مدیرعامل بازار متشکل ارزی: زمان دقیق افتتاح این بازار را نمی‌دانم

مدیرعامل بازار متشکل ارزی گفت: زمان دقیق اجرایی شدن این بازار را من هم نمی‌دانم، زیرا به شرایط و جو جامعه بستگی دارد. احتمال دارد این بازار برای ۲۲ بهمن اجرایی شود، البته این نظر شخصی من است. محمود شکسته‌بند افزود: ما از ۱۷ آذرماه در حال انجام تست‌های گرم با مبالغ بالا هستیم. در این تست گرم، هم سامانه‌های خودمان، هم بانک‌های عامل و پیمانکاران و هم سامانه‌های بانک مرکزی مانند سنا و سام را می‌آزماییم که این تست‌ها خیلی مفید واقع شده است.

«وطن امروز» از لابی صنف‌های قدرتمند برای معافیت از مالیات در بودجه سال آتی خبر می‌دهد

اعیان علیه عوام

حمید کُمار
روزنامه‌نگار

در این روزهای پرخبر، تحولات مهمی در کمیسیون تلفیق بودجه مجلس رخ داده که از چشم‌ها پنهان مانده است. از جمله آنها، لابی صنف‌های قدرتمند با همکاران خود در کمیسیون تلفیق برای معافیت از پرداخت مالیات است؛ لابی‌هایی که هرچند به نتیجه نهایی نرسیده اما غفلت از آن باعث تبدیل این بی‌عدالتی به قانون بودجه می‌شود.

■ بودجه در حاشیه

به گزارش «وطن امروز» لایحه بودجه سال ۹۹ همچنان در گیر و دار بررسی در کمیسیون تلفیق بودجه است. اخبار ۲ هفته گذشته درباره ترور شهید قاسم سلیمانی و پاسخ موشکی سپاه و همچنین فاجعه سقوط هواپیمای بوئینگ اوکراین، اخبار مربوط به تصمیمات بودجه را کاملا به حاشیه راند. این در حالی است که در این مدت تغییرات مهمی در بودجه رخ داده که برخی از این موارد هیچ توجیه کارشناسی نداشته و صرفا ناشی از لابی‌های گروهی و باندی است. از جمله این موارد می‌توان به تغییر در نحوه دریافت مالیات بر درآمد اشاره کرد که از روش ۵ پله‌ای به روش ۲ پله‌ای تغییر یافت.

این تغییرات طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس علاوه بر ناعادلانه بودن، منجر به افت شدید درآمد مالیاتی دولت در سال آینده می‌شود. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در ۷ بهمن ۹۶ درباره مالیات بر حقوق، به چند مورد از مزایای مالیات ۵ پله‌ای اشاره می‌کند که برخی از آنها به شرح زیر است:

۱- بهبود باز توزیع درآمد و عادلانه‌تر بودن: طبق الگوی ۵ پله‌ای، کسانی که حقوق پایین‌تری دارند، مالیات کمتری خواهند پرداخت و در مقابل افراد با حقوق بالا مشمول مالیات بالاتری خواهند بود.

۲- امکان افزایش درآمدهای دولت: با توجه به تخمین حداقل ۱۳۱ هزار میلیارد تومانی مرکز پژوهش‌ها از کسری بودجه سال ۹۹، تامین درآمد از محل مالیات گریزناپذیر است.

۳- کاهش انگیزه فرار مالیاتی شرکت‌های خصوصی: یکی از روش‌های برخی شرکت‌های خصوصی برای فرار مالیاتی، ثبت بخشی از سود در قالب حقوق‌های بالاست. در واقع، مالیات حقوق همواره زیر ۲۰ درصد است در حالی که مالیات عملکرد شرکت‌ها ۲۵ درصد است. با ثبت بخشی از سود به‌صورت دستمزد، این شرکت‌ها هم می‌توانند از کاهش ۵ درصدی مالیات منتفع شوند و هم اینکه حقوق‌های ثبت شده را به‌عنوان هزینه‌های قابل قبول به سازمان امور مالیاتی ارائه دهند.

■ مالیات ۵ پله‌ای به مذاق ثروتمندان خوش نیامد

روش ۵ پله‌ای اما به مذاق افراد با درآمدهای آنچنانی خوش نیامد و سعی داشتند با همکاری نمایندگان هم‌صنف خود در مجلس، کمیسیون تلفیق را تحت فشار قرار دهند تا روش مالیات بر درآمد را به همان روال سابق ۲ پله‌ای بازگرداند. در همین راستا سیدعلی ادیانی، نماینده مردم قائمشهر در مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با فارس، با اشاره به نشست کمیسیون تلفیق بودجه سال ۹۹ گفت: در جلسه اخیر، نمایندگان کمیسیون بهداشت در کمیسیون تلفیق (بهروز بنیادی، محمد نعیم امینی‌فرد و محسن علیجانی) پیشنهادی را مطرح کردند که بر اساس آن حقوق پزشکان از پرداخت مالیات معاف شود. وی افزود: این پیشنهاد نمایندگان کمیسیون بهداشت در تلفیق با اخطار قانون اساسی تعدادی از نمایندگان همراه شد و به دلیل اینکه برخلاف قانون برنامه بود، به دوسوم رأی حاضران در جلسه نیاز داشت.

عضو کمیسیون تلفیق بودجه سال ۹۹ اظهار داشت: این پیشنهاد با رأی کمتر از ۱۵ نفر اعضا همراه شد و شاهد رأی ضعیفی به این پیشنهاد بودیم. ادیانی خاطرنشان کرد: به علاوه در این جلسه پیشنهادی از سوی تعدادی از اعضا مطرح شد که بر اساس آن حقوق قضات از پرداخت مالیات معاف شود که این پیشنهاد هم با اخطار قانون اساسی همراه بود. وی در پایان گفت: این پیشنهاد هم که مغایر با قانون برنامه بود نیاز به دوسوم آرا داشت که رأی کسب شده برای آن نصف به علاوه یک بود و این پیشنهاد هم رأی نیاورد.

در شرایطی که انتظار می‌رفت روش ۵ پله‌ای مالیات بر درآمد به تصویب کمیسیون تلفیق برسد، اشتباه عجیب غلامرضا تاجگردون، رئیس کمیسیون تلفیق منجر به پیچیده شدن اوضاع و در نهایت بازگشت به عقب یعنی بازگشت به مدل ۲ پله‌ای مالیات بر درآمد کارمندان شد. تاجگردون با استناد به ماده ۲ طرح اصلاح موادی از قانون آیین‌نامه داخلی مجلس، اعلام کرد تصویب بند «الف» تبصره ۶ لایحه بودجه ۹۹ چون برخلاف یکی از قوانین دائمی (ماده ۸۵ قانون مالیات‌های مستقیم) است، برای تصویب نیازمند رای دوسوم نمایندگان کمیسیون تلفیق است و با توجه به این موضوع که این بند نتوانست رای دوسوم نمایندگان این کمیسیون را کسب کند، این پیشنهاد دولت در جلسه سه‌شنبه‌شب (۱۰ دی) کمیسیون تلفیق مجلس به تصویب نرسید و در نهایت همان‌طور که هادی قوامی، سخنگوی کمیسیون تلفیق مجلس در نشست خبری اعلام کرد، اعضای این کمیسیون در جلسه چهارشنبه صبح (۱۱ دی) کمیسیون تلفیق به دریافت مالیات بر درآمد کارکنان مطابق روش ۲ پله‌ای رای دادند. در این میان باید توجه داشت طرح اصلاح موادی از قانون آیین‌نامه داخلی مجلس که از شهریورماه امسال تاکنون چندین‌بار بین مجلس و شورای نگهبان رفت و برگشت داشته و آخرین‌بار ۴ دی‌ماه به شورای نگهبان ارسال شده است، هنوز به تایید نهایی این شورا نرسیده و توسط رئیس‌جمهور یا رئیس مجلس ابلاغ نشده و در نتیجه، «قانون» محسوب نمی‌شود. به همین دلیل، رای‌گیری صورت گرفته درباره بند «الف» تبصره ۶ لایحه بودجه ۹۹ برخلاف قانون بوده و باید تکرار شود؛ این موضوعی است که توسط برخی اعضای کمیسیون تلفیق مجلس مانند عباس گودرزی و علی ادیانی، رسانه‌ای شده است.

■ نمایندگان مردمی یا نمایندگان صنفی؟

در پی همین اتفاقات محمدرضا رضایی‌کوچی، عضو کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با فارس، درباره مصوبه این کمیسیون در کاهش پله‌های مالیاتی کارمندان گفت: بند «الف» تبصره ۶ لایحه بودجه ۹۹ با تاکید بر مدل مالیات پلکانی (۱۰ تا ۳۵ درصد)، مدیران نجومی‌بگیر و پزشکان پردرآمد را مشمول پرداخت مالیات مبتنی بر درآمدهای‌شان می‌کرد. وی ادامه داد: لابی‌هایی از بیرون مجلس و پزشکان داخل مجلس باعث شد برخلاف نظر دولت، مدل ۵ پله‌ای مالیات بر درآمد در کمیسیون تلفیق مجلس تصویب نشود. در همه جای دنیا پزشکان و کسانی که درآمد زیادی دارند، مالیات قابل توجهی هم می‌پردازند. به اعتقاد بنده در ایران هم باید به همین شکل عمل شود و غیر از این مسیر به صلاح کشور و مردم نیست.

عضو کمیسیون تلفیق مجلس با بیان اینکه کاهش پله‌های مالیاتی از ۵ پله به ۲ پله برخلاف عدالت است، گفت: بر اساس مدل دوپله‌ای کسانی که حقوق ۳/۵ میلیونی می‌گیرند و کسانی که ۲۱ میلیون حقوق می‌گیرد، مشمول پرداخت نرخ ثابت ۱۰ درصد مالیات می‌شوند. وی افزود: هر کسی از امکانات کشور استفاده می‌کند و درآمد آنچنانی به دست می‌آورد باید مالیات بیشتری هم بپردازد، در غیر این صورت خلاف عدالت اجتماعی خواهد بود. آنچه هم در کمیسیون تلفیق به تصویب رسید، نتیجه لابی‌هایی است که از بیرون به مجلس وارد شد. رضایی‌کوچی در پایان تصریح کرد: مصوبه کمیسیون تلفیق رای نهایی مجلس نیست و می‌توان آن را در صحن تغییر داد. امیدواریم مدل ۵ پله‌ای مالیات مجددا در کمیسیون تلفیق یا صحن مورد بررسی و رای‌گیری قرار گیرد.

در حالی که کشور در بحبوحه جنگ اقتصادی، گرفتار تنگنای درآمدی شده، تلاش‌های صنفی برخی نمایندگان برای فرار از پرداخت مالیات حقه، نمونه واضحی از ترجیح منافع صنفی به منافع ملی یا همان تعارض منافع است. اشتباه عجیب رئیس کمیسیون تلفیق هم البته عامل مهمی در شکل‌گیری این روند غیرعادلانه بوده است. از همین رو لازم است کمیسیون تلفیق در ادامه جلسات خود، مالیات بر درآمد را مطابق روش ۵ پله‌ای در بودجه تنظیم کرده و از خطای قانونی خود بازگردد.

روش ۲ پله‌ای و ۵ پله‌ای دریافت مالیات بر درآمد کارکنان دولتی و غیردولتی

الگوی ۲ پله‌ای مالیات بر درآمد		الگوی ۵ پله‌ای مالیات بر درآمد	
پله‌های مالیاتی	نرخ مالیات	پله‌های مالیاتی	نرخ مالیات
مازاد بر میزان معافیت مالیات بردرآمد سالانه و تا ۷ برابر آن	۱۰ درصد	مازاد بر میزان معافیت مالیات بر درآمد سالانه تا ۱/۵ برابر آن	۱۰ درصد
		۱/۵ تا ۲/۵ برابر میزان معافیت مالیات بر درآمد	۱۵ درصد
		۲/۵ تا ۴ برابر میزان معافیت مالیات بر درآمد	۲۰ درصد
		۴ تا ۶ برابر میزان معافیت مالیات بر درآمد	۲۵ درصد
بیش از ۷ برابر میزان معافیت مالیات بر درآمد	۲۰ درصد	بیش از ۶ برابر میزان معافیت مالیات بر درآمد	۳۵ درصد

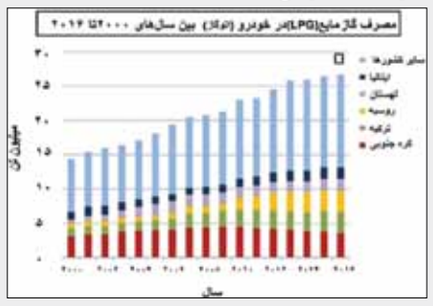
«وطن امروز» از ضرورت ساماندهی و توسعه سوخت مایع گزارش می‌دهد

جای خالی LPG

گروه اقتصادی: افزایش ۳۵ درصدی دوام خودرو، پاک و ارزان بودن، پیمایش بیشتر و ایمنی بیشتر با استفاده از گاز مایع (LPG) در مقایسه با CNG از جمله دلایلی است که این سوخت را به بهترین جایگزین برای بنزین تبدیل کرده است، هرچند مجهز کردن خودروها به سیستم استفاده از LPG ممنوع شده اما تقاضای زیاد مردم برای استفاده از این سوخت باعث شده است تا کارگاه‌های غیرقانونی در این زمینه ایجاد شود. با توجه به تجربه جهانی استفاده از سوخت مایع و خواست مردم، وزارت نفت باید به سمت به رسمیت شناختن و توسعه این سوخت حرکت کند.

به گزارش «وطن امروز»، آلودگی هوای این روزهای شهرهای بزرگ ایران، موضوع آلودگی هوا و عوامل ایجاد آن را وارد مناقشات مسؤولان، رسانه‌ها و مردم کرده است. در این میان، یکی از مباحث مورد تاکید برخی کارشناسان، تنوع‌بخشی به سبد سوخت و افزودن سوخت‌های باکیفیت و با آلودگی کمتر نظیر LPG است. برخی کارشناسان معتقدند با افزودن گاز مایع به سبد سوخت کشور، علاوه بر کاهش وابستگی به بنزین، آلاینده کمتری وارد هوا می‌شود.

انگلستان به طور گسترده از LPG در ناوگان اتوبوسرانی خود استفاده می‌کند و آمریکا نیز اخیراً به جایگزین کردن سوخت اتوبوس مدارس از گازوئیل به LPG روی آورده است. نمودار زیر وضعیت مصرف گاز مایع در خودرو را که به اتوگاز مشهور است، در مهم‌ترین کشورهای مصرف‌کننده اتوگاز در سال ۲۰۱۶ نشان می‌دهد.



استفاده از LPG در خودروها در ایران می‌تواند از بعد آزاد شدن بنزین برای صادرات به نفع دولت، از بعد کاهش قیمت سوخت به نفع خودروداران و مردم و در نهایت از بعد زیست‌محیطی به نفع همه کشور باشد اما موضع وزارت نفت در قبال عرضه قانونمند این سوخت پاک برای خودروها کاملاً نامعلوم است و سال‌هاست که فرآیند گازسوز کردن خودروها از نوع LPG به صورت زیرزمینی انجام می‌شود.

در همین ارتباط رضا رحیمی، کارشناس انرژی با بیان اینکه LPG یا گاز مایع ترکیبی از هیدروکربن‌های پروپان و بوتان است، گفت: گاز مایع دارای ارزش حرارتی ۴۶/۱ مگاژول بر کیلوگرم و عدد اکتان ۱۱۰ است. وی افزود: چون عدد اکتان این سوخت فسیلی بیشتر از عدد اکتان بنزین (۹۷-۸۵) است معمولاً باعث کارکرد بهتر موتور و جلوگیری از کوبش آن می‌شود. همچنین به دلیل انتشار آلاینده کمتر نسبت به بنزین و گازوئیل، راهکاری برای کاهش آلودگی هوا خواهد بود. این کارشناس انرژی اظهار داشت: در حال حاضر در دنیا حدود ۲۷ میلیون خودرو با سوخت LPG وجود دارد که سالانه ۲۶/۲ میلیون تن LPG مصرف می‌کنند. ترکیه با ۴ میلیون و ۶۴۶ هزار دستگاه خودرو و روسیه و کره‌جنوبی به ترتیب با ۳میلیون و ۲ میلیون دستگاه خودرو در صدر کشورهایی هستند که از گاز مایع به عنوان سوخت خودرو استفاده می‌کنند. این در حالی است که ترکیه، کره‌جنوبی و استرالیا حتی در برهه‌هایی اقدام به اعطای وام و تشویق برخی خودروهای پرمصرف نظیر تاکسی‌ها به گازسوز کردن خودرو از نوع LPG کرده‌اند. در ترکیه حدود ۴۰ درصد از کل ناوگان وسایل نقلیه مسافری این کشور را این خودروها تشکیل می‌دهند و ۹۵ درصد از تاکسی‌های کره‌جنوبی LPG مصرف می‌کنند.

■ توقف استفاده از LPG در دولت اصلاحات

سیدغلامحسین حسنتاش، کارشناس حوزه انرژی درباره سوخت LPG به «راه دانا» گفت: استفاده از گاز مایع در خودرو برای نخستین‌بار در کشور در دولت سازندگی تشویق می‌شد و در حال گسترش بود و عده زیادی با تشویق وزارت نفت به ساخت کیت‌های تبدیلی و سیلندر مربوط پرداختند. وی ادامه داد: اما در دولت اصلاحات، وزیر نفت بدون کمترین بررسی و مطالعه‌ای این کار را متوقف کرد که مورد اعتراض کیت‌سازها قرار گرفت و عده زیادی متضرر شدند ولی وی توجهی نکرد. این کارشناس حوزه انرژی با اشاره به اینکه موتورهای درون‌سوز در خودروهای بنزینی سازگاری خوبی با گاز مایع دارند، گفت: شاید کمتر کسی در کشور به این مساله توجه داشته باشد که اگر گسترش استفاده از گاز مایع در خودرو متوقف نشده بود و سهمی برای آن در سبد سوخت خودرو در نظر گرفته شده بود در دوره تحریم‌های قبل از برجام که کمبود بنزین در کشور وجود داشت و واردات بنزین دچار مشکل بود، گاز مایع می‌توانست کل مشکل را حل کند. حسنتاش خاطرنشان کرد: این در حالی است که در دولت نهم برای اینکه مانور دهند مشکل بنزین را حل کرده‌اند هر ماده سرطان‌زا و آلوده‌سازی را از پتروشیمی‌ها گرفتند و با بنزین مخلوط کردند، در صورتی که در همان زمان گاز مایع صادر می‌شد و با توجه به مشکلات نقل و انتقالات بانکی بین‌المللی پولش به کشور بازنمی‌گشت یا به سختی بازمی‌گشت.

■ سوخت‌گیری غیرمجاز LPG نتیجه عملکرد وزارت نفت

وی با بیان اینکه در دوره وزارت زنگنه CNG اوج گرفت، افزود: استفاده از این سوخت برای ایران لزوما بد نیست اما حداقل برای جایگزینی با بنزین، گاز مایع خیلی بهتر از CNG است، ضمن اینکه گاز مایع زیرساخت مستقلی از نظر ایستگاه‌های سوخت‌گیری هم نمی‌خواهد و اغلب پمپ‌های بنزین موجود می‌توانند یکی، دو پمپ گاز مایع هم داشته باشند. این کارشناس حوزه انرژی گفت: قطعا گاز مایع سوخت غیراستانداردی برای خودرو نیست و در بسیاری از کشورهای جهان از جمله در همسایگی ایران در ترکیه به وفور برای خودرو مورد استفاده قرار می‌گیرد.

وی بیان داشت: با توجه به اینکه وزارت نفت اجازه توزیع استاندارد LPG را نمی‌دهد در حال حاضر به‌صورت غیراستاندارد در خودروها سوخت‌گیری می‌شود و به دلیل بسیار ارزان‌تر بودن گاز مایع (که به صورت سیلندر توزیع می‌شود) نسبت به بنزین، خود افراد خودروهای‌شان را دوگانه‌سوز می‌کنند و با استفاده از سیلندرهایی که معمولا در مراکز پیک‌نیک پرکنی توزیع می‌شود، اقدام به سوخت‌گیری می‌کنند که به دلیل غیراستاندارد بودن تجهیزات، بارها سانحه آفریده است.

حدود ۱/۵ میلیون خودروی دوگانه‌سوز از نوع LPG در ایران وجود دارد که به صورت غیراستاندارد اقدام به نصب مخزن کرده و سوخت‌گیری می‌کنند و استفاده از این سوخت در خودروها غیرقانونی تلقی می‌شود. این کار معمولاً با تخلیه سیلندر (کپسول)های گاز به درون مخزن خودرو انجام می‌شود یا اینکه اخیراً جایگاه‌هایی به صورت زیرزمینی یا در بعضی کارگاه‌ها احداث شده است که عملاً حکم یک جایگاه پمپ سوخت را دارند اما در ابعاد بسیار کوچک‌تر و شاید غیراستاندارد. به‌رغم تمایل و استقبال زیاد مردم از LPG، متأسفانه دولت استفاده از این سوخت در ناوگان حمل و نقل عمومی را هنوز به رسمیت نشناخته و از ایجاد جایگاه‌های رسمی سوخت‌گیری در سطح شهرها امتناع می‌کند که همین امر باعث هرج و مرج، نابسامانی و عدم توازن در توزیع گاز LPG در کشور و کمیاب شدن این سوخت در روستاها شده است و مشخص نیست این نوع استفاده غیرمجاز و سوخت‌گیری داخل گاراژهای خارج از شهر تا کی ادامه خواهد یافت.

■ LPG بی‌خطر، پاک و سودده

همچنین رحیمی در بخش دیگری از صحبت‌های خود با بیان اینکه سال گذشته کل گاز مایع تولیدی کشور ۸/۵ میلیون تن بوده که از این مقدار ۷۷ درصد صادر شده است، تصریح کرد: متأسفانه در برهه‌هایی از زمان نیز به دلیل مشکلات تحریمی در صادرات گاز مایع، این سوخت توسط مشعل‌های پالایشگاهی یا تزریق به خط لوله گاز طبیعی سوزانده شده است که برآورد می‌شود نزدیک به ۹۰ میلیون دلار از منابع کشور در این میان به هدر رفته است. این در حالی است که این سوخت می‌توانست به صورت قانونی در خودروهای سبک و سنگین کشور استفاده شود. وی LPG را ذاتاً سوخت بی‌خطری دانست و ادامه داد: ۲ عامل اصلی در ایمنی LPG نقش دارد؛ یکی محدودیت‌های اشتعال آن است و دیگری اینکه مخزنی که اتوگاز در آن نگهداری می‌شود بسیار قوی و محکم است. اگر گاز محصور نتواند نشت کند، نمی‌تواند آتش بگیرد و بسوزد. LPG نسبت به بیشتر سوخت‌ها محدودیت بیشتری در اشتعال‌پذیری دارد.

به گفته این کارشناس انرژی، حدود قابل اشتعال مخلوط LPG با هوا ۲/۴ تا ۹/۶ درصد است. این بدان معنی است که وقتی غلظت LPG در هوا کمتر از حدود ۲/۴ درصد یا بیشتر از ۹/۶ درصد است، مخلوط آتش نمی‌گیرد. از آنجایی که فشار مخازن ذخیره‌سازی آن بسیار پایین (حدود ۸ بار) است، احتمال انفجار آن بر اثر فشار بسیار کم است. در آزمایش‌های جداگانه‌ای توسط TNO در هلند این نتیجه حاصل شد که وسایل نقلیه‌ای که از LPG استفاده می‌کردند در هنگام تصادف، از وسایل بنزین‌سوز ایمن‌تر هستند. رحیمی توضیح داد: از طرف دیگر مقدار فشار مخازن ذخیره LPG حدود ۸ تا ۱۰ بار است که در مقایسه با فشار مخازن ذخیره CNG که حدود ۲۰۰ بار است، بسیار زیاد است و احتمال انفجار مخازن LPG در مقایسه با مخازن CNG بسیار پایین است. عمده آلودگی هوا در کلانشهرها ناشی از تردد خودروهاست که این آلودگی از سوخت دیزل و همچنین بنزین ناشی می‌شود.

گاز مایع به عنوان یک سوخت فسیلی با آلودگی و کربن کم، در سراسر دنیا توسط دولت‌ها شناخته می‌شود. استفاده از این سوخت می‌تواند به بهبود کیفیت هوا و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای منجر شود. عمدتاً در فرآورده‌های پالایشگاهی گوگرد همراه مواد سنگین باقی می‌ماند و چون گاز مایع جزو فرآورده‌های سبک خروجی پالایشگاه‌هاست، مقدار گوگرد موجود در آن بسیار کمتر از بنزین و دیزل است و حتی این مقدار کم هم در واحدهای جداگانه‌ای به نام واحدهای مراکس پالایشگاهی کاملاً از LPG جدا می‌شود. پس در صورت استفاده از این سوخت به عنوان سوخت جایگزین در خودروها، می‌توانیم بسیاری از مشکلات ناشی از آلودگی هوای کلانشهرها را حل کنیم. میزان انتشار SO2 و CO حاصل از سوخت گاز مایع حدود ۴۰ تا ۶۰ درصد کمتر از بنزین است، به طوری که ذرات آلاینده PM و CO2 تولید شده از سوختن گاز مایع نسبت به بنزین به ترتیب ۵۲ و ۲۱ درصد کاهش می‌یابد. همچنین مقدار NOX تولید شده نیز نسبت به گازوئیل ۲۱ درصد کاهش می‌یابد. نکته قابل توجه در استفاده از گاز مایع به عنوان سوخت خودرو این است که با استفاده از آن، دوام موتور در مقایسه با بنزین حدود ۳۵ درصد افزایش می‌یابد.

هر کیلوگرم گاز مایع معادل ۱/۵ لیتر بنزین پیمایش می‌کند و قیمت مصرف داخلی این فرآورده ۷۵۰ تا ۸۰۰ تومان به ازای هر کیلوگرم است. مقدار صادرات گاز مایع ۶/۵ میلیون تن در سال است که اگر از این مقدار ۲ میلیون تن در داخل مصرف کنیم مقدار ۲/۴ میلیون تن بنزین برای صادرات آزاد می‌شود و با توجه به اینکه اختلاف قیمت صادرات گاز مایع و بنزین قابل توجه است (هر تن گاز مایع در فوب خلیج‌فارس در حدود ۱۵۰ دلار ارزان‌تر از بنزین است)، بنابراین با صادر کردن مقدار بنزین معادل و جایگزینی گاز مایع، مبلغ ۲ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان درآمد برای کشور حاصل خواهد شد که می‌توان بخشی از آن را برای توسعه جایگاه‌های LPG و همچنین به عنوان تسهیلاتی برای تبدیل خودرو با سوخت تک، اختصاص داد و بقیه را برای جبران بخشی از کسری بودجه در نظر گرفت.

انرژی

۲۳ طرح توسعه‌ای پتروشیمی در منطقه عسلویه راه‌اندازی می‌شود

مدیر طرح‌های شرکت ملی صنایع پتروشیمی گفت: ظرفیت تولید صنعت پتروشیمی با راه‌اندازی ۲۳ طرح در فازهای یک و ۲ عسلویه افزایش چشمگیری می‌یابد و تنوع قابل توجهی در سبد تولید محصولات رقم خواهد خورد. علی‌محمد بساق‌زاده گفت: هم‌اکنون طرح‌های مختلفی در سراسر کشور در حال ساخت است که منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس با دارا بودن ۲۳ طرح پتروشیمی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. وی افزود: این طرح‌ها از ۵ تا ۹۹/۷ درصد پیشرفت اجرایی برخوردارند که ۲۱ طرح در فاز ۲ و ۲ طرح در فاز یک قرار دارند و باید بر این نکته تاکید کرد که منطقه عسلویه در آینده نزدیک می‌تواند در مسیر تکمیل زنجیره ارزش صنعت پتروشیمی ایران بیش از گذشته نقش‌آفرین باشد.

خودرو

تولید پراید ۱۳۲ متوقف شد

مدیرعامل سایپا گفت: هفته گذشته و ۱۰ روز زودتر از زمان وعده داده شده، تولید خودروی پراید ۱۳۲ متوقف شد و مطابق برنامه اعلام شده، خودروهای پراید ۱۱۱ و پراید ۱۳۱ هم در چند ماه آینده از چرخه تولید کنار گذاشته می‌شوند. سیدجواد سلیمانی افزود: تولید انبوه خودروی رهام در سال آینده آغاز می‌شود و در فاز نخست ۱۲ هزار دستگاه از این خودرو را به بازار عرضه خواهیم کرد. به گفته وی، سایپا طبق برنامه‌ریزی در سال ۱۴۰۰ حدود ۷۰ هزار دستگاه و در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۰۰ هزار دستگاه خودروی رهام تولید خواهد کرد. وی ادامه داد: ۲ محصول جدید دیگر را سال آینده و ۵ محصول را نیز در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ به بازار عرضه خواهیم کرد تا سبد محصولات سایپا کامل شود. وی تصریح کرد: در یک سال گذشته با وجود همه مشکلات و محدودیت‌ها، تولید خودرو از روزانه کمتر از ۷۰۰ دستگاه به ۲۰۰۰ دستگاه رسید که بیانگر استفاده حداکثری از ظرفیت‌هاست.

اقتصاد کلان

سیاست تعدیل صندوق بین‌المللی پول هنوز در کشور اجرا می‌شود

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با اشاره به اهمیت اقتصاد مقاومتی و درون‌زا بودن اقتصاد در بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی، گفت: سیاست‌های تعدیل با افت و خیزهایی از زمان پایان جنگ شروع شد و هنوز هم ادامه دارد. احمد توکلی اظهار داشت: مقام معظم رهبری واقع‌بین هستند و اهل لاپوشانی نیستند و یکی از برجستگی‌های بیانیه گام دوم انقلاب نیز صراحت ایشان در بیان واقعیات جامعه است. وی متذکر شد: البته نوع بیان مقام معظم رهبری در بیانیه گام دوم انقلاب به گونه‌ای نیست که امید انسان را ناامید کند. وی گفت: از آنجایی که مقام معظم رهبری مسؤولیت هدایت جامعه را بر عهده دارند، لذا یک تصویر واقعی از جامعه ارائه می‌کنند تا موانع و مشکلات را رفع کنیم. یکی از چالش‌های اقتصادی در کشور، نحوه توزیع منابع و فرصت‌ها و درآمد ملی است که رهبری به صراحت در بیانیه گام دوم به آن اشاره فرمودند. رئیس هیات‌مدیره سازمان مردم‌نهاد دیده‌بان شفافیت عدالت گفت: انقلاب اسلامی مسیر را برای گسترش امکانات و رفاه مردم هموار کرد که البته بخشی از این موضوع به روحیه انقلابی و بخشی هم به نگاه امام خمینی(ره) بازمی‌گردد. وی یادآور شد: در دوران مرحوم هاشمی‌رفسنجانی بازسازی و اقدامات عمرانی خوبی صورت گرفت اما همزمان از نظر توسعه‌ای رشد چندانی نکردیم، در واقع اشتباه مرحوم هاشمی این بود که سیاست‌های تعدیل صندوق بین‌المللی پول را پذیرفت درصورتی که اگر دولت در همه مسائل دخالت کند کار خراب می‌شود. توکلی تصریح کرد: شاید بتوان در بازار آزاد قیمت‌ها را تعیین نکرد اما به محض اینکه به موضوع دستمزدها می‌رسیم شورای عالی کار متشکل از اعضای دولت باید میزان آن را مشخص کند. در بازاری که انحصار و چسبندگی و فساد وجود دارد هم قیمت‌ها ارزان نمی‌شوند و هم توزیع درآمد به نفع سرمایه‌داران خواهد شد. وی ادامه داد: ما وزرای میلیاردی و حتی هزار میلیاردی در حوزه مسکن، بهداشت و صنایع داشتیم که فقر و بی‌اعتمادی مردم هم ناشی از همین نوع مسائل است. توکلی ضمن تصریح بر اینکه فساد تخصیص منابع را به هم می‌زند، فساد را دشمن تولید و سرمایه خواند و افزود: دل مسؤولان دائماً باید برای رفع محرومیت بتپد و از شکاف‌های طبقاتی بشدت بیمناک باشند، چراکه تنها در این صورت است که فساد ایجاد نخواهد شد.

جوابیه

جوابیه وزارت جهاد کشاورزی

وزارت جهاد کشاورزی درباره گزارش «آش بی‌تدبیری و واردات در خرمن گندم» که در تاریخ ۹۸/۱۰/۱۴ در روزنامه «وطن‌امروز» منتشر شد جوابیه‌ای ارسال کرده است که متن آن به شرح زیر است:

به جهت شرایط اقلیمی کشور کشت گندم در یک دوره ۱۰۰ روزه انجام می‌شود، به نحوی که از اواخر شهریور تا اوایل دی‌ماه امسال مساحتی حدود ۱۹۱۱ هزار هکتار گندم آبی و ۴۰۰۴ هزار هکتار گندم دیم، مجموعا حدود ۵۹۱۵ هزار هکتار گندم کشت گردید و برنامه پیش‌بینی شده به طور کامل محقق گردیده است و به لطف خداوند وضعیت بارندگی از نظر میزان و پراکنش در همه استان‌ها برای سبز شدن گندم از شرایط مطلوبی برخوردار بوده و شرایط مزارع نیز تاکنون نرمال می‌باشد. همچنین با تلاش‌های صورت گرفته، نهاده‌های تولید گندم از جمله بذور اصلاح شده به میزان کافی تدارک گردید و سایر نهاده‌های مورد نیاز زراعت گندم تامین و شرایط تولید گندم هم از نظر سطح کشت ۱۰۰ درصد منطبق با برنامه و اندکی بیش از سال گذشته است، و پیش‌بینی می‌شود امسال نیز با تلاش و همت گندمکاران گندم مورد نیاز کشور در داخل تولید و تامین خواهد شد. انتظار می‌رود نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی در تدوین قانون بودجه سال ۱۳۹۹ منابع اعتباری مورد نیاز خرید تضمینی گندم را به طور کامل پیش‌بینی و تصویب نمایند.