صفحه‌آرا: مهرداد هاشمیان

اینفوگرافیک

کارنامه مصرف بنزین در ۸روز شهریور

مصرف بنزین در ۸ روز نخست شهریور امسال در حالی به یک میلیاردو ۱۸۵ میلیون لیتر رسیده که تقریبا نیمی از این میزان با کارت جایگاه مصرف شده است.

سیاهه مصرف بنزین در شهریورماه

میانگین روزانه مصرف
۱۴۸ میلیون لیتر

پایین‌ترین رکورد مصرف
۱۳۵ میلیون لیتر

بالاترین رکورد مصرف
۱۵۴ میلیون لیتر

تفکیک سهم کارت‌های سوخت

کارت سوخت **شخصی** — ۵۲ درصد

تغییر نسبت به **دی‌ماه ۱۴۰۴** — -۲۲ واحدد‌رصد

کارت سوخت **جایگاه** — ۴۸ درصد

تغییر نسبت **به دی‌ماه ۱۴۰۴** — ۲۲ واحدد‌رصد

سهم CNG **در سبد سوخت کشور** — ۹ درصد

تغییر نسبت **به سال ۱۳۹۸** — -۱۹ درصد

براساس گزارش شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، متوسط مصرف روزانه بنزین در شهریور ۱۴۰۵ حدود ۱۴۸میلیون لیتر ثبت شده که نسبت به بازه‌های مشابه افزایش محسوسی دارد. در این میان، سهم کارت سوخت شخصی به ۵۲ درصد و سهم کارت اضطراری جایگاه به ۴۸ درصد رسیده است؛ یعنی نزدیک به نیمی از بنزین توزیع‌شده، بدون انتساب به‌خودرو یا مالک مشخص، از شبکه رسمی رصد خارج شده است.

این رقم در حالی ثبت شده که در دی‌ماه ۱۴۰۴ سهم کارت جایگاه به ۲۶ درصد کاهش یافته بود، اما در شهریور دوباره به حدود ۴۸ درصد بازگشته است. کارشناسان هشدار می‌دهند افزایش استفاده از کارت جایگاه، نه‌تنها مدیریت مصرف را دشوار می‌کند، بلکه مسیر را برای قاچاق و مصرف انحرافی بنزین (مانند مصارف صنعتی) هموار می‌سازد. باوجود وعده شناسه‌دار کردن کارت‌های اضطراری از اردیبهشت‌ماه، این طرح همچنان به مرحله اجرایی نرسیده است.

پارک‌وی

اصل ماجرای احتکار موبایل

سخنگوی پیشین انجمن واردکنندگان تلفن همراه، با اشاره به مشکلات واردات موبایل گفت: از ابتدای سال تاکنون عملا هیچ ثبت سفارشی برای واردات موبایل بازرگانان تأیید نشده و این موضوع بر عرضه کالا در بازار اثر گذاشته است.

رضا عالیان، دبیر کنگره موبایل در برنامه پارک‌وی تلویزیون همشهری اظهار کرد: در یکی دوماه نخست سال، دستگاه‌های ذیربط به‌دلیل شرایط موجود دسترسی مناسبی به سامانه‌ها نداشتند، اما پس از پیگیری مشخص شد اولویت با کالاهای اساسی است.

او افزود: در شرایط جنگ، مصوبه‌ای برای ترخیص کالاهای موجود در گمرک با تعهد ابلاغ شد و بخشی از موبایل‌ها نیز با همین روش از گمرک خارج و به انبار شرکت‌ها منتقل شدند. این کالاها برای فعال‌شدن رجیستری به کد ساتا نیاز داشتند که به‌گفته او، هنوز برای بخشی از آنها صادر نشده است.

عالیان درباره کالاهای موجود در انبار شرکت‌ها گفت: حدود ۲ماه پیش یک نهاد نظارتی به بخشی از این کالاها عنوان احتکار داد، درحالی‌که این کالاها به‌دلیل نداشتن کد ساتا امکان فروش نداشتند.

او افزود: سرمایه بازرگانانی که این کالاها را وارد کرده‌اند، چند ماه درگیر این فرآیند بوده است. البته ممکن است در میان کالاهای موجود، مواردی نیز با هدف احتکار نگهداری شده باشد که الزاما مربوط به شرکت‌های بازرگانی نیست.

دبیر کنگره موبایل درباره افزایش قیمت‌ها گفت: بازار موبایل به عرضه و تقاضا وابسته است و وقتی حدود ۶ماه ثبت سفارش با محدودیت مواجه شده، کاهش عرضه می‌تواند به افزایش قیمت منجر شود.

او ادامه داد: حتی درصورت بازشدن ثبت سفارش و ورود کالا، موبایل با هزینه‌های متفاوتی نسبت به گذشته وارد بازار خواهد شد و نباید انتظار کاهش شدید قیمت‌ها را داشت.

دبیر کنگره موبایل همچنین گفت: آماری در حدود ۷۰هزار دستگاه موبایل در انتظار تعیین تکلیف و دریافت کد ساتا مطرح شده که نمی‌تواند صحت آن را تأیید کرد؛ با این حال، ورود این کالاها به بازار می‌تواند به افزایش عرضه کمک کند.

عدد خبر

۱۰۰ هزار سکه
بانک مرکزی ۱۰۰ هزار قطعه سکه تمام بهار آزادی را از روز چهارشنبه، ۱۸شهریور ماه ۱۴۰۵ با سررسید ۳ ماهه در قالب اوراق سلف موازی عرضه خواهد کرد. دارندگان اوراق می‌توانند نسبت به دریافت فیزیکی سکه یا سود ۷درصدی درنظر گرفته‌شده برای این اوراق اقدام کنند.

۱۶۰ هزار واحد
حبیب‌الله طاهرخانی، معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی از تحویل ۱۶۰هزار واحد در قالب طرح‌های حمایتی مسکن تا پایان سال‌جاری خبر داد و گفت: با تدابیر در حوزه تامین مالی و تزریق ۷/۴ همت به دستگاه‌های خدمات‌رسان، بزرگ‌ترین افتتاح طرح‌های ملی مسکن همگام با توسعه کامل زیرساخت‌ها انجام می‌شود.

خصوصی‌سازی به داد ایران خودرو نرسید!

قیمت کارخانه‌ای اکثر محصولات ایران‌خودرو از آذر ۱۴۰۳ تا شهریور ۱۴۰۵ بیش از ۲/۵ برابر شده است

گزارش

سینا احدیان | روزنامه‌نگار |
افزایش دوباره قیمت خودروهای ایران‌خودرو، این‌بار با استناد به افزایش هزینه گواهی اسقاط، بار دیگر این پرسش را به میان آورده است که محصولات این خودروساز در دوره مدیریت جدید چه مسیری را طی کرده است. مقایسه قیمت‌های کارخانه‌ای ایران‌خودرو در آذر ۱۴۰۳، یعنی پیش از تغییر مدیریت این شرکت، با قیمت‌های شهریور ۱۴۰۵ نشان می‌دهد قیمت برخی محصولات این شرکت در این فاصله بیش از ۲/۵برابر شده است.

به گزارش همشهری، ماجرا از ۱۷ بهمن ۱۴۰۳ آغاز شد؛ روزی که در مجمع عمومی ایران‌خودرو، ترکیب جدید هیأت‌مدیره این شرکت تعیین شد و شرکت‌های مرتبط با گروه کروز توانستند ۳کرسی از ۵کرسی هیأت‌مدیره را در اختیار بگیرند. پس از آن نیز عادل پیرمحمدی به‌عنوان مدیرعامل ایران‌خودرو انتخاب شد. این تغییر، عملا آغاز دوره جدید مدیریتی ایران‌خودرو بود. اکنون مقایسه فهرست قیمت‌های رسمی، تصویری قابل تأمل از تغییر قیمت محصولات ایران‌خودرو ارائه می‌کند. مقایسه قیمت‌های کارخانه‌ای نشان می‌دهد افزایش قیمت در ایران‌خودرو به یک یا ۲ محصول خاص محدود نمانده است. در میان نمونه‌های منتخب، رشد قیمت کارخانه‌ای از حدود ۱۵۴درصد برای پژو ۲۰۷ TU3 تا ۱۸۳درصد برای ری‌را متغیر بوده است. این در حالی است که ایران‌خودرو در تازه‌ترین مرحله نیز بار دیگر افزایش قیمت را اعمال کرده است.

افزایش قیمت دوباره؛ این‌بار با گواهی اسقاط

در تازه‌ترین مرحله، خودروسازان اعلام کرده‌اند قیمت محصولاتشان از شهریور ۱۴۰۵ به‌دلیل افزایش ارزش گواهی اسقاط از ۳۵میلیون تومان به ۶۰میلیون تومان و اجرای آیین‌نامه اصلاحی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، باز هم افزایش می‌یابد. سقف افزایش اعلام‌شده برای برخی خودروها ده‌ها میلیون تومان برآورد شده است.

بنابراین درحالی‌که محصولات طی ۲سال گذشته رشد چندصددرصدی را ثبت کرده‌اند، موج تازه‌ای از افزایش هزینه‌های قانونی نیز به خریدار تحمیل می‌شود.

آیا همه گرانی را می‌توان به مدیریت کروز نسبت داد؟

البته این ارقام به‌معنای آن نیست که تمام افزایش قیمت خودرو را می‌توان مستقیماً به تصمیم مدیرعامل یا گروه کروز نسبت داد. قیمت خودرو در ایران تحت‌تأثیر مجموعه‌ای از عوامل قرار دارد؛ از نرخ ارز و قیمت مواداولیه و قطعات گرفته تا دستمزد، هزینه‌های مالی، مالیات، بیمه، شماره‌گذاری، گواهی اسقاط و سازوکار قیمت‌گذاری.

اما یک واقعیت آماری را نیز نمی‌توان نادیده گرفت: بخش قابل‌توجهی از این جهش قیمتی در دوره‌ای رخ داده که مدیریت ایران‌خودرو در اختیار ترکیب جدید هیأت‌مدیره و مدیرعامل منصوب آن قرار داشته است. به همین دلیل، مسئله اصلی بیش از آنکه اثبات یک رابطه مستقیم علت و معلولی باشد، بررسی کارنامه دوره جدید مدیریت ایران‌خودرو است.

خصوصی‌سازی قرار بود چه چیزی را تغییر دهد؟

انتقال مدیریت ایران‌خودرو به بخش خصوصی با این انتظار همراه بود که شرکت از نظر بهره‌وری، ساختار مالی، تولید، کیفیت و توسعه محصول عملکرد بهتری پیدا کند. اما برای مصرف‌کننده، یکی از ملموس‌ترین تغییرات این دوره، افزایش شدید قیمت خودرو بوده است.

البته اصلاح قیمت‌ها در شرایط تورمی و افزایش هزینه تولید می‌تواند برای بقای خودروسازان ضروری باشد. با این حال، زمانی می‌توان از موفقیت اصلاح ساختار و خصوصی‌سازی سخن گفت که افزایش قیمت در کنار خود، دست‌کم بخشی از منافع آن را در قالب افزایش تولید، کاهش زیان، بهبود کیفیت، توسعه محصول و ارتقای بهره‌وری نیز به مصرف‌کننده بازگرداند.

از این منظر، کارنامه دوره جدید مدیریت ایران‌خودرو نیازمند یک ارزیابی جامع‌تر است؛ ارزیابی‌ای که در کنار قیمت خودرو، تغییر تیراژ تولید، زیان انباشته، هزینه‌های مالی، بهره‌وری، کیفیت محصولات و عملکرد شرکت‌های زیرمجموعه را نیز بررسی کند. در نهایت، پرسش افکار عمومی همچنان پابرجاست. خصوصی‌سازی ایران‌خودرو قرار بود برای مصرف‌کننده چه چیزی را بهتر کند؛ افزایش تولید و کیفیت و دسترسی یا صرفا افزایش‌های پی‌درپی قیمت ؟!

حمایت بیشتر؛ تولید کمتر

درحالی‌که صنعت خودرو طی سال‌های گذشته از حمایت‌های گسترده سیاستگذار، تسهیلات بانکی، ممنوعیت یا محدودیت واردات و انواع حمایت‌های تعرفه‌ای برخوردار بوده، آمار تولید نشان می‌دهد این حمایت‌ها هنوز نتوانسته‌اند به رشد معنادار تولید منجر شوند. تولید خودروی سواری در سال‌های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۴ در محدوده حدود ۵۳۰ تا ۵۵۰هزار دستگاه در سال قرار داشته و در این مدت تغییر محسوسی نکرده است. در ۵ماه نخست امسال نیز تولید به حدود ۱۵۶هزار دستگاه رسیده که در مقایسه با ۱۹۶هزار دستگاه تولیدشده در مدت مشابه سال ۱۴۰۴، افتی بیش از ۲۰درصدی را نشان می‌دهد. به این ترتیب، در شرایطی که انتظار می‌رفت اصلاح مدیریت و حمایت‌های سیاستگذار به افزایش تولید، کاهش هزینه تمام‌شده و بهبود بهره‌وری منجر شود، آمار تولید نه‌تنها رشد محسوسی را نشان نمی‌دهد، بلکه در ۵ماه امسال با کاهش قابل‌توجه نیز مواجه شده است. پرسش اینجاست که اگر حمایت‌های گسترده قرار است به بهبود عملکرد صنعت خودرو منجر شوند، چرا خروجی این حمایت‌ها هنوز در مهم‌ترین شاخص عملکردی، یعنی تولید، دیده نمی‌شود؟

وزارت صمت؛ ناظر صنعت خودرو یا تماشاگر گرانی؟

اما در این میان، یک ضلع مهم ماجرا نباید نادیده گرفته شود؛ وزارت صنعت، معدن و تجارت که متولی اصلی سیاستگذاری و نظارت بر صنعت خودرو است. وزارت صمت در سال‌های گذشته بارها از برنامه تحول صنعت خودرو، ارتقای کیفیت، اصلاح ساختار خودروسازان، افزایش بهره‌وری، تولید محصولات جدید و توسعه صادرات سخن گفته است؛ حتی در برنامه تحول صنعت خودرو، برای اصلاح ساختار بنگاه‌ها و ارتقای کیفیت و صادرات، اهداف مشخصی تعیین شده بود. قانون ساماندهی صنعت خودرو نیز دولت را مکلف کرده است با سیاستگذاری، نظارت و تنظیم‌گری، زمینه رقابت‌پذیری صنعت خودرو را فراهم کند. با این حال، آنچه امروز بیشتر از عملکرد این سیاستگذار به چشم می‌آید، واکنش به افزایش قیمت‌ها و مدیریت تبعات آن است نه ارائه یک نقشه راه شفاف و قابل ارزیابی برای کاهش هزینه تولید، افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت و ایجاد رقابت در بازار. پرسش اینجاست که اگر وزارت صمت مسئول سیاستگذاری و نظارت بر این صنعت است، دربرابر جهش قیمت خودرو، افت قدرت خرید مصرف‌کننده و تداوم مشکلات ساختاری خودروسازان چه برنامه عملیاتی و قابل سنجشی دارد؟ سکوت و پاسخگونبودن دستگاه متولی در برابر پرسش‌های رسانه‌ها درباره این وضعیت نیز خود به مسئله‌ای قابل تأمل تبدیل شده است.

گشتی در اقتصاد ایران

جهش ۱۲۲هزار واحدی شاخص بورس

بورس تهران دیروز یکشنبه با هجوم تقاضا مواجه شد و شاخص کل با رشد ۱۲۲ هزار و ۲۷۷واحدی به کانال ۶/۷ میلیون واحد رسید. این دومین رشد سنگین متوالی پس از افزایش ۱۲۰هزار واحدی روز قبل است. شاخص هم‌وزن نیز ۳۲ هزار واحد بالا رفت که نشان از فراگیر بودن صعود در تمامی نمادها دارد. ارزش معاملات به ۴۷ هزار میلیارد تومان و تعداد معاملات به بیش از یک میلیون فقره رسید. نمادهای فملی، فارس، شپنا، وپاسار، تابان، شستا و تاپیکو بیشترین تأثیر را بر شاخص داشتند. فرابورس نیز با رشد ۸۹۴واحدی همراه شد. با وجود جو مثبت، کارشناسان تأکید دارند تداوم این روند نیازمند حفظ جریان نقدینگی و عبور از مقاومت‌های پیش‌روست و رشد ۲روزه به‌تنهایی نشانه قطعی تداوم صعود نیست.

راه‌اندازی نخستین صندوق ارزی تا هفته آینده

علی‌اکبر ایرانشاهی، رئیس مرکز نظارت بر صندوق‌های سرمایه‌گذاری سازمان بورس، از تأسیس نخستین صندوق سرمایه‌گذاری ارزی تا هفته آینده خبر داد. این صندوق‌ها از نوع «صدور و ابطالی» است و سرمایه‌گذاران می‌توانند ارز خود را به‌صورت اسکناس یا حواله وارد و در زمان ابطال، اصل و سود آن را به ارز دریافت کنند. منابع صندوق در اوراق با درآمد ثابت ارزی و سپرده‌های خاص سرمایه‌گذاری می‌شود. بازدهی سالانه این صندوق‌ها بین ۳ تا ۴درصد برآورد شده است. نقدشوندگی نیز با رکن ضامن تأمین می‌شود و سرمایه‌گذار پس از دوره اولیه، بدون جریمه می‌تواند خارج شود. هدف اصلی، هدایت ارزهای سرگردان مردم به چرخه تولید و پروژه‌های ارزآور است.

افزایش ۴برابری نیروگاه‌های تجدیدپذیر

مدیرعامل توانیر از جمع‌آوری بیش از ۲هزار و ۵۰۰ مگاوات بار غیرمجاز شبکه برق خبر داد و گفت: این میزان معادل ۳ نیروگاه اتمی بوشهر است. محمد الهداد افزود: ظرفیت نیروگاه‌های تجدیدپذیر از ۱۷۰۰ مگاوات در ابتدای دولت چهاردهم به ۵۵۰۰مگاوات رسیده و هدفگذاری شده تا پایان تابستان به ۷۰۰۰مگاوات برسد. وی با اشاره به کاهش ۳درصدی مصرف برق و کاهش ۵۳ درصدی محدودیت صنایع، تأکید کرد: شناسایی ماینرهای غیرمجاز و چاه‌های آب غیرقانونی ادامه دارد. الهداد حکمرانی شفاف در انرژی را رمز همراهی مردم دانست و خواستار تداوم صرفه‌جویی در زمستان شد.

جابه‌جایی ۵۶ میلیون مسافر در ۵ ماه

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری از جابه‌جایی بیش از ۵۶ میلیون و ۴۹۴ هزار مسافر در ۵ ماه اول سال‌جاری از طریق ناوگان بین‌شهری خبر داد. مرتضی اله‌یاری فومنی گفت: ۲۸ میلیون و ۴۹۷ هزار مسافر با ۱۴ هزار و ۴۷۷دستگاه اتوبوس، ۲۳ میلیون و ۹۰۶ هزار مسافر با ۳۱ هزار دستگاه مینی‌بوس و ۴ میلیون و ۹۱ هزار مسافر با ۳۴ هزار و ۳۷۵دستگاه سواری کرایه جابه‌جا شده‌اند. وی افزود: برای نوسازی ناوگان، ۱۲۰ دستگاه اتوبوس، ۲۷مینی‌بوس و ۶۸سواری جدید به کشور افزوده شده است. در حال حاضر ۲۵۵۳ شرکت و ۷۸۲ پایانه مسافری با بیش از ۹۰ هزار راننده در این حوزه فعال هستند.

واکنش وزیر اقتصاد به گنده گویی اسکات بسنت

سیدعلی مدنی‌زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی، در واکنش به اظهارات وزیر خزانه‌داری آمریکا درباره تشدید تحریم‌ها گفت: تصور اینکه با فشار اقتصادی بتوان تصمیم یک ملت را تغییر داد اشتباه است. وی افزود: اقتصاد ایران را مردم، کارآفرینان، تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی می‌سازند، نه واشنگتن. مدنی‌زاده با بیان اینکه دولت منکر مشکلات نیست و راهبردهایی چون تنوع‌بخشی به شرکای تجاری، توسعه تجارت منطقه‌ای، تقویت بخش خصوصی، کاهش وابستگی به نفت و کنترل تورم را دنبال می‌کند تصریح کرد: پاسخ ما به فشارها، مقاومت اقتصادی همراه با اصلاحات است و ملت ایران هرگز تسلیم نخواهد شد.

خاموشی‌ها علی رغم وعده وزیر ادامه دارد

با وجود وعده رسمی عباس علی‌آبادی، وزیر نیرو، مبنی بر پایان خاموشی‌های برنامه‌ریزی‌شده، گزارش‌های میدانی از ادامه قطعی برق در سراسر کشور حکایت دارد. علی‌آبادی اعلام کرده بود که «دیگر قطعی برق برنامه‌ریزی‌شده نداریم» اما اطلاعات دریافتی از برخی استان‌ها نشان می‌دهد خاموشی‌ها همچنان تا ۲ نوبت در روز اعمال می‌شود. در برخی مناطق نیز قطعی برق به‌صورت ناگهانی و بدون اطلاع قبلی رخ می‌دهد که نوعی خاموشی برنامه‌ریزی‌نشده محسوب می‌شود. این تناقض میان اظهارات مسئولان و واقعیت موجود، نگرانی شهروندان را درباره پایداری شبکه برق و عملکرد وزارت نیرو در مدیریت بحران انرژی افزایش داده است.