

شوگ بنزینی

حسن روحانی: افزایش قیمت بنزین به نفع مردم است

دولت ساعت صفر ۲۴ آبان در تصمیمی ناگهانی قیمت بنزین را ۳ برابر کرد. به این ترتیب که قیمت بنزین سهمیه به اندازه ۶۰ لیتر در ماه ۱۵۰۰ تومان و قیمت بنزین آزاد ۳۰۰۰ تومان و بنزین سوپر هم ۲۵۰۰ تومان اعلام شد. شاید هیچ‌کس تصورش را هم نمی‌کرد که در زمان خواب شهروندان، رئیس سازمان برنامه و بودجه در یک ویدئوی آ‌شویی اعلام کند از این لحظه دیگر قیمت بنزین ۳ برابر سابق است و در ازای آن می‌خواهیم یک بسته حمایتی به ۱۸ میلیون خانواده ایرانی بدهیم. هم‌زمان با منتشر شدن صحبت‌های نوبخت در کانال‌ها و سایت‌های خبری، برخی اظهارات مسؤولان

چرا کارت سوخت رفت؟

با روی کار آمدن روحانی در سال ۹۲ دولت تلاش کرد کارت سوخت را ناکارآمد جلوه دهد و بالاخره سال ۹۴ توانست با تکررخی کردن قیمت بنزین و برداشتن محدودیت سوختگیری کارت‌های جایگانه عملاً استفاده از کارت را غیرضروری کند. اما راه نشان می‌دهد برخلاف ادعای دولت مبنی بر تاثیر نداشتن کارت سوخت و طرح سهمیه‌بندی بنزین، در سال‌های ۸۶ تا ۹۴ که هر کس سهمیه‌بندی بنزین اجرا شد، مصرف بنزین از ۷۵/۷ میلیون لیتر در سال رسید. با حذف کارت سوخت از سال ۱۳۹۴ تاکنون، مصرف روزانه بنزین ۲۰ میلیون لیتر افزایش یافته و به حدود ۱۰۰ میلیون لیتر در روز رسیده است. به گفته دولت، در سال ۹۷ روزانه نزدیک به ۲۰ میلیون لیتر بنزین قاچاق شده است. مردم در افزایش بی‌رویه مصرف و قاچاق میلیون‌ها لیتر بنزین تقصیری ندارند. مصرف بنزین در سال‌های ۸۶ تا ۹۴ نشان می‌دهد مردم به طور طبیعی مصرف داشتند و آنچه باعث جهش ناگهانی مصرف بنزین و افزایش قاچاق آن‌شده، حذف کارت سوخت توسط دولت کنونی است. حذف کارت سوخت فقط در سال ۹۷ خسارتی بالغ بر ۷۳۰۰ میلیارد تومان به کشور وارد کرده است. چه کسی باید در تعداد مورد نیاز زمان خواهد برد.

همین دولت درباره کارت سوخت و سهمیه‌بندی بار دیگر در ذهن‌ها نداعی شد. برای مثال اظهارات بیژن نامدار زنگنه در تیرماه سال ۹۴ که گفته بود: «کارت سوخت هیچ گونه تاثیری در کنترل مصرف سوخت ندارد؛ چرا ما می‌خواهیم مردم را اذیت کنیم؟ بهتر است یک چیز به شما بگویم، کاری که هیچ‌کس در دنیا انجام نمی‌دهد و تنها ما انجام می‌دهیم را باید به آن شک کنیم!» یا این اظهارات حسن روحانی در دفاع از حذف کارت سوخت و تکررخی شدن قیمت بنزین: «همه تصمیمات این دولت با مشورت صاحب‌نظران اتخاذ شده است؛ توضیحش روشن است؛ ما بنزین را تکررخی کردیم و

جیب‌ملتی یا جیب دولتی؟

طبق گفته محمذباقر نوبخت، رئیس سازمان برنامه و بودجه، یارانه‌ای که قرار است به ازای گرانی دست مردم را بگیرد از ۵۵ هزار تومان تا حداکثر ۲۰۵ هزار تومان است. برای خانوارهای یک نفره ۵۵ هزار تومان، برای خانوارهای ۲ نفره ۱۰۳ هزار تومان، خانوارهای ۳ نفره ۱۳۸ هزار تومان، خانوارهای ۴ نفره ۱۷۲ هزار تومان و خانوارهای ۵ نفره و بیشتر ۲۰۵ هزار تومان خواهد بود. به طور میانگین ۴۷ هزار تومان به یارانه هر شخص اضافه خواهد شد، البته انتخاب این سیاست هم جای سوال دارد، چرا خانواده‌هایی که جمعیت بیشتری دارند، یارانه کمتری می‌گیرند. این در حالی است که خانواده‌های پرجمعیت‌تر در روستا زندگی می‌کنند و در دهک‌های پایین‌تر جامعه جای می‌گیرند. در حال حاضر مصرف بنزین معادل ۹۷ میلیون لیتر در روز است که نیمی از آن صرف مصارف شخصی و نیمی دیگر صرف خدمات می‌شود. بر اساس الگوی جدید سهمیه‌بندی، ۱۷ میلیون خودروی شخصی با سهمیه روزانه ۲ لیتر و موتورسیکلت‌های شخصی با سهمیه روزانه ۰/۸۲ لیتر، مجموعاً ۲۷ میلیون لیتر از بنزین ۱۵۰۰ تومانی استفاده خواهند کرد. از طرفی چنانچه ۲ ثلث از مصارف خدماتی، از بنزین سهمیه‌ای بهره‌مند شود، مقدار مصرف بنزین سهمیه‌ای در کل کشور معادل ۷۰ میلیون لیتر در روز خواهد بود. بر اساس تجربه سه سال ۸۶ و استفاده از کارت سوخت در آن سال، مصرف بنزین ۱۲ درصد کاهش یافت لذا فرض می‌شود که مصرف ۹۷ میلیون لیتری به ۸۷ میلیون لیتر کاهش یابد و ۱۰ میلیون لیتر به صادرات بنزین افزوده شود که قیمت صادراتی نیز ۵۰۰۰ تومان فرض شده است. با توجه به محاسبات، عواید جدید دولت بابت سهمیه‌بندی بنزین بالغ بر ۴۰۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. از آنجایی که کاهش مصرف بنزین کاهش هزینه انتقال و توزیع آن را به همراه کاهش داشته، عواید دولت اندکی بیشتر از مقدار محاسبه شده خواهد بود. همچنین کاهش هزینه بیمه، ترافیک، تعطیلی روزهای آلوده ... موجب افزایش عواید جدید دولت خواهد شد که برحتی قابل محاسبه نیست. اگر تعداد افرادی که یارانه می‌گیرند را ۶۰ میلیون نفر در نظر بگیریم، دولت باید نزدیک به ۳۴ هزار میلیارد تومان از این مبلغ را صرف پرداخت یارانه به مردم کند. سرنوشته ۶ هزار میلیارد تومان دیگر اما مشخص نیست و این احتمال وجود دارد که دولت این مبلغ را برای جبران کسری بودجه خود استفاده کند و به عبارت دیگر بودجه خود را از جیب ملت پرداخت کند.

یک میلیون نفر کارت سوخت ندارند

گرانی ناگهانی بنزین در حالی رخ می‌دهد که طبق گفته مدیر برنامه‌ریزی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی هنوز بیش از یک میلیون کارت سوخت در باجه‌های شرکت پست معطل باقی مانده و به دست مردم نرسیده است. با این اوصاف بخشی از خودروها اصلاً کارت سوختی ندارند و تا رسیدن کارت سوخت به دستشان باید هر لیتر بنزین را ۳۰۰۰ تومان بخرند. در دولت یازدهم و دوازدهم به دلیل نزدیک شدن قیمت بنزین و CNG، گاز طبیعی و رونق افتاد و بسیاری از کارخانه‌های تولیدکننده مخزن CNG به تعطیلی کشانده شدند. از سوی دیگر توسعه جایگاه‌های CNG هم تقریباً متوقف شد که باعث شد سهم CNG به عنوان سوختی پاک و ارزان که جایگزین مناسبی برای بنزین است، کاهش یابد. با قیمت‌گذاری جدید بنزین انتظار می‌رود دوباره رونق به CNG بازگردد و باقی‌مانده تعداد جایگاه‌های CNG تولید مخازن به تعداد مورد نیاز زمان خواهد برد.



شوگروانی گرانی بنزین



دولت برای انجام اقدامات بزرگ باید مردم را همراه خود کند. باید مردم را محرم خود بداند و آنها را قانع کند. در مسأله مهمی به اندازه افزایش قیمت

بنزین که تاثیر مستقیمی بر معیشت مردم دارد باید دولت قبل از هر اقدامی مردم را آگاه می‌کرد. دولت باید توضیح می‌داد به چه دلیل قیمت بنزین را ۳۰۰۰ تومان کرده است؟ باید مشخص می‌کرد درآمد حاصل از این قیمت گذاری قرار است در کجا مصرف شود؟ نحوه بازتوزیع و هزینه‌کرد این درآمد را کاملاً شفاف و صریح تشریح می‌کرد. تجربه افزایش قیمت بنزین در دولت احمدی‌نژاد نشان داد آگاهی‌رسانی به مردم می‌توانست تا حد مطلوبی مانند ضربه‌گیری برای تورم روانی ناشی از گران شدن بنزین عمل کند و تبعات آن را کاهش دهد. اما دولت روحانی بدترین روش را برای اصلاحات اقتصادی مدنظر خود انتخاب کرد و با گران کردن یک‌شبه بنزین شوک روانی شدیدی به مردم وارد کرد. در کنار این موضوع گرانی یکباره قیمت بنزین می‌تواند اشتباه انتقالی باشد. انتظاری که تجربه ثابت کرده در اقتصاد بدون ناظر کشور ما خود تورم خطرناک‌تر است.

هوشنگ شجرى:

کار ۶ ساله را یک‌شبه انجام دادیم

هوشنگ شجرى، اقتصاددان در گفت‌وگو با «وطن امروز» با تأیید اینکه روش دولت در اعلام سهمیه‌بندی بنزین تورم انتظاری ایجاد می‌کند، گفت: اگر قیمت یک کالا را عمداً ثابت نگه داریم در آخر به قیمت تعادلی بازمی‌گردد. مثل اینکه یک فنری را فشرده نگه دارید که در آخر فنر هوا خواهد شد مانند قیمت ارز، درباره بنزین هم همین است. وقتی قیمت بنزین همگام با تورم و متناسب با سایر قیمت‌ها افزایش پیدا نکند مشکل ساز می‌شود.

رئیس سابق دانشکده اقتصاد دانشگاه صنعتی اصفهان در ادامه گفت: اگر قیمت بنزین هر سال متناسب با تورم و آرام آرام رشد می‌کرد آن وقت جامعه خوشتر را با آن

افزایش قیمت بنزین به نفع مردم است

کرده باشیم. روحانی با بیان اینکه برای تعیین اقسشار ضعیف جامعه نیاز به آمار و ارقام دقیق داریم اما در همین حدی که امکان تشخیص وجود دارد می‌توانیم جامعه را به ۲ بخش تقسیم کنیم، گفت: بر این اساس حدود ۷۵ درصد در شرایط فشار قرار دارند و حدود ۲۵ درصد هم شرایط زندگی خوب است و بر مبنای محاسبات ۱۸ تا ۱۹ میلیون خانوار و جمعیتی در حدود ۶۰ میلیون نفر مشمول طرح حمایتی دولت خواهند بود و این مبلغ هم کمک به فرد نبوده و کمک به خانوار به شمار می‌رود. وی افزود: تلاش ما این است بتوانیم این مبلغ را ماهانه به حساب خانوارها پرداخت کنیم و در اوایل آذر ماه اولین نوبت آن پرداخت شود. روحانی اظهار داشت: برخی معتقد بودند قیمت انرژی در ایران با قیمت آن در کشورهای منطقه فاصله زیادی دارد که البته این موضوع

دولت مجبور شد یارانه پنهان را کاهش دهد

دکتر عبدالمجید شیخی، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با «وطن امروز» ضمن انتقاد به گرانی ناگهانی قیمت بنزین بحث گفت: دولت لجوجانه سهمیه‌بندی بنزین را متوقف کرد اما بالاخره ناچار شد قیمت را افزایش دهد، چرا که مصرف بشدت افزایشی بود و متأسفانه بخش عظیمی از یارانه را مرفهین و دهک‌های درآمدی بالا مصرف می‌کردند و این یارانه پنهانی بود که به ثروتمندان و اقشار متوسط رو به بالا داده می‌شد و دهک‌های پایین‌تر کمتر مصرف می‌کردند و یارانه کمتری می‌گرفتند. متلاًفرد روستایی که سرزمین کار می‌کند و وسیله نقلیه‌اش دوچرخه است، یارانه بنزین به آن تعلق نمی‌گرفت. عضو هیأت علمی دانشگاه تهران در پاسخ به اینکه آیا ۳ برابر شدن قیمت بنزین به طور دفعتی انتظار

دولتی که آموختن نمی‌داند

رئیس سازمان برنامه مدعی شده اگر حذف‌شدگان اعتراضی داشته باشند می‌توانند از طریق سازوکار قانونی عمل کنند. این یعنی هنوز دولت به حذف این افراد یقین ندارد و طبیعتاً اعتراض حذف‌شدگان خودماجراهای جدیدی را در هفته‌های آینده ایجاد خواهد کرد. چگونه ممکن است کسانی که مستحق دریافت یارانه ۴۵ هزار تومانی هستند و در ۶ سال گذشته یارانه خود را بی‌کم و کاست دریافت کرده و از سوی دولت حذف نشده‌اند، امروز دیگر مستحق دریافت یارانه ۵۵ هزار تومانی نباشند. اگر مستحق دریافتند، چرا نباید دریافت کنند و اگر مستحق دریافت نیستند، چرا همچنان یارانه ۴۵ هزار تومانی را دریافت می‌کنند. تمام اینها یعنی دولت قرار است طرح را در حین اجرای آن بیازماید و هنوز نه برنامه مشخصی از باب بازتوزیع منابع حاصله دارد و نه از باب میزان پرداختی و نه نحوه شناسایی افراد حذف‌شده و؛ یک آزمون و خطای پر هزینه به معنای واقعی کلمه.

جدول خودروهای مشمول سهمیه			
یاریافت	گروه اول	حداکثر نرخ انرژی	حداکثر میزان مصرف
۱	سوارهای شخصی	نوع سوخت	۳۰ لیتر
۲	سوارهای دولتی	نوع سوخت	۶۰ لیتر
۳	سوارهای مکتب	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر
۴	واتک معارض	نوع سوخت	۹ لیتر
۵	واتک معارض	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر
۶	واتک معارض	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر
۷	اترورالری	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر

یارانه‌ای در ایران بخواهد تلاوم یابد، باید درآمد مردم نیز از راه‌های مختلفی با هزینه‌های شان همگام شود. یکی از مسیرهایی که در قلمون هدفمندی یارانه‌ها برای این منظور تدوین شده است، تخصیص یارانه نقدی است که پیچیدگی خاصی در اجرا ندارد اما موضوع پیچیده‌تر که از مسیر توسعه صنعتی و رونق تولید می‌گذرد، افزایش غیرمستقیم درآمد مردم است. توسعه اقتصادی باید به نحوی ایجاد شود تا در کنار کاهش تخفیف‌های دولتی در کالاها و خدمات، دریافتی کارمندان دولت و بخش خصوصی به ازای کار باکیفیت‌تر، بیشتر شود و کاهش بیکاری و حذف مشاغل غیرمرتبط با تخصص افراد، منجر به افزایش متوسط درآمد مردم شود.

عبدالمجید شیخی:

دولت مجبور شد یارانه پنهان را کاهش دهد

دکتر عبدالمجید شیخی، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با «وطن امروز» ضمن انتقاد به گرانی ناگهانی قیمت بنزین بحث گفت: دولت لجوجانه سهمیه‌بندی بنزین را متوقف کرد اما بالاخره ناچار شد قیمت را افزایش دهد، چرا که مصرف بشدت افزایشی بود و متأسفانه بخش عظیمی از یارانه را مرفهین و دهک‌های درآمدی بالا مصرف می‌کردند و این یارانه پنهانی بود که به ثروتمندان و اقشار متوسط رو به بالا داده می‌شد و دهک‌های پایین‌تر کمتر مصرف می‌کردند و یارانه کمتری می‌گرفتند. متلاًفرد روستایی که سرزمین کار می‌کند و وسیله نقلیه‌اش دوچرخه است، یارانه بنزین به آن تعلق نمی‌گرفت. عضو هیأت علمی دانشگاه تهران در پاسخ به اینکه آیا ۳ برابر شدن قیمت بنزین به طور دفعتی انتظار

دولتی که آموختن نمی‌داند

رئیس سازمان برنامه مدعی شده اگر حذف‌شدگان اعتراضی داشته باشند می‌توانند از طریق سازوکار قانونی عمل کنند. این یعنی هنوز دولت به حذف این افراد یقین ندارد و طبیعتاً اعتراض حذف‌شدگان خودماجراهای جدیدی را در هفته‌های آینده ایجاد خواهد کرد. چگونه ممکن است کسانی که مستحق دریافت یارانه ۴۵ هزار تومانی هستند و در ۶ سال گذشته یارانه خود را بی‌کم و کاست دریافت کرده و از سوی دولت حذف نشده‌اند، امروز دیگر مستحق دریافت یارانه ۵۵ هزار تومانی نباشند. اگر مستحق دریافتند، چرا نباید دریافت کنند و اگر مستحق دریافت نیستند، چرا همچنان یارانه ۴۵ هزار تومانی را دریافت می‌کنند. تمام اینها یعنی دولت قرار است طرح را در حین اجرای آن بیازماید و هنوز نه برنامه مشخصی از باب بازتوزیع منابع حاصله دارد و نه از باب میزان پرداختی و نه نحوه شناسایی افراد حذف‌شده و؛ یک آزمون و خطای پر هزینه به معنای واقعی کلمه.

جدول خودروهای مشمول سهمیه			
یاریافت	گروه اول	حداکثر نرخ انرژی	حداکثر میزان مصرف
۱	سوارهای شخصی	نوع سوخت	۳۰ لیتر
۲	سوارهای دولتی	نوع سوخت	۶۰ لیتر
۳	سوارهای مکتب	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر
۴	واتک معارض	نوع سوخت	۹ لیتر
۵	واتک معارض	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر
۶	واتک معارض	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر
۷	اترورالری	نوع سوخت	۲۰۰ لیتر

یارانه‌ای در ایران بخواهد تلاوم یابد، باید درآمد مردم نیز از راه‌های مختلفی با هزینه‌های شان همگام شود. یکی از مسیرهایی که در قلمون هدفمندی یارانه‌ها برای این منظور تدوین شده است، تخصیص یارانه نقدی است که پیچیدگی خاصی در اجرا ندارد اما موضوع پیچیده‌تر که از مسیر توسعه صنعتی و رونق تولید می‌گذرد، افزایش غیرمستقیم درآمد مردم است. توسعه اقتصادی باید به نحوی ایجاد شود تا در کنار کاهش تخفیف‌های دولتی در کالاها و خدمات، دریافتی کارمندان دولت و بخش خصوصی به ازای کار باکیفیت‌تر، بیشتر شود و کاهش بیکاری و حذف مشاغل غیرمرتبط با تخصص افراد، منجر به افزایش متوسط درآمد مردم شود.

بایدها و نبایدهای سهمیه‌بندی

کمتر و بیشتر از ۶۰ لیتر تعیین می‌شود در حالی که می‌توانست با ۳ یا ۴ پله نیز تعریف شود. مصارف خدماتی بنزین که توسط تاکسی‌های سنتی و اینترنتی، وانت‌ها، کامیونت‌ها و یک‌های موتوری صورت می‌پذیرد، بر اساس همان الگوی بلکنی یک‌پله‌ای اما به طور سهل گیرانه‌تری مدون شده است به طوری که سهمیه بنزین ۱۵۰۰ تومانی برای تاکسی‌های تک‌سوختی معادل ۴۰۰ لیتر، برای وانت‌های کم‌مصرف تک‌سوختی ۶۰ لیتر و برای وانت‌های پرمصرف تک‌سوختی ۳۰۰ لیتر در نظر گرفته شده است. البته الگوی قیمت‌گذاری برای تاکسی‌های اینترنتی الگوی مطلوب‌تری است، زیرا بر اساس پیمایش تعیین می‌شود یعنی هر تاکسی اینترنتی به میزانی که خدمات ارائه دهد و پیمایش ثبت کند، از بنزین سهمیه‌ای ارزان استفاده می‌کند و مازاد آن را باید مطابق نرخ دوم بپردازد. امید است این الگوی دقیق برای همه وسایل نقلیه خدماتی اجرا شود. سیاست‌هایی که باید در کنار سیاست‌گذاری قیمتی اعمال شود تا نتایج مطلوب را محقق کند، قطعه‌به‌طور هم‌زمان باید پیگیری شود، از جمله سیاست‌های تکمیلی کم‌هزینه عبارت است از اعمال استانداردهای جدید برای خودرو و سوخت. در این صورت فناوری نیز خود را پدید می‌آورد و تطبیق خواهد داد. همچنین تسهیلات و تعرفه‌های ترافیکی باید به نحوی تغییر یابد تا به نفع کم‌مصرف‌ها و به ضرر پرمصرف‌ها

کمتر و بیشتر از ۶۰ لیتر تعیین می‌شود در حالی که می‌توانست با ۳ یا ۴ پله نیز تعریف شود. مصارف خدماتی بنزین که توسط تاکسی‌های سنتی و اینترنتی، وانت‌ها، کامیونت‌ها و یک‌های موتوری صورت می‌پذیرد، بر اساس همان الگوی بلکنی یک‌پله‌ای اما به طور سهل گیرانه‌تری مدون شده است به طوری که سهمیه بنزین ۱۵۰۰ تومانی برای تاکسی‌های تک‌سوختی معادل ۴۰۰ لیتر، برای وانت‌های کم‌مصرف تک‌سوختی ۶۰ لیتر و برای وانت‌های پرمصرف تک‌سوختی ۳۰۰ لیتر در نظر گرفته شده است. البته الگوی قیمت‌گذاری برای تاکسی‌های اینترنتی الگوی مطلوب‌تری است، زیرا بر اساس پیمایش تعیین می‌شود یعنی هر تاکسی اینترنتی به میزانی که خدمات ارائه دهد و پیمایش ثبت کند، از بنزین سهمیه‌ای ارزان استفاده می‌کند و مازاد آن را باید مطابق نرخ دوم بپردازد. امید است این الگوی دقیق برای همه وسایل نقلیه خدماتی اجرا شود. سیاست‌هایی که باید در کنار سیاست‌گذاری قیمتی اعمال شود تا نتایج مطلوب را محقق کند، قطعه‌به‌طور هم‌زمان باید پیگیری شود، از جمله سیاست‌های تکمیلی کم‌هزینه عبارت است از اعمال استانداردهای جدید برای خودرو و سوخت. در این صورت فناوری نیز خود را پدید می‌آورد و تطبیق خواهد داد. همچنین تسهیلات و تعرفه‌های ترافیکی باید به نحوی تغییر یابد تا به نفع کم‌مصرف‌ها و به ضرر پرمصرف‌ها

کمتر و بیشتر از ۶۰ لیتر تعیین می‌شود در حالی که می‌توانست با ۳ یا ۴ پله نیز تعریف شود. مصارف خدماتی بنزین که توسط تاکسی‌های سنتی و اینترنتی، وانت‌ها، کامیونت‌ها و یک‌های موتوری صورت می‌پذیرد، بر اساس همان الگوی بلکنی یک‌پله‌ای اما به طور سهل گیرانه‌تری مدون شده است به طوری که سهمیه بنزین ۱۵۰۰ تومانی برای تاکسی‌های تک‌سوختی معادل ۴۰۰ لیتر، برای وانت‌های کم‌مصرف تک‌سوختی ۶۰ لیتر و برای وانت‌های پرمصرف تک‌سوختی ۳۰۰ لیتر در نظر گرفته شده است. البته الگوی قیمت‌گذاری برای تاکسی‌های اینترنتی الگوی مطلوب‌تری است، زیرا بر اساس پیمایش تعیین می‌شود یعنی هر تاکسی اینترنتی به میزانی که خدمات ارائه دهد و پیمایش ثبت کند، از بنزین سهمیه‌ای ارزان استفاده می‌کند و مازاد آن را باید مطابق نرخ دوم بپردازد. امید است این الگوی دقیق برای همه وسایل نقلیه خدماتی اجرا شود. سیاست‌هایی که باید در کنار سیاست‌گذاری قیمتی اعمال شود تا نتایج مطلوب را محقق کند، قطعه‌به‌طور هم‌زمان باید پیگیری شود، از جمله سیاست‌های تکمیلی کم‌هزینه عبارت است از اعمال استانداردهای جدید برای خودرو و سوخت. در این صورت فناوری نیز خود را پدید می‌آورد و تطبیق خواهد داد. همچنین تسهیلات و تعرفه‌های ترافیکی باید به نحوی تغییر یابد تا به نفع کم‌مصرف‌ها و به ضرر پرمصرف‌ها

*کارشناس اقتصاد

مسکن

مخالفت وزیر راه با طرح خانه‌های ۳۰ متری



در حالی اوایل مهر شهردار تهران طرحی را برای ساخت خانه‌های ۳۰ متری به هیأت دولت ارسال کرده بود که وزیر راه‌وشهرسازی از مخالفت با این طرح خبر داده است. اوایل مهرماه امسال شهردار تهران طرحی را برای به‌اصطلاح سامانی عرضه و تقاضای بازار مسکن به هیأت دولت ارائه کرد، طرحی که در قالب آن پیروز خانجانی با استفاده از ظرفیت آئین‌وسازان و برخی تخفیفات شهرداری به دنبال ساخت واحدهای مسکونی ۳۰ متری برای اسکان مردم پایتخت است. این طرح واکنش‌های منفی متعددی را به دنبال داشت و برخی کارشناسان از این طرح شهردار تهران به‌عنوان «فقس» یاد کردند. طی ۲ ماه اخیر متولای ساخت‌وساز مسکن در کشور روی رونمایی طرح مسکن ملی» تمرکز کرده و عالی‌ترین مقام وزارت راه‌وشهرسازی و مدیران ذی‌ربط واکنشی به این طرح شهردار نشان نداده بودند. این در حالی است که اخیراً محمد اسلامی، وزیر راه‌وشهرسازی در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه مدتی پیش صحبت‌هایی از ساخت واحدهای مسکونی کوچک برای مسکن‌اولی‌ها در بافت فرسوده شهر تهران مطرح شده بود، گفت: هیچ برنامه‌ای برای ساخت واحدهای مسکونی ۳۰ و ۴۰ متری در وزارت راه‌وشهرسازی وجود ندارد و از چنین ایده‌ای نیز حمایت نمی‌کنیم. وی در پاسخ به این سوال که پیش از این وعده واگذاری زمین به شهرداری‌ها را داده بودید، تصریح کرد، این طرح برای ساخت واحدهای استیجاری داده شده اما تاکنون هیچ کدام از شهرداری‌های کشور به این منظور به ما مراجعه نکرده‌اند؛ طبق قانون دوم ساماندهی مسکن و آئین‌نامه آن ما آمادگی داریم زمین را برای ساخت واحدهای استیجاری برای اقشار خاص رایگان در اختیار شهرداری‌ها قرار دهیم.

مالیات

معافیت مالیاتی پزشکان اقتصاد را با مشکل مواجه می‌کند



عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با تأکید بر اینکه سران قوا نباید به لابی‌گری‌ها درباره معافیت مالیات کارانه پزشکان توجه کنند، گفت: اگر ما بخواهیم به موضوع پرداخت مالیات توسط پزشکان توجه نکنیم یا معافیت مالیاتی برای آنها در نظر بگیریم، قطعاً کشور با چالش و مشکل جدی روبه‌رو می‌شود. ناصر موسوی‌لازگانی درباره اخذ مالیات به عنوان راهکار جبران کسری بودجه گفت: کشور در حال حاضر کارمندان و کارکنان شرکت‌ها بدون اینکه امکان دخل و تصرفی داشته باشند، ماهانه از حقوق‌شان بیمه و مالیات کم می‌شود اما اقشاری مانند پزشکان که درآمدشان زیاد است، دنبال شفافیت نیستند و معمولاً زیر بار نصب کار تخوان در مطب‌های خود نمی‌روند. همچنین پزشکان تمایلی به بلگانی شدن پرداخت مالیات ندارند. وی افزود: این موضوع به عدالت سازگاری ندارد که کارمندی با حقوق ۳ یا ۳و۳میلیون تومانی در ماه مالیات بپردازد اما پزشکی که در یک روز چند برابر یک کارمند درآمد کسب می‌کند، مالیات ندهد.

نگاه روز

دولتی که آموختن نمی‌داند

رئیس سازمان برنامه مدعی شده اگر حذف‌شدگان اعتراضی داشته باشند می‌توانند از طریق سازوکار قانونی عمل کنند. این یعنی هنوز دولت به حذف این افراد یقین ندارد و طبیعتاً اعتراض حذف‌شدگان خودماجراهای جدیدی را در هفته‌های آینده ایجاد خواهد کرد. چگونه ممکن است کسانی که مستحق دریافت یارانه ۴۵ هزار تومانی هستند و در ۶ سال گذشته یارانه خود را بی‌کم و کاست دریافت کرده و از سوی دولت حذف نشده‌اند، امروز دیگر مستحق دریافت یارانه ۵۵ هزار تومانی نباشند. اگر مستحق دریافتند، چرا نباید دریافت کنند و اگر مستحق دریافت نیستند، چرا همچنان یارانه ۴۵ هزار تومانی را دریافت می‌کنند. تمام اینها یعنی دولت قرار است طرح را در حین اجرای آن بیازماید و هنوز نه برنامه مشخصی از باب بازتوزیع منابع حاصله دارد و نه از باب میزان پرداختی و نه نحوه شناسایی افراد حذف‌شده و؛ یک آزمون و خطای پر هزینه به معنای واقعی کلمه.

*کارشناس اقتصاد