نکته

مانعی به نام حرایم بهداشتی دامپروری و دلسرد کردن مردم از سرمایه‌گذاری در بخش تولیدی اقتصاد

یک متقاضی مجوز دامپروری می‌گوید: در حال حاضر، حرایم بهداشتی دامپروری به جای اینکه مشکلی را حل کند، خودش تبدیل به یک مانع برای کسب‌وکارها شده است. اگر این سختگیری‌ها نباشد، بسیاری از جوانان وارد این حوزه می‌شوند و اشتغال‌آفرینی خواهیم داشت. متأسفانه مشکلاتی که در حوزه تولید وجود دارد، فشار زیادی به فعالان اقتصادی وارد می‌کند. به جای این سختگیری‌ها باید به فکر ساده‌کردن فرایندها باشیم.

طی سال‌های اخیر مقام معظم رهبری تأکید بسیاری بر لزوم رونق تولید در کشور داشته‌اند. دولت سیزدهم نیز نگاه ویژه‌ای به این حوزه دارد. در همین راستا، تسهیل صدور مجوزها در دستور کار قرار گرفت. به زعم برخی، صدور الکترونیک مجوزها تا حد زیادی به تسهیل امور کمک کرده است، اما هنوز هم برخی موانع بر سر راه تولیدکنندگان برای فعالیت وجود دارد. تقریباً تمامی متقاضیان مجوز دامپروری به اتفاق از قواعد مربوط به حرایم بهداشتی دامپروری گلایه دارند و آن را مانعی برای تولید می‌دانند. به نظر می‌رسد، اگر سریعاً این حرایم مورد بازبینی قرار نگیرد، به عنوان مانع بزرگی بر سر راه متقاضیان برای ورود به بخش‌های دامپروری کشور عمل خواهند کرد. به ویژه بسیاری از کارشناسان بر این عقیده‌اند که با توجه به پیشرفت‌های علمی و بهداشتی نیازی به این حرایم نیست. به زعم بسیاری، حرایم بهداشتی دامپروری نیاز به بازبینی دارند و باید به تصویب هیئت وزیران برسند. آنان معتقدند با استفاده از روش‌هایی مانند واکسیناسیون، قرنطینه و کنترل تردد دام می‌توان از بروز مشکلات و تسری بیماری‌ها جلوگیری کرد و نیازی به اعمال حرایم نیست.

نظرات حیدر تلخابی را به عنوان یک متقاضی دریافت مجوز دامپروری در استان مرکزی در خصوص موانع پیش روی متقاضیان برای دریافت مجوز در این حوزه جویا شدیم که در ادامه می‌خوانید. تلخابی در خصوص مشکلاتی که متقاضیان برای دریافت مجوز با آن روبه‌رو هستند، تصریح کرد: مشکلات در این زمینه زیاد است. کسانی که می‌خواهند وارد کسب‌وکاری شوند، باید روندی طولانی را طی کنند.

وی ادامه داد: بنده در صنعت ماهی در کشور فعال هستم. برای گرفتن مجوز در این زمینه باید تمامی روندهایی را که دیگران برای گرفتن مجوز طی می‌کنند، پشت سر بگذاریم. علاوه بر این روندها، حرایم بهداشتی دامپروری هم وجود دارند. این متقاضی مجوز دام سبک خاطرنشان کرد: بنده برای گرفتن مجوز اقدام کردم که گفتند باید به سازمان نظام دامپزشکی بروی و از آنجا هم تأییدیه بیاوری. به آنجا که مراجعه کردم، با وجود اینکه بالغ بر ۱۲ میلیون تومان هزینه کرده بودم، گفتند، به خاطر حرایم نمی‌توانید در این محل واحد مورد نظر خودتان را برای پرورش ماهی تأسیس کنید.

تلخابی گفت: در نزدیکی ما هیچ دامپروری‌ای نیست. قبلاً یک دامپروری داشتیم که الان فعال نیست. به ما گفتند باید این دامپروری را جمع کنید و بعد به شما مجوز بدهیم. حالا ترسم از این است که این دامپروری را هم جمع کنم، ولی مجوز ندهند. وی ادامه داد: اصلاً مجاورت واحدهای دامپروری در کنار یکدیگر مشکلی ایجاد نمی‌کند. این فواصل ضرورتی ندارند. به طور مثال، در مورد خود بنده که به من مجوز نمی‌دهند، اصلاً دامپروری‌ای وجود ندارد، یک دامپروری مخروبه است که در آن دامی نداریم، اما مجوز نمی‌دهند. این متقاضی مجوز تأسیس دامپروری خاطرنشان کرد: سختگیری‌های بی‌مورد برای صدور مجوز دامپروری باعث می‌شود متقاضیان از ورود به این حوزه منصرف شوند. در سالی که می‌خواهیم بخش خصوصی را در اقتصاد مشارکت دهیم، باید امور را تسهیل کنیم. تلخابی گفت: در حال حاضر، حرایم بهداشتی دامپروری به جای اینکه مشکلی را حل کند، خودش تبدیل به مانع برای کسب‌وکارها شده است. اگر این سختگیری‌ها نباشد، بسیاری از جوانان وارد این حوزه می‌شوند و اشتغال‌آفرینی خواهیم داشت. وی ادامه داد: متأسفانه مشکلاتی که در حوزه تولید وجود دارد، فشار زیادی به فعالان اقتصادی وارد می‌کند. به جای این سختگیری‌ها باید به فکر ساده‌کردن فرایندها باشیم. این متقاضی مجوز دامپروری خاطرنشان کرد: قبلاً به من گفته بودند روندی طولانی برای گرفتن مجوز در پیش داری و ممکن است نتوانی مجوز بگیری. متأسفانه به حرف این افراد گوش نکردم و به دنبال گرفتن مجوز رفتم. حالا بعد از اینکه مبالغی را هزینه کرده‌ام، به مانع حرایم برخورده کرده‌ام.

خبر

کاظمی‌قمی:

بیش از ۳۰۰ میلیون مترمکعب حقابه ایران از هیرمند تأمین شد

نماینده ویژه رئیس‌جمهور گفت: در سال آبی جاری و در پی رایزنی‌ها و توافقات انجام‌شده در چارچوب دیپلماسی آبی ایران، بیش از ۳۰۰ میلیون مترمکعب حقابه جمهوری اسلامی از سوی افغانستان، تأمین شده است.

به گزارش «جوان» به نقل از صداوسیما، حسن کاظمی‌قمی، نماینده ویژه رئیس‌جمهور و سرپرست سفارت ایران در کابل گفت: در سال آبی جاری و در پی رایزنی‌ها و توافقات انجام شده در چارچوب دیپلماسی آبی ایران، بیش از ۳۰۰ میلیون مترمکعب حقابه جمهوری اسلامی از سوی افغانستان تأمین شده است.

کاظمی‌قمی همچنین گفت: در سال گذشته، طالبان سه اقدام اصلاحی صورت داد که یک مورد آن ناکارآمد بود و آب به سمت «گودزره» رفت، اما دو مورد دیگر که باعث شد تاکنون این مقدار آب به ایران بیاید، اثربخش بود.

نماینده ویژه رئیس‌جمهور در امور افغانستان افزود: به علت اصلاح نادرست تاج سد کمال‌خان، قسمتی از آب بار دیگر به سمت شوره‌زار گودزره هدایت و این امر مانع تأمین بخشی از حقابه ایران شد.

وی در گفت‌وگو با ایراف تأیید کرد: در نتیجه دو اقدام دیگر طالبان، یعنی اصلاح دریچه‌های سد کمال خان و لایروبی مسیر انتقال آب به سمت سیستان، بیش از ۳۰۰ میلیون مترمکعب حقابه ایران تأمین شد.

کاظمی‌قمی با تأکید بر رویکرد تعاملی و سازنده جمهوری اسلامی ایران در قبال افغانستان، موارد یادشده را از دستاوردهای ملموس و قابل محاسبه موفقیت دیپلماسی آب ارزیابی کرد و گفت: با توجه به تعهدات طرف افغانستانی و تمرکز و توجه مستمر دستگاه دیپلماسی ایران و به طور خاص نمایندگی ویژه ریاست جمهوری بر این امر، انتظار می‌رود تا پایان سال آبی جاری، حقابه ایران از رودخانه هیرمند به طور کامل تأمین شود.

او همچنین گفت: از تجربه دیپلماسی آب در سایر حوزه‌های روابط با افغانستان به ویژه در زمینه‌های تجارت، ترانزیت، مشارکت در پروژه عظیم چابهار، کریدورهای منطقه‌ای و حضور مؤثر کنسرسیوم شرکت‌های ایرانی برای سرمایه‌گذاری در حوزه صنعت و معدن افغانستان نیز به مثابه یک الگوی موفق استفاده می‌شود که تاکنون نتایج ملموس و سودمندی برای هر دو کشور همسایه و سایر کشورهای ذی‌نفع در منطقه داشته است.

گفتنی است براساس توافق دولت‌های وقت ایران و افغانستان در سال ۱۳۵۱، طرف افغانستانی باید سالانه ۸۲۰ میلیون مترمکعب آب از رودخانه هیرمند به سمت سیستان ایران رها کند. رهبران طالبان نیز به طور مکرر تأکید کرده‌اند به مفاد این توافق متعهدند و آن را اجرا خواهند کرد.

«جوان» جذب سرمایه‌های مردمی و سرمایه‌گذاران خارجی را در دولت شهید رئیسی برای پروژه‌های بالادستی صنعت نفت و گاز بررسی می‌کند

سرمایه‌گذاری ۱۵ میلیارد دلاری نفت‌وگاز در دولت شهید رئیسی

گزارش یک
سیدعلی موسوی

یکی از دغدغه‌های همیشگی دولت سیزدهم با ریاست جمهوری شهید رئیسی، توسعه غیردولتی و غیربودجه‌ای بوده است که این رویکرد از طریق تقویت جریان سرمایه‌های بخش مردمی اقتصاد به سمت بخش‌های مولد سوق داده شد و از به کار افتادن آنها در حوزه‌های غیرمولد اقتصاد جلوگیری به عمل آمد. جذب سرمایه‌گذاری در صنعت نفت و گاز به صورت مجموع سرمایه‌های خرد مردمی، بخش خصوصی و همچنین سرمایه‌گذاری بانکی و سرمایه‌گذاری خارجی در ۳۳ماه گذشته معادل ۱۵میلیارد دلار بوده است.

یکی از دغدغه‌های همیشگی دولت سیزدهم توسعه غیردولتی و غیربودجه‌ای بوده است که این رویکرد از طریق تقویت جریان سرمایه‌های بخش مردمی اقتصاد به سمت بخش‌های مولد سوق داده شد و از به کار افتادن آنها در حوزه‌های غیرمولد اقتصاد جلوگیری به عمل آمد. در راستای استفاده حداکثری از سرمایه‌های بخش مردمی وزارت نفت سیاست‌هایی را طی سال‌های گذشته به اجرا گذاشت. این سیاستگذاری‌ها نتیجه داد و سرمایه‌گذاری در صنایع نفت و گاز کشور چهار برابر شد.

به زعم بسیاری، عملکرد وزارت نفت در جذب سرمایه‌ها باید به صورت یک الگو برای دیگر وزارتخانه‌ها مطرح شود، به نحوی که سرمایه‌ها به بخش‌های مولد اقتصاد سوق داده شوند و سوداگری به حداقل برسد. نفت و گاز از جمله صنایعی در کشور به شمار می‌روند که نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان دارند. کارشناسان بر این عقیده‌اند دولت به تنهایی نمی‌تواند از عهده سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بی‌شمار این صنایع برآید، به همین دلیل جذب سرمایه برای صنایع نفت و گاز کشور از اهمیت بالایی برخوردار است. در همین رابطه اخیراً رئیس شرکت ملی نفت اظهار کرده بود ۱۵میلیارد دلار قرارداد در ۲/۵سال دولت سیزدهم در بالادست صنعت نفت امضا و به طور میانگین سالانه ۶/۵میلیارد دلار در این بخش سرمایه‌گذاری شده است و وزیر اقتصاد نیز در پایان سال ۱۴۰۲ اعلام کرده بود بخش نفت با ۴/۸میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی کارنامه قابل توجهی نسبت به سال‌های گذشته دارد و در ۱۱ماه امسال بیشترین سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت نفت انجام شده است. جذب سرمایه‌گذاری در صنعت نفت و گاز به صورت مجموع سرمایه‌های خرد مردمی، بخش خصوصی و همچنین سرمایه‌گذاری بانکی و سرمایه‌گذاری خارجی در ۳۳ماه گذشته معادل ۱۵میلیارد دلار و به طور متوسط سالانه معادل حدود ۶میلیارد دلار بوده است و این فضای راهبردی در جهت توسعه بیشتر کشور و گسترش تجارت خارجی ایران به واسطه دیپلماسی فعال انرژی دولت شهید رئیسی بوده است.

■■■

مشارکت بخش مردمی اقتصاد در توسعه میادین و رفع ناترازی صنعتی گاز کشور در دولت سیزدهم

محمدعلی خطیبی، نماینده سابق ایران در اوپک در خصوص این موضوع که وزارت نفت بیشترین جذب سرمایه را طی ۲/۵سال گذشته داشته و مجموع قراردادها به ارزش ۱۵میلیارد دلار بالغ شده است، به «جوان» می‌گوید: حضور بخش مردمی در صنایع نفت و گاز کشور موضوع بسیار مهمی است و به درستی وزارت نفت جذب سرمایه‌ها را در دستور کار قرار داده است. خطیبی، نماینده سابق ایران در اوپک ادامه می‌دهد: دولت تا حد خاصی می‌تواند در پروژه‌های نفت و گاز کشور سرمایه‌گذاری کند. از آنجا که این پروژه‌ها نیاز به سرمایه‌های کلانی دارند، بهتر است از ظرفیت بخش مردمی برای سرمایه‌گذاری بهره ببریم.

محمدعلی خطیبی
نماینده سابق ایران در اوپک

نباید به کارهایی که تا الان برای جذب سرمایه‌ها در وزارت نفت انجام شده است، اکتفا کنیم. این اقدامات لازم بوده‌اند اما کافی نیستند. باید سیاستگذاری‌ها در زمینه جذب سرمایه‌ها ادامه یابد و حداکثر استفاده را از ظرفیت بخش مردمی داشته باشیم

نماینده سابق ایران در اوپک خاطرنشان می‌کند: ایجاد مشوق برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی بسیار اهمیت دارد. دولت وظایف مهم و بزرگی بر عهده دارد. انجام این وظایف و پیشبرد پروژه‌های مختلف نیاز به سرمایه دارد و جذب سرمایه‌های بخش مردمی می‌تواند بسیار مفید باشد. خطیبی می‌افزاید: برآوردهای مختلفی مطرح می‌شود مبنی بر اینکه برای توسعه پروژه‌ها در صنایع نفت و گاز کشور به ۲۰۰میلیارد دلار سرمایه نیاز داریم. برای تأمین این سرمایه به درستی وزارت نفت به سمت اعطای برخی مشوق‌ها مانند افزایش سهم توسعه‌دهنده میدان حرکت کرده است. محمدعلی خطیبی، نماینده سابق ایران در اوپک ادامه می‌دهد: تسهیل صدور مجوزها به منظور مشارکت بخش مردمی اقتصاد در صنایع نفت و گاز کشور و توسعه میادین بسیار مثبت ارزیابی می‌شود. وزارت نفت اقدامات خوبی در راستای جذب سرمایه‌ها انجام داده است.

نماینده سابق ایران در اوپک خاطرنشان می‌کند: نباید به کارهایی که تا الان برای جذب سرمایه‌ها در وزارت نفت انجام شده است، اکتفا کنیم. این اقدامات لازم بوده‌اند اما کافی نیستند. باید سیاستگذاری‌ها در زمینه جذب سرمایه‌ها ادامه یابد و حداکثر استفاده را از ظرفیت بخش مردمی داشته باشیم.

خطیبی در خصوص ماده ۱۵ قانون برنامه هفتم توسعه که انحصار شرکت ملی نفت را در توسعه میادین شکست و زمینه را برای ورود بخش مردمی به پروژه‌های بالادستی صنایع نفت و گاز به وجود آورد، تصریح می‌کند: این طور ریل‌گذاری‌ها به منظور جذب سرمایه‌های بخش مردمی اقتصاد لازم هستند. در کنار این طور بسترسازی‌ها باید به ارائه مشوق‌ها اقدام کنیم. به طور مثال، افزایش سهم توسعه‌دهنده میدان که وزارت نفت در نظر گرفته است، می‌تواند کمک‌کننده باشد. نماینده سابق ایران در اوپک خاطرنشان می‌کند: مشارکت پتروشیمی‌ها در توسعه ۱۶میدان گازی کشور مثبت ارزیابی می‌شود، زیرا از گاز تولیدی می‌توانیم برای تأمین خوراک این صنایع استفاده و از عدم‌النفعی که بر اثر تعطیلی آنها به کشور تحمیل می‌شود، جلوگیری کنیم.

رضا وفایی‌یگانه
معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران

حمایت از مالکیت و دارایی افراد نیز اقدام دیگری بود که دولت در دستور کار قرار داد. به این ترتیب، تسهیل صدور مجوزهای بهره‌برداری از میادین نفت و گاز، حمایت از مالکیت فردی و پیش‌بینی‌پذیرتر شدن اقتصاد زمینه را برای جذب سرمایه‌ها فراهم کردند

■■■

افزایش جذابیت پروژه‌های بالادست صنعت نفت و گاز

رضا وفایی‌یگانه، معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران در خصوص جذب سرمایه به صنایع نفت و گاز کشور که طی ۲/۵سال گذشته چهار برابر رشد داشته است، به «جوان» می‌گوید: خوشبختانه طی سال‌های اخیر اقدامات خوبی در زمینه جذب سرمایه‌ها به صنایع نفت و گاز کشور صورت گرفته است. وی ادامه می‌دهد: یکی از مهم‌ترین اقداماتی که در جذب سرمایه‌ها مؤثر بوده، تسهیل صدور مجوزهاست. در این زمینه شاهد نوعی تسهیل‌گری هستیم که نتایج مثبتی به لحاظ مشارکت مردم در اقتصاد داشته است.

معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران خاطرنشان می‌کند: در گذشته موانع زیادی بر سر راه گرفتن مجوز و ورود به فضای اقتصادی کشور وجود داشت. بر اثر اقداماتی که طی سال‌های گذشته انجام شد، از این نظر وضعیت بهبود یافته است و این امر در جذب سرمایه‌ها در صنایع مختلف از جمله صنایع نفت و گاز مؤثر بود.

وفایی‌یگانه می‌گوید: یکی دیگر از تغییرات مثبت در کشور که افزایش جذب سرمایه‌ها را به دنبال داشت، این است که اقتصاد پیش‌بینی‌پذیرتر شده و ثبات بیشتری را شاهد هستیم. این مسائل نکات مثبتی هستند که بر افزایش سرمایه‌گذاری‌ها اثر می‌گذارند.

معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران ادامه می‌دهد: حمایت از مالکیت و دارایی افراد نیز اقدام دیگری بود که دولت در دستور کار قرار داد. به این ترتیب، تسهیل صدور مجوزهای بهره‌برداری از میادین نفت و گاز، حمایت از مالکیت فردی و پیش‌بینی‌پذیرترشدن اقتصاد زمینه را برای جذب سرمایه‌ها فراهم کردند.

معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران خاطرنشان می‌کند: قطعاً اقداماتی مانند افزایش سهم توسعه‌دهنده میدان از ۱۴/۵ به ۲۰ تا ۳۰ درصد و شکسته‌شدن انحصار شرکت ملی نفت در توسعه میادین که بر اساس ماده ۱۵ قانون برنامه هفتم توسعه صورت گرفت، در افزایش جذب سرمایه‌ها در صنایع نفت و گاز مؤثر بود. وفایی می‌افزاید: بر اساس قانون برنامه ششم توسعه که همچنان پابرجاست، بالاترین سهم برای سرمایه‌گذاری خارجی است که در راستای کمک به رشد اقتصادی کشور در نظر گرفته شده است. این موضوع الزامات و ملاحظاتی دارد. معاون اقتصادی اتاق تعاون ایران ادامه می‌دهد: نفت و به طور کلی حوزه معدن، مزیت‌های رقابتی ما محسوب می‌شوند. در این حوزه‌ها جای کار زیادی وجود دارد. در زمینه قانون جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی نیاز به اصلاحاتی داریم تا حداکثر بهره‌برداری را از ظرفیت‌های موجود داشته باشیم. در زمینه محاسبه نرخ ارز را از سوی بانک مرکزی نیز باید تغییراتی ایجاد کنیم. انجام این اصلاحات به ما کمک می‌کند رشد بیشتری را در زمینه جذب سرمایه‌های بخش خصوصی به صنایع کشور شاهد باشیم.

دولت بعدی باید معتقد و توانا به حل ناترازی بنزین باشد

گزارش ۲
بهناز قاسمی

حل ناترازی بنزین با تکیه بر اصلاح صنعت خودروی کشور، اصلاح نظام سهمیه‌بندی بنزین و همچنین تمرکز بر اصلاح قیمت بنزین باید صورت بپذیرد، از همین رو با توجه به حجم واردات ۴میلیارد دلاری بنزین در سال جاری، لازم است به طور ویژه به سمت اصلاح ناترازی بنزین حرکت کنیم و حل معضل ناترازی بنزین، مهم‌ترین و کلیدی‌ترین مسئله حوزه انرژی در دولت آتی خواهد بود.

■■■

اگر چه سال ۱۴۰۱ به صادرکننده بنزین تبدیل شدیم و از این رهگذر حدود یک‌میلیارد دلار درآمد داشتیم، اما دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۳ پیش‌بینی کرد ۳میلیارد دلار برای واردات بنزین نیاز داریم. در حالی به ۳ تا ۴میلیارد دلار برای واردات بنزین نیاز داریم که خودروهای‌مان بسیار پرمصرف هستند و هدررفت انرژی زیادی را رقم می‌زنند.

کارشناسان بر این عقیده‌اند اگر به سرعت برای این وضعیت چاره‌اندیشی نکنیم، خسارات زیادی را متحمل خواهیم شد. این مبالغ بر کسری بودجه دولت دامن می‌زنند و عواقب خطرناکی به لحاظ اقتصادی و امنیتی برای‌مان خواهند داشت.

ناترازی بنزین در کشور واقعیتی است که هیچ کس در مورد آن شکی ندارد. در حال حاضر تبدیل به یک واردکننده تمام‌عیار بنزین شده‌ایم و سالانه مبالغ بالایی را باید در این زمینه هزینه کنیم. شواهد نشان می‌دهد کیفیت پایین خودروها و بالابودن مصرف بنزین آنها یکی از مهم‌ترین عوامل در بروز ناترازی است؛ ناترازی‌ای که ضرر اقتصادی بالایی را به کشور تحمیل می‌کند. برخی همچنان بر استفاده از این خودروهای بی‌کیفیت و پرمصرف اصرار دارند و از واردات خودرو جلوگیری می‌کنند، در حالی که به زعم کارشناسان، یکی از مهم‌ترین راهکارها برای غلبه بر مشکل ناترازی، واردات خودرو است. به زعم آنان، از طریق واردات خودرو از یک طرف زمینه برای انتقال فناوری به کشور مهیا می‌شود و از طرف دیگر، فضای رقابتی به وجود می‌آوریم.

حل ناترازی بنزین با تکیه بر اصلاح صنعت خودروی کشور، اصلاح نظام سهمیه‌بندی بنزین و همچنین تمرکز بر اصلاح قیمت بنزین باید صورت بپذیرد، از همین رو با توجه به حجم واردات ۴میلیارد دلاری بنزین در سال جاری، لازم است به طور ویژه به سمت اصلاح ناترازی بنزین حرکت کنیم و حل معضل ناترازی بنزین، مهم‌ترین و کلیدی‌ترین مسئله حوزه انرژی در دولت آتی خواهد بود.

واردات خودروهای هیبریدی را برای مقابله با ناترازی بنزین در دستور کار قرار دهیم

حمیدرضا صالحی، نایب رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تهران در خصوص مشکل ناترازی بنزین که با آن مواجه شده‌ایم و مجبور به هزینه ۴میلیارد دلاری برای واردات این ماده استراتژیک هستیم، به «جوان» می‌گوید: متأسفانه در سمت تولید و مصرف سیاست‌های درستی را اعمال نکرده‌ایم و همین اشتباهات بسترساز بروز ناترازی بنزین در کشور شده است. وی ادامه می‌دهد: امکان واقعی‌سازی قیمت بنزین به صورت یک شبه وجود ندارد. وضعیت درآمدی مردم به گونه‌ای نیست که بتوانیم قیمت‌ها را که باید طی چندین سال واقعی می‌شده‌اند، بالا ببریم. نایب رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تهران خاطرنشان می‌کند: دولت آقای روحانی باید قیمت بنزین را در سال ۱۳۹۲ واقعی می‌کرد که این کار را انجام نداد و آن را در سال ۱۳۹۸ انجام داد و هزینه زیادی به جامعه وارد کرد.

وی ادامه می‌دهد: باید اجازه دهیم بخش خصوصی و نیروگاه‌های فعلی آزادانه در زمینه افزایش تولید بنزین مشارکت داشته باشند. در نظر گرفتن مشوق برای آنها می‌تواند در این زمینه مفید باشد.

صالحی می‌گوید: در سمت مصرف نیز باید اقداماتی انجام دهیم. از رده خارج کردن خودروهای پرمصرف و قدیمی می‌تواند راهکار مناسبی باشد. اعطای یارانه بنزین به شخص به جای خودرو نیز می‌تواند کمک‌کننده باشد. وی ادامه می‌دهد: واردات خودروهای کم مصرف و باکیفیت می‌تواند راهکار مناسبی برای کنترل مصرف باشد. خودروهای هیبریدی هم می‌توانند به کمک‌مان بیایند. این خودروها به جای ۱۰لیتر به ازای ۱۰۰کیلومتر پیمایش فقط سه لیتر مصرف می‌کنند. باید استفاده از این نوع خودروها را در دستور کار قرار دهیم.

نایب رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تهران خاطرنشان می‌کند: خودروهای هیبریدی دارای موتور بنزینی و الکتریکی هستند و تا حد قابل توجهی مصرف بنزین را کاهش می‌دهند. استفاده از آنها می‌تواند بسیار مؤثر و مفید باشد.

صالحی می‌گوید: اگر قرار است واردات خودرو داشته باشیم، باید دقت کنیم که خودروها کم‌مصرف باشند و به لحاظ کیفیت وضعیت مناسبی داشته باشند. واردات هر نوع خودرویی نمی‌تواند به بهبود شرایط کشور به لحاظ ناترازی بنزین کمک کند.

وی ادامه می‌دهد: دوگانه‌سوز کردن خودروها هم می‌تواند راهکاری برای مقابله با وابستگی شدید ما به بنزین باشد، البته باید دقت کنیم که قیمت پایین بنزین به استفاده از سی‌ان‌جی در کشور لطمه نزند. در نهایت باید واقعی‌سازی قیمت بنزین صورت بگیرد، اما لازم است این کار طی چند سال و به صورت تدریجی انجام شود.

حمیدرضا صالحی
نایب رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تهران

واردات خودروهای کم‌مصرف و باکیفیت می‌تواند راهکار مناسبی برای کنترل مصرف باشد. خودروهای هیبریدی هم می‌توانند به کمک‌مان بیایند. این خودروها به جای ۱۰لیتر به ازای ۱۰۰کیلومتر پیمایش فقط سه‌لیتر مصرف می‌کنند. باید استفاده از این نوع خودروها را در دستور کار قرار دهیم

واردات خودرو راهکاری برای ورود فناوری به کشور است

سهراب دل‌انگیزان، استاد اقتصاد دانشگاه رازی در خصوص مشکل ناترازی بنزین که برای کشور پیش آمده است و مجبوریم به واردات این ماده استراتژیک بپردازیم و سالانه بالغ بر ۴میلیارد دلار هزینه کنیم، به «جوان» می‌گوید: بخش قابل توجهی از مشکل ناترازی بنزین به تکنولوژی‌های قدیمی ما در حوزه خودروسازی برمی‌گردد. در دنیا استاندارد مصرف بنزین برای خودروها زیر سه لیتر است اما خودروهای ما بین هشت تا ۱۲لیتر مصرف بنزین به ازای هر ۱۰۰کیلومتر پیمایش دارند که بسیار زیاد است.

وی ادامه می‌دهد: باید سیاستگذاری‌های عاجلی در زمینه اصلاح موتور خودروها داشته باشیم، به نحوی که میزان مصرف‌شان کاهش یابد و برای‌مان مشکل‌ساز نشوند. از هر طریقی که ممکن است باید خودروسازها را به سمت تولید خودروهای باکیفیت‌تر و با میزان مصرف پایین‌تر سوق دهیم.

این استاد اقتصاد دانشگاه رازی خاطرنشان می‌کند: به این مسئله هم باید توجه داشته باشیم که کیفیت بنزین تولیدی در کشور مناسب نیست، به همین دلیل میزان مصرف بالا می‌رود و شاهد آلودگی هوا هستیم. نیاز است در پالایشگاه‌ها هم تغییراتی ایجاد کنیم و به سمت تولید بنزین باکیفیت برویم.

سهراب دل‌انگیزان
استاد اقتصاد دانشگاه رازی

باید سیاستگذاری‌های عاجلی در زمینه اصلاح موتور خودروها داشته باشیم، به نحوی که میزان مصرف‌شان کاهش یابد و برای‌مان مشکل‌ساز نشوند. از هر طریقی که ممکن است باید خودروسازها را به سمت تولید خودروهای باکیفیت‌تر و با میزان مصرف پایین‌تر سوق دهیم

دل‌انگیزان می‌گوید: کنترل قاچاق سوخت هم می‌تواند در کاهش مصرف بنزین و حل مشکل ناترازی مؤثر باشد. باید در مناطق مرزی جایگزین‌هایی برای مرزنشینان به جای قاچاق بنزین ایجاد کنیم تا به قاچاق این کالای استراتژیک مبادرت نکنند.

وی ادامه می‌دهد: در بررسی قیمت سوخت باید به میزان درآمد خانوارها توجه کنیم. خانواده‌های ایرانی نسبت به درآمدی که دارند، هزینه زیادی برای سوخت پرداخت می‌کنند. از سوی دیگر، باید دقت داشته باشیم، وقتی اتومبیل با قیمت بسیار بالا در اختیار خانوارها قرار می‌گیرد، آنها سعی می‌کنند از این سرمایه حداکثر بهره‌برداری را داشته باشند، بنابراین میزان استفاده از خودرو افزایش می‌یابد و به مشکل ناترازی بنزین دامن می‌زنیم. وی ادامه می‌دهد: اگر تصمیم گرفتیم قیمت بنزین را واقعی کنیم، باید قیمت خودرو هم واقعی شود و پایین بیاید. در کشورهای دیگر، خودرو ارزان است اما قیمت سوخت واقعی و گران است. نمی‌توانیم همزمان به ارائه سوخت و خودروی گران به مردم اقدام کنیم. این استاد اقتصاد دانشگاه خاطرنشان می‌کند: متأسفانه در زمینه استفاده از سی‌ان‌جی تجربه خوبی نداشته‌ایم. گاز مایعی که برای خودروها مورد استفاده قرار می‌گرفت، کیفیت بالایی نداشت. همچنین برخی مخاطرات هم برای خودروها داشت. اگر می‌خواهیم از این ظرفیت استفاده کنیم، باید به رفع این مشکلات اقدام کنیم و زیرساخت‌های لازم را به وجود آوریم.

وی ادامه می‌دهد: واردات خودروهای هیبریدی و برقی نیز می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد. به ویژه خودروهای هیبریدی بسیار مورد استقبال مردم هستند و می‌توانیم از این ظرفیت استفاده کنیم. خودروهای برقی نیز گزینه‌های مناسبی هستند، اما باید زیرساخت‌های استفاده از آنها فراهم شود.

این استاد اقتصاد دانشگاه توضیح می‌دهد: واردات خودرو باید در دستور کار باشد. بستن درهای کشور به روی واردات خودرو اشتباه است. این اقدام به صورت مستمر باید صورت بگیرد. به طور مثال، اگر نیاز کشور به خودرو سالانه یک‌میلیون است، باید حداقل ۲۰درصد از آن به صورت واردات تأمین شود. واردات خودرو زمینه را برای ورود فناوری به کشور فراهم می‌کند.