ادامه از صفحه اول

خطرات توسعه آمریکایی برای کلان‌شهرها

تهران پرمصرف‌ترین استان کشور در حوزه آب است و سالانه هزارو ۳۰۰ میلیون مترمکعب آب آشامیدنی و ۳۰۰ میلیون مترمکعب آب در بخش فضای سبز مصرف می‌کند. در همان زمان مقام یادشده اعلام کرد منطقه ۲۲ تهران از نظر آب در مضیقه است. اکنون شبکه فاضلاب تهران نزدیک به ۷۰ درصد به‌طور میانگین و منطقه ۲۲ نزدیک به ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. تصفیه‌خانه‌ای در منطقه ۲۲ در دست ساخت داریم که انتظار می‌رود تا پایان سال ۹۸ راه‌اندازی شود. این منطقه‌های غربی تهران (۲۱ و ۲۲) نواحی‌ای هستند که قبل از تأمین حداقل نیازهای شهرسازی، توسعه یافته‌اند. در منطقه ۲۲ تعاونی‌های زیادی اقدام به ساخت برج‌هایی با تعداد طبقات متفاوت کرده‌اند که خود باعث تغییر این پهنه از شهر شده است. برج‌های بلند این منطقه اکثرا در نواحی شمالی منطقه و در حریم گسل شمال تهران و گسل پردیسان جایابی و احداث شده‌اند. این نواحی، منطقه‌ای بود که تا حدود ۳۰ سال قبل بخش مهمی از آن را زمین‌های خالی و مناطق بدون سکنه تشکیل داده بود. البته اشتباه دیگری که در سال‌های قبل از انقلاب شده بود، توسعه منطقه صنعتی در محور جاده‌مخصوص کرج در دهه‌های ۴۰ و ۵۰ شمسی بود؛ این ناحیه که عمدتا در محدوده منطقه ۲۱ شهرداری تهران، با ساخت آپارتمان و انبوه‌سازی در ناحیه تهرانسر درست شده تا دیواره غربی فرودگاه مهرآباد تهران! به استقرار جمعیت انبوه ثابت و ساکن در منطقه، حدود ۲۰۰ هزار نفر در سال ۱۳۹۸ انجامیده است. منطقه ۲۲ البته با عنوان قطب گردشگری و منطقه سازگار با محیط زیست در تهران از حدود ۲۰ سال قبل توسعه‌ای شتابان داشته، ولی امروزه مشاهده می‌شود که با وجود ساخت برج‌ها و ایجاد دریاچه مصنوعی چیتگر و ساخت مرکزخریدهایی به سبک غربی (مانند بازار بزرگ ایران)، هم به مشکل محیط‌زیستی شهر تهران تبدیل شده و هنوز سامانه فاضلاب بسامانی ندارد، هم اینکه به آلوده‌ترشدن هوای تهران کمک می‌کند و هم ریسک زلزله را با تجمع جمعیت در برج‌ها افزایش داده است. این نوع توسعه به سبک آمریکا و کانادا در غرب تهران، در جایی که هم خطر زلزله بالاست و هم منابع آب محدود، در آینده به زائده کلان‌شهر تهران منجر می‌شود. به نظر نگارنده، این نحوه توسعه در تهران، نماد توسعه و تبدیل مرکز استان‌های کشور به شهرهای پرجمعیت است و از اساس باید در آن بر اساس منابع واقعا موجود و پیش‌بینی برای وضع حداقل ۳۰ سال آینده کشور، تجدیدنظر و برنامه‌ریزی مجدد کرد.

*** استاد پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله**

در بیان حقایق

با پایان جنگ دوم و تشکیل اسرائیل، در تمام کشورهای مذکور تحولات مهم سیاسی و اجتماعی اتفاق افتاد و نظامیان مسلط بر اوضاع آن کشورها شدند. یکی، دو سال بعد از این تحولات تمام یهودیان این کشورها به آمریکا و بعضی به اسرائیل مهاجرت کردند و تمام نهادهای مربوط به امور شرعی آنها تعطیل شد. گو اینکه گوشه‌وکنار این کشورها بعضی یهودیان به‌صورت انفرادی زندگی می‌کردند ولی زندگی اجتماعی آنها از میان رفته بود و اینک نیز شرایط چنین است که بیان کردم. در ایران، انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ در اوج تحولات پی‌درپی در منطقه به پیروزی رسید و رهبر انقلاب، روحانی مسلمان شناخته‌شده‌ای بود. در آن روزهای انقلاب بلندگوهای خارجی که در اختیار منابع صهیونیستی بودند، لحظه‌ای از ترساندن یهودیان ایران و وادارکردن آنها به فرار از کشورشان دریغ نداشتند، با این‌همه هرچند تعداد یهودیان ایران به لحاظ عددی کمتر شده ولی نهادهای مذهبی آنها از گذشته استوارتر است و یهودیان در شهرهای یهودی‌نشین تهران، شیراز، اصفهان، کرمانشاه، یزد، کرمان و رفسنجان انجمن‌های مخصوص به خود را دارند و در ارتباط دوستانه با سایر هم‌وطنان خود هستند. برای اهمیت حضور یهودیان در ایران بعد از استقرار جمهوری اسلامی ایران ذکر خاطره‌ای بی‌مناسبت نیست. در اردیبهشت‌ماه ۱۳۵۸ بروز یک واقعه یهودیان ایران را سخت نگران و دلواپس کرده بود. روحانیون و بزرگان جامعه یهودی ایران از طریق آیت‌الله امامی‌کاشانی تقاضای ملاقات با حضرت امام (راحل) را کردند. ایشان در قم اقامت داشتند. آیت‌الله امامی‌کاشانی خبر دادند که حضرت امام با ملاقات نمایندگان کلیمیان ایران موافقت کردند و روز بعد ۲۴ اردیبهشت ۱۳۵۸ حضرت امام در منزل مسکونی خود در شهر قم ما را پذیرفتند. دو نفر روحانی یهودی، نماینده یهودیان که بعدها به‌عنوان نماینده کلیمیان در مجلس خبرگان انتخاب شد و مهندس عزیزالله دانش، رئیس بیمارستان دکتر سپیر نماینده کلیساهای تهران و بنده در این ملاقات حضور داشتیم. اصل این ملاقات همان شب از سیمای جمهوری اسلامی پخش شد. در اهمیت این ملاقات فقط به قسمتی از آنچه امام راحل فرمودند، اکتفا می‌کنم. اصل فرمایش امام: «یهودیان شهروندان ایرانی هستند و با رعایت قوانین جمهوری اسلامی در ایران زندگی خواهند کرد. ما حساب جامعه یهود را از حساب صهیونیست‌ها جدا می‌دانیم».

«شرق» آثار پرداخت منابع حاصل از گران‌کردن بنزین به مردم را بررسی کرد

تکرار یک تجربه ناکام

شرق: دولت قرار گذاشته در سه نوبت پیاپی برای پرداخت یارانه به ۱۸ میلیون خانوار (۶۰ میلیون نفر) اقدام کند. بر اساس تأکید رئیس‌جمهور و اعلام سازمان برنامه‌وبودجه، اولین مرحله پرداخت حمایت معیشتی ساعت ۲۴ شب گذشته اعلام شد و مقرر است دومین مرحله ساعت ۲۴ روز چهارشنبه ۲۹ آبان و سومین مرحله ساعت ۲۴ روز شنبه دوم آذر به ازای هر خانوار به حساب بانکی سرپرستان مشمول، واریز شود و قابل برداشت باشد. به گزارش سازمان برنامه‌وبودجه کشور، در این اطلاعیه آمده است: به اطلاع مردم شریف ایران اسلامی می‌رساند با عنایت به دستور ریاست محترم جمهور مبنی بر پرداخت بسته حمایت معیشتی موضوع مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران سه قوه، بدینوسیله مرحله اول پرداخت در ساعت ۲۴ روز دوشنبه مورخ ۲۷ آبان ۱۳۹۸ به ازای هر خانوار طبق جدول ذیل به حساب بانکی سرپرستان مشمول واریز و قابل برداشت خواهد بود. محمدباقر نوبخت دراین‌باره گفته بود: «تلاش ما این است که به‌زودی اطلاع‌رسانی کرده و به‌گونه‌ای عمل کنیم که به‌طور میانگین هر ۱۰ روز یک پرداخت به خانوارها داشته باشیم تا مدیریت مصرف برایشان آسان شود». او تاکید کرده: «علاوه بر پرداخت نقدی یارانه در سال آینده، ۱۵هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان برای کاهش فقر که جزء سیاست‌های دولت دوازدهم است، صرف خواهیم کرد». با این همه، کارشناسان در تحلیل‌هایی که از این اقدام دولت دارند، می‌گویند دولت دیگر نخواهد توانست از پرداخت این یارانه جدید امتناع کند و احتمالا مجبور باشد به صورت مستمر برای پرداخت آن اقدام کند. آنها معتقدند دولت باید برای آرام‌کردن جو اعتراض‌ها که عمدتا مربوط به اقشار فرودست جامعه است، نسبت به پرداخت این یارانه‌ها اقدام کند تا از تبعات غیرمترقبه آن مصون بماند.

دست‌بردن در سرمایه‌های نسل آینده

محمدتقی فیاضی، کارشناس اقتصادی، در گفت‌وگو با «شرق» با اشاره به موضوعی مغفول‌مانده در ذات منابع طبیعی، می‌گوید: موضوعی که در رابطه با بنزین تا حدود زیادی مغفول مانده، آن است که منابع طبیعی مانند نفت تجدیدناپذیر هستند؛ بنابراین اگر مصرف شوند، تمام می‌شود و نسل‌های بعدی دسترسی به این منابع نخواهند داشت. پیش‌فرض دولت‌ها آن است که درآمدهای حاصل از صادرات نفت را در بودجه صرف کنند. درآمد حاصل از فروش نفت که هم صرف بودجه جاری می‌شود و هم صرف پایین نگه‌داشتن نرخ ارز، موجب ارزان‌شدن واردات به کشور می‌شود و به‌طور تصنعی رفاه مردم افزایش یابد، اما در اصل به تولید ضربه می‌زند.

فیاضی می‌افزاید: بخشی از نفت به صورت فراورده‌های نفتی در داخل مصرف و بخشی نیز به صورت نفت خام صادر می‌شود؛ بنابراین دولت‌ها چه از طریق فروش نفت به صورت فروش در داخل و چه به شیوه فروش در خارج، حقوق همه نسل‌های آتی را نادیده می‌گیرند. متأسفانه نه نمایندگان مجلس، نه دولت و نه حتی خود مردم از این موضوع شناخت کافی ندارند؛ درحالی‌که درآمدهای حاصل از فروش نفت در هر دو حالت باید صرف سرمایه‌گذاری و ایجاد زیرساخت‌هایی شود که برای نسل‌های آتی استفاده شود.

استمرار یک سیاست شکست‌خورده

فیاضی در ادامه می‌افزاید: دولت تصمیمی گرفته که شبیه به اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بود. آن زمان نیز منابع حاصل از اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها، به‌جای آنکه صرف تولید شود، مستقیما در اختیار مردم قرار گرفت.

به گفته او، از سال ۸۹ به این سو، نه وضع مردم بهتر شده و نه رفاه بالا رفته و نه ضریب جینی کاهش یافته است. از این لحاظ، این ایراد به دولت وارد است که چرا سیاستی شکست‌خورده در گذشته را بار دیگر مبنای تصمیم خود قرار داده است.

عکس: حسین اسماعیلی، مهر

دولت از تنخواه بانک مرکزی کمک می‌گیرد

از او درباره چگونگی تأمین مالی پرداخت این یارانه می‌پرسم، در پاسخ می‌گوید: احتمالا دولت مجبور است درحال‌حاضر از تنخواه بانک مرکزی استفاده کند و در یک ماه آینده منابع حاصل از افزایش نرخ بنزین را با آن جایگزین کند.

فیاضی با اشاره به آنکه از منظر اقتصادی باید این منابع به صورت دیگری به اقتصاد تزریق می‌شد، ادامه می‌دهد: این منابع به‌جای آنکه نقدی در اختیار مردم قرار گیرد، باید صرف مصارفی مانند بهبود ساخت خودرو، حمل‌ونقل عمومی و... می‌شد.

او در پاسخ به اینکه در نبود جامعه آماری دقیق، دولت چگونه این یارانه را بین ۱۸ میلیون خانوار توزیع خواهد کرد، می‌افزاید: همیشه این ایراد به دولت وارد بود که جامعه آماری برای تصمیم‌گیری‌ها کامل نیست و مجلس نیز که در دو سه سال گذشته، به دولت تکلیف می‌کرد تا دهک‌های بالای درآمدی را از فهرست دریافت یارانه‌های نقدی خارج کند، همواره با این واکنش دولت مواجه بود که بانک اطلاعاتی کامل نیست. با این حال، در چنین شرایطی دولت‌ها ملزم هستند با بانک‌های اطلاعاتی موجود خود از طریق سازمان بهزیستی، کمیته امداد و... وارد عمل شوند و افراد تحت پوشش این نهادها را در اولین فهرست دریافتی یارانه‌ها قرار دهند.

به گفته او، معترضان در حال حاضر عمدتا از بین اقشار فرودست هستند، بنابراین اگر یارانه‌های حاصل از آن، واریز شود، کمی اعتراض‌ها کاهش می‌یابد تا دولت بتواند تا حدودی مشکل را حل کند.

این کارشناس اقتصادی در ادامه تأکید می‌کند: هر چند دولت در راستای اصلاح قیمت حامل‌های انرژی گام برداشته که در گام اول، قدمی مثبت است، اما به سبب شیوه اجرا و همچنین چگونگی توزیع آن، انتقاداتی جدی به آن وارد است.

آثار اجرای طرح، غیرمترقبه خواهد بود

بایزید مردوخی، اقتصاددان، نیز در گفت‌وگو با «شرق»، با اشاره به روند اصلاح قیمت حامل‌های انرژی در برنامه‌های توسعه می‌گوید: در چند برنامه توسعه، موادی مبنی بر اصلاح روند قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی وجود داشت که در چند مرحله مجلس با آن مخالفت کرد. این موضوع آن‌قدر باقی ماند تاکنون به‌صورت ناگهانی به اجرا در آمد و به نظر می‌رسد آثار آن نیز به همان ترتیب، غیرمترقبه خواهد بود.

او با اشاره به آثار و تبعات این تصمیم سران سه قوه، می‌افزاید: روی آثار این اتفاق، صاحب‌نظران باید بررسی‌های فراوانی داشته باشند تا راه‌حلی بیابند که کمترین تبعات را از این واقعه شاهد باشیم.

مردوخی با بیان اینکه نسبت به افزایش نرخ بنزین و تبعات قیمتی آن، هرگز از مردم نظرخواهی نشد، می‌گوید: مردم را از بیان بدیهی‌ترین حق خود محروم کردند. در سیستم تدبیر، مجلس، دولت و احزاب تعریف شده‌اند، اما از هیچ‌کدام در راستای توجیه مردم بهره‌گیری نشد و یکباره شوکی را بر آنها متحمل کردند.

امکان حذف پرداخت یارانه وجود ندارد

او همچنین درباره پرداخت یارانه افزایش قیمت بنزین و چالش‌های آن نیز می‌گوید: دولت باید در حال حاضر هم برای یارانه قبلی و هم برای پرداخت یارانه جدید، به دنبال تأمین مالی باشد. فارغ از آن باید در انتظار تورم ناشی از پرداخت این یارانه‌های جدید در جامعه نیز باشیم.

به گفته او، با توجه به فشاری که به بطن جامعه وارد شد و ناآرامی‌های ایجادشده، دولت ناگزیر خواهد بود به پرداخت این یارانه جدید ادامه دهد.

مردوخی تصریح می‌کند: وقتی ۶۰ میلیون نفر را به دریافت یارانه عادت دهید، دیگر نمی‌توانید آن را به‌راحتی قطع کنید، مگر آنکه اتفاق دیگری بیفتد؛ درآمد مردم یا دستمزد آنها افزایش یا آنکه تورم کاهش یابد. آیا دولت قادر به این اقدامات خواهد بود؟ اگر نه، نمی‌تواند به‌سهولت برای قطع این یارانه جدید اقدام کند.

واریز یارانه به حساب سرپرست خانوار	مبلغ یارانه
خانوار یک‌نفره	۵۵ هزار تومان
خانوار دونفره	۱۰۳ هزار تومان
خانوار سه‌نفره	۱۳۸ هزار تومان
خانوار چهارنفره	۱۷۲ هزار تومان
خانوار پنج‌نفره و بیشتر	۲۰۵ هزار تومان
نکته: این یارانه به یارانه ۴۵ هزارو ۵۰۰تومانی خانوار افزوده می‌شود.	

نکاتی درباره افزایش قیمت بنزین

حسین موحدی . استاد اقتصاد دانشگاه پورتموث

این اولین بار نیست که دولت دست به افزایش قیمت بنزین می‌زند. این سیاست طی سالیان گذشته چندبار تکرار شده است و البته به نظر می‌رسد نتایج آن به‌دقت واکاوی نشده است. هر بار هم استدلال‌های مختلفی از طرف مسئولان و برخی کارشناسان مطرح می‌شود که معمولا به دلیل وجه سیاسی چنین اقدامی در بوته بررسی علمی قرار نمی‌گیرد؛ استدلال‌هایی که در همه مدتی که نویسنده در کار تدریس و تحقیق در علوم اقتصادی بوده، برای توجیه بخش‌های مختلف جامعه بارها و بارها تکرار شده است. در این نوشته به برخی از استدلال‌های اشتباه طرفداران افزایش قیمت سوخت اشاره می‌کنم و در حد توان پاسخ‌هایی می‌دهم.

مسئله درباره قیمت بنزین از فهم مفهوم یارانه آغاز می‌شود. ادعای موافقان افزایش قیمت این است که به بنزین در ایران یارانه زیادی داده می‌شود. قیمت تمام‌شده تولید بنزین از قیمت فروش آن بسیار بالاتر است و همین باعث بالارفتن مصرف انرژی در ایران شده است. این گزاره در ظاهر درست به نظر می‌رسد. قیمت تمام‌شده تولید بنزین از قیمت فروش بالاتر است. ولی قیمت تمام‌شده تولید در ساختاری بسیار ناکارآمد و در شرایطی است که انحصار تولید و عرضه در اختیار دولت است. به عبارت دیگر، دولت به مصرف‌کنندگان می‌گوید من کفایت تولید بهینه بنزین را ندارم، آن را بسیار گران‌تر از هزینه‌ای معادل میانگین جهانی تولید می‌کنم ولی هزینه این گرانی و عدم بهینگی را باید مصرف‌کنندگان پرداخت کنند. سهم بزرگی از آنچه از طرف دولت به مصرف‌کنندگان تحت عنوان یارانه داده می‌شود، در عمل هزینه ناکارآمدی بخش تولید و عرضه بنزین است. چنین صورت‌بندی‌ای اصولا با مفهوم علمی در یارانه و اعطای آن هم‌خوانی ندارد. در ثانی، اگر مسئله گران تولیدشدن بنزین و ناکارآمدی و انحصار در سمت عرضه را در نظر بگیریم، چرا دولت به جای فشار بر بخش تقاضا، به دنبال اصلاح ساختارهای بخش عرضه نمی‌رود؟ چرا در راستای رقابتی‌کردن عرضه و کارآمدکردن ساختارهای تولیدی حرکت نمی‌کند؟ نادیده‌گرفتن فساد و تلفات در بخش تولید بنزین و تمرکز بر افزایش قیمت برای اصلاح مصرف انرژی اتفاقی عجیب به نظر می‌رسد.

استدلال اصلی دیگر معمولا درباره وجه حمایتی این سیاست است؛ اینکه گفته می‌شود افزایش قیمت بنزین به نفع طبقات با درآمد متوسط و پایین و به ضرر طبقات ثروتمند است، چراکه طبقات متوسط و ضعیف معمولا کمتر در شمار دارندگان خودرو هستند و بنابراین استفاده کمتری از سوخت می‌کنند.

عکس: Gettyimages

این رایج‌ترین استدلال است که بیشتر مواقع درباره اثرات افزایش قیمت‌های سوخت به کار برده می‌شود؛ یک تحلیل خطی که فقط با درنظرگرفتن عامل خودروداشتن یا نداشتن سعی در اقناع جامعه برای اثر سودمند توزیعی چنین سیاستی دارد. این در حالی است که قیمت سوخت یک قیمت کلیدی در اقتصاد است، به این معنا که هر تغییر در قیمت آن، سایر بخش‌های اقتصادی را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد. همواره، پس از افزایش قیمت سوخت موج افزایش قیمت‌ها در سایر کالاها اعم از کالاهای مصرفی و کالاهای سرمایه‌ای (یا دارایی‌ها) اتفاق می‌افتد. تورم در این حوزه اثری چند برابر و بسیار بیشتر از اثر اولیه افزایش قیمت سوخت دارد. طبقات پایین‌تر درآمدی، گرچه خودرو ندارند اما از محل تورم ناشی از افزایش قیمت سوخت ضرری چند برابر را تجربه می‌کنند. این طبقات خودرو ندارند ولی معمولا کالاهای سرمایه‌ای هم ندارند و با رشد تورم بسیار بیشتر از طبقات ثروتمند متضرر می‌شوند. یافته‌های اقتصادی نشان می‌دهد یک واحد افزایش در قیمت بنزین هزینه حمل‌ونقل را برای طبقات متوسط و کم‌درآمد سه واحد افزایش می‌دهد. این یعنی فقط از محل هزینه حمل‌ونقل چنین خسارتی به این طبقات وارد می‌شود، وضعیت آسیب‌پذیری از محل سایر مخارج هم کمتر از این نیست. موج تورمی اصابت اصلی‌اش را به اقشار دیگر ارزان است و همین مبنای افزایش قیمت قرار می‌گیرد. این یکی از استدلال‌های حامیان افزایش قیمت بنزین است. چنین مقایسه‌ای برای ذهنی که بدون پشتوانه مسائل اقتصادی را تحلیل می‌کند موجه به نظر می‌رسد اما در بررسی اقتصادی آنچه مهم است قیمت‌های نسبی است و نه قدر مطلق قیمت‌ها. معنای این حرف این است که باید قیمت بنزین را به نسبت درآمدها ارزیابی کرد. تحقیقات نشان می‌دهد که با چنین محاسبه‌ای قیمت بنزین برای خانوارهای ایرانی (یک خانواده چهارنفره) بین ۱.۵ تا شش برابر بهای کشورهای صنعتی و عربی حوزه خلیج فارس است (محاسبه پیش از افزایش قیمت به هزارو ۵۰۰ و سه هزار تومان است). این به این معناست که ارزیابی قیمت‌ها باید با توجه به میزان حقوق‌ها و درآمدهای مردم اندازه‌گیری و سنجیده شود و بررسی قدر مطلق قیمت‌های کمکی به فهم تحلیلی بالا یا پایین‌بودن قیمت بنزین نمی‌کند.

سؤال اصلی اما در مورد میزان کارآمدی چنین سیاستی است؛ اینکه افزایش قیمت چه میزان به کنترل مصرف کمک می‌کند؟ تجربه افزایش قیمت حامل‌های انرژی در حد فاصل سال‌های ۸۹ تا ۹۳ که قیمت تمام حامل‌های انرژی افزایش پیدا کرد، نشان داد جز یک برهه کوتاه، مصرف تمام حامل‌ها افزایش پیدا کرده است (گزارش شرکت ملی گاز برای مصرف گاز و شرکت توانیر برای مصرف برق). این نشان می‌دهد که ادعای موافقان برای کاهش مصرف بر اثر ایجاد شوک قیمتی ادعایی مبتنی بر داده‌های اقتصادی نیست. اصولا مسئله مصرف بالای انرژی در ارتباط تنگاتنگ با مشکلات دیگر اقتصادی است که به آنها توجه مؤثری از سوی دولتمردان نمی‌شود. کارشناسانی که به صورت سیستمی به اقتصاد نگاه می‌کنند متوجه می‌شوند که بدون فهم کارشناسی از تمام عوامل مؤثر و میزان تأثیرشان امکان حل مشکل مصرف بالای انرژی صرفا با اتکا به افزایش قیمت سوخت نیست.

دلیل بعدی برای افزایش قیمت بنزین ارزان‌بودن بنزین در ایران به نسبت کشورهای همسایه و رشد قاچاق است. باید دقت داشت که وقتی صحبت از قاچاق می‌شود، معمولا دو مشکل اصلی وجود دارد: اول اینکه آمار دقیقی از میزان قاچاق به لحاظ ذات پنهانی‌بودن آن وجود ندارد. دوم اینکه آمارهایی که وجود دارد و به صورت گمانی توسط نهادهای مسئول داده می‌شود، بیشتر ناظر بر قاچاق سوخت به طور کلی است و نه قاچاق بنزین.

ادامه در صفحه ۵

نیازمند از طریق افزایش قیمت محصولات مصرفی نشان می‌دهد. مطرح‌کردن اینکه یک سیاست تورم‌زا به نفع طبقات متوسط و ضعیف است، از سوی مسئولان و کارشناسان امری عجیب است و به لحاظ علمی پشتوانه‌ای ندارد.

اما مسئله مهم‌تر این است که افزایش قیمت بنزین به اقشار کم‌درآمد که خودروهای پرمصرف دارند، بسیار بیشتر آسیب می‌رساند تا اقشار ثروتمند که خودروهای کم‌مصرف دارند. گزارش مرکز استاندارد نشان می‌دهد ۹۰ درصد طبقه متوسط و کم‌درآمد خودروهای ساخت داخل را دارند که عموما پرمصرف هستند. با افزایش قیمت بنزین، این اقشار، هم از محل مالکیت خودروهای کم‌کیفیت و پرمصرف داخلی آسیب می‌بینند و هم از محل افزایش قیمت بنزین. جالب توجه است که دولت در پرمصرف‌بودن خودروهای داخلی هم که به دلیل ساختار ناکارآمد تولید دولتی است، مسئولیت اصلی را دارد ولی با سلب مسئولیت از خود این را بر دوش مصرف‌کننده می‌اندازد و افزایش قیمت و فشار به مصرف‌کننده را راه‌حل نشان می‌دهد.

مسئله بعدی مقایسه ایران با دیگر کشورهای همسایه و عربی است که قیمت در آنها لیتری شش تا ۱۲ هزار تومان است. حامیان افزایش قیمت بنزین ادعا می‌کنند قیمت بنزین در ایران در مقایسه با کشورهای

خبر

اعداد بودجه واقعی است

عدم اختصاص درآمد نفت به اعتبارات هزینه‌ای

● رئیس سازمان برنامه و بودجه گفت: در مورد قطع وابستگی به منابع نفتی تمام تلاش خود را معطوف می‌کنیم که از محل فروش نفت در اعتبارات هزینه‌ای مبلغی اختصاص ندهیم. به گزارش سازمان برنامه و بودجه کشور، محمدباقر نوبخت در هفدهمین جلسه ستاد تهیه و تدوین لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور، اظهار کرد: با توجه به نهایی‌شدن مراحل تدوین لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور، این لایحه را حداکثر تا دوازدهم آذر سال جاری باید در دولت نهایی کنیم تا در موعد مقرر قانونی، تقدیم مجلس شورای اسلامی شود. معاون رئیس‌جمهور افزود: به همراه لایحه بودجه، برنامه اشتغال، برنامه سالانه و برنامه طرح‌های عمرانی هم با تصویر روشنی از وضعیت کشور ارائه خواهد شد.

نوبخت تصریح کرد: هیچ اولویتی برای ما در حال حاضر مهم‌تر از لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور نیست و به همین دلیل، سفرهای استانی را در زمان و مجالی مناسب انجام می‌دهیم تا هیچ خلل و تأخیری در برنامه زمان‌بندی بودجه پیش نیاید. وی تأکید کرد: در لایحه مذکور واقع‌بینی و شفافیت کامل در تمام اعداد و ارقام و منابع و مصارف رعایت شده و از ارائه و اعلام ارقام غیرواقعی با جدیت اجتناب خواهیم کرد. نوبخت اظهار کرد: در مورد قطع وابستگی به منابع نفتی هم تمام تلاش خود را معطوف می‌کنیم که از محل فروش نفت در اعتبارات هزینه‌ای مبلغی اختصاص ندهیم. رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور با بیان اینکه در حوزه هدفمندی یارانه‌ها و خرید تضمینی گندم، عملکرد سال جاری بسیار خوب بوده است، اظهار امیدواری کرد این روند در سال آینده همچنان استمرار داشته باشد.

قیمت سکه طرح جدید به ۴میلیون و ۲۵۰ هزار تومان رسید

● قیمت هر قطعه سکه تمام‌بهار آزادی طرح جدید در بازار آزاد تهران، روز گذشته به چهارمیلیون و ۲۵۰ هزار تومان رسید. به گزارش مهر در جریان معاملات بازار آزاد تهران دوشنبه ۲۷ آبان ۱۳۹۸ قیمت هر قطعه سکه تمام‌بهار آزادی طرح جدید به چهارمیلیون و ۲۵۰ هزار تومان، هر قطعه سکه تمام‌بهار آزادی طرح قدیم به چهارمیلیون و ۲۰۰ هزار تومان، نیم‌سکه به دومیلیون و ۲۳۰ هزار تومان، ربع‌سکه به یک‌میلیون و ۴۰۰ هزار تومان و سکه یک‌گرمی به ۸۵۰ هزار تومان رسید. همچنین قیمت هر اونس طلا در بازارهای جهانی ۱۴۶۰ دلار و هر گرم طلای ۱۸ عیار ۴۲۵هزارو ۷۰۰ تومان است.

ارز ایستاد

● قیمت ارز پس از چند روز افزایش، دیروز به ثبات رسید. به گزارش ایسنا، بازار ارز که در روزهای اخیر روند افزایشی به خود گرفته بود، دیروز نیز به همین روند ادامه داد و قیمت‌ها اندکی بالا رفت. قیمت خرید دلار در صرافی‌های مجاز بانکی نسبت‌به یکشنبه ثابت و ۱۱هزارو ۸۰۰ تومان بود. قیمت فروش این ارز نیز ۱۱هزارو ۹۰۰ تومان بود. همچنین هر یورو در این صرافی‌ها ۱۳ هزار تومان خریداری و ۱۳هزارو ۱۰۰ تومان فروخته می‌شد. در بانک‌ها هم قیمت خرید دلار و یورو افزایش داشت و هر دلار ۱۱هزارو ۵۸۵ و هر یورو ۱۲هزارو ۷۹۸ تومان از مشتریان خریداری شد. قیمت ارز مسافرتی نسبت به یکشنبه ثابت ماند و هر یورو حدود ۱۳هزارو ۳۰۰ تومان برای مسافران قیمت‌گذاری شد که بالاتر از نرخ صرافی‌ها بود.

تداوم بررسی اختصاص سهمیه سوخت به خودروهای فرسوده

● مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران گفت: نحوه اختصاص سهمیه سوخت به خودروهای فرسوده در کارگروهی در حال بررسی است و نتایج آن به‌زودی اطلاع‌رسانی خواهد شد. به گزارش ایلنا از وزارت نفت، امیر وکیل‌زاده در پاسخ به سؤالی در مورد اختصاص سوخت به خودروهای فرسوده افزود: برخی قوانین از جمله قانون هوای پاک محدودیت‌هایی را برای این خودروها ایجاد کرده است، اما درصددیم کارت سوخت برای این خودروها نیز صادر شود. وی تأکید کرد: هم‌اکنون حدود ۵۰۰ هزار خودروی فرسوده در کشور وجود دارد که اختصاص سوخت به این خودروها در کارگروهی در حال بررسی است. وکیل‌زاده همچنین درباره تعداد ثبت‌نام‌های انجام‌شده برای دریافت کارت هوشمند سوخت گفت: با وجود اطلاع‌رسانی شرکت ملی پخش از مدت‌ها قبل در این باره، ثبت‌نام در روزهای اخیر افزایش یافته است و اگر ثبت‌نام‌های قبلی را نیز به این تعداد اضافه کنیم، هم‌اکنون چهارمیلیون و ۱۵۰ هزار ثبت‌نام کارت سوخت انجام شده که از این تعداد، برای سه‌میلیون و ۸۰۰ هزار نفر کارت صادر شده و صدور کارت‌های باقی‌مانده نیز در دست اجراست. مدیرعامل شرکت ملی پخش تأکید کرد: سهمیه افرادی که کارت سوخت ندارند برای شش ماه قابل ذخیره است و این افراد به محض دریافت کارت سوخت، می‌توانند از سهمیه خود استفاده کنند.