجه به این که تاکسی اصلی‌ترین وسیله حمل و نقل عمومی در این شهرها است، آزاد سازی قیمت انرژی، تأثیرات قابل توجهی بر این حوزه خواهد داشت و طبیعتاً یک سری نارضایتی‌ها در بین رانندگان حوزه حمل و نقل درون شهری ایجاد خواهد شد. با این حال، ما به نتایج حاصل از اجرای قانون هدفمندی بسیار امیدوار هستیم و دستاوردهای آن، بعد از یک دوره سختی، خود را نشان خواهند داد.

از سوی دیگر، برای کاهش تبعات آزاد سازی قیمت‌ها و جلوگیری از افزایش بی‌رویه کرایه‌ها، راهکار اصلی، توسعه

حوزه اتوبوسرانی پرداخت شده است و دولت، شهرداری و مردم هر یک سهمی را به خود اختصاص داده‌اند. در حوزه حمل و نقل سبک و تاکسیرانی، هیچ یارانه‌ای تا به حال پرداخت نشده و بخش خصوصی این حوزه را اداره می‌کند. طبیعتاً در پایان هر سال، مقدمات و تدابیر لازم برای افزایش کرایه‌ها اندیشیده شده و طی فرآیندهای قانونی، نرخ کرایه‌ها افزایش پیدا می‌کند.

از سوی دیگر، به دنبال آزاد سازی قیمت‌ها و هدفمند شدن مصرف حامل‌های انرژی، نرخ کرایه هر مسافر بر اساس میزان پیمایش وسیله نقلیه در نظر گرفته می‌شود. بر اساس آماری که جمع آوری کرده‌ایم، نرخ کرایه