

رئیس قوه قضائیه با انتقاد از نحوه اجرای طرح افزایش قیمت بنزین:

اصل طرح قانونی است اما ضرورت داشت افکار عمومی قانع شود

صفحه ۲

گزارش «وطن امروز» درباره اقداماتی که دولت در اجرای طرح افزایش قیمت بنزین فراموش کرد و پیشنهادهایی برای اجرای بهتر هدفمندی یارانه‌ها

تدبیر سوخته

■ جمشید پژویان، اقتصاددان
در گفت‌وگو با «وطن امروز»: مردم هزینه مدیریت اشتباه دولت را می‌پردازند

■ راهکاری که می‌توانست منجر به کاهش مصرف بنزین شود
بنزین در خدمت توسعه «سی‌ان‌جی»

■ دولت چگونه منابع حاصل از سهمیه‌بندی بنزین را خرج می‌کند؛ سهم طرح سلامت از منابع هدفمندی عادلانه است؟

صفحه ۵

تیتراهای امروز

دفاع تمام‌قد ریعی از نحوه اجرای طرح گرانی بنزین

توجیهات سخنگو درباره اشتباه بنزینی

■ ربیعی درباره سهمیه‌بندی بنزین چه چیزهایی را نگفت؟

صفحه ۳

پس از آمریکا، مقامات آلمان و فرانسه نیز در اظهاراتی مداخله‌جویانه، از آشوب‌ها در ایران حمایت کردند

مسببان تحریم در کنار آشوبگران

صفحه ۲

«وطن امروز» از تبعات افزایش نرخ بنزین بر کرایه تاکسی‌ها و خدمات حمل و نقل شهری گزارش می‌دهد

راهکار جلوگیری از افزایش کرایه‌ها

صفحه ۴

آتش ناآرامی‌ها چگونه بر پیکر فرهنگ کشور نشست

شبیه حمله مغول‌ها!

صفحه ۸

تجارت تسلیحات، عرصه جدید تقابل روسیه و آمریکا

حمله به آمریکا با اس ۴۰۰

صفحه ۷

«وطن امروز» به بهانه هفته کتاب و کتابخوانی به معرفی ۱۷ اثر تازه بازار نشر می‌پردازد

خواندنیها



«وطن امروز» گزارش می‌دهد: اعتراضات خیابانی چگونه شکل گرفت و اشرار چگونه آن را به آشوب تبدیل کردند

تحلیل اغتشاشات

عکس: عبدالعزیز احمد میرزا/اسپاسا

کندند. دولت اندونزی سال ۲۰۱۵ برای اجرای موفق سیاست افزایش قیمت بنزین، به طور شفاف مردم را در جریان مصرف درآمد ناشی از افزایش حامل‌های انرژی قرار داد. البته اقدامات ظاهری هم انجام شد ولی فقط یک پانزدهم درآمد حاصله به صورت یارانه نقدی به مردم بازگردانده می‌شد اما در ایران عمده درآمد حاصله برای این کار در نظر گرفته شده است. افزایش قیمت بنزین تأثیری بر اقتصاد ندارد و تورم آن در همان حد یک تا ۲ درصدی است که رئیس سازمان برنامه و بودجه اعلام کرد. در اینجا نقش رسانه‌ها موثر است و باید در کنار مسؤولان در شفاف شدن طرح برای مردم، کمک کنند.

*کارشناس انرژی

به استفاده از خودروی شخصی است از سوخت «سی‌ان‌جی» به‌عنوان سوخت جایگزین استفاده شود. در حال حاضر عملاً ناوگان عمومی ظرفیت پذیرش بار جدید بر خود را ندارد به همین دلیل شهروندان هم رغبتی به استفاده از آن ندارند. دولت حتی می‌تواند در این راستا بسته‌های حمایتی مخصوص استفاده از حمل‌ونقل عمومی در نظر بگیرد. چهارم: اجرای بخشی از این اقدامات نیازمند سیاست‌گذاری و فکر است و بخشی دیگر نیازمند منابع و به اصطلاح پول. دولت باید هزینه این راهکارها را فراهم کند تا برای همیشه جلوی مصرف مازاد یا مسرفانه بنزین گرفته شود. دولت و مسؤولان باید به طور شفاف جزئیات طرح را بیان

پیشنهادهایی برای اصلاح طرح سهمیه‌بندی بنزین

[جواد ساکت*]

هزینه راهاندازی آن کمتر از میزان انحراف تخصیص یکپارچه به تمام واحدهای خدماتی است. سوم: مازاد عواید سهمیه‌بندی بنزین هم بهتر است طوری مصرف شود که مصرف بنزین را برای همیشه کم کند؛ به گونه‌ای که با اجرای خدمات الکترونیکی نیاز به حمل‌ونقل فیزیکی را از بین ببرد یا اگر نیاز به جابه‌جایی فیزیکی هم باشد افراد از خودروی شخصی استفاده نکنند و براجتی از حمل‌ونقل عمومی بهره‌مند شوند. حتی اگر قرار

مساله درباره اسنپ و تپسی اجرا شد و بهتر است برای تاکسی، وانت و پیک موتوری‌ها هم در نظر گرفته شود تا اگر خدمات بیشتری دادند از بنزین یارانه‌های بیشتری بهره‌مند شوند و اگر خدمات کمتری دادند، نوازند بنزین خود را بفروشند. برای نمونه دولت باید پیک‌های موتوری اینترنتی را نیز به رسمیت بشناسد و بنزین ۱۵۰۰ تومانی را بر اساس پیمایش به آنها بدهد. دولت می‌تواند برای این امر از ظرفیت استراتژی کشور استفاده کند که مسلمان

۵ هزار تومان شود تا حاشیه سود قاچاق را از بین ببرد و انگیزه را برای استفاده از کارت شخصی حفظ کند. با این روش، دیگر کسی با کارت شخصی یا کارت جایگاه سوخت، امکان قاچاق نخواهد داشت. همچنین با این کار آماري به دست می‌آید که مشخص می‌کند هر کس چند لیتر استفاده می‌کند. بر این اساس شاید بتوان پله‌های مصرفی جدیدی تعریف کرد. این به معنای افزایش قیمت بنزین نیست، بلکه می‌تواند دستمایه الزام شهروندان برای استفاده از کارت باشد که پیشنهاد می‌شود پس از تأمین کارت یک میلیون جا مانده از کارت بنزین انجام شود. دوم: بهتر بود برای تاکسی‌ها، وانت‌ها و تمام مصارف خدماتی معیار پیمایش در نظر گرفته شود. این

طرح سهمیه‌بندی و افزایش شبانه قیمت بنزین به غیر از بحث ماهیت اجرای آن در زمان فعلی و شبیه اطلاع‌رسانی آن، نقاط ضعف فنی دارد که اگر رفع نشود می‌تواند باعث انحراف گسترده آن شود. اول: یکسان بودن قیمت کارت جایگاه با قیمت دوم کارت‌های شخصی باعث می‌شود هر کس سهمیه ۱۵۰۰ تومانی‌اش تمام شود دیگر انگیزه‌ای برای استفاده از کارت خودش نداشته باشد و از همان کارت جایگاه استفاده کند. بنابراین پیشنهاد می‌شود وقتی همه افراد کارت‌های سوخت خود را دریافت کردند، قیمت کارت جایگاه قیمتی شود که حاشیه سود قاچاق را از بین ببرد. برای مثال قیمت کارت جایگاه

افزایش قیمت بنزین ایجاد نشده که قرار باشد این منابع در میان مردم بازتوزیع شود. در اینجا این سوال مطرح است که مگر طی ۷ تا ۱۰ روز آینده این اتفاق خواهد افتاد؟ در واقع پرداخت به حساب‌های بانکی طی چند روز آینده از کدام محل تأمین خواهد شد و آیا دولت نمی‌توانست این کار را فقط چند روز قبل‌تر انجام دهد تا این همه هزینه به کشور وارد نشده و مردم با بهره بردن از این واریزی در کارت‌های بانکی‌شان اطمینان خاطر بیشتری از این موضوع پیدا می‌کردند؟ ضمن اینکه تجربه دولت دهم در ایجاد تنخواه برای تأمین منابع اولین واریزی نیز در اختیار دولت دوازدهم بود و دولت می‌توانست برای تأمین منابع اولین پرداختی از بانک مرکزی تنخواه بگیرد و بعد از اصلاح قیمت‌ها و ایجاد منابع، این تنخواه به مرور زمان و مثلاً در یک بازه ۳ ماهه به بانک مرکزی پرداخت شود؛ کاری که انجام آن کاملاً مقدور و عملیاتی بود.

*کارشناس اقتصاد

است که علاوه بر مجلسی‌ها حتی بخش قابل توجهی از دولتی‌ها نیز از اجرای این طرح به این شکل و با این کیفیت مطلع نبوده‌اند. از این رو طبیعتاً در مطالعات صورت گرفته برای آغاز اجرای این طرح در ۲۴ آبان نهایتاً نقشی نداشته‌اند بلکه اساساً مطالعه‌ای نیز در این زمینه شکل نگرفته است. حالت دوم این است که دولت بر اساس مطالعات موجود در وزارتخانه‌های مختلف (اجرای طرحی مشابه در سال ۸۹) اقدام به اجرای این طرح کرده است. اگر چنین است آیا واقعاً طی این ۹ سال هیچ‌کدام از شرایط، پارامترها، شاخص‌های اقتصادی و... در کشور تغییری نداشته و اجرای طرحی با این گستردگی آن هم با اطلاعات و مطالعات ۹ سال پیش - آن هم از سوی دولتی که دولت حاضر تمام اقدامات آن را مزخرف می‌داند - امری عاقلانه است؟ لطفاً دولت پاسخ دهد اجرای این طرح بر اساس کدام مطالعات به‌روز صورت گرفته است. ۲- ابهام بعدی این است که اگر دولت قصد دارد طی ۷ تا ۱۰ روز آینده پرداختی معیشتی را به حساب‌های مردم واریز کند، این سؤال مطرح است که چرا این واریز قبل از اجرای طرح صورت نگرفته است؟ ممکن است برخی بگویند هنوز منابعی از

چند سؤال از دولت

ابهام‌هایی که جامعه را معترض کرد

دولتمردان در قالب گفت‌وگو و نه ابلاغ بیانیه است. دلیل پرداخت این مبالغ چند روز بعد از اجرای طرح چیست؟ و ده‌ها سؤال دیگر که در متن زیر به اختصار به برخی از آنها پرداخته‌ام. ۱- بنا بر اعلام دولت، این پرداختی برای خانوارهای یک نفره ۵۵ هزار تومان، برای خانوارهای ۲ نفره ۱۰۳ هزار تومان (هر نفر ۵۱۵۰۰ تومان)، خانوارهای ۳ نفره ۱۳۸ هزار تومان (هر نفر ۴۶ هزار تومان)، خانوارهای ۴ نفره ۱۷۲ هزار تومان (هر نفر ۴۳ هزار تومان) و خانوارهای ۵ نفره ۲۰۵ هزار تومان (هر نفر ۴۱ هزار تومان) است. بر این اساس خانوارهایی با جمعیت بالای ۵ نفر هیچ مبلغی بیشتر از ۲۰۵ هزار تومان دریافت نکرده و حداکثر دریافتی برای هر خانوار مبلغ ۲۰۵ هزار تومان خواهد بود. با توجه به این اعداد و بر اساس بعد خانوار در ایران که بر اساس آمار نهادهای رسمی بخش مهمی از جمعیت ایران خانوارهای ۳، ۴ و ۵ نفره هستند، می‌توان نتیجه گرفت عمده یارانه پرداختی به هر فرد نه ۵۵ هزار

برای کشور را توجیه می‌کند. پس شکی در تغییر روش الگوی مصرف بنزین و تغییر در شرایط فعلی نیست. با این حال آنچه قابل نقد بوده و دلیل اصلی نارضایتی مردم از اجرای این طرح است روش دولت برای اجرای آن، ابهامات موجود در کنار عدم شفافیت و صداقت دولتی‌ها با مردم در اجرای این طرح است. نوبخت، رئیس سازمان برنامه و بودجه در روز افزایش قیمت بنزین گفت دولت موظف شده عیناً همه منابع ایجاد شده از این طرح را بین خانوارها بازتوزیع کند. بر این اساس خانوارهای یک تا ۵ نفره، ۵۵ تا ۲۰۵ هزار تومان در ماه دریافت می‌کنند. جملاتی بسیار پرابهام و غیرشفاف که به‌رغم گذشت بیش از ۲ روز از اجرای طرح هنوز کسی از جزئیات آن خبر ندارد. آیا این پرداختی قرار است به همه شهروندان که مستحق دریافت یارانه هستند به طور مساوی پرداخت شود؟ آیا دریافتی شهروندان عضو نهادهای حمایتی مانند بهزیستی و کمیته امداد با سایر شهروندان یکسان است؟ دولتی‌ها می‌گویند حداقل دریافتی هر خانوار ۵۵ هزار تومان است. این در حالی است که این عبارت پرابهام موجب شده برخی از مردم گمان کنند حداقل یارانه دریافتی برای هر فرد رقم ۵۵ هزار تومان خواهد بود که نیازمند شفاف‌سازی از سوی

نگاه

میشم مهرپور: اگر بخواهیم درباره الزام یا عدم الزام افزایش قیمت یک کالا در اقتصاد صحبت کنیم، ابتدا باید تعریفی از یارانه ارائه دهیم. یارانه به بیان ساده به این معناست: دولت کالایی را با قیمت n وارد کشور می‌کند اما برای حفظ رفاه شهروندان با تأمین بخشی از هزینه‌ها، این کالا را با قیمت $n-m$ در اختیار شهروندان قرار می‌دهد؛ موضوعی که در زمان واردات بنزین یا بسیاری از کالاهای ضروری از جمله دارو و مواد اولیه در ایران با بسیاری از کشورهای دنیا وجود داشته و دارد. حالا اگر تولید یک کالا در داخل کشور اتفاق بیفتد و بنا به دلایلی این کالا بسیار ارزان‌تر از قیمت‌های جهانی باشد آیا باز هم به این معناست که دولت به آن کالا یارانه داده است؟ پاسخ مثبت است. بنزین از آن دست کالاهاست؛ در حال حاضر تمام بنزین مصرفی در داخل کشور تولید می‌شود. این کالا (فارغ از درآمد سرانه و قدرت خرید مردم) با در نظر گرفتن دلار ۱۲ هزار تومانی و بنزین ۱۰۰۰ تومانی به قیمت ۸ سنت به فروش می‌رسد، در حالی که این کالا در کشورهای منطقه قیمتی بیش از ۵۰ سنت دارد. این نکته ضرورت کاهش مصرف بنزین و توجه به صادرات این کالا به عنوان یک منبع درآمدی