

دیروز سنار بویی جدید مطرح شد

وضع عوارض پلکانی بر مصرف بنزین



امین قلعه‌ای

قیمت بنزین در بودجه سال ۱۳۹۸ این روزها به یکی از موضوعات اصلی اقتصاد ایران تبدیل شده است. رشد سرسام‌آور مصرف در سوخت در شش ماه نخست سال جاری از جمله دلایل بالا رفتن حساسیت این موضوع در محافل تصمیم‌گیری نظام‌آزاد قوه‌مجریه تا مجلس شده است. این همه در حالی است که در دود دهه اخیر و به دنبال روند رشد مصرف انرژی در کشور طرح‌های مختلفی به منظور کنترل مصرف و بهینه‌سازی پارانها در این بخش مطرح و بعضاً به اجرا درآمده که معروف‌ترین آنها قانون هدفمندی پارانها بود. باین همه اما اجرای این طرح‌ها نه تنها باری از دوش دولت برداشت که از قضا به افزایش هزینه‌های دولت نیز منجر شد. حالا و در آستانه بررسی لایحه بودجه ۹۸ در مجلس شورای اسلامی هر روز خبر تازه‌ای مبنی بر ارائه طرح‌های جدید به منظور کنترل مصرف بنزین منتشر می‌شود. در آخرین نمونه از این دست رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی از طرح‌های که توسط این کمیسیون ارائه شده خبر داد و در این باره گفت: «پیشنهاد کمیسیون اقتصادی، وضع عوارض بر مصرف بنزین

است. طبق طرح کمیسیون اقتصادی اولاً مصرف سوخت در کشور نباید بدون کارت سوخت انجام شود. ثانیاً قیمت بنزین باید ثابت باشد. ثالثاً برای خودروها سهمیه تعریف شود و دولت سهمیه ۶۰ لیتری برای خودروهای سواری خصوصی در نظر بگیرد. مازاد بر این سهمیه تا ۸۰ لیتر باقیمت ۱۵۰۰ تومان، از ۸۰ لیتر تا ۱۲۰ لیتر دو هزار تومان، از ۱۲۰ لیتر تا ۱۵۰ لیتر سه هزار تومان و از ۱۵۰ لیتر به بالا قیمت بنزین ۵ هزار تومان محاسبه خواهد شد.» این همه در حالی است که دیروز محمدمهدی مفتح در نشست خبری خود در تشریح مصوبات کمیسیون تلفیق گفت: «کمیسیون تلفیق جلسه بعد از ظهر دیروز (یکشنبه) و صبح امروز (دوشنبه) را به دلیل اهمیت همه‌آماجری این طرح‌ها نه تنها باری از دوش دولت برداشت که از قضا به افزایش هزینه‌های دولت نیز منجر شد. حالا و در آستانه بررسی لایحه بودجه ۹۸ در مجلس شورای اسلامی هر روز خبر تازه‌ای مبنی بر ارائه طرح‌های جدید به منظور کنترل مصرف بنزین منتشر می‌شود. در آخرین نمونه از این دست رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی از طرح‌های که توسط این کمیسیون ارائه شده خبر داد و در این باره گفت: «پیشنهاد کمیسیون اقتصادی، وضع عوارض بر مصرف بنزین

تثبیت قیمت مشکلات را افزایش می‌دهد مصرف بنزین در ایران به طرز حیرت‌آوری رو به افزایش است. بر اساس اعلام سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت در نتیجه رشد

مصرف، اقتصاد ایران روزانه ۳۵ میلیون دلار و در سال ۱۵ میلیارد دلار بابت بنزین باید هزینه کند. رقمی سرسام‌آور که می‌توانست برای ایجاد تحرک در سایر بخش‌ها و خصوصاً در تولید و فعالیت‌های عمرانی هزینه و اقتصاد را تا حدی از رکود فعلی خارج کند. در این میان اما پرسش اصلی این است که این گرّه چگونه باز می‌شود؟ آیا مصوبه کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی مبنی بر عدم اصلاح روند موجود در قیمت حامل‌های انرژی و نحوه توزیع آنها به کورتر شدن این گرّه منجر نمی‌شود؟ محسن دلاویز مدیرعامل شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت پیش‌تر درباره ادامه روند کنونی گفته بود: «بودجه کشور توان پاسخگویی به این میزان از پارانها انرژی را ندارد. ایران با ۸۰ میلیون نفر جمعیت، سالانه ۴۵ میلیارد دلار پارانها انرژی پرداخت می‌کند، در حالی که چین با ۱،۵ میلیارد نفر جمعیت، ۳۸ میلیارد پارانها انرژی دارد. ۱۵ درصد پارانها انرژی که در دنیا پرداخت می‌شود مربوط به ایران است که برای پرداخت آن سالانه ۱۰ درصد تولید ناخالص ملی کشور مصرف می‌شود.» آنچه‌آن‌که از اظهارات مدیرعامل شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت پیداست استمرار این روند قطعاً به تخریب بیشتر بنیه مالی

ایران با ۸۰ میلیون نفر جمعیت، سالانه ۴۵ میلیارد دلار پارانها انرژی پرداخت می‌کند، در حالی که چین با ۱،۵ میلیارد نفر جمعیت، ۳۸ میلیارد پارانها انرژی دارد. بودجه کشور توان پاسخگویی به این میزان از پارانها انرژی را ندارد

اقتصاد ایران منجر خواهد شد.

است. در این میان اما با توجه به شرایط اجتماعی موجود نمی‌توان از دولت انتظار داشت که قیمت حامل‌های انرژی را به یکباره افزایش دهد. بر این اساس در کشور ما روزانه ۸۰ تا ۸۵ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌شود که تقریباً ۶۰ درصد مصرف بنزین کشور مربوط به خودروهای بخش خصوصی و ۴۰ درصد مربوط به خودروهای بخش عمومی است. مصرف خودروهای بخش عمومی شامل «وات‌ها» ۱۸ میلیون لیتر، تاکسی‌ها ۶ میلیون لیتر و خودروهای دولتی ۵ میلیون لیتر. مصرف موتورسیکلت‌ها که شامل سواری‌های بخش خصوصی است نیز روزانه ۵ میلیون لیتر است.» است.

نوفستی در این باره می‌گوید: «متأسفانه جدای از مصرف بالا اولین مساله حجم بالای قاچاق است که از سه سال پیش یعنی پس از حذف کارت سوخت رشد پیدا کرد. اکنون همه می‌دانند که ۱۰ میلیون لیتر قاچاق بنزین صورت می‌گیرد و باید در این خصوص تمهیداتی اندیشیده می‌شد. یکی از راهکارهایی که در نظر گرفته شد الزام استفاده از کارت سوخت شخصی که در آذرماه اطلاع‌رسانی شد و به افراد مهلت دادند که کارت سوخت خود را دریافت کنند تا این راهکار اجرایی شود. جامعه منتظر این اتفاق بود و ما تصور داشتیم که این سهمیه‌بندی از ابتدای دی‌ماه اجرایی شود، اما این اتفاق رقم نخورد، هنوز هم مشخص نیست که چه زمانی اجرایی خواهد شد. این در حالی است که قاچاق یا احیای سامانه کارت سوخت قابل حل بود همانطور که از سال ۸۶ تا ۹۴ این اتفاق افتاد.» این اقتصاددان در ادامه می‌گوید: «با وجود افتتاح فاز سوم پالایشگاه خلیج فارس امروز ظاهراً از واردات بی‌نیاز شدیم هر چند که حجمی از بنزین سوپر را وارد می‌کنیم، اما باید دقت داشته باشیم که برای بیک مصرف یعنی ایام مسافرت‌ها (نوروز و تابستان) باز هم با این کمبود مواجه خواهیم شد. نباید مغرور و خوشحال شویم که با این تولید دیگر نیازی به واردات نداریم و لزومی به مدیریت مصرف نیست. باید در نظر داشته باشیم هر چه کمتر مصرف داخلی داشته باشیم می‌توانیم صادر کنیم، باید فکری به حال مصرف

مصرف، اقتصاد ایران روزانه ۳۵ میلیون دلار و در سال ۱۵ میلیارد دلار بابت بنزین باید هزینه کند. رقمی سرسام‌آور که می‌توانست برای ایجاد تحرک در سایر بخش‌ها و خصوصاً در تولید و فعالیت‌های عمرانی هزینه و اقتصاد را تا حدی از رکود فعلی خارج کند. در این میان اما پرسش اصلی این است که این گرّه چگونه باز می‌شود؟ آیا مصوبه کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی مبنی بر عدم اصلاح روند موجود در قیمت حامل‌های انرژی و نحوه توزیع آنها به کورتر شدن این گرّه منجر نمی‌شود؟ محسن دلاویز مدیرعامل شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت پیش‌تر درباره ادامه روند کنونی گفته بود: «بودجه کشور توان پاسخگویی به این میزان از پارانها انرژی را ندارد. ایران با ۸۰ میلیون نفر جمعیت، سالانه ۴۵ میلیارد دلار پارانها انرژی پرداخت می‌کند، در حالی که چین با ۱،۵ میلیارد نفر جمعیت، ۳۸ میلیارد پارانها انرژی دارد. ۱۵ درصد پارانها انرژی که در دنیا پرداخت می‌شود مربوط به ایران است که برای پرداخت آن سالانه ۱۰ درصد تولید ناخالص ملی کشور مصرف می‌شود.» آنچه‌آن‌که از اظهارات مدیرعامل شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت پیداست استمرار این روند قطعاً به تخریب بیشتر بنیه مالی

مصرف بنزین چگونه کنترل می‌شود

به اذعان اقتصاددانان واقعی‌سازی

قیمت سوخت کوتاه‌ترین و بهترین مسیر برای کنترل مصرف سوخت

در طرح پیشنهادی کمیسیون اقتصادی، بهای سوخت در جایگاه‌ها دو نرخی یا سه نرخی نمی‌شود، بلکه عوارض بر اساس میزان مصرف افزایش پیدا می‌کند که در صورت تصویب و اجرا؛ ۱۵ تا ۲۰ درصد صرفه‌جویی از طریق جلوگیری از قاچاق و کاهش میزان سوخت متعارف صورت می‌گیرد

کرد در حال حاضر به صورت میانگین ۸۸ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف می‌شود. بنابراین باید این مصرف مدیریت شود و در مسیر درستی قرار گیرد.»

در همین حال اما کارشناسان اقتصادی اعتقاد دارند که استفاده از راه‌حل‌های ترکیبی نظیر سهمیه‌بندی (با استفاده از کارت سوخت) و اصلاح قیمت و یا وضع مالیات بر مصرف بهترین راهکار برای مقابله با مشکلات اقتصادی ناشی از مصرف سوخت خواهد بود. راهکاری که حالا از سوی کمیسیون اقتصادی به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است.

محمدرضا پورابراهیمی در مورد نحوه اجرای طرح عوارض بر مصرف سوخت می‌گوید: «در طرح پیشنهادی ما پرداخت در جایگاه به این شکل نیست که سوخت دو نرخی یا سه نرخی شود، بلکه عوارض بر اساس میزان مصرف افزایش پیدا می‌کند و قیمت بنزین در جایگاه مانند سال گذشته خواهد بود و یک ریال هم افزایش پیدا نمی‌کند. همچنین مبلغ عوارض می‌تواند در بانک پرداخت شود. بر اساس برآورد ما در صورت تصویب و اجرای این روش ۱۵ تا ۲۰ درصد صرفه‌جویی از طریق جلوگیری از قاچاق و کاهش میزان سوخت متعارف صورت می‌گیرد و می‌تواند در سال ۲۰ هزار میلیارد تومان برای دولت صرفه‌جویی درآمندی داشته باشد؛ همچنین به کاهش آلودگی هوا، جلوگیری از قاچاق، مصرف مطمئن و درآمد دولت کمک کنند.»



یکی از دلایل افزایش قیمت گوشت قرمز است و هیچ ربطی به سازمان دامپزشکی ندارد چرا که این سازمان تنها بیشتر از سال گذشته مجوز برای واردات گوشت قرمز صادر کرده بلکه برای نخستین بار واردات دام زنده را هم با امضای پروتکل‌های بهداشتی بین کشورهای مختلف کلید زده است. رفیعی پور اضافه کرد: هم‌اکنون چند برابر نیاز مردم، گوشت قرمز گرم و منجمد دام سبک و سنگین وارد کشور شده است به گونه‌ای که به عنوان مثال اگر سالانه به ۱۴۰ هزار تن واردات گوشت قرمز نیاز داریم امسال بیش از ۲۶۰ هزار تن گوشت قرمز وارد شده است و ثبت سفارش آن را تأیید کرده‌ایم که دو برابر پارسل بوده است و با اقدامی که در راستای واردات دام زنده از برزیل، اتحادیه اروپا و دیگر کشورها کرده‌ایم به زودی شاهد ارزانی گوشت قرمز خواهیم بود.

منتشر شده بود تصریح کرد: همان‌زمان سازمان دامپزشکی دست بکار شد و بررسی‌های خود را آغاز کرد اما این مسئله پس از بررسی‌های مکرر تکذیب شد و مشخص شد که آن قصابی گوشت سگ عرضه نمی‌کند و از دام‌های حلال گوشت رایج همچون گوسفند و بز استفاده می‌کند. کما اینکه مشاهده کردید اخیراً آداستانی مشهد هم این مسئله را تأیید کرده و به منتشر کنندگان این شایعات در فضای مجازی هشدار داده است که قطعاً با آنها به سبب تشویش اذهان عمومی برخورد خواهد کرد.

بامتخلفین بر خورد می‌شود

رئیس سازمان دامپزشکی همچنین در پاسخ به سوالاتی مبنی بر اینکه چرا گوشت قرمز با افزایش قیمت غیرمنطقی مواجه شده و سازمان دامپزشکی در این زمینه چه اقداماتی انجام داده است، اظهار کرد: مسأله اختلاف نرخ ارز

رئیس سازمان دامپزشکی ادامه داد: وزارت جهاد کشاورزی و سازمان دامپزشکی مدافع تولید هستند و اتفاقاً در حوزه جابجایی دام زنده سازمان دامپزشکی با حمایت ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز تنها دستگاهی است که توانسته سیستم GIS های حمل و نقل دام را بر خط و آنلاین کند تا توسط دستگاه‌های امنیتی و انتظامی همچون وزارت اطلاعات، نیروی انتظامی و غیره قابل رصد باشند. البته در حوزه مسئولیت خودمان قطعاً به وظایف‌مان عمل می‌کنیم اما باید به این نکته توجه کرد که اختلاف نرخ ارز در داخل و خارج از کشور عاملی شده تا قاچاق‌قوت بگیرد و از سوی دیگر نیز قاچاقچیان دام زنده مسلماً جلوی چشمان دستگاه‌های نظارتی، انتظامی و امنیتی دست به این کار نمی‌زنند و از مسیرهای طبیعی تردد نمی‌کنند. رفیعی پور گفت: البته دستورالعملی که به آن اشاره شد حدود یک ماه گذشته تدوین و صادر شده است و مطمئناً در آینده شاهد کاهش چشمگیر قاچاق دام زنده خواهیم بود.

تکذیب عرضه گوشت سگ در مشهد

وی همچنین در خصوص شایعاتی که در فضای مجازی و شبکه‌های اجتماعی مبنی بر عرضه گوشت سگ در یکی از قصابی‌های مشهد

گزارش

رئیس سازمان دامپزشکی:

قاچاق دام ربطی به دامپزشکی ندارد

رئیس سازمان دامپزشکی اعلام کرد که این سازمان و وزارت جهاد کشاورزی یکی از دستگاه‌های مرتبط با حوزه قاچاق دام در کشور هستند بنابراین این مسئله ارتباط چندانی به این سازمان ندارد چرا که در آئین‌نامه‌های گذشته در زمینه جابجایی دام آمده است که بدون مجوز دامپزشکی جابجایی هر گونه دام زنده و فرآورده خام دامی ممنوع است. چندی پیش علی مویدی - رئیس ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز - درباره قاچاق دام زنده به ایسا گفت که قاچاق دام زنده یکی از عوامل اصلی گران‌ترین گوشت قرمز در بازار است و مقصر اصلی در این زمینه مجموعه وزارت جهاد کشاورزی و سازمان دامپزشکی بوده که در تدوین آئین‌نامه مربوط به جابجایی دام استانی به استان دیگر تعلق کردند و این تعلق حدود یکساله موجب شد تا سرمایه‌های کشور از دست برود. بنابراین مسئولان این وزارتخانه باید پاسخگویی این مسئله باشند و البته این مقام مسئول به این نکته هم اشاره کرده بود که اخیراً وزارت جهاد کشاورزی و دیگر دستگاه‌های متولی در این وزارتخانه آئین‌نامه مذکور را با تأخیری طولانی، تدوین کردند و این آئین‌نامه در دستور کار قرار گرفته است.

در این رابطه علیرضا رفیعی پور - رئیس

وام از دواج ۳۰ میلیون تومان شد

دولت در لایحه بودجه سال آینده مبلغ وام ازدواج را ۱۵ میلیون تومان پیش‌بینی کرده بود، اما امروز کمیسیون تلفیق مجلس، مبلغ وام را به ۳۰ میلیون تومان افزایش داد. این در حالی است که اگر منابع جدیدی برای پرداخت وام ازدواج پیش‌بینی نشود، احتمال دارد که تعداد تسهیلات پرداختی در سال آینده کاهش یابد.

به گزارش ایسنا، فاطمه ذوالقدر، عضو کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی از افزایش وام ازدواج به ۳۰ میلیون تومان در جریان بررسی جزئیات لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ خبر داد.

وی افزود: اعضای کمیسیون تلفیق بودجه ۱۳۹۸ با پیشنهاد افزایش وام ازدواج به ۳۰ میلیون تومان با دوره بازپرداخت پنج ساله موافقت کردند.

این افزایش مبلغ تسهیلات در شرایطی انجام شده که دولت در لایحه‌ای که به مجلس ارائه کرد، مبلغ وام ازدواج را برای سال آینده ۱۵ میلیون تومان تعیین کرده بود و به نظر می‌رسد که بانک مرکزی این موضوع را پس از بررسی منابع مورد نیاز برای پرداخت تسهیلات در لایحه بودجه گنجانده باشد.

این اتفاق در جریان بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۹۵ نیز افتاد و در شرایطی که وام ازدواج سه میلیون تومان در نظر گرفته شده بود، مجلس مبلغ ۱۰ میلیون تومان را برای وام ازدواج تصویب کرد و بیش از سه برابر رقم وام ازدواج را افزایش داد.

در آن زمان نیز، عبدالناصر همتی، مدیرعامل وقت بانک ملی ایران و رئیس وقت شورای عالی هماهنگی بانک‌ها که امروز ریاست کل بانک مرکزی را بر عهده دارد، این تصمیم را اشتباه خوانده و گفته بود که تبصره موجود برای افزایش وام سه میلیون به ۱۰ میلیون تومان با توجه به منابع قرض الحسنه بانک‌ها به عنوان تأمین‌کننده وام ازدواج، عملیاتی نیست.

وی این راهم گفته بود که اگر قرار باشد که سقف وام را به یک‌باره تا سه برابر افزایش دهیم، به‌طور حتم میزان پرداخت به یک سوم کاهش می‌یابد که در این حالت نه تنها تبصره موجود نتوانسته گرای مشکلات زوجین باز کند، بلکه موجب می‌شود عده‌ای از این تسهیلات استفاده کرده و عده‌ای دیگر از آن محروم شوند.

همتی در آن زمان راهکار افزایش سقف وام ازدواج را افزایش به مرور و بارشده سالانه حداکثر ۱۰ درصدی اعلام کرده بود و پیشنهاد دیگر وی تغییر نرخ سود در تسهیلات ازدواج بود. به‌طوری که بخشی از این افزایش را از منابع قرض الحسنه خارج کرده و به جای سود چهار درصد موجود، به آن سودمبادله‌ای تعلق گیرد.

به گفته وی، دولت در روند آماده‌سازی لایحه بودجه، هر کدام از بخش‌ها را بررسی کرده و به مجلس پیشنهاد می‌کند؛ بنابراین زمانی که دولت رقم ۱۵ میلیون تومان را برای وام ازدواج در نظر گرفته، قطعاً با بررسی بانک مرکزی از میزان منابع قرض الحسنه بانکی این کار انجام شده است.

به این ترتیب، با افزایش مبلغ وام ازدواج بدون پیش‌بینی و در نظر گرفتن منابع جدید برای پرداخت آن، احتمال دارد که تعداد پرداخت‌های بانکی برای وام ازدواج کاهش یابد. باین اوصاف باید دید بانک مرکزی برای حل این مشکل چه تدابیری را در پیش خواهد گرفت.

امضای تفاهم‌نامه بین منطقه آزاد کیش و شرکت بازار گاد
تفاهم‌نامه همکاری‌های فرهنگی، اجتماعی، آموزشی، گردشگری و اقتصادی بین سازمان منطقه آزاد کیش و شرکت عملیات غیرصنعتی بازار گاد امضا شد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل در جلسه امضای این تفاهم‌نامه که در جزیره کیش برگزار شد، سازمان منطقه آزاد کیش و شرکت عملیات غیرصنعتی بازار گاد در راستای اجرای سیاست استفاده بهینه از امکانات، استعداد و توانایی طرفین در جهت رفع نیازهای فرهنگی، اجتماعی، آموزشی و اقتصادی به توافق رسیدند.

در این تفاهم‌نامه که به امضای دکتر غلامحسین مظفری مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش و دکتر ابراهیم یاسری مدیرعامل شرکت عملیات غیرصنعتی بازار گاد رسیده است، برقراری شرایط لازم جهت برگزاری تورهای گردشگری در بایستی کیش به عنوان به‌عکس و توریهای گردشگری صنعتی از منطقه آزاد کیش به منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس و استفاده از امکانات و سکونت در دهکده گردشگری در بایستی بازار گاد تأکید شده است.