

چهار روز

کالابریگ در آزمایشگاه



صولت مرتضوی، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی در حاشیه جلسه هیأت دولت اعلام کرد: طرح کالابریگ الکترونیک به‌صورت آزمایشی در استان هرمزگان شروع شده و بازتاب خوبی از آن گرفته‌شدو به محض اینکه بستر آن فراهم شود، به‌صورت آزمایشی اجرا می‌کنیم. امیدواریم هر چه زودتر این طرح اجرا شود. او در عین حال تأکید کرد: استفاده از کالابریگ اختیاری است یعنی کسانی که خواستند می‌توانند از آن استفاده کنند و کسانی که نخواستند می‌توانند از مبلغ نقدی استفاده کنند.

به گفته مرتضوی در گزینه پیشنهادی کارت الکترونیک افراد معادل مبلغ یارانه شارژ می‌شود و افراد در یک بازه زمانی مشخص مختار هستند با این کارت، کالاهای پروتئینی خرید یا اینکه در زمان واریز یارانه، پول آن را برداشت کنند.

گفته‌های وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی نشان می‌دهد دولت تصمیم دارد تا حق انتخاب را به مردم بدهد که کالابریگ خرید کالاهای اساسی را می‌خواهند یا پول نقد را؟ بدیهی است که احترام به حق انتخاب شهروندان یک گام به جلو خواهد بود اما مشکل این جاست که چنین مدلی سیاستگذاری را پیچیده‌تر می‌سازد و عملا هزینه‌اش بیش از فایده‌اش خواهد بود.

به‌نظر می‌رسد موفقیت در اجرای کالابریگ الکترونیک به‌صورت آزمایشی در یک استان لزوماً به‌معنای موفقیت آن در همه استان‌ها نخواهد بود زیرا مهم این است که نظام توزیع کالاهای هدف، دولت را به‌لحاظ تأمین بودجه با اختلال مواجه نسازد. به‌نظر می‌رسد دولت با آگاهی نسبت به پیچیدگی‌های کوبن الکترونیک، مصمم است تا در قالب دادن حق انتخاب به شهروندان مردم را در یک تصمیم‌گیری اقتصادی مشارکت دهد تا گزینه مطلوب را انتخاب کنند.

نقد خبر

توسعه فرودگاه‌ها برای چه؟

خبر: حمیدرضا سبیدی مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از اجرای ۲۰۰ پروژه فرودگاهی در سطح کشور خبر داد.

نقد: افزایش و توسعه سفرهای هوایی یکی از الزامات دنیای مدرن است که نقش زیادی در توسعه اقتصادی کشورها دارد با این حال توسعه فرودگاه به دقت سنجی خاصی نیاز دارد. یکی از معیارهای توسعه هر بخش، ظرفیت‌ها و میزان تقاضای موجود در آن بخش است. به‌طور مثال

نمی‌توان ظرفیت‌هایی را در منطقه‌ای ایجاد کرد که احتمال پلا استفاده ماندن آن زیاد است. این موضوعی است که در طول سال‌های گذشته به کرات اتفاق افتاده و پروژه‌های زیادی آغاز شده که هزینه فایده آن برای اقتصاد نامشخص است. با توجه به آنکه افزایش هزینه سفرهای هوایی به کاهش تقاضا در این بخش منجر شده. مشخص نیست توسعه فرودگاه‌های کشور به چه منظور انجام می‌شود.

از سوی دیگر مشخص نیست میزان تقاضا برای سفرهای هوایی به چه میزان است که باید بودجه‌های زیادی را برای توسعه آن درنظر گرفت. مهم‌ترین نکته اما چیز دیگری است.

بنابر این در شرایطی که کشور با مصارف بودجه‌ای مختلفی مواجه است، مشخص نیست برنامه‌های توسعه فرودگاه‌ها با چه هدفی دنبال می‌شود به‌ویژه آنکه فعلا چشم‌اندازی نسبت به افزایش سطح رفت‌وآمدهای داخلی و خارجی دیده نمی‌شود و حتی به‌نظر می‌رسد ظرفیت‌های فعلی کفاف تقاضای موجود را می‌دهد.

خبر

نقشه جدید مجلس برای اسقاط خودرو

مجلس نسخه جدید برای اسقاط خودروهای فرسوده را رونمایی کرد. براساس این مصوبه قرار است در صورت نبود گواهی اسقاط خودرو یا موتورسیکلت به اندازه کافی در سامانه اسقاط خودرو مدیریت وزارت صنعت، معدن و تجارت که به تشخیص این وزارتخانه، به اختلال در روند تولید منجر شود، تولیدکنندگان خودرو یا موتورسیکلت می‌توانند با پرداخت بخشی از قیمت آن به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته مجوز شماره‌گذاری دریافت کنند.

همچنین رانندگان دارای کارت هوشمند خود مالک و شرکت‌های حمل‌ونقل مالک صرفاً برای یکبار و یک دستگاه برای مدت ۱۰ سال می‌توانند در صورت نبود گواهی اسقاط به اندازه کافی ۵درصدارزش گمرکی خودروهای وارداتی را به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته برای دریافت مجوز شماره‌گذاری پرداخت کنند.

با تصمیم مجلس شماره‌گذاری خودروهای سواری با سهم داخلی سازی کمتر از ۴۰ درصد قطعاً، مشروط به ارائه گواهی اسقاط برابر با ۵۰درصد تعداد تعیین شده برای خودروهای وارداتی مشابه خواهد بود دست کم ۲۰درصد از خودروهای عرضه شده در فرقه کشتی، به دارندگان خودروهای فرسوده (هر کدام برای یک دستگاه، در صورت وجود) اختصاص می‌یابد، به این شرط که به هنگام تحویل خودرو جدید، خریدار گواهی اسقاط خودرو فرسوده خود را تحویل دهد. مجلس همچنین وزارت نفت را مکلف کرد با همکاری وزارت صنعت و براساس مبلغ مصوب شورای اقتصاد منابع بانکی تعیین شده در شورای پول و اعتبار برای هر سال تسهیلات لازم را به‌منظور جایگزینی موتورسیکلت و خودروهای فرسوده با اولویت خودروهای حمل‌ونقل عمومی پرداخت کند.

خودرو

است. پیش از این در مهرماه تیراژ تولید خودروهای سواری نسبت به شهریور تغییری نکرده بود. مجموع خودروهای سواری تولید شده در شرکت‌های خودروساز داخلی از اول سال تاکنون به مرز ۶۷۰هزار دستگاه رسیده است. محاسبات نشان می‌دهد در صورتی که خودروسازان بتوانند سطح تولید را به میزان فعلی حفظ کنند تیراژ تولید خودرو در سال جاری به یک میلیون دستگاه خواهد رسید.

به گزارش همشهری، روند رو به رشد قیمت خودرو در طول چند سال گذشته وزارت صنعت را بر آن داشت تا سیاست افزایش تولید را در پیش بگیرد. تیراژ تولید خودرو بعد از آغاز دور تازه تحریم‌ها در سال ۱۳۹۷ کاهش یافته بود و به زعم مسئولان و کارشناسان یکی از مهم‌ترین دلایل رشد قیمت خودرو در کنار نرخ تورم و افزایش قیمت دلار، کاهش شدید عرضه بود. این موضوع موجب شده تعداد خودروهای فرسوده نیز افزایش یابد و به مرز ۳۵درصد از خودروهای در حال تردد برسد. حالا آطور که آمارها نشان می‌دهد سطح تولید خودرو و

اقتصاد



رشد ۱۷ درصدی تولید خودرو در آبان ماه

تیراژ تولید خودروهای سواری در ۸ماه امسال به مرز ۶۷۰هزار دستگاه رسید

آمارها نشان می‌دهد در آبان ماه امسال تعداد تولید خودروهای سواری ۱۷درصد افزایش یافته

است. پیش از این در مهرماه تیراژ تولید خودروهای سواری نسبت به شهریور تغییری نکرده بود. مجموع خودروهای سواری تولید شده در شرکت‌های خودروساز داخلی از اول سال تاکنون به مرز ۶۷۰هزار دستگاه رسیده است. محاسبات نشان می‌دهد در صورتی که خودروسازان بتوانند سطح تولید را به میزان فعلی حفظ کنند تیراژ تولید خودرو در سال جاری به یک میلیون دستگاه خواهد رسید. به گزارش همشهری، روند رو به رشد قیمت خودرو در طول چند سال گذشته وزارت صنعت را بر آن داشت تا سیاست افزایش تولید را در پیش بگیرد. تیراژ تولید خودرو بعد از آغاز دور تازه تحریم‌ها در سال ۱۳۹۷ کاهش یافته بود و به زعم مسئولان و کارشناسان یکی از مهم‌ترین دلایل رشد قیمت خودرو در کنار نرخ تورم و افزایش قیمت دلار، کاهش شدید عرضه بود. این موضوع موجب شده تعداد خودروهای فرسوده نیز افزایش یابد و به مرز ۳۵درصد از خودروهای در حال تردد برسد. حالا آطور که آمارها نشان می‌دهد سطح تولید خودرو و

در سال جاری افزایش یافته اما هنوز با هدف گذاری وزارت صنعت برای تولید ۵٫۱میلیون دستگاه خودرو در سال ۴۰۱فاصله دارد.

رشد ۱۷درصدی

آمارها نشان می‌دهد بعد از یک دور رشد تولید خودروهای سواری در فصل بهار، از ابتدای تابستان روند تولید کاهش یافت و سطح تولید خودرو ابتدا در تیر ماه ۱۸درصد و بعد از آن در مرداد ماه ۹درصد افت کرد. با این حال درماه آخر تابستان سطح تولید افزایش یافت و در مهر ماه هم در سطح قبلی ثابت ماند. حالا آمارها نشان می‌دهد تیراژ تولید خودرو در آبان ماه با رشد قابل توجهی مواجه شده و شرکت‌های خودروساز در آبان ماه امسال جمعا ۱۰۳هزار و ۵۸۶دستگاه خودرو تولید کرده‌اند که این میزان در مقایسه با مهرماه ۱۷درصد رشد نشان می‌دهد. مقایسه سطح تولید آبان ماه با سایر

ماه‌ها در سال جاری نشان می‌دهد که تیراژ تولید به اوج خود در خرداد امسال رسیده است و این میزان حتی بالاترین تیراژ تولید ماهانه خودرو از ابتدای سال ۱۴۰۰ تاکنون است. آمارها حاکی است در آبان امسال شرکت سایپا با رشد ۱۹درصدی بیشترین رشد را داشته و بعد از

آن ایران خودرو و پارس خودرو به ترتیب با ۱۶٫۱ و ۱۵٫۱درصد در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. تعداد خودروهای تولید شده در آبان ماه ۱۷هزار دستگاه بیشتر از مهرماه بوده است.

تولید یک میلیون دستگاه خودرو

آمارها نشان می‌دهد بسا افزایش روند تولید خودروهای سواری در آبان ماه جمع کل خودروهای تولید شده در ۸ماه گذشته به مرز ۶۷۰هزار دستگاه رسیده که این میزان ۱۵درصد بیشتر از مدت مشابه سال گذشته است می‌دهد تعداد خودروهای سواری تولید شده در ۸ماه امسال ۱۷هزار و ۵۸۶دستگاه بیشتر از ۸ماه پارسال بوده است. محاسبات نشان می‌دهد شرکت‌های خودرو، پارس خودرو و سایپا از ابتدای سال تاکنون هر سه ماه به‌طور میانگین ۸۴هزار دستگاه خودرو سواری تولید کرده‌اند و انتظار می‌رود در صورتی که میانگین تولید در سطوح فعلی حفظ شود میزان تولید خودروهای سواری در سال جاری از مرز یک میلیون دستگاه فراتر رود. طبق آمارهای موجود جمع تولید این شرکت در سال ۱۳۹۹بالغ بر ۶۰۰هزار دستگاه و در سال گذشته ۸۶۵هزار دستگاه بود.

نام شرکت	تولید	فروش	تولید	تغییر تولید	تغییر فروش
ایران خودرو	۳۶۰۳۳۵	۳۷۵۰۴۴۰	۲۸۲۶۶۰	۷۷٫۷۲۲	۲۶۹۰۷۴۰
سایپا	۲۲۲۶۹۲	۳۳۰۳۰۵۱	۲۴۰۸۹۹	۱۰۷۹۳	۱۰۵۵۰۷۰۰
پارس خودرو	۸۶۴۲۸	۹۲۰۱۷۰	۷۸۸۶۱	۷۰۷۴۷	۳۸۰۳۳۰
جمع	۵۰۵۰۶۶۹	۷۴۰۰۹۶۱	۴۴۳۰۵۸۲	۸۷۰۴۶۲	۱۶۷۰۱۶۳

حق و حقوق قربانیان گارانتی های تقلبی

با تصویب کار گروه حمایت از تولید سازمان صمت، خریداران کالاهای دارای ضمانت‌نامه فیک از جریمه شرکت‌های متخلف سهم می‌برند



روی کالای قاچاق گارانتی ارائه می‌کرد مشخص نبود. فروردین امسال قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز بعد از اصلاحاتی از سوی مجلس شورای اسلامی به دولت ابلاغ شد. یکی از مفاد قانونی که توسط مجلس مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت، ماده ۱۸ این قانون، مرتب با موضوع ضمانت اجرا برای برخورد با گارانتی‌کنندگان اجناس قاچاق بود که به اعتقاد کارشناسان، اصلاحات در آن می‌توانست کاهش چشمگیر آمار قاچاق کالا و شکایات مردمی در زمینه خدمات گارانتی را به دنبال داشته باشد. با این حال، مصرف‌کنندگانی که از خرید کالاهای قاچاق و گارانتی‌های فیک متحمل زان می‌شدند، همچنان به لحاظ قانونی دستاویزی برای جبران خسارت نداشتند.

حال براساس تصمیم کارگروه حمایت از تولید سازمان صمت، خریداران می‌توانند بخشی از زیان مالی خود را از جریمه‌ای که شرکت صادرکننده گارانتی متحمل می‌شود، جبران کنند. معاون نظارت و بازرسی سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران در این خصوص گفت: براساس مصوبه جلسه کارگروه حمایت از تولید، برخورد با کالای قاچاق نه‌تنها در سطح فروش، بلکه در سطح گارانتی هم انجام می‌شود. وی افزود: موضوع جلسه کارگروه سهم خریدار از این جریمه بود. چون در قانون سهمی برای خریدار در نظر گرفته نشده، کارگروه حمایت از تولید در سازمان صمت تصمیم گرفت موضوع تخلف تقلب را هم اضافه کند تا

همیشه‌ری

ارز

مرکز پژوهش‌های مجلس پیشنهاد داد

نسخه روسی برای بازار ارز ایران

روسیه چگونه توانست جلوی افت ارزش روبل در برابر تحریم‌ها، پس از جنگ علیه اوکراین را بگیرد؟ آیا نسخه روسی به درد اقتصاد و بازار ارز ایران می‌خورد؟ آیا مدل روسی می‌تواند جلوی فشار تحریم‌ها بر بازار ارز و اقتصاد ایران را بگیرد؟ مرکز پژوهش‌های مجلس در تازه‌ترین گزارش خود به بررسی سیاست ارزی بانک مرکزی روسیه در برابر تحریم‌ها پرداخته است. طبق این گزارش، اقدام‌های دولت روسیه همچون مداخلات ارزی و افزایش ورود ارزهای نفتی به اقتصاد این کشور، افزایش ۲برابری نرخ بهره، اعمال حساب سرمایه و فروش گاز بر مبنای روبل، باعث شد تا ارزش پول روسی احیاء شود. بازوی پژوهشی مجلس در تحلیل دلایل مؤثر بودن این اقدامات در مقایسه با تجربه ایران را ناشی از تفاوت وضعیت اقتصادی و سیاست ارزی در ایران و روسیه دانسته است.

به گزارش همشهری، طبق بسته پیشنهادی مرکز پژوهش‌ها، تجربه مقاومت روسیه در برابر فشار تحریم‌ها می‌تواند درس مهمی برای اقتصاد ایران باشد؛ از جمله این که برای در امان ماندن از اثر تحریم‌ها، ضرورت دارد تا سیاست تثبیت نرخ حقیقی ارز جایگزین تثبیت نرخ اسمی ارز شود. بازوی پژوهشی مجلس می‌گوید: سیاست تثبیت نرخ حقیقی ارز به این معناست که ورودی ارزهای نفتی به اقتصاد ایران از طریق بودجه عمومی، فروش ذخایر ارزی بانک مرکزی و تبدیل منابع صندوق توسعه ملی به میزان مقدار صادرات نفتی سال‌های تحریم یعنی ۲۰۱۴-۲۰۱۰میلیارد دلار به از ثابت ۱۴۰۰ تثبیت شود و مازاد ارز به ذخایر خارجی یا افزایش دارایی‌های صندوق توسعه ملی تبدیل شود.

چالش اصلی اما تفاوت بنیادین در متغیرهای اقتصادی ایران و روسیه است؛ به‌نحوی که متغیرهای کلان اقتصادی روسیه به بانک مرکزی این کشور کمک کرده تا جلوی ریزش ارزش روبل را بگیرد اما در ایران به‌دلیل رشد بالای نقدینگی و تورم در یک بازه زمانی بلند مدت، ارزش ریال هر ساله کاهش یافته و یک راه دولت‌ها برای جلوگیری از تورم، به‌کار بستن راهکار واردات با دلارهای نفتی است اما با افت درآمدهای نفتی و یا ایجاد محدودیت‌های تحریمی، کاهش شدید ارزش اسمی پول ملی و افزایش نرخ تورم رخ می‌دهد.

به‌گونه‌ای که میانگین رشد نقدینگی مازاد بر تولید در روسیه کمتر از ۷درصد و برای ایران بیش از ۲۲درصد است؛ افزون بر این، بین رشد نرخ اسمی ارز با نفاذ پول داخلی و روسیه تفاوتی مشاهده می‌شود اما در ایران این تناسب دیده نمی‌شود و به همین دلیل فیلر ارزی جمع شده و با فشار تحریم‌ها جهش پیدا می‌کند.

مرکز پژوهش‌های مجلس همچنین تفاوت دیگر در اقتصاد روسیه و ایران را ناشی از وضعیت صادرات نفت آکسور به‌عنوان نقطه ورود ارز به اقتصاد معرفی می‌کند و می‌گوید: صادرات نفتی ایران در فاصله سال‌های ۱۳۹۶تا۱۳۹۸ با بیش از ۵۰درصد کاهش از ۶۲میلیارد دلار به ۲۹میلیارد دلار رسیده، در حالی‌که تولید روزانه نفت روسیه پس از تحریم‌ها، تغییر نکرده و این کشور بیش از ۱۰میلیون بشکه نفت در روز تولید کرده است.

رد پای نوسان ارز در بودجه

این گزارش نشان می‌دهد که رد پای نوسان نرخ ارز در ۲کشور ایران و روسیه هم مشهود است؛ به‌نحوی که روسیه در سال ۲۰۱۸بودجه سالانه‌اش را با نفت ۵۵۲دلاری تراز کرده اما برای تراز شدن بودجه این کشور، قیمت هر بشکه نفت ۷۵۶دلار محاسبه شده است. اختلاف زیاد نقطه سر به سر ایران و روسیه، بیانگر این واقعیت است که متراخ بخش عمومی دولت ایران نیازمند تأمین ارز بیشتری است و تا زمانی که این شرایط برقرار باشد، دست‌اندازی به ذخایر ارزی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

بازوی تحقیقاتی مجلس می‌گوید: در صورت افزایش ارزش صادرات نفتی و تکرار اشتباه مصرف ارزهای نفتی برای کاهش نرخ حقیقی ارز، مجدداً بازار ارز در لبه جهش ارزی قرار خواهد گرفت و از سوی دیگر تعدیل نرخ اسمی ارز با ملاحظه تورم داخلی و خارجی به‌منظور حفظ رقابت‌پذیری در تجارت خارجی می‌تواند به تقویت و اصلاح سیاست‌های ارزی کمک کند.

مرکز پژوهش‌های مجلس نتیجه می‌گیرد که سیاست ارزی تثبیت نرخ حقیقی ارز به‌جای سیاست تثبیت نرخ اسمی ارز، از عوامل بسیار کلیدی در تجربه موفق روسیه بوده و برخلاف روسیه، در ایران عملاً سیاست ارزی تثبیت نرخ اسمی و کاهش نرخ حقیقی ارز، گره زدن نرخ اسمی ارز به صادرات نفتی، دنبال شده است. به این ترتیب این اختلاف اساسی در سیاست‌های ارزی را باید به‌عنوان عامل متفاوت‌کننده ایران و روسیه در اثرگذاری تصمیمات ارزی در مواجهه با تحریم‌های خارجی در نظر گرفت. البته این اصلاح سیاست ارزی در ایران، نیازمند اصلاحات اساسی در باز تعریف اهداف حساب ذخیره ارزی و صندوق توسعه ملی برای ثبات اقتصادی، اصلاح رابطه مالی بانک مرکزی، شرکت‌های تابعه وزارت نفت و صندوق توسعه ملی و اصلاح ساختاری بودجه در جهت افزایش کارآمدی مخارج بخش است. می‌

محمای بازگشت دلارها

این گزارش همچنین به تفاوت سیاست بازگشت ارزهای صادراتی در ۲کشور ایران و روسیه اشاره می‌کند و تأکید دارد که بین سیاست عملی روسیه و موضوع صادرات ریالی مطرح در ایران، از منظر بازگشت ارز حاصل از صادرات، تفاوت جدی وجود دارد. چنان‌که سیاست روسیه به‌معنای اطمینان از بازگشت ۱۰۰درصدی ارز حاصل از صادرات است در حالی‌که در ایران به‌طور کلی بازگشت ارز حاصل از صادرات به چرخه اقتصاد نفی می‌شود و صادرکننده یا واردکننده خارجی، ارز را در بازار غیررسمی داخل یا خارج از کشور به متقاضیان غیرمجاز با مصرف قاچاق یا خروج سرمایه یا نظایر آن واکدار و در مقابل آن ریال دریافت می‌کند. به این ترتیب صادرات ریالی مطرح در ایران هیچ ارتباطی با تجربه روسیه در خصوص سیاست الزام به پرداخت ارزش گاز صادراتی به روبل ندارد و برخلاف آثار مثبت این تجربه در اقتصاد روسیه، توصیه به صادرات ریالی را می‌توان خط‌ناک‌ترین و در عین حال اشتباه ترین توصیه به مقام ارزی ایران تلقی کرد.

به گزارش همشهری، اکنون و بافرض تداوم تحریم‌ها باید دید که آیا دولت و بانک مرکزی، سیاست ارزی متفاوت با گذشته را در پیش می‌گیرند یا باز هم بر روش‌های ناکارآمد و شکست‌خورده در دولت‌های پیشین تأکید می‌ورزند؟