اولتیماتوم بانک مرکزی به متخلفان ارزی

بانک مرکزی ضمن تأکید مجدد به صادرکنندگان برای تسریع در بازگشت ارزهای حاصل از صادرات خود طی سال‌های ۹۷ و ۹۸ تا پایان تیرماه سال جاری اعلام می‌کند درصورت عدم برگشت ارز مطابق مصوبات هیات وزیران و مصوبات شورای عالی هماهنگی اقتصادی، اسامی تمام صادرکنندگان کالا و خدماتی که ارزهای صادراتی را مطابق ترتیبات اعلامی این بانک به صورت شفاف به چرخه‌اقتصادی کشور بر نمی‌گردانند در رسانه‌ها انتشار خواهد داد تا عموم مردم مطلع باشند چه افراد و کسانی در جهت منافع شخصی خود باعث تلاطم در نرخ ارز و تحمیل هزینه‌های سرسام‌آور به آحاد جامعه می‌شوند.

روابط عمومی این بانک اعلام کرده متاسفانه در سال ۹۷ تعدادی از صادرکنندگان به رغم گذشت مدت طولانی از تاریخ صدور کالا و خدمات هنوز ارزهای صادراتی این سال را به چرخه اقتصاد کشور بازنگرداندند. / جام‌جم

بررسی پیشنهاد نمایندگان برای اصلاح طرح سهمیه‌بندی بنزین

بنزین برای همه

محمدحسین علی‌اکبری

اقتصاد

یارانه‌های پرداختی به حامل‌های انرژی همواره و در تمام دولت‌های پس از انقلاب محل بحث بوده است. موضوعی که حتی در مقاطعی به واسطه تبعات احتمالی و نگرانی‌های موجود از اجرای آن تبدیل به آرزویی دست نیافتنی برای دولت شده بود.

تا جایی که رئیس دولت اصلاحات در روزهای پایانی حضور خود در کرسی ریاست جمهوری از اصلاح نظام یارانه حامل‌های انرژی به عنوان آرزوی خود نام برد. سال ۸۶ و با اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین در دولت نهم شاید جدی‌ترین تغییر در روند ارائه حامل‌های انرژی اتفاق افتاد. سیاستی غیر قیمتی که بر اساس آن بدون ایجاد هیچ گونه تغییری در نرخ بنزین، مصرف این فرآورده با کاهش قابل توجهی مواجه شد. گام بعدی اما این بار تغییر قیمت بنزین و اجرای یک سیاست قیمتی بود.

سیاستی که بر اساس آن قیمت بنزین سهمیه‌ای از ۱۰۰ تومان به ۴۰۰ تومان افزایش یافت. به ازای افزایش قیمت بنزین و برخی دیگر از حامل‌های انرژی یارانه ۴۵۵۰۰ تومانی برای هر شهروند ایرانی واریز شد. مبلغی که البته در آن روزها از قدرت خرید بالایی برخوردار بود.

همین امر موجب شد اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها با توجه به حجم و بزرگی آن بدون کوچکترین مخاطره ای انجام شود.

طرحی که البته بعدها به واسطه مخالفت‌های مجلس و البته تغییر اولویت‌های دولت وقت به فرجام نرسید و ساختمان نیمه کاره هدفمندی یارانه‌ها در کوران حوادث به فراموشی سپرده شد.

آبان ماه سال ۹۸ بود که از گوشه و کنار بحث افزایش قیمت بنزین شنیده می‌شد. شاید خیلی از مردم که با اخبار فضای مجازی و تکذیب‌های پی در پی این قبیل اخبار آشنا بودند باور نداشتند قرار است یک شبه و بدون اطلاع قبلی قیمت بنزین سه برابر شود. زمان و نحوه افزایش قیمت بنزین در سال ۸۹ با سال ۹۸ فقط در یک چیز شباهت داشت. افزایش قیمت بنزین در هر دو مقطع در یک شب پاییزی رخ داد. هدفمندی یارانه‌ها که شامل افزایش قیمت نان، بنزین، گازوئیل، نفت سفید و نفت کوره بود با تدبیر دولت وقت، اجرای سیاست غیرقیمتی سهمیه‌بندی، توجیه و اطلاع رسانی نحوه اجرای طرح و شارژ حساب‌های بانکی چند روز قبل از اجرا بدون کوچکترین مخاطره‌ای انجام شده بود اما این بار جز هرج و مرج، آشوب و بی اعتمادی مردم به دولت هیچ حاصلی نداشت. سرانجام بعد از گذشت چند روز از این ناآرامی‌ها دولت اقداماتی در راستای تخصیص بنزین به حمل و نقل عمومی، پرداخت یارانه معیشتی و سخن گفتن با مردم درباره این طرح را آغاز کرد؛ اقداماتی که البته دیگر موثر نبود و خسارات فراوانی به کشور وارد شد.

از همان روزهایی که موضوع تغییر در نظام یارانه پرداختی به حامل‌های انرژی مطرح بود عده‌ای از کارشناسان اقتصادی بر این باور بودند که بهترین مدل این اصلاح ارائه بنزین به افراد به جای خودرو است. این کارشناسان معتقد بودند حدود ۵۰ درصد جمعیت ایران اصلا خودرویی ندارند، چرا باید کالایی که متعلق به تمام مردم ایران است فقط میان ۵۰ درصد از مردم کشور توزیع شود؟ طرحی که البته از همان ابتدا منتقدینی داشت. عمده منتقدین از عدم امکان عملیاتی شدن این طرح سخن می‌گفتند.

شاید اجرای این طرح از معدود ایده‌هایی باشد که هم طیف اقتصاددان موسوم به بازار آزاد و هم طیف مقابل آنها از جمله نهادگرایان آن را نزدیک‌تر به عدالت می‌دانستند. مسعود نیلی به عنوان دستیار ویژه رئیس جمهور در امور اقتصادی در این باره معتقد بود: «ویژگی اصلی پیشنهادهایی مبنی بر این‌که به ازای هر نفر سهمیه بنزین داده شود این است که اجرای این سیاست‌ها بسیار گران است. واقعیت این است که از نظر سیاسی هر تصمیم عادلانه‌ای تصمیم خوبی نیست. سوال این است چه کسانی با اجرای این پیشنهاد بیشترین انتفاع را می‌برند؟ قطعا کسانی که در جاهای دوردست و در روستاها زندگی می‌کنند. این حرف یعنی هرچه کمتر انرژی مصرف کنید بیشتر منتفع خواهید شد. ساکنین شهرهای بزرگ اثرگذاری سیاسی بالایی دارند و جلب رضایت آنها بسیار مهم‌تر از جنبه رضایت مبتنی بر منطق عدالت است.» این حرف‌ها به این معناست که حتی لیبرال‌های وطنی نیز بر رعایت بیشتر عدالت در این طرح صحه می گذارند و تنها نگر انی آنها تبعات سیاسی اجرای این طرح است.

طبق ماده ۳۹ قانون برنامه ششم توسعه اصلاح یارانه حامل‌های انرژی باید در کنار اصلاح سایر خدمات و کالاها انجام بگیرد. این ماده قانونی برای اجرا سه شرط گذاشته است. یکی از این موارد افزایش تدریجی قیمت بود که باید از سال ۹۶ تا سال ۱۴۰۰ اتفاق می‌افتاد، اما یکباره قیمت بنزین سه برابر شد و مانند سیلی ویرانگر عمل کرد. در بخش دوم باید مجموعه‌ای از یارانه‌ها اصلاح می‌شدند اما دولت صرفا دست روی حساس‌ترین حامل انرژی یعنی «بنزین» گذاشت. بخش سوم بر اصلاح ساختار اقتصادی با لحاظ کردن تبعات اجتماعی و اقتصادی تاکید داشت. بخشی که متاسفانه هیچ اقدام مناسبی در این زمینه انجام نشد.

حالا تعدادی از نمایندگان مجلس یازدهم به منظور اصلاح روند جاری در سهمیه‌بندی بنزین طرحی را پیشنهاد داده‌اند که ظاهرا در هفته آینده اعلام وصول خواهد شد و در صورت تصویب آن، نحوه عرضه بنزین با تغییراتی مواجه خواهد بود.

مالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس با بیان جزییات طرح سهمیه بندی بنزین به نفع محرومان به خبرنگار جام‌جم گفت: یکی از بزرگترین اشتباهات دولت روحانی کنار گذاشتن شیوه کارت سوخت و بازگرداندن آن به همان روش سابق بود. اکنون بنزین یارانه‌ای در شرایطی به هر خودرو داده می‌شود که براساس بررسی‌های انجام شده نیمی از خانوارهای ایرانی خودرو ندارند، در نتیجه ثروتمندان و افراد دارای امکانات و خودروی بیشتر از یارانه بنزین بیشتری استفاده می‌کنند.

وی افزود: طرحی که به عنوان سهمیه‌بندی بنزین به نفع محرومان ارائه شده سازگاری بیشتری با عدالت دارد و به‌جای تخصیص سهمیه به هر خودرو، تخصیص بنزین به هر کد ملی اجرا خواهد شد. ضمن این‌که برای حمل و نقل عمومی مانند تاکسی‌ها و تاکسی‌های اینترنتی نیز سهمیه ای بر اساس پیمایش آنها داده خواهد شد.

نماینده مردم تهران در مجلس به شیوه فعلی سهمیه‌بندی بنزین انتقاد دارد و معتقد است: با تصویب و اجرای طرح جدید مبتنی بر تخصیص سهمیه بنزین به هر خانوار به ازای هر کد ملی، فاصله طبقاتی و ضریب جینی در اقتصاد ملی نیز بهبود می یابد. شریعتی در این باره اضافه کرد: براساس این طرح، اگر صاحب خودرویی تمام سهمیه خانوار خود را استفاده نکند، سهمیه باقیمانده یا از طریق سامانه‌های بانکی، قابل واگذاری به دیگران خواهد بود و یا در پایان هر ماه به شرکت پالایش و پخش باز می‌گردد و معادل قیمت متوسط ماهانه آزاد بنزین در کارت بانکی صاحب خودرو شارژ خواهد شد تا بتواند کالای ایرانی خرید کند. خود این اقدام، کمک به جهش تولید داخلی خواهد بود.

نیازمند بازار انرژی

مرتضی زمانیان، اقتصاددان و از اعضای اندیشکده حکمرانی شریف که از او به عنوان یکی از طراحان این ایده یاد می‌شود در گفت و گو با جام‌جم می‌گوید: پیشنهاد ایجاد بازار مبادله بر اساس تخصیص سهمیه بنزین به فرد به این صورت بود که سهمیه بنزین به همه خانوارهای ایرانی برسد تا افرادی هم که از خودرو بهره مند نیستند بتوانند از یارانه انرژی خود استفاده کنند. زمانیان معتقد است نگاه ما به بازار انرژی در کشور این است که مساله توزیع غیرعادلانه سهمیه بنزین صرفا بخشی از مشکل است. مشکل بزرگ‌تر و بحران کلیدی قیمت‌گذاری دولتی است که باید متوقف شود. به نظر ما توزیع فعلی و تخصیص سوخت به هر خودرو غیر عادلانه است و خانوارهای کم درآمدی که خودرو ندارند هم باید از این یارانه بهره مند شوند.

این کارشناس اقتصادی ساز و کار فروش بنزین در این طرح را چنین توضیح می‌دهد؛ قبلا این موضوع مطرح شد که افرادی که خودرو ندارند و یا از سهمیه خود استفاده نمی‌کنند دولت بنزین آنها را دریافت کرده و در ازای بنزین دریافتی به آنها پول بدهد. اما این موضوع اشکالاتی داشت. هدف طرح ارائه شده توسط اندیشکده شریف این بود که بنزین به صورت عادلانه به مردم برسد. برای رسیدن به این هدف همزمان با اجرای این طرح باید بازار انرژی نیز راه اندازی شود. این در حالی است که در حال حاضر بازار انرژی درستی در کشور وجود ندارد.

به‌گفته زمانیان: وقتی به افراد خانوار بنزین می‌دهیم این بنزین‌ها باید بازاری برای مبادله داشته باشد. بازاری که قیمت بنزین در آن کشف شود، نه‌این‌که دولت بخواهد به مردم پولی پرداخت کند. در واقع برای اصلاح بازار انرژی نیاز به یک بازار داریم که در آن بازار قیمت بنزین توسط عرضه و تقاضا تعیین شود. چرا که قیمت‌گذاری توسط دولت تبعات منفی به دنبال دارد و ممکن است دولت برای خرید بنزین از مردم قیمت‌های غیر منطقی پیشنهاد دهد. در نتیجه کشف قیمت توسط عرضه و تقاضا باعث می‌شود تا قیمت‌گذاری حکومتی متوقف و بازار تعیین کننده قیمت بنزین باشد.

این کارشناس اقتصادی درباره تاثیر اجرای این طرح بر قاچاق بنزین اظهارکرد: با اجرای این طرح، هر کسی که فاقد خودرو است می‌تواند سهمیه خود را به متقاضیان بنزین بفروشد و حتی شرکت‌های خصوصی یا مرزنشینان پس از خرید بنزین آن را صادر کنند. در این صورت دیگر بنزین قاچاق نمی‌شود بلکه قانونی صادر خواهد شد و ارز فیزیکی آن وارد کشور می‌شود. این در حالی است که در شرایط حاضر مرزنشینان به دلیل این‌که بنزین و گازوییل یارانه ای را صادر می‌کنند مهر قاچاقچی به آنها زده می شود در غیر این صورت اینها نه تنها قاچاق نمی‌کنند بلکه صادر کردن بنزین یا سایر حامل‌های انرژی به خارج از کشور اقدامی قابل تقدیر است. زمانیان افزود: با همه محدودیت‌هایی که در شرایط فعلی برای صادرات نفت داریم باید خوشحال باشیم که بنزین و گازوییل صادر می‌شود و نه تنها نباید در این زمینه مقاومت نشان دهیم بلکه باید مسیر را برای صادرات هموار کنیم.

زمانیان درباره نحوه قیمت‌گذاری بنزین در این طرح به جام‌جم می‌گوید: یکی از مزایای بازار کشف قیمت این است که مثلا در دی ماه که مصرف بنزین در پایین ترین حد خود قرار دارد بنزین با کمترین نرخ به فروش رفته و در نوروز که بنزین تقاضای زیادی دارد با قیمت بالاتری عرضه می‌شود. از طرفی این قیمت بالاتر به معنای افزایش درآمد دولت نیست بلکه عرضه کنندگان بنزین یعنی همان مردم منتفعان اصلی افزایش قیمت خواهند بود.

این کارشناس اقتصادی در پاسخ به سوال خبرنگار جام‌جم درباره احتمال احتکار بنزین می‌گوید: بدون شک اگر بنزین امکان صادرات نداشته باشد در بازار داخلی عرضه خواهد شد. به بیان بهتر عرضه بنزین در بازار داخلی افزایش یافته و موجب کاهش قیمت می‌شود. از طرفی افزایش عرضه بنزین در بازار داخلی منجر به احتکار نمی‌شود چرا که احتکار بنزین شرایط و محدودیت‌های خاصی دارد، ضمن این‌که سهمیه موجود نیز با وضع محدودیت قابل دپو نخواهد بود.

علی رضا خدابخشی دیگر کارشناسی است که به پرسش‌های خبرنگار جام‌جم در این‌باره پاسخ می‌دهد. خدابخشی معتقد است موضوع تغییر روند ارائه بنزین از هر خودرو به هر فرد را می‌توان طرحی در راستای اداره کشور بر مبنای کد ملی دانست، چرا که برای تقسیم و توزیع ثروت ملی افراد و کد ملی هر فرد دارای اصالت بوده و باید مبنای تقسیم قرار گیرد. این کارشناس اقتصادی ادامه داد: به هرحال شهروندان کشور دارای حقوق مساوی با یکدیگر هستند و براساس این قاعده شهروندانی که ساکن مرزی‌ترین روستاهای کشورهستند باید با ساکنان محله شمیران تهران، از سهم یکسانی در ثروت ملی برخوردار باشند. این موضوع نه تنها درباره بنزین که درباره همه دارایی‌هایی که به نوعی ثروت‌های ملی محسوب می‌شوند صادق است.

خدابخشی درباره نحوه تخصیص عادلانه بنزین میان شهروندان تصریح کرد: طرح‌های مختلفی برای این کار وجود دارد. عده‌ای معتقد به توزیع کارت انرژی بوده و برخی معتقدند باید امکان فروش این بنزین به طور مستقیم به افراد داده شود تا آنها بتوانند مستقلا سهم بنزین خود را بفروشند. اما به رغم تنوع و تعدد طرح‌های مطرح شده، خمیر مایه اقتصادی تمام این طرح‌ها یک نکته است. این‌که "همه شهروندان ایرانی که دارای کد ملی هستند باید در ثروت عمومی کشور دارای سهم برابری باشند." در واقع اگر ما به علت اختلافات فکری و بحث‌های نظری نتوانسته ایم عدالت را برقرار کنیم حداقل می‌توانیم به مساوات عمل کنیم. در واقع نحوه اجرای این طرح اهمیت چندانی ندارد، چراکه اجرای این طرح با هر روشی نتایج تقریبا یکسانی خواهد داشت. این پژوهشگر اقتصادی درباره نحوه خرید و فروش بنزین در این طرح می‌گوید: برای خرید و فروش این بنزین، می‌توان روش‌های متعددی را برگزید که تمام این روش‌ها در حیطه مباحث تکنیکال تقسیم‌بندی می شوند. برای مثال یک مدل خرید و فروش، ایجاد یک بازار الکترونیکی مانند نحوه خرید و فروش سهام در بورس است که طبیعتا ایجاد چنین فضایی برای متخصصین امر اقدام پیچیده‌ای محسوب نشده و کاملا قابلیت اجرا دارد. ضمن این‌که عمده اختلاف موجود بین کارشناسان و حتی مردم بر سر نحوه خرید و فروش بنزین نیست بلکه چون عده‌ای بهره‌مندی بیشتری از بنزین دارند در مقابل هرگونه تغییر در روند موجود مقاومت خواهند کرد. لذا بحث اصلی ماهیت این طرح و نه نحوه اجرای آن است.

خدابخش درباره نحوه قیمت‌گذاری بنزین در این طرح تصریح کرد: در این روش طبیعتا قیمت بنزین از سوی بازار و با استفاده از مکانیسم عرضه و تقاضا تعیین خواهد شد. اما کف و سقف قیمت‌ها مشخص است به طوری که کف قیمتی ۱۵۰۰ تومان است که در واقع برای دارنده این بنزین درآمدی به همراه نداشته و سقف قیمتی آن قیمت فوب خلیج‌فارس است چرا که عملا امکان فروش بنزین بیش از قیمت فوب وجود ندارد. در واقع اگرچه قیمت‌گذاری دولتی در این بازار وجود ندارد اما عقلا و عملا کف و سقف قیمتی آن مشخص خواهد بود.

شهردار تبریز از رسیدگی و حل مشکلات کارگران مسیر بی آرتی خبر داد

ایرج شهین باهر، شهردار تبریز با اشاره به وجود خلأهای قرارداد موجود با کارگران کارت‌زن مسیر بی آرتی گفت: خدمات شارژ و کنترل بلیت مسیر بی‌آرتی به پیمانکار به‌صورت حجمی واگذار شده و شهرداری تبریز، فقط پیگیر اخذ بهینه خدمات خریداری شده براساس این قرارداد است که متاسفانه با توجه به مشکلات عدیده ایجاد شده برای کارگران در این مورد، اخیراً جلسه‌ای با تنی چند از اعضای بسیج دانشجویی دانشگاه سهند داشتیم و تلاش می‌کنیم مشکلات این عزیزان در کمترین زمان ممکن حل شود. از طرفی به‌صورت دقیق میزان حقوق دریافتی، ساعات کاری، نحوه برخورد پیمانکار و سایر اطلاعاتی را که در حل کردن مشکل این عزیزان نیاز بود، بررسی کردم.

احداث ۱۴ کیلومتر مسیر دوچرخه در منطقه ۱۵

۱۴ کیلومتر مسیر دوچرخه در راستای تحقق شعار «سه‌شنبه بیدود» در منطقه ۱۵ احداث شد. به گزارش روابط عمومی شهرداری منطقه ۱۵، مسعود لواف‌زاده، معاون حمل و نقل و ترافیک منطقه با اعلام این خبر گفت: توسعه مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری به‌منظور ارتقای فرهنگ دوچرخه‌سواری در بین شهروندان، حفظ محیط‌زیست و کاهش آلودگی و ترافیک از سال گذشته در این منطقه آغاز شده است. او ادامه داد: به همین منظور در بوستان‌های آزادگان، پردیس بانوان، بوستان ترافیک، کوهسار و فرهنگسرای خاوران مسیر دوچرخه‌سواری احداث شد. در مجموع ۱۷ خانه دوچرخه با ظرفیت ۳۰۰ دستگاه دوچرخه در راستای ترویج فرهنگ دوچرخه‌سواری و کاهش آلودگی هوا در محله‌ها راه‌اندازی شده است.

آگهی مناقصه عمومی نوبت دوم

یک شرکت انبوه‌سازی در نظر دارد، احداث ۲ باب مدرسه ۱۵کلاسه و سایر احداثات مربوطه (شامل سرویس بهداشتی، آب خوری، سر درب و نگهبانی، بوفه، دیوار محوطه) به همراه محوطه سازی در یکی از پروژه های مسکونی خود واقع در شهر جدید اندیشه را به صورت ۱۰۰٪ تهاتر ملکی از طریق مناقصه عمومی به پیمانکاران دارای حداقل رتبه ۳ ساختمان واگذار نماید.

● متقاضیان شرکت در مناقصه می توانند، جهت تحویل اسناد مناقصه در ساعات اداری روزهای دوشنبه مورخ ۹۹/۰۴/۰۲ تا چهارشنبه مورخ ۹۹/۰۴/۰۴ به آدرس: تهران، بلوار مرزداران، جنب درب شمالی شهرک آزمایش، مجتمع حکمت، ساختمان امید، طبقه پنجم مراجعه نمایند.

شماره تماس: ۶-۸۶۰۱۲۰۴۵ داخلی ۸۰۵

● هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه می باشد.

آگهی فراخوان شناسایی پیمانکار نوبت دوم

یک شرکت انبوه سازی در نظر دارد؛ تکمیل و احداث تعدادی از بلوک‌های مسکونی نیمه کاره خود در سراسر کشور به شرح ذیل را به صورت ۱۰۰٪ تهاتر ملکی به پیمانکاران واجدشرایط و فعال در این زمینه واگذار نماید:

پروژه شهاب پرند ..... (۲۴ واحد)

پروژه عالیشهر بوشهر ..... (۸۲ واحد)

پروژه حکمت ارومیه ..... (۱۵۴ واحد)

پروژه مجلسی اصفهان ..... (۲۹ واحد)

پروه ستایش خرم آباد ..... (۱۲۰ واحد)

پروژه دامغان ..... (۴۸ واحد)

پروژه امام صادق (ع) مهاجران اراک ..... (۲۰۰ واحد)

پروژه بیستون کرمانشاه ..... (۵۴۸ واحد)

پروژه خلیج فارس یزد ..... (۸۰ واحد)

● متقاضیان در صورت تمایل به همکاری می توانند، جهت کسب اطلاعات بیشتر با در دست داشتن رزومه کاری در ساعات اداری به آدرس: تهران، بلوار مرزداران، جنب درب شمالی شهرک آزمایش، مجتمع حکمت، ساختمان امید، طبقه پنجم، مراجعه و یا با شماره تلفن ۸۶۰۱۲۰۴۵-۰۲۱ داخلی ۸۰۵ تماس حاصل نمایند.

آگهی مناقصه عمومی نوبت دوم

یک شرکت انبوه سازی در نظر دارد، تهیه مصالح و اجرای محوطه سازی پروژه مسکونی خود در شهرستان بندرعباس را به صورت ۳۰٪ نقد و ۷۰٪ تهاتر ملکی از طریق مناقصه عمومی به پیمانکاران واجد شرایط و فعال در این زمینه واگذار نماید.

● متقاضیان شرکت در مناقصه می توانند، جهت تحویل اسناد مناقصه در ساعات اداری روزهای دوشنبه مورخ ۹۹/۰۴/۰۲ تا چهارشنبه مورخ ۹۹/۰۴/۰۴ به آدرس: بندرعباس، بلوار راه آهن، ابتدای شهرک پیامبر اعظم، پروژه ۷۶۸ واحدی امام موسی کاظم (ع) مراجعه نمایند.

شماره تماس: ۰۹۱۹۷۲۸۹۶۹۰ مهندس صلح جو

● هزینه آگهی به‌عهده برنده مناقصه می باشد.