

آغاز عملیات اجرائی فرودگاه بین‌المللی چابهار

● در جریان سفر به استان سیستان وبلوچستان، عملیات اجرائی فرودگاه بین‌المللی چابهار با حضور وزیر راه و شهرسازی آغاز شد تا در کنار افتتاح دیگر پروژه‌ها، بارز حمل‌ونقل ترکیبی این منطقه تکمیل شود.محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، در مراسم افتتاحیه کلنگ‌زنی فرودگاه چابهار با اشاره به اینکه تمامی رویکردها به معنی واقعی کلمه باید تنظیم‌شده باشند و این مسئله احتیاج به یک سند دارد، اظهار کرد: خوشبختانه امروز در کشور از این سند برخوردار هستیم و همه دستگاه‌ها هم‌گرای و هماهنگی لازم را با یکدیگر دارند تا این سند محقق شود.وی ادامه داد: در زیرساخت‌ها پیشران‌های توسعه نخستین گام محسوب می‌شوند و خوشبختانه همه پروژه‌ها مانند بندر، راه‌آهن، فرودگاه و جاده صوبه دارند.وی تصریح کرد: با عنایت و تاکید مقام معظم رهبری بر توسعه استان سیستان وبلوچستان، شاهد سرعت‌گیری تکمیل خط ریلی زاهدان-چابهار بودیم و این خط در زمان مقرر از سوی قرارگاه خاتم محقق می‌شود. محمد اسلامی در ادامه با اشاره به اهمیت بندر و ارتباط آن با شهرهای اطراف اظهار کرد: نکته مهم در این زمینه، همزیستی و یکپارچگی شهر و بندر است که می‌تواند نقطه قوتی برای کیفیت زندگی مردم باشد و این دو نباید یکدیگر را نقض کنند.وی افزود: برای اولین بار طرح ترکیب بندر و شهر چابهار انجام و قرارداد آن با قرارگاه خاتم امضا شد. بر اساس این قرارداد، ساخت اتوبان در اتصال شهر و بندر به‌زودی آغاز می‌شود. این اتصال می‌تواند جاده، ریل و شهر را با یکدیگر ترکیب کرده و دسترسی مردم را تنظیم کند. این موضوع در برنامه قرار دارد و به‌زودی می‌توانیم شاهد اجرای آن باشیم.این عضو کابینه دولت دوازدهم در سفر به سیستان وبلوچستان با اشاره به جایگاه چابهار به‌عنوان یکی از شهرهای لجستیکی کشور تصریح کرد: در شهر لجستیک یکی از الزامات فرودگاه است. در کنار شهر لجستیک چابهار هم‌اکنون ساخت شهر جدید تیس را در دستور کار قرار دادیم تا کیفیت زندگی مردم را ارتقا دهد و بتواند با رویکرد سلامت و گردشگری و همچنین الزامات زیست‌محیطی، ساحل زیبای خلیج چابهار را پیراوت برای همه نسل‌ها زنده نگه دارد.

فرار مالیاتی پزشکان ووکلا معادل نیمی از یارانه نقدی

● مجموع مالیات پرداختی گروه مشاغل حتی از مالیات کارمندان دولت که ذیل دسته حقوق و دستمزدی‌ها قرار می‌گیرند نیز کمتر است و برآوردها حاکی از آن است که مجموع فرار مالیاتی پزشکان و وکلا به ۱۹ هزار میلیارد تومان می‌رسد که معادل نیمی از یارانه نقدی است. به گزارش فارس، تاکنون درباره رقم فرار مالیاتی در ایران اظهارنظرهای متفاوتی شده است، اختلاف نظر مسئولان در مقدار فرار مالیاتی، ناشی از شفاف‌نبودن فعالیت‌های اقتصادی در کشور است. در واقع برخلاف کشورهای پیشرفته دنیا، در ایران سازوکار مشخصی برای رصد جریان پول و کالا وجود ندارد و همین امر باعث می‌شود که نتوان مقدار واقعی مالیات را مشخص کرده و از مودیان مالیاتی اخذ کرد. در ادامه با بررسی برخی گزاره‌های اقتصادی سعی می‌شود رقم واقعی فرار مالیاتی در کشور در بخش مشاغل تخمین زده شود.

به‌طور کلی، درآمدهای مالیاتی چند دسته است که شامل مالیات از اشخاص حقوقی (شامل شرکت‌ها، بنیادها و نهادها)، مالیات بر درآمد (کارکنان دولتی، خصوصی و اصناف) و سایر مالیات‌ها تقسیم می‌شود. درآمدهای مالیاتی شامل مالیات و گمرک در قانون بودجه ۹۸، ۱۷۲ هزار میلیارد تومان است که ۳۲ هزار میلیارد تومان آن متعلق به گمرک است و مابقی (۱۴۰ هزار میلیارد تومان) خالص درآمدهای مالیاتی است. از این ۱۴۰ هزار میلیارد تومان نیز ۱۳ هزار میلیارد تومان آن مربوط به مالیات گروه حقوق و دستمزدی‌ها و ۱۰ هزار میلیارد تومان مربوط به مالیات گروه مشاغل است.مقایسه اعداد و ارقام ذکرشده نشان می‌دهد: گروه مشاغل که شامل پزشکان، وکلا، طلافروشان، آهن‌فروشان، رستوران‌ها، هتل‌ها و... می‌شود و درآمد بسیار بالایی نیز دارند، مالیات بسیار کمی پرداخت می‌کنند؛ به‌طوری‌که مجموع مالیات پرداختی آنها حتی از مالیات کارمندان دولت که ذیل دسته حقوق و دستمزدی‌ها قرار می‌گیرند نیز کمتر است.طبق گزارش مرکز آمار، سهم گروه مشاغل از کل تولید ناخالص (مجموع گردش مالی در اقتصاد ایران) حدود ۳۶ درصد است. در نتیجه سهم مالیاتی این گروه نیز از کل مالیات باید حدود ۳۶ درصد باشد. اما طبق قانون بودجه ۹۸ تنها هفت درصد از کل مالیات (۱۰ هزار میلیارد تومان) از گروه مشاغل اخذ می‌شود. در نتیجه اگر با یک جدول تناسب، هشت درصد به ۳۶ درصد رسانده شود، مقدار واقعی فرار مالیاتی گروه مشاغل مشخص می‌شود. این مقدار حدود ۹۰ هزار میلیارد تومان است.

ادامه از صفحه ۵

یعنی مجوز سازمان

برای هوایمایی که می‌خواهد مسافر جابه‌جا کند، بله. وقتی یک سازمان هوایمایی کشوری آن را تأیید می‌کند، اگر هوایما بخواهد در خارج از آن کشور پرواز کند، سازمان هوایمایی کشورهای دیگر هم اغلب تأییدیه سازمان هوایمایی کشور را تأیید می‌کنند؛ یعنی اگر ما بخواهیم بوئینگ را در ایران استفاده کنیم، دارای مجوز تولید از سازمان هوایمایی کشوری آمریکا است و ما آن مجوز را تأیید می‌کنیم یا مثلا ایرباس را که سازمان هوایمایی کشوری فرانسه به آن مجوز تولید داده، تأیید می‌کنیم. اگر هوایما ایران ۱۴۰ هم قرار بود در کشوری خارجی استفاده شود، سازمان هوایمایی آن کشور، تأییدیه ایران را تأیید می‌کرد. در بحث کارشناسی بین کارشناسان اختلاف دیدگاه و اختلاف نظر وجود دارد. به لحاظ اینکه آیا برخی از قطعات یا لوازمی که هوایما دارد، منطبق با استانداردها هست یا نه و اینکه چه نوع استانداردهایی را در نظر بگیریم، مسئله است. گاهی درباره ساخت و تولید هوایما استانداردهای سازمان هوایمایی آمریکا را مدنظر می‌گیریم، گاهی می‌گوییم استانداردهای ما همان استانداردهایی است که ایرباس مورد توجه قرار می‌دهد، گاهی هم مخلوطی از این استانداردها به‌اضافه استانداردهای ملی خودمان را مورد توجه قرار می‌دهیم. هیچ‌کدام از اینها خلاف قانون نیست. به‌همین دلیل اختلاف دیدگاه کارشناسی همیشه وجود دارد؛ ولی نکته‌ای که درباره شرکت تولیدکننده هوایما در داخل وجود دارد، این است که همه متفق‌القول هستند که همه امکانات زیرساختی این شرکت خوب انجام شده و می‌تواند به‌خوبی استفاده شود. اختلاف دیدگاه بر سر وسیله پرنده است که برایش اشکال ایجاد شده است.

نظر مخالفان چیست؟

مخالفان هم نمی‌گویند هوایماساز ناشیم. آنها می‌گویند در طراحی و ساخت و تولید این نوع هوایما اشکال جدی وجود دارد که موجب ناامن بودن یا وقوع سانحه می‌شود.

سرنوشت باقی هوایماهای ساخته‌شده چه شد؟

بعد از این اتفاقات، زمینه‌ای وجود ندارد که هوایمای ۱۴۰ در بخش غیرنظامی حضور داشته باشند و تصمیم گرفتند کاربری این هوایما عوض شود و در بخش نظامی به کار گرفته شود؛ چون ۹ فروند آماده شده بود که سه فروند از بین رفت و دو تا در اختیار نظامی‌هاست. بقیه هم قطعاتش را برداشته‌اند و استفاده می‌کنند. مدتی هم بهره‌برداری را انجام دادند تا هوایمایی که در تهران سقوط کرد و پرونده بهره‌برداری هوایمای ۱۴۰ بسته شد و گفتند با توجه به مشکلاتی که وجود دارد، فعلا متوقف شود تا هم سازنده درباره تغییرات در نوع هوایما یا قطعات تصمیم بگیرد و استانداردها را به تأیید برسانند و هم اعتبار تأمین شود. همه این مشکلات باعث شد که این طرح فعلا متوقف شود.

۴ همین نگاه منفی باعث شد کلا ساخت هوایما در داخل کشور تقریبا کنار گذاشته شود و فقط گاهی در لابه‌لای خبرها خبری در این زمینه پیدا شده و دوباره کم شود؟

بله، در نزد عموم مردم و در بین کارشناسان، به لحاظ تخصصی درباره هوایمای شرقی دیدگاه خوبی وجود نداشت و ندارد و این کار با کندی جلو می‌رود. این موارد سبب شد سیاست‌گذاران بخش هوایی سراغ بررسی نوع دیگری از هوایما بروند. اول گفتند هوایمای پهن‌پیکر که معلوم بود منطقی نیست و به جایی نرسید؛ اما برای هوایمای دیگری که بدنه‌اش باریک باشد، قرار شد کار کنند که هزینه زیادی شد و باز هم به جایی نرسیدند. تصمیم گرفتند هوایمایی با حدود ۱۵۰ صندلی بسازند، بخشی از کارهای طراحی را هم دانشگاه امریکبر انجام داد؛ ولی آن هم متوقف است. بعد از آن بحث جدیدی برای هوایمایی با ۷۰ صندلی مطرح شد که در حال بحث و بررسی است. این نگاه که باید هوایما بسازیم، وجود دارد؛ اما روش‌هایی برای اینکه بتواند این نگاه را اجرایی کند، هنوز در دست نیست. با توجه به استراتژی‌بودن هوایما امکانات زیادی را باید از سیستم‌های خارجی برای ساخت وارد کنیم که بتوانیم در این زمینه کار کنیم. این کار هم دست‌نیافتنی نیست؛ اما سخت و زمان‌بر است. بااین حال می‌توان امیدوار بود که زیرساخت‌های ساخت هوایما را در کشور داریم.

۴ درباره گشتی و زیردریایی هم این نظر در کشور وجود دارد که بر ساخت آنها در داخل تمرکز کنیم؛ درحالی‌که به واسطه موقعیت استراتژیک ایران، می‌توانیم تبدیل به هاب منطقه در تعمیرات باشیم. این دیدگاه درباره صنعت هوایمایی هم صق می‌کند؟

ساخت و تعمیرات برنامه‌های خودشان را دارند و دو بحث جداگانه هستند.

۴ بااین حال به نظر می‌رسد تفکر تعمیرات کنار گذاشته شده است...

خیر، اما مشکلات خودش را دارد. به این سادگی نیست که هاب منطقه بشویم. تعمیرات برای اینکه بتواند اجرایی شود باید فرایندی را طی کند، در غیر این صورت این اتفاق نمی‌افتد. تعمیرات وضعیت خاص خودش را دارد. می‌توانیم ساخت قطعه را دنبال کنیم، فضاها و تأسیساتی که داریم برای ساخت قطعه جایگو است، اما نکته این است که قطعه برای چه نوع هوایمایی قرار است ساخته شود؟ هوایمایی که برای داخل کشور کار کنند. برای اینکه این شرکت‌ها بتوانند بازاریابی خارجی

اقتصاد

۲میلیارد دلار بلاتکلیف در صنعت هوایمایی



علیمرکز سهندی، مدیرعامل شرکت

۴ درحال حاضر ناوگان بیشتر دست کدام یک از هوایمایی‌هاست؟

در مورد نوع هوایما، تعدادی بوئینگ از قبل انقلاب داشتیم و تعداد کمی هم ایرباس اوایل انقلاب آمد و ناوگان‌مان برای این دو شرکت هوایمایی بسته شد. به تیپولوف که شرقی بود، روی آوردیم و حدود ۱۰ سال از آن استفاده کردیم.

۴ نقدهای فراوانی هم به تیپولوف مطرح بود و کارشناسان از استانداردنبودن آن سخن می‌گفتند...

مشکل تیپولوف این بود که اسنادش به‌روز نمی‌شد و قطعاتش با مشکل روبه‌رو بود و مجبور بودیم به سمت هوایمای دیگری حرکت کنیم و به سمت آوردن MD حرکت کردیم که شرکت مک‌دونالد داکلاس آن را می‌ساخت و تعطیل شده بود، ولی هوایماهایی که در بازار بود، به‌صورت دست‌دوم قابل تعمیر بود. حدود ۵۰ فروند هوایمای MD وارد کشور شد و هنوز هم باقی‌مانده‌هایش در حال استفاده است. بعد از آن شرکت هوایمایی ماهان، در واردکردن ایرباس دست‌دوم به ایران موفق عمل کرد و توانست تحریم را دور بزند و از این هوایما استفاده کند. هوایمای دیگری که وارد کشور شد، (BAE)ها بودند که ۱۰۰ نفره و چهارموتوره بودند و سد آن را هم ماهان شکست و حدود ۱۸ فروند وارد کشور کرد. طبیعتا درحال‌حاضر به نقطه‌ای رسیدیم که شاید کار جمع‌آوری این نوع هوایماها با مشکل روبه‌رو شود، اما در سه، چهار سال اخیر روی بوئینگ ۷۴۷ کار می‌کنیم که به تعداد ۸،۰۷ فروند رسیده و در مدل‌های مختلف ۴۰۰، ۳۰۰ و ۵۰۰ وارد کشور شده که دست‌دوم هستند. ناوگانی که درحال‌حاضر در کشور فعال است بوئینگ، ایرباس و BAE و MD است. البته دو سه هوایمای امبرائر آمده که خیلی فعال نیستند و شاید در آینده این هوایما وارد ایران شود؛ چون یک شرکت برزیلی است و اگرچه بخش‌هایی از آن در اختیار شرکت‌هایی مثل بوئینگ است اما اگر شرکت‌های بهره‌بردار انواع امبرائر تصمیم به واگذاری این مدل هوایما به صورت دست‌دوم بگیرند شاید در آینده بتوانیم آنها را وارد کشور کنیم.

۴ چرا تعداد ATR تا این حد کم است؟

دو نوع هوایما داریم، جت و غیرجت با هوایمای ملخی. عموما هوایماهایی که در کشور وارد شده جت هستند و اولین بار آسمان بود که دو فروند هوایمای ATR که وارد کشور کرد، تا زمان برجام که ایران‌ایر قرارداد ۲۰فروندی برای ATR منعقد کرد. درحال‌حاضر اولین موردی است که می‌توانیم بگوییم هوایمای غیرجت وارد ناوگا ما شده است. به‌هرحال این نوع هوایما وارد کشور شد. با تحریم دوباره، به نظر می‌آید کار این نوع هوایما هم متوقف شده است؛ چون به لحاظ فنی نمی‌توانند قطعات را بیاورند و از هوایماهای دیگر قطعه‌هاز کرده و استفاده می‌کنند. تنوع هوایما در کشور به همین چند نوع محدود است. اینکه ناوگان هوایمایی‌مان چه تعداد هوایما و از چه نوع هوایماهایی باید داشته باشد، بحثی جدی است. برخی معتقدند استراتژی نوع هوایما با تعداد هوایماهایی را که باید داشته باشند، دولت باید تعیین کند. من خیلی معتقد نیستم که دولت تعیین‌کننده استراتژی و نوع هوایما باشد بلکه نوع و تعداد هوایما بستگی به بازار دارد. یعنی کسی که می‌خواهد خدماتش را در بازار عرضه کند (شرکت هوایمایی) باید برای خود استراتژی تعریف کند که می‌خواهد از چه نوع هوایمایی، چه تعداد و برای کدام بازار استفاده کند. دولت تعیین‌کننده این استراتژی نیست بلکه تعیین‌کننده استراتژی کلی صنعت هوانوردی است و باید بگوید چه میزان از تقاضا را در کشور می‌خواهد از طریق حمل‌ونقل هوایی یا ریلی و جاده‌ای تنظیم کند و باید بتواند در مورد بیش از هزار فروند هلیکوپتر ساخته شود و کل هلیکوپترهای مورد نیاز منطقه را تأمین کند، اما در قسمت اول؛ یعنی ساخت ساختمان‌ها و تأسیسات اولیه به‌خاطر وقوع انقلاب، متوقف شد. تأسیساتی که در منطقه پشت مهرآباد است هم قبل از انقلاب قرار بود هوایماسازی شود و امکانات اولیه ایجاد شود، بعد از انقلاب قرارداد ملغی شد. نمی‌توانیم بگوییم آن قرارداد متروکه بود، چون امکانات در هر دو جا استفاده شد و تأسیساتی ایجاد کردیم که بتوانیم هوایما تولید کنیم، اما باید بگوییم منفاعی را که بر اساس قرارداد باید به دست می‌آوردیم به دست نیاوردیم. در اینجا هم به منافعی که طبق قرارداد باید به‌دست می‌آوردیم، وقتی بحث بین نرفت. امکانات، کلی کار ایجاد کرد و در بخش علمی و رشته‌های هوافضا در دانشگاه‌ها به کار آمد. خیلی از کسانی که آنجا کار می‌کردند، استاد دانشگاه شدند و به‌هرحال افرادی هستند که ارزش افزوده پیدا کردند. بی‌انصافی است اگر بگوییم کارهایی که انجام شد، بی‌خودی بود یا بلامصرف باقی مانده است. کسانی که می‌خواهند نقد کنند، باید متصفانه این کار را بکنند. نقدی که نشان دهد اشکالاتی که وجود داشت، مربوط به همان هوایمای غیرنظامی بود که می‌خواستند بسازند و مربوط به اشتباهات و ضعف مدیریت بود و بحث بازاریابی وجود نداشت. کار بنا باشد کار دوباره شروع شود، این تجربیات برای آیندگان خیلی کمک‌کننده است.

۴ درحال حاضر بازار خرید هوایمای دست‌دوم خیلی داغ است؟

خرید هوایمای دست‌دوم نیز به‌شدت سخت شده است و آمریکایی‌ها اجازه نمی‌دهند این سمت برقرار شود و باید تحریم را دور بزنیم. وقتی بحث تحریم مطرح است، به‌عنوان کشوری که تحریم تحریم‌های خود را انجام داده و تمام مسیرهایی را که می‌شد از طریق آنها تحریم را دور زد، شناسایی و مسدود کرده و ما کاری نکرده‌ایم. باید از روش‌های جدیدی استفاده کنیم. اقدام دیگری که در استراتژی کلان دولت باید دنبال آن باشد، حمایت از شرکت‌های هوایمایی است؛ چون خرید هوایما پول زیادی نیاز دارد، به‌ویژه در وضعیت تحریم نمی‌توانیم از خرید قسطی و فاینانس خارجی استفاده کنیم. چه کسی می‌تواند کمک کند این اتفاق بیفتد؟ دولت می‌تواند از طریق دادن وام‌هایی با بهره کم یا تسهیلات راحت‌تر، زمینه‌ای ایجاد کند که بشود پول هوایماها پرداخته شود. در این زمینه‌ها متأسفانه بوروکراسی اداری، کار را سخت کرده و شرکت‌های هوایمایی با سختی دنبال این کار هستند.

سهم اوپک وغیراوپک از توافق جدید کاهش تولید نفت مشخص شد

● بر اساس گزارشات منتشرشده از نشست دیروز اوپک و متحدان نفتی این گروه قرار است از مجموع ۵۰۰ هزار بشکه کاهش بیشتر عرضه نفت به بازار مسئولیت ۳۷۲ هزار بشکه از آن بر عهده اعضای اوپک باشد. به گزارش فارس به نقل از فایننشیال‌تایمز بر اساس جزئیاتی که از سوی یکی از هیئت‌های شرکت‌کننده در اجلاس دیروز اوپک تا این لحظه فاش شده، از مجموع ۵۰۰هزاربشکه‌ای که قرار است مازاد بر ۱۰۲ میلیون بشکه توافق قبلی از عرضه نفت به بازار کاسته شود ۳۷۲ هزار بشکه از آن توسط اوپک‌ها از عرضه به بازار کاسته شود.

کشورهای نفتی متحد اوپک در اوپک‌پلاس که شامل روسیه نیز می‌شود مسئولیت کم‌کردن ۱۳۱ هزار بشکه دیگر از عرضه نفت به بازار جهانی را بر عهده گرفته‌اند.

بر اساس گزارشات تأییدنشده عبدالعزیز بن سلمان وزیر نفت عربستان و فرزند چهارم پادشاه این کشور که به تازگی به عنوان وزیر نفت عربستان منصوب شده، در نشست دیروز از کاهش داوطلبانه ۴۰۰هزاربشکه‌ای روزانه مازاد بر ۵۰۰ هزار بشکه مورد توافق توسط عربستان از عرضه به بازار گفته است.

وی گفته با این اقدام عربستان رقم کاهش عرضه به ۲۰۱ میلیون بشکه در روز افزایش خواهد یافت. با این حال این موضوع هنوز از سوی منابع معتبر تأیید نشده است.

اختلاف ۳۵۰تومانی قیمت خرید وفروش دلار

● با افزایش قیمت فروش دلار و یورو در صرافی‌های مجاز بانک مرکزی، اختلاف قیمت خرید و فروش این ارزها به ۳۵۰ تومان رسید. به گزارش ایسا، بازار ارز به روند افزایشی خود ادامه داد؛ به گونه‌ای که قیمت خرید دلار در صرافی‌های مجاز بانکی نسبت به هفته گذشته باافزایش ۲۰۰تومانی همراه شد و قیمت خرید آن ۱۲هزارو ۵۵۰ تومان و قیمت فروش آن نیز ۱۲هزارو ۹۰۰ تومان است.

در ماه‌های گذشته این نخستین باری است که اختلاف قیمت خرید و فروش دلار در صرافی‌های بانکی به ۳۵۰ تومان رسیده است.

همچنین هر یورو در این صرافی‌ها ۱۳هزار ۸۰۰ تومان خریداری و ۱۴هزارو ۱۵۰ تومان فروخته می‌شود که قیمت این ارز نیز ۲۰۰ تومان افزایش یافته است.

ارز مسافرتی هم نسبت به هفته گذشته با افزایش قیمت روبه‌رو شد؛ به طوری که قیمت هر یوروی مسافرتی با احتساب کارمزد به حدود ۱۴هزارو ۴۰۰ تومان می‌رسد. اما با بانک‌ها نیز قیمت خرید دلار و یورو افزایش داشت و در دلار ۱۲هزارو ۶۵۴ تومان و هر یورو ۱۳هزارو ۹۰۲ تومان از مشتریان خریداری شده است.

یارانه نقدی ۲۰آذرواریز می‌شود

● با تغییر زمان پرداخت یارانه نقدی، یارانه آذرماه بیستم این ماه (چهارشنبه) به حساب سربست‌شده خانوار واریز خواهد شد. به گزارش ایسا، روال پرداخت یارانه نقدی معمولاً روز ۲۶ هر ماه بود، اما با توجه به اینکه از آبان و با انجام سهمیه‌بندی و اصلاح قیمت بنزین پرداخت کمک‌های معیشتی در دستور کار دولت قرار گرفت و از سوی دیگر حقوق کارکنان نیز باید پرداخت شود، دولت به گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده که این سه پرداختی تقریباً هر ۱۰ روز یک بار انجام شود.بر این اساس زمان پرداخت یارانه نقدی از بیست‌وششم به بیستم ماه تغییر کرد؛ بنابراین یارانه نقدی ماه جاری ساعت ۲۴ روز چهارشنبه به حساب سربستان خانوار واریز می‌شود. یارانه آذر صدوششمین مرحله یارانه نقدی است که مانند سال‌های گذشته ۴۵هزارو ۵۰۰ تومان پرداخت خواهد شد و همراه با افزایش حداقل مستمری خانوارهای مددجویان تحت حمایت کمیته امام خمینی (ره) و سازمان بهزیستی نیز پرداخت می‌شود. اما دولت از شهروبرامسال و بنا بر تکلیف قانون بودجه، غربالگری یارانه‌بگیران را در دستور کار قرار داد تا بتواند با حذف یارانه افراد پردرآمد در جهت قانون حرکت کند و یارانه نقدی به صورت هدفمند پرداخت شود، از سوی دیگر منابع ناشی از آن را به نحو دیگر به مردم بگرداند. در حالی تا پیش از غربالگری، حدود ۷۸ میلیون نفر یارانه نقدی دریافت می‌کردند که با شروع این طرح و طبق آنچه وزارت کار، تعاون و رفاه اجتماعی اعلام کرده، حدود ۷۶ میلیون نفر در ماه یارانه می‌گیرند که رقمی بیش از سه‌هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه به همراه دارد. گفتنی است؛ کمک‌های معیشتی نیز که برای حدود ۶۰ میلیون نفر پیش‌بینی شده و از محل درآمد ناشی از اصلاح قیمت بنزین پرداخت می‌شود، روز دهم دی‌ماه دومین مرحله آن واریز خواهد شد.