

یادداشت

بازگشت بنزین چندنرخی بازگشت به عقب

محمد ابراهیمی

کارشناس صنایع پایین‌دستی نفت

● وقتی در خرداد سال گذشته دولت یکباره بنزین را تک‌نرخی اعلام کرد، نقدهای متعددی چه در تایید و چه در رد این تصمیم دولت مطرح شد، اما آن چیزی که در عمل اتفاق افتاد، شفاف‌سازی بیشتر در قیمت و نیز تعیین تکلیف مصرف‌کنندگان این فرآورده نفتی بود. عده‌ای همان زمان ضمن زیرسؤال بردن تصمیم دولت با طرح موضوعاتی مثل غیرعادلانه بودن تک‌نرخی‌کردن بنزین و فشار بر اقشار با درآمدهای پایین، خواهان تجدیدنظر در اجرای آن بودند و بازگشت به روش‌های سهمیه‌بندی را به‌عنوان راه‌حل مشکل می‌دانستند.

اما دولت که با برنامه قبلی در مسیر آزادسازی تدریجی قیمت بنزین این قدم بزرگ را برداشته بود، با اشاره به دستاوردهای این تصمیم (مثل نزدیک‌کردن قیمت بنزین به قیمت‌های جهانی و جلوگیری از قاچاق)، این اطمینان را داد که استمرار روشی که جهت آزادسازی قیمت بنزین پیش گرفته است، کمترین آثار منفی را بر اقتصاد کشور خواهد گذاشت. در میان آثار مثبت برشمرده ناشی از تک‌نرخی‌کردن قیمت بنزین، آنچه کمتر مطرح شد، رفع معضل محاسبه مبالغ مابه‌التفاوت نرخ بنزین و اخذ آن از جایگاه‌داران بود.

براساس رویه حاکم، قبل از تک‌نرخی‌شدن بنزین، صاحبان مجاری عرضه سوخت پس از واریز بهای بنزین خریداری‌شده از دولت به نرخ مصوب، متناسب با نرخ‌هایی که براساس آن بنزین را به فروش می‌رساندند، با دولت تسویه‌حساب می‌کردند که این فرایند تسویه‌حساب، حجم بزرگی بر عملیات مالی می‌افزود و طبیعتاً بوروکراسی بین دولت و صاحبان مجاری عرضه بنزین را افزایش می‌داد.

اما با تک‌نرخی‌شدن بنزین در خرداد سال گذشته، مجری دولتی این مراودات (شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی) با افزایش بیشتر، کنترل‌های قوی‌تری بر روابط خود با جایگاه‌داران اعمال کرد و شفافیت مناسب‌تری را به عملکرد مرتبط با تسویه‌حساب بهای فرآورده‌های نفتی بخشید.

با وجود اثرات مثبت ناشی از تک‌نرخی‌کردن بنزین، تصمیم کمیسیون تلفیق بودجه مجلس شورای اسلامی برای قیمت‌گذاری این فرآورده در سال ۱۳۹۵ بر آن بود که دولت را ملزم کند اولاً نرخ پایه بنزین را برای کلیه مصرف‌کنندگان در سقف قیمت سال ۱۳۹۴ نگاه دارد و ثانیاً دولت را موظف به اجرای سیاست قیمت‌گذاری پلکانی کند.

سیاستی که احتمالاً با دو هدف عمده در بودجه سال ۱۳۹۵ گنجانده شده است، اولین هدف «کنترل رشد مصرف بنزین» و دومین هدف «ایجاد عدالت در هزینه پرداختی از طرف مصرف‌کنندگان» است. اهدافی که توفیق در آنها دشوارتر از آنچه پیش‌بینی می‌شود، خواهد بود.

براساس آمار منتشرشده از سوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، پی توجهی مصرف‌کنندگان نسبت به میزان مصرف بنزین که قبل از پیاده‌سازی پروژه کارت هوشمند سوخت می‌رفت کشور را با بحران تأمین سوخت مواجه کند، با اجرای آن طرح و بالاترین قیمت‌ها مدیریت شد، به‌طوری‌که مصرف روزانه بنزین از ۲۴ میلیون لیتر در سال ۱۳۸۵ تا ۱۹ درصد کاهش به ۶۰ میلیون لیتر در پایان سال ۱۳۹۰ رسید. اما این روند کاهشیی مصرف و حساسیت مصرف‌کنندگان به قیمت در سال ۱۳۹۱ متوقف شد و سال‌های بعد از آن همواره شاهد افزایش مصرف بودیم؛ بنابراین با استناد به این رفتار مصرف‌کنندگان بنزین در چند سال اخیر، دست‌یافتن به هدف اول قانون‌گذاران، حداقل از مسیر افزایش پلکانی نرخ، بعید به‌نظر می‌رسد.

ابزار اعمال سیاست دریافت پلکانی قیمت بنزین، بهره‌برداری مجدد از سامانه هوشمند سوخت در پمپ بنزین‌هاست، سامانه‌ای که با وجود کاربردها و خدمات غیرقابل‌انکاری که نصیب کشور کرد، پس از تک‌نرخی‌کردن بنزین با کم‌رنگ‌شدن جایگاهش به بوته فراموشی گذاشته شد و اکنون با طرح موضوع فروش پلکانی، مجدداً به بحث‌های داغ مربوط به قیمت بنزین باز خواهد گشت.

اما آیا سیاست چندنرخی با هدف اخذ هزینه بیشتر از پرمصرف‌ها در عمل منجر به حمایت از اقشار ضعیف جامعه می‌شود؟

پاسخ به این سؤال مستلزم توجه به این نکته است که «لزوماً آن قشر از جامعه که بیشتر از سایرین بنزین مصرف می‌کند، از اقشار مرفه نیست» و اساساً ارتباط معناداری بین سطح رفاه و مصرف بنزین متصور نیست، بنابراین از یک سو نمی‌توان آن بخش از جامعه را که از طریق وسیله نقلیه امرار معاش می‌کنند، فراموش و به‌صورت تصاعدی به آنها هزینه وارد کرد و از سوی دیگر اقشار مرفه که احتمالاً دارای چند اتومبیل شخصی هستند را از میزان مصرفشان شناسایی و هزینه مضاعف از آنان دریافت کرد. با توجه به شرایط فوق و اهداف قانون‌گذاران، دولت ناگزیر خواهد بود به برنامه‌های حمایتی سالیانه خود رجوع کند و با تخصیص سهمیه به دارندگان خودروهای عمومی، آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی، مؤسسات مسافربری و... مجدداً سیاست‌هایی را پیش بگیرد که قبلاً آزموده است. سیاست‌هایی که اثرات و نتایج آن قبلاً دولت را به سمت تک‌نرخی‌کردن قیمت بنزین سوق داده بود!



آلودگی هوا در ۱۰ سال گذشته به یکی از مهم‌ترین چالش‌های تهران و بعضی دیگر از کلان‌شهرهای کشور تبدیل شده است. با وجود آنکه منابع انتشار مواد و گازهای آلاینده جو متنوع هستند، دست‌کم در تهران، تمام مطالعات معتبری که تاکنون صورت گرفته، اعم از مطالعات شرکت جایکای ژاپن در ابتدای دهه ۸۰ شمسی و گزارش‌های دوره‌ای که در چند سال اخیر شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با همکاری هسته پژوهشی سوخت و احتراق دانشگاه صنعتی شریف منتشر می‌کند، همگی حاکی از آن است که بیش از ۸۰ درصد آلودگی هوای تهران ناشی از تردد خودروهاست. طیف گسترده‌ای از آلودگی‌ها در جو می‌تواند وجود داشته باشد اما براساس معیارهای سازمان بهداشت جهانی، خطرناک‌ترین آنها ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون (پی‌ام ۱۰) و به‌ویژه کمتر از ۲.۵ میکرون (پی‌ام ۲.۵) هستند. این ذرات با مستقیماً از منابع مختلف به جو منتشر می‌شوند که به آنها ذرات معلق اولیه می‌گویند یا در جو در اثر فعل و انفعالات شیمیایی بین آلاینده‌های دیگر به وجود می‌آیند که در این صورت، ذرات معلق ثانویه نامیده می‌شوند. ذرات معلق فارغ از آن‌ها حوی چه مواد سمی یا غیرسمی باشند، به اندازه‌ای کوچک هستند که پتانسیل نفوذ در بافت‌های بدن به‌ویژه ریه را دارند و می‌توانند عامل بیماری باشند. از این‌ رو هرچه اندازه ذرات کوچک‌تر باشد، احتمال نفوذ در نسوج بدن بیشتر و خطرناک‌تر می‌شود. کسانی که مدت مدیدی از هوای حاوی غلظت بالای این ذرات تنفس کنند با خطر مشکلات تنفسی مزمن، آسم، التهاب دستگاه تنفسی، عفونت ریه، سرطان ریه، بیماری‌های قلبی و عروقی و تأثیرات مخرب روی سیستم عصب مرکزی و دستگاه تناسلی مواجه می‌شوند.

متأسفانه در هوای شهر تهران از میان فهرست تمام آلاینده‌ها، وضعیت غلظت ذرات معلق بدتر از همه است. طبق آمار شرکت کنترل کیفیت هوای تهران که بر مبنای دستگاه‌های سنجش و پایش هوا در ۲۰ نقطه شهر تهران گزارش می‌شود، متوسط سالانه در مناطق مختلف تهران برای پی‌ام ۱۰ بین ۴۰ تا صد میکروگرم بر مترمکعب و برای پی‌ام ۲.۵ بین ۲۰ تا ۴۵ میکروگرم بر مترمکعب است، درحالی‌که استاندارد سازمان بهداشت جهانی برای پی‌ام ۱۰ و پی‌ام ۲.۵ به ترتیب ۱۰ و ۱۰

لایه خودروسازان خارجی برای تغییر قانون اجباری نصب فیلتر چانه‌زنی پشت پرده بر سر جان مردم



میکروگرم بر مترمکعب است. گرچه پدیده‌های طبیعی مثل پدیده ریزگردها می‌توانند در افزایش غلظت ذرات معلق نقش داشته باشند، اما منشأ ذرات تا این اندازه ریز عمده‌تا ناشی از فعالیت ما انسان‌هاست. از میان منابع مختلف تولید ذرات معلق، نقش موتورهای دیزلی خودروها و انواع ماشین‌آلات ساختمانی که از این نوع موتور استفاده می‌کنند، در انتشار ذرات اولیه و تشکیل ذرات ثانویه تهران پررنگ‌تر است و از این‌رو از نقطه‌نظر هزینه به فایده، اولین اقدامی که برای مهار انتشار ذرات معلق صورت گیرد، باید معطوف به انواع خودروها و ماشین‌آلات دیزلی به‌ویژه اتوبوس‌های درون‌شهری باشد. با آگاهی از اهمیت مهار آلاینده ذرات معلق جو و اطمینان از شناسایی منبع اصلی این آلاینده در کلان‌شهرهای کشور یعنی خودروهای دیزلی، هیات وزیران در ابتدای سال ۱۳۹۳ به پیشنهاد سازمان محیط‌زیست، قانونی را مبنی بر اجباری‌شدن نصب فیلتر دوده بر انواع خودروی سبک و سنگین دیزلی (از ابتدای سال ۱۳۹۴) مصوب کرد. پس از یک سال تأخیر در اجرا، قرار بود مصوبه در سال ۱۳۹۵ به صورت محدود شروع و در سال ۱۳۹۶ فراگیر شود.

تصویب قانون اجباری‌شدن نصب فیلتر، حاصل چند سال مطالعه و تحقیق کارشناسان و دانشگاهیان داخلی و مشورت‌گرفتن از شرکت‌های اروپایی و غیراروپایی است که امید می‌رفت با اجرایی‌شدن آن، دست‌کم روند بدترشدن وضعیت آلاینده ذرات معلق متوقف شود و

لایه خودروسازان خارجی برای تغییر قانون اجباری نصب فیلتر

چانه‌زنی پشت پرده بر سر جان مردم

کشورهای اسکانندیناوی و چین کار می‌کنند، فعالیت‌های تحقیقاتی خود را تکمیل و تمهیدات لازم برای نصب فیلتر دوده بر محصولات تولیدی خود را آماده کرده‌اند. با وجود همکاری و همراهی مؤثر بعضی خودروسازان خارجی با مصوبه مذکور، شرکت‌های دیگری در اروپا هستند که بدون توجه به شرایط بسیار نامناسب کیفیت هوای کلان‌شهرهای کشور و غلظت بسیار زیاد ذرات معلق، نه‌تنها برای اجرایی‌شدن این مصوبه همکاری نمی‌کنند بلکه در راستای کاهش هزینه‌های خود، افزایش قدرت رقابت در بازار ایران و در ازای در معرض خطر قراردادن سلامتی مردم، با لابی‌گری و چانه‌زنی در پشت پرده، درصدد ملغی‌کردن این مصوبه هستند و خبرها حاکی از آن است که تقریباً موفق شده‌اند. بعضی از این شرکت‌ها یک فناوری جایگزین به نام EEV به جای فناوری فیلتر دوده روی میز گذاشته‌اند و ادعا می‌کنند بازدهی فناوری آنها برای کاهش ذرات معلق در حد همان فیلتر دوده است. این در حالی است که به استناد گزارش‌های معتبر متعددی که تاکنون منتشر شده، گزارش مؤثر مهار انتشار ذرات معلق به‌ویژه پی‌ام ۲.۵، فیلترهای دوده به همراه استفاده از سوخت کم‌گوگرد است. به غیر از فیلتر دوده، انواع فناوری‌های جایگزین دیگری که به‌کار گرفته شده‌اند، گرچه در کاهش جرم ذرات معلق تا حدی موفق بوده‌اند اما در کاهش انتشار تعداد ذرات که امروزه اثبات شده بسیار مهم‌تر از جرم ذرات است، تأثیر به‌مراتب کمتری دارند. به‌عنوان مثال براساس گزارش‌های مراجع علمی مستقل و برعکس ادعای این شرکت‌های لابی‌گر اروپایی، فناوری جایگزین پیشنهادی آنها ۴۰۰ برابر بیشتر از خودروهای مجهز به فیلتر، ذره معلق منتشر می‌کنند.

اینکه عمده شرکت‌های اروپایی قبل از تشکیل جلسه شورای امنیت برای تحریم ایران، از همه عرصه‌های بازار ایران اعم از حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای غیب شوند و هیچ‌کدام از کارکنان آنها حتی برای یک تماس ایمیلی هم برای چندین سال در دسترس نباشند انکار که هرگز وجود نداشته‌اند، قابل‌درک است، اینکه در چند ماه اخیر مدیرعاملان و معاونان این شرکت‌ها سفرهای مکرری به ایران داشته‌اند، جای تقدیر و تشکر دارد. اما اینکه آنها با سوءاستفاده از جایگاه برتر خود در عرصه فناوری، واقعیت‌های فنی و علمی را با هدف کسب سهم در بازار و سودآوری بیشتر وارونه جلوه دهند و مدیران و تصمیم‌گیران کشور را مجاب کنند در حوزه وضع مقررات مهار آلودگی هوا عقبگرد کنند، جای تأسف دارد.

خبر

بازگشت قطعات معيوب خودرو به بازار توسط زيپيله‌ای‌ها

● رئیس انجمن قطعه‌سازان خودرو با بیان اینکه قطعات خودرویی که در ایران تولید می‌شوند، هیچ‌گونه نقصی ندارند، گفت: با وجود اصرار ما مبنی بر برگشت قطعات معيوب از خودروسازان به سازنده، هیچ برگشتی از سوی خودروسازان صورت نگرفته است. محمدباقر رجال در نشست خبری چهارمین نمایشگاه قطعات خودرو، افزود: تا این لحظه یک قطعه معيوب هم به ما برگشت داده نشده است؛ این مسئله علاوه بر اینکه فرصت اصلاح خطا را از قطعه‌سازان می‌گیرد، گاهی امکان برگشت قطعات معيوب به چرخه را نیز فراهم می‌کند. همچنین در این نشست، حسن بشارت‌نیا، مجری نمایشگاه نیز گفت: برخی از کارگاه‌های زیرپله‌ای قطعات معيوب را بازسازی و به بازار می‌فرستند تا قطعاتی را بدون هیچ استاندارد تولید می‌کنند. علی‌اکبر بخشی، رئیس اتحادیه قطعات خودروی تهران نیز با اشاره به برگزاری چهارمین نمایشگاه تخصصی قطعات خودرو، خدمات خودرو و ماشین‌آلات راه‌سازی از چهار تا هفت خرداد در مصلاي تهران، گفت: این نمایشگاه با هدف کمک به مصرف‌کننده، تعامل سازندگان، فروشندگان و مصرف‌کنندگان برای خارج‌کردن قطعات تقلبی و وارداتی از چرخه مصرف برگزار می‌شود.

خبر ویژه

پس‌ابرجام، فرصتی طلایی برای روابط کارگزاری بانک رفاه کارگران

● با لغو تحریم‌های اتحادیه اروپا و اتصال مجدد شبکه جهانی سوییفِت اداره امور بین‌الملل بانک رفاه نسبت به برقراری روابط کارگزاری جدید یا ازسرگیری روابط کارگزاری با بانک‌های کارگزار قبلی اقدام کرد. به گزارش روابط عمومی بانک رفاه، بر اساس آمار، تعاملات این بانک با بیش از ۱۲۰ بانک کارگزار خارجی دارای رمز سوییفیتی (RMA) فعال بوده و از طریق این شبکه جهانی، ارسال و دریافت پیام‌های رمزدار سوییفیتی انجام می‌شود. بانک رفاه درحال حاضر در کشورهای ترکیه، سوئیس، بلژیک، اسپانیا، عمان، آلمان، ژاپن، روسیه، امارات، چین، هند، کره و... به اسعار ارزها اقدام کرده است.

دسیپلی

فروش ویژه فقط در فروشگاه اینترنتی بامیلو

amilo

Porcelain dinner set

28 PCS

Silvana

9 PCS

۲۸۵,۰۰۰ تومان

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

Silvana + Porcelain dinner set

www.bamilo.com

تولید شرکت گاندپد- ایران

فقط با ضمانت نامه پرتاب افزار پویا ارون

Dessini®
Enchanting Modern Life

نعمت‌زاده برای حمایت از خودروسازان دست به قلم شد

توصیه‌نامه تاکتیک جدید وزیر

که نعمت‌زاده در این نامه حمایت همه‌جانبه ازجمله قیمتی را به اعضای شورا توصیه کرده بود، تصریح کرد: اعضای شورا نسبت به این نامه واکنش نشان دادند و ناراحت شدند، زیرا یک نهاد، ارگان و یک وزیر نمی‌تواند در مقابل وظایف شورای رقابت، توصیه داشته باشد و اگر قرار است اتفاقی رخ دهد و تصمیمات جدیدی صورت گیرد، باید براساس بخش‌نامه رسمی باشد.

وی در پاسخ به درخواست مهر مبنی بر اینکه نامه وزیر صنعت را در اختیار رسانه‌ها قرار دهد، خاطرنشان کرد: اعضای شورا، نامه وزیر صنعت را پاره کرده و دور انداختند.

مسدودی ادامه داد: این اولین‌بار نیست وزیر صنعت از خودروسازان حمایت می‌کند و همیشه این کار را انجام داده است؛ درحالی‌که این‌گونه اقدامات دخالت در کار شورااست و باید از اظهارات غیرکارشناسی و نادرست دوری کرد. وی با بیان اینکه دیروز درباره قیمت‌گذاری جدید خودرو در سال ۹۵ تصمیم‌گیری نشد و رسیدگی به مسائل خودرو در کار نبود، گفت: قرار است در جلسه هفته آتی شورا، تصمیمات جدیدی درباره قیمت خودرو صورت گیرد.

پیش از این نیز وزیر صنعت، معدن و تجارت با رد مصوبه شورای رقابت مبنی بر انحصاری‌بودن بازار خودرو و ادامه قیمت‌گذاری براساس دستورالعمل این شورا، گفته بود: خودروسازان تعیین‌کننده قیمت خودرو خواهند بود. به گزارش «شرق»، جالب آنکه او چندین بار در نشست‌های خبری خود علناً از خودروسازان حمایت کرده بود و در جریان کمپین «نه به خرید» خودرو نیز کسانی که از این کمپین حمایت کرده بودند را خانن خطاب کرده بود. البته او در سخنانی جنجالی‌تر حتی حامیان این کمپین را ضدانقلاب نیز معرفی کرده بود که واکنش‌های شدیدی را از سوی رسانه‌ها به همراه داشت. گفته بود: «این یک خیانت است کمپینی علیه تولید داخلی راه بیندازیم، چراکه این موضوع یک بی‌انصافی علیه خودروسازان داخلی بوده است»، او همچنین تأکید کرده بود: اگر کسی چنین کمپینی را دنبال کند، به نیروی انسانی و اشتغال و تولید داخلی و درآمد ملی خیانت می‌کند. خبرگزاری ایرنا نیز از قول وی نوشته است: کمپین نخردن خودروهای داخلی گناه و خلاف است و هرکس این را بگوید، ضدانقلاب است، چراکه حمایت از کمپین در شرایط فعلی به هیچ‌وجه معنا ندارد.

وی تأکید کرد: اگر وزیر صنعت احساس می‌کند قوانین نیازمند اصلاح است یا اینکه مسائل و قوانینی باید شفاف‌سازی شود، بهتر است این اصلاحیه‌ها را به دولت ارائه دهند و درنهایت از سوی دولت به شورا به صورت مصوب ارائه شود. این در حالی است که این نظرات اگر نیاز به اجرایی‌شدن دارد، باید به صورت قانون تکلیف شود تا قابلیت اعمال داشته باشد.

مددی با بیان اینکه وزیر صنعت نامه حمایتی خود از خودروسازان را در تاریخ ۲۹ فروردین جاری به شورای رقابت ارسال کرده است، گفت: وزیر در این نامه ضمن حمایت از خودروسازان، به اعضای شورا توصیه‌هایی را داشته‌است، بر اینکه خودروسازان برای بیشترشدن تولید باید مورد حمایت قرار گیرند و هرگاه خودروسازان مورد حمایت قرار گرفته‌اند، تولید آنها نیز بیشتر شده است.

این عضو ناظر شورای رقابت با ذکر این مطلب