

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. ■

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



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

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.

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 بدنه وسایل نقلیه آنها در قالب اقساط بلند مدت و بدون کارمزد و بهره انجام گیرد. در عین حال، تخفیف ۳۰ درصدی برای بیمه

بدنه و حمایت‌های دیگری در سایر حوزه‌ها در نظر گرفته شده است.

به علاوه، حسابی که برای هر راننده در نظر گرفته شده، به طور ماهانه قابل شارژ است. البته همه این حمایت‌ها منوط به آن است که مدیران ما در هر شهر از آن وسیله نقلیه و عملکرد راننده مربوطه رضایت کامل داشته باشند.

اقتصاد ایران: با توجه به ضعف زیرساخت‌های بخش حمل و نقل، آیا در مقطع کنونی اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها در این بخش منطقی است؟

بیش از ۳۰ سال از انقلاب می‌گذرد و ما هر سال به این بهانه که بسترها فراهم نیستند، سال به سال اجرای قانون را به عقب می‌اندازیم. چند سال است که بحث آزاد سازی قیمت سوخت مطرح بوده و شهادتی برای این اقدام وجود نداشته است. ما اگر یارانه‌ای را که به سوخت اختصاص می‌دهیم، یک سال پرداخت نکنیم، می‌توانیم با منابع حاصل از آن معادل کل آزاد راه‌های موجود در کشور، آزاد راه جدید احداث کنیم.

متأسفانه ما به دلیل این که کشورمان با وفور نعمت و منابع روبه‌رو است، همواره در همه زمینه‌ها اسراف کرده‌ایم. در کشورهای توسعه یافته، به ازای هر ۱۰ نفر ۵/۵ خودرو و حتی بیشتر وجود دارد که این شاخص در ایران، یک خودرو به ازای هر ۱۰ نفر هم نیست.

از سوی دیگر، میزان پیمایش خودرو در ایران به طور متوسط ۲۵ کیلومتر است، ولی در کشورهای توسعه یافته، این رقم ۹ کیلومتر می‌باشد. از این ۹ کیلومتر، ۷۰ درصد مربوط به حمل و نقل برون شهری و ۳۰ درصد مربوط به حمل و نقل درون شهری است، در حالی که این وضعیت در ایران کاملاً برعکس است. این آمار نشان می‌دهد در کشور ما از ظرفیت حمل و نقل عمومی - چه درون شهری و چه برون شهری - استفاده نشده است. بالاخره اصلاح این شرایط باید از یک نقطه آغاز شود و طبیعتاً با اجرای هدفمندی یارانه‌ها در حوزه

حمل و نقل و بروز نواقص احتمالی، دولت قطعاً برای رفع مشکلات و نقیصه‌ها اقدام خواهد کرد. ممکن است در کوتاه مدت یک سری نارضایتی‌ها ایجاد شوند، اما در دراز مدت، دستاوردهای این طرح در سطح جامعه و در ابعاد مختلف زندگی مردم بروز و ظهور خواهد کرد.

نکته دیگر این است که توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی در چند سال گذشته، قابل قیاس با گذشته نیست و نمی‌توانیم صرفاً به فراهم نبودن بسترها اشاره کنیم.

اقتصاد ایران: چرا حمل و نقل عمومی در ایران روان و منظم نیست؟

مشکلی که شما فرمودید، عمدتاً مربوط به کلان شهرها است. در حال حاضر، با سیستم‌های الکترونیکی تمام اتوبوس‌ها کنترل می‌شوند و نصب GPS بر روی تمام تاکسی‌های کشور پیگیری می‌شود.

طبیعتاً به دلیل ترافیک موجود در کلان شهرهایی مانند تهران، تأخیرها امری گریز ناپذیرند. منابع (تسهیلات) ۲۰ میلیون تومانی جهت نوسازی مینی‌بوس‌های فرسوده شهر تهران و ۳ هزار دستگاه برای شهرستان‌های شهر تهران در نظر گرفته شده که این پروژه تا پایان سال به اتمام می‌رسد. مسلماً با آزاد شدن قیمت سوخت و کاهش استفاده از خودروهای شخصی و متعاقباً تزریق وسایل نقلیه عمومی جدید به کلان شهرها، می‌توان انتظار داشت از تأخیر زمانی اتوبوس‌ها کاسته شده و عملکرد ناوگان حمل و نقل عمومی بهبود یابد.

مشکل اصلی در این زمینه، ترافیک است که عملاً حمل و نقل عمومی درون شهری را مختل کرده است، در غیر این صورت، هیچ کمبودی از حیث تعداد وسایل حمل و نقل عمومی وجود ندارد. هم‌اکنون حدود ۷۵۰ دستگاه مینی‌بوس برای شهرهای زیر ۱۰۰ هزار نفر و هزار دستگاه برای شهرهای بزرگ اختصاص داده شده که در صورت نیاز، این تعداد قابل افزایش می‌باشند.

اقتصاد ایران: جهت تعدیل تأثیرات آزاد سازی قیمت‌ها چه برنامه‌هایی برای تنوع بخشی به سوخت مصرفی بخش حمل و نقل قیمت‌ها در نظر گرفته شده است؟

در حال حاضر، در تمام شهرهای کشور جایگاه سی‌ان‌جی وجود دارد و شرکت نفت آمادگی خود را برای افزودن به این جایگاه‌ها اعلام کرده است. به علاوه، هم‌اکنون اکثر وسایل نقلیه عمومی واگذار شده - علی‌الخصوص تاکسی و ون - دو گانه سوزند و کمتر وسیله تک سوز و بنزین سوز وجود دارد. از سوی دیگر، قیمت بنزین، گازوییل و سی‌ان‌جی قطعاً افزایش می‌یابد که در قالب یارانه‌ای که پرداخت می‌شود، جبران خواهد شد.

اقتصاد ایران: جایگاه بخش خصوصی در حمل و نقل کشور چگونه است؟

قطعاً ما به سمت خصوصی سازی بخش حمل و نقل حرکت می‌کنیم. در بسیاری از شهرها، حوزه اتوبوسرانی کاملاً به بخش خصوصی واگذار شده و در شهرهای دیگر هم بین ۳۰ تا ۵۰ درصد ناوگان، خصوصی شده است. طبق دستورالعملی که وزارت کشور تدوین کرده، مینی‌بوس‌ها و اتوبوس‌های جدید در قالب واگذاری به بخش خصوصی، وارد ناوگان حمل و نقل می‌شوند. روش کار هم به این صورت است که مثلاً دولت ۳۵ درصد از قیمت مینی‌بوس ۴۰ میلیونی را از بخش خصوصی می‌گیرد و بخش خصوصی ۶۵ درصد باقیمانده را باید ظرف ۷ سال مستهلک کند. همچنین در خصوص اتوبوس‌های واگذار شده همین روند وجود دارد. در واقع، دولت برای این که شرایط را برای حضور بخش خصوصی جذاب کند، بخشی از قیمت تمام شده اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها را به شرکت متقاضی هبه می‌کند.

اقتصاد ایران: متشکریم. ■

محمد امیرافشاری
وکیل دادگستری آلمان

تاسیس و ثبت شرکت در آلمان و ارائه مشاوره
پشتیبانی دریافت اقامت برای فعالیت اقتصادی در آلمان
مشاوره شرکتهای ایرانی و وکالت آنان در دادگاه های آلمان

دفتر تهران
شرکت آرمان دنیای بهتر
بلوار جنت آباد، کوچه
چهاردهم شرقی، پلاک ۴۱۳
تلفن: ۴۴۴۷۵۸۰۵
دورنگار: ۴۴۴۶۹۸۰۶
وب: www.gi-law.de/fa
پست الکترونیکی: tehran@gi-law.de