

یادداشت

آدرس‌های اشتباه‌درفی فساد بنزین دونرخي

محمد ابراهيمي

● چندروز قبل، سايت منتسب به تئوري‌پرداز دونرخي‌کردن بنزين در يادداشتي با عنوان «وجود فساد در بنزين دونرخي؛ از واقعيت تا توهم» ضمن دفاع از طرح بنزين دونرخي تلاش کرد که با بهره‌گيري از اعداد و ارقام به مخاطب بقبولاند که هزينه‌هاي دونرخي‌کردن بنزين ناچيز است و بعضي از سوءاستفاده‌هاي احتمالي نظير فروش سهميه خودروهاي شخصي اساسا سوءاستفاده نيست و فساد ناشي از فروش سهميه خودروهاي عمومي که قرار است بعد از اين براساس سهم تعيين‌شده توسط دولت سوخت بگيرند در مقابل صرفه‌جويي احتمالي طرح بسيار ناچيز است! و بايد با اجراي اين طرح با قاچاق بنزين مبارزه کرد. پراواض است که با نزديک شدن قيمت داخلي بنزين به قيمت جهاني آن، موضوع قاچاق تا اندازه فراواني منتفي شده است. البته در بخش ديگري از اين يادداشت به‌دراستي از کارگران و فعالان عرصه توزيع بنزين دفاع شده است؛ دفاعي که به نظر مي‌رسد اين‌بار به‌منظور توجيه طرح دونرخي‌شدن بنزين صورت پذيرفته است. اينکه يکي از بهترين راه‌هاي کاهش سوءاستفاده در زمينه توزيع بنزين، تک‌نرخي‌کردن آن است بر کسي پوشيده نيست اما اصرار طراحان فروش بنزين دونرخي بر کم‌اهميت جلوه‌دادن تخلفات و تهديدات ناشي از اجراي اين طرح با توجه به مواضع صريح سخنگوي دولت و رئيس سازمان مديريت و برنامه‌ريزي کشور، وزير نفت، رئيس اتحاديه جاينگه‌داران بنزين کشور و اکثريت بدنه کارشناسي در حوزه صنايع پايين‌دستي نفت، ابهامات طرح را دوچندان کرده و بر پيچيدگي‌هاي آن مي‌افزايد. طرفداران بنزين دونرخي هرچند تلاش زبادي در منطقي جلوه‌دادن طرح مصوبشان انجام دادند اما در فضاوي دفاعيات خود «ناخواسته» سعي در کم‌ارزش نشان‌دادن تخلفات احتمالي ناشي از فروش بنزين دونرخي داشتند که البته همين تلاش حداکثري موجب شد تا در بسياري از موارد ناخواسته به‌صورت رسمي پتانسيل فسادزايي اين طرح را پيديدند و پس از ارسال انواع و اقسام پيام‌هاي درست و غلط مدعي شدند؛ «کل فساد احتمالي ناشي از بنزين دونرخي بسيار کمتر از عوايد ناشي از کاهش تقاضاي بنزين بعد از سهميه‌بندي است». اين جمله که شاه‌بيت استدلال‌هاي مدافعان طرح دونرخي است، بايد به‌عنوان يک هشدار بجا تلقی شده و کارشناسان موافق طرح را به تأمل بيشتر در آن ترغيب کند. فوارغ از اينکه آيا فروش توأمان بنزين با نرخ پايه هزارتومان و نيز نرخ فوب به‌علاوه قيمت تمام‌شده داخل کشور موجب کاهش تقاضاي بنزين خواهد شد يا خير و اينکه آيا سازوکار اجراي اين طرح در کشور وجود دارد يا نه، آنچه در ميان کشمکش بين طرفداران و مخالفان عرضه بنزين دونرخي نبايد مغفول بماند اين است که به شرايط فعلي «قيمت جهاني بنزين» و با توجه به «پهاي داخلي اين فراورده نفتي» و «فروش تک‌نرخي آن در کشور» چه مخاطره مهمي وجود دارد که مجلس حاضر شده است ريسک ايجاد فساد (به ادعان طرفداران طرح در فروش بنزين دونرخي را به جان بخرد و ثبات نسبي حاکم بر عرضه و فروش بنزين را با توجه به کاهش تخلفات پس از تک‌نرخي‌شدن آن برهم بزند و مجدداً طرحي را بيازمايد که قبلاً تجربه شده و نتايج نامطلوب آن بر همگان روشن است.

«کارشناس صنايع پايين‌دستي نفت

خير

تحويل محموله نفتي ايران به ۲ شرکت اروپايي

● صداسويما: دو شرکت پالايشي اروپا نخستين محموله‌هاي نفت خود را از ايران از زمان لغو تحریم‌ها ضد تهران تحويل مي‌گيرند. شرکت «ايلسوم» ايتاليا محموله‌اي شامل يک ميليون بشکه نفت خام ايران را که نفتکش «پوينيک» به طرف اين کشور منتقل مي‌کند، رزرو کرده است. اين نخستين محموله‌اي خواهد بود که پس از لغو تحریم‌ها ضد تهران به ايتاليا مي‌رسد. برخي منابع در بخش تجارت و حمل‌ونقل نفت گفتند شرکت پالايشي «موتور اويل هلاس» يونان نيز نخستين محموله نفت خام خود را از ايران پس از لغو تحریم‌ها ضد اين کشور تحويل خواهد گرفت که بارگيري اين محموله بيسستم آوريل توسط نفتکش «کرتني پرز» در جزيره خارک بارگيري شد.

بدهي ۵۰۰ميليون يورويي ايران به دولت آلمان

● تسنيم: بدهي ايران به دولت آلمان بابت بيمه هرمس، به ۵۰۰ ميليون يورو رسيده و برلين برقراري مجدد اين بيمه براي صادرات به ايران را منوط به پرداخت بدهي ايران کرده است. روز جمعه رئيس اتحاديه بانکي آلمان گفت با توجه به بدهي ايران به برلين و نگراني‌هاي مربوط به وجود شفافيت، برقراري مجدد روابط مالي با بانک‌هاي آلماني با ايران زمان خواهد برد.

عرب‌ها واسطه ورود شورولت به ايران

شرق: ماجرای واردات خودروهای آمریکایی به ایران تمامی ندارد. با مراجعه به سامانه ثبت سفارش واردات وزارت صنعت، معدن و تجارت، سفارش ۲۴ دستگاه خودروی آمریکایی شورولت توسط شرکت «سهام‌پژوهان مهر» ثبت شده است و در صورت رسیدن این خودروها به گمرک، امکان ترخیص آنها با پرداخت سه درصد ارزش گمرکی خودرو برای دریافت گارانتی، وجود دارد. این شرکت در نیمه دوم سال گذشته توانسته است مجوز واردات این خودروها را از وزارت صنعت بگیرد. به‌تازگی با خبرسازشدن این ماجرا، وزیر صنعت از صدور چنین مجوزی اظهار بی‌اطلاعی کرد و در یک برنامه تلویزیونی اظهار کرد از واردات این خودروها بی‌خبر است؛ البته دیروز در نشست خبری انجمن صنفی کارفرمایي واردکنندگان خودرو، میثم رضایی، رئیس این انجمن، این مسئله را طبیعی دانست و احتمال داد این مجوز از سوی معاونان وزیر صادر شده باشد. او گفت این خودروها ثبت سفارش شده‌اند و لزوما هنوز وارد گمرک نشده‌اند؛ اما مسئله مهم این است که شرکت شورولت یک فهرست از پنج کشور را در سایت رسمی خود منتشر کرده است که نمی‌توانند خدمات فروش و پس از فروش دریافت کنند و نام ایران نیز در این فهرست به چشم می‌خورد. وقتی به تجربه تحریم‌ها و ترک ایران از سوی پژو فکر می‌کنیم، آینده واردات این خودروها به ایران که از ابتدای کار رنگ و بوی تحریم دارند، نمی‌تواند چندان خوشایند باشد.

رئیس انجمن صنفی کارفرمایي واردکنندگان خودرو با تأیید ثبت سفارش ۲۴ دستگاه شورولت در سامانه ثبت سفارش واردات، گفت: قیمت این خودروها در اسارات از ۲۷هزارو ۵۰۰ دلار تا ۱۲۷ هزار دلار است که برای ورود به ایران با توجه به حجم موتور، عوارض گمرکی مربوطه از آنها اخذ شده و قیمت آنها در ایران مشخص می‌شود.

میثم رضایی در حاشیه نشست صنفی انجمن صنفی کارفرمایي واردکنندگان خودرو، به «شرق» گفت: برای واردات هر کالایی ابتدا باید مجوز خاص آن را دریافت کرده و سپس چنانچه آن کالا در فهرست کالاهای مجاز قرار داشت، نسبت به ثبت آن در سامانه ثبت سفارش واردات، اقدام کرد. او ادامه داد: این ۲۴ خودروی آمریکایی نیز پس از اخذ مجوز واردات از وزارت صنعت، معدن و تجارت، در این سامانه ثبت شده‌اند و این لزوما به معنای واردشدن این خودروها به گمرک نیست؛ گرچه در صورت ورود این خودروها به گمرک امکان ترخیص آنها پس از پرداخت سه درصد از ارزش گمرکی آن به منظور اخذ گارانتی، امکان‌پذیر است.

رئیس انجمن صنفی کارفرمایي واردکنندگان خودرو با اشاره به اینکه

براساس دستورالعمل واردات خودرو همه خودروهای وارداتی باید دارای نمایندگی در داخل کشور باشند یا خدمات گارانتی را از دیگر نمایندگی‌ها بگیرند، تصریح کرد: ثبت سفارش این خودروها در سامانه ثبت سفارش به این معناست که در ایران شرکتی به عنوان نمایندگی آنها ثبت شده یا از طریق مشارکت با دیگر نمایندگی‌های خودروسازان خارجی در ایران، زمینه برای ارائه خدمات گارانتی و وارانتي به آنها فراهم شده است. رضایی در پاسخ به این سؤال که آیا این خودروها مستقیماً از شرکت خودروساز آمریکایی خریداری شده‌اند یا پای واسطه‌ای در کار بوده است، اظهار کرد: شرکت «شورولت» آمریکا د سایت رسمی خود اعلام کرده

ادامه از صفحه ۴

حمله به دولت رفاهی به بهانه اشتغال

از آن زمان این تصور در بین حاکمان ایجاد شد که این اتحادیه‌ها و تشکلهای کارگری هستند که عامل اعتصابات کارگری می‌شوند و به همین دلیل برخوردهای سختی را در پیش گرفتند. در سال ۱۳۱۱، فروهر وزیر صنایع و معادن کشور، به کارخانه‌ها اعلام می‌کند، به کمتر از ۱۰ ساعت کار، نباید مزدی بیشتر از چهار ریال روزانه پرداخت شود. پیش از آن مزد شش ریال بود. اگر بخواهیم این مقدار دستمزد را با قیمت اقلام موردنیاز یک خانوار در آن زمان قیاس کنیم در خواهیم یافت که آنها درنهایت می‌توانند آن را ماست و غذاهایی از این دست بخورند. پوشاک و آموزش و مسکن در وضعیت اسفناکی به‌سر می‌برد. در ۱۹ بهمن ۱۳۲۰ اولین اتحادیه کارگری پس از سرنگونی رضاشاه، شکل می‌گیرد و اعتصاب کارگران شافل در ساخت ساختمان دادگستری را شاهد هستیم. با شکل‌گیری حزب توده و سازماندهی اتحادیه‌های کارگری، جنبش کارگری در ایران در حقیقت از سال ۱۳۲۰ به‌بعد به‌تدریج شکل واقعی خود را پیدا می‌کند.

پایداری تأمین اجتماعی در گروی کاهش نرخ رشد دستمزد

رشد نیکوپور، معاون پژوهشی مؤسسه عالی پژوهش تأمین اجتماعی

برای اینکه بتوانیم اصلاحاتی را در صندوق‌های بیمه تأمین اجتماعی داشته باشیم، باید به چند نکته توجه کنیم. مقولات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی کاملاً به هم وابسته هستند و نمی‌توان به مقوله اقتصاد فارغ از این دو بُعد نگریست. اگر سیر تحول آزادی‌های اقتصادی را بنگریم، لیبرالیسم کلاسیک که فردگرایی را ترویج می‌کند و خوشبختی فرد را مصادف با خوشبختی جمعی می‌داند و بر اموری مانند رقابت و آزادسازی تأکید دارد، سرمایه‌گذاری را روی کار آورده که در مقابل خود جنبش‌های کارگری بزرگی را به همراه داشت. درواقع جنبش‌های کارگری، ایجادکننده سیستم‌های تأمین اجتماعی بودند که از آن به تعبیری به عنوان سرعقل‌آمدن نظام سرمایه‌داری یاد می‌شود. پس از آن بود که نظام سرمایه‌داری پذیرفت می‌توان جامعه را به دو بخش کارگر و کارفرما تقسیم کرد اما هر دو از مواهب توسعه بهره‌مند نشدند. در فرایند توسعه، مدام جنبش‌های کارگری برای خدمات جدید، بیمه بی‌کاری، آموزش رایگان و... به دولت رفاه فشار می‌آوردند. این امر موجب فرار سرمایه از کشورهای ارائه‌دهنده این خدمات شد. در نهایت تاجریسم آمد و محدودکردن دولت رفاه را مد

اقتصاد

۲۴ دستگاه خودروی آمریکایی توسط یک شرکت ثبت سفارش شد

عرب‌ها واسطه ورود شورولت به ايران



است که به پنج کشور، ازجمله ایران خدمات فروش و پس از فروش ارائه نخواهد کرد. پس این خودروها نمی‌توانند مستقیماً از شرکت مادر وارد شود گرچه تاکنون نیز دیگر خودروهای وارداتی به ایران لزوماً از شرکت خودروساز اصلی وارد نمی‌شدند و اغلب از نمایندگی‌های این خودروسازان در کشورهای عربستان، امارات، قطر و دیگر کشورها خریداری می‌شدند. طبیعی است که این خودروهای آمریکایی نیز از طریق همین واسطه‌ها خریداری شوند. او با تأکید بر اینکه ما فقط از ثبت سفارش این خودروهای آمریکایی اطلاع داریم، گفت: ما برای اطلاع از اینکه این خودروها به گمرک وارد شده‌اند یا نه، بررسی‌ای نداشته‌ایم؛ گرچه اگر این خودروها وارد گمرک شده باشند، از طریق گمرک می‌توان مطلع شد و مسئله چندان پیچیده‌ای نیست. رئیس انجمن صنفی کارفرمایي واردکنندگان خودرو در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه علت اظهار بی‌اطلاعی وزیر صنعت از صدور مجوز واردات خودروهای آمریکایی، چه بوده است، تصریح کرد: مجوز واردات این خودروها در نیمه دوم سال گذشته داده شده و احتمالاً مراحل آن توسط معاونان وزیر صنعت، معدن و تجارت صورت گرفته و طبیعی است که در وزارتخانه بزرگی مانند وزارت صنعت، شخص وزیر از صادرشدن این مجوز و واردات آن بی‌خبر باشد. باید در نظر داشت که وزارت صنعت، دستگاه بزرگی است و وزیر صنعت وظایفی مهم‌تر از امضای مجوز واردات خودرو دارد و لزوما نباید فکر کنیم او باید از صدور هر مجوزی اطلاع داشته باشد. رضایی با اشاره به صحبت‌های اخیر وزیر صنعت، معدن و تجارت مبنی بر لزوم لغو مجوز واردات خودروهای آمریکایی، افزود: به نظر این تصمیم درستی است؛ چراکه در دوران تحریم حتی خودروسازانی که سال‌ها در ایران فعالیت داشتند، نیز از ایران رفتند و بر اساس این تصمیمی وجود ندارد که به فرض ورود این نوع خودروها، شرکت‌های آمریکایی با ما همکاری کنند. او با اشاره به اینکه خودروهای شورولت جزء پراستهلک‌ترین خودروهای آمریکایی محسوب می‌شوند، اظهار کرد: حتی شهروندان آمریکایی نیز از هزینه بالای این خودروها ناراضی هستند و در این شرایط و با توجه به روشن نبودن وضعیت گارانتی و خدمات پس از فروش این خودروها به نظر نمی‌رسد بتوان در ایران از آنها استفاده کرد.

رئیس انجمن صنفی کارفرمایي واردکنندگان خودرو، با تأکید بر اینکه براساس دستورالعمل واردات خودرو، خودروهای وارداتی باید دارای گارانتی باشند، تصریح کرد: در گذشته خودروهای خارجی بدون گارانتی و خدمات پس از فروش وارد ایران می‌شدند که مردم را با مشکلاتی در تهیه قطعه و تعمیر آنها مواجه می‌کرد ازاین‌رو گفتند فقط شرکت‌هایی مجوز واردات خودرو خواهند داشت که دارای نمایندگی خدمات پس‌ازفروش باشند اما پس از آن اجازه دادند دیگر واردکنندگان نیز در صورت خرید گارانتی از این نمایندگی‌ها بتوانند خودروهای خارجی وارد کنند.

رضایی ادامه داد: واردکنندگان غیررسمی خودرو برای دریافت برگه گارانتی، باید سه درصد از ارزش گمرکی خودرو را به نمایندگی‌ها بپردازند و از آنها گارانتی بگیرند درحالی‌که همه خودروهای وارداتی دارای گارانتی بین‌المللی هستند و در این شرایط، دریافت سه درصد از ارزش گمرکی خودرو به‌عنوان حق گارانتی، پول اضافه‌ای است که از جیب مصرف‌کنندگان می‌رود.

او اظهار کرد: وقتی یک خودروساز خارجی خودرو خود را صادر می‌کند، آن را مشمول گارانتی بین‌المللی و هزینه آن را محاسبه کرده است؛ در این شرایط اگر یک شهروند خارجی با خودرو شخصی به ایران سفر کند و خودروی او دچار مشکل شود، توقع دارد با مراجعه به نمایندگی آن خودرو در ایران از گارانتی بین‌المللی خودرو خود استفاده کند درحالی‌که در ایران چیزی به نام گارانتی بین‌المللی موردقبول نیست.

وی ادامه داد: نمایندگان رسمی خودروسازان خارجی باید گارانتی بین‌المللی را به رسمیت بشناسند اما از ۳۸ شرکتی که ادعا می‌کنند نمایندده رسمی خودروسازان خارجی در کشور هستند، فقط نام هشت شرکت در سایت شرکت خودروساز اصلی به عنوان نمایندگی رسمی ثبت شده است و باقی این شرکت‌ها احتمالاً در دوران تحریم و از طریق واسطه‌ها، نمایندگی اخذ کرده‌اند و نمایندگی رسمی به حساب نمی‌آیند.

رئیس انجمن صنفی کارفرمایي واردکنندگان خودرو افزود: برخی از نمایندگی‌های به‌اصطلاح رسمی خودروسازان خارجی، دستورالعمل واردات خودرو را نیز رعایت نمی‌کنند؛ به عنوان مثال یکی از این شرکت‌ها مبلغ سه درصد ارزش گمرکی خودرو را برای صدور گارانتی از واردکنندگان غیررسمی اخذ کرده اما برگه گارانتی را تحویل نداده است.

وی همچنین با نشان‌دادن دو برگ گارانتی صادرشده برای خودروهای واردکنندگان رسمی و غیررسمی، اظهار کرد: کارت گارانتی که واردکنندگان رسمی به خریداران خودرو از واردکنندگان غیررسمی می‌دهند، سرویس اولیه را با دریافت وجه امکان‌پذیر دانسته است تا خرید مردم از واردکنندگان غیررسمی کاهش یابد درحالی‌که در برگه اصلی ذکر شده سرویس اولیه رایگان است.

رضایی با بیان اینکه ابتدای سال گذشته سازمان ملی استاندارد ایران به گمرک ابلاغ کرد که خودروهای فاقد استاندارد یورو۹ وارد کشور نشود، ادامه داد: مرجع تشخیص و اعلام استاندارد آلایندهی خودروهای وارداتی، نمایندگی‌های رسمی واردکننده خودرو هستند درحالی‌که برخی از این شرکت‌ها خودشان خودروهای فاقد استاندارد وارد می‌کردند.

گذر

هدف‌گذاری بایاتک برای صادرات ۷۰درصدی لوازم خانگی

● شرق: یک گروه صنعتی تولید لوازم خانگی در تلاش است پس از خرید و انتقال کامل تجهیزات و تکنولوژی تولید لوازم خانگی از معتبرترین برندهای جهان، لوازم خانگی مدرن را به صورت صددرصد بومی، با کاهش ۲۰درصدی قیمت تمام‌شده و هدف‌گذاری ۷۰درصدی برای صادرات، تولید کند. رئیس هیأت‌مدیره گروه صنعتی تولید لوازم خانگی بایاتک گفت: برندهای مونتاژکار تولیدکننده لوازم خانگی کشور، مجبورند منابع هنگفتی را صرف تهیه و واردات قطعات محصولات درجه دو و سه عرضه کنند.محمدحسن قهاری در نشست خبری با اصحاب رسانه، تصریح کرد: توجه به تولید داخل، علاوه بر هم‌مسیری با رهنمود مقام معظم رهبری، مبنی بر «اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل» اشتغال‌زایی انبوهی نیز در پی دارد و همچنین با توسعه تولید کیفی داخل، فضایی ایجاد می‌شود که صنایع کشور از سلطه استعمارگونه برندهای خارجی خارج خواهد شد. براین‌اساس ما در عقد قراردادهای خرید تجهیزات کامل تولید لوازم خانگی، تمام جوانب تولید و رعایت خدمات پس از فروش را در نظر گرفته‌ایم تا با واردات صفر تا صد تکنولوژی مدرن، تجهیزات و قطعات یک برند مطرح اروپایی، تولید محصولات در کشور بومی نشود. این فعال اقتصادی با بیان اینکه اولویت اول ما اشتغال‌زایی است نه سودآوری کلان، گفت: بایاتک اولین شرکتی است که بعد از لغو تحریم‌ها، توانست کالاهای اروپایی را در قالب تولید داخلی لوازم خانگی باکیفیت وارد بازار کند و با خرید لوازم و تجهیزات، بر بومی‌سازی تولیدات در کشور و ایجاد اشتغال پایدار همت گمارد.وی اجبار به تعهد در قبال انتقال تکنولوژی به داخل را از مزیت‌های همکاری با نمایندگی برند اروپایی عنوان کرد و افزود: شرکت کارخانجات بایاتک برای توسعه همه‌جانبه تولید محصولات کیفی با برند اروپایی معتبر، سنگ بنای تولید را با هدف ۷۰درصدی صدور محصولات به خارج از کشور در نقشه راه پیشرفت خود ترسیم کرده است.

دستیابی

فروش ویژه فقط در فروشگاه اینترنتی بامیلو

amilo

Silvana



۲۸۵,۰۰۰ تومان

9 PCS

Porcelain dinner set



28 PCS

Silvana



Porcelain dinner set

با خرید سرویس ۹ پارچه سیلوانا سرویس ۲۸ پارچه چینی پورسلاین هدیه بگیرید

Dessini®
Enchanting Modern Life

فقط با ضمانت نامه پرتاب افزار پویا ارون

amilo

www.bamilo.com

تولید شرکت گاندپد ـ ایران