

# چارشوک

# خودرو چقدر گران شد؟

مقایسه قیمت خودروها در پایان دولت سیزدهم با وضعیت فعلی بازار



پرفروش تولید داخل، مونتاژی و وارداتی در روزهای اخیر نسبت به پایان دولت سیزدهم نشان می‌دهد قیمت این خودروها به طور متوسط بیش از ۴۰۰ میلیون تومان گران شده است.

بررسی قیمت انواع خودروهای پرفروش تولید داخل، مونتاژی و وارداتی در بازار بیانگر رشد حدوداً ۴۰ درصدی قیمت این خودروها از ابتدای دولت چهاردهم تا کنون است. مقایسه قیمت انواع خودروهای

مدل خودرو	قیمت در پایان دولت سیزدهم (میلیون تومان)	قیمت فعلی (میلیون تومان)	مقدار افزایش (میلیون تومان)	درصد افزایش
وانت زامیاد (رادبال)	۵۹۰	۹۵۰	۳۶۰	۶۱
پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما	۱۰۱۲	۱۳۷۰	۳۵۸	۳۵
وانت زامیاد گازسوز	۶۳۳	۹۸۶	۳۵۳	۵۶
پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما	۷۸۳٫۵	۱۱۳۵	۳۵۱٫۵	۴۵
ام وی ام X۲۲ پرو دنده ای	۹۴۴	۱۲۹۵	۳۵۱	۳۷
کیا سلتوس ۱۶ لیتر	۳۳۵۰	۳۷۰۰	۳۵۰	۱۰
شاین مکس	۱۸۱۰	۲۱۵۰	۳۴۰	۱۹
لاماری ایما ۱۴۰۳	۲۱۷۰	۲۵۰۰	۳۳۰	۱۵
دنا پلاس (۶ دنده)	۷۸۷	۱۱۱۱	۳۲۴	۴۱
دیگنیتی پرایم	۱۸۵۰	۲۱۷۰	۳۲۰	۱۷
ام وی ام X۳۳ دستی	۱۰۴۳	۱۳۵۵	۳۱۲	۳۰
تارا دستی V۱	۷۵۳	۱۰۶۵	۳۱۲	۴۱
تارا اتوماتیک V۲	۹۲۰	۱۲۳۰	۳۱۰	۳۴
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک	۷۲۹	۱۰۲۰	۲۹۱	۴۰
ساینا S اتوماتیک	۵۰۸	۷۸۳	۲۷۵	۵۴
رانا پلاس	۶۱۶	۸۸۰	۲۶۴	۴۳
اطلس	۵۰۸	۷۶۹	۲۶۱	۵۱
جک S۵ جدید	۱۶۴۰	۱۹۰۰	۲۶۰	۱۶
سورن XUYP	۵۹۷	۸۵۳	۲۵۶	۴۳
کوییک اتوماتیک	۵۵۵	۸۰۵	۲۵۰	۴۵
آریسان	۴۴۰	۶۸۰	۲۴۰	۵۵
ساینا S دوگانه سوز	۴۲۴	۶۵۹	۲۳۵	۵۵
اطلس	۵۳۸	۷۶۹	۲۳۱	۴۳
دنا پلاس توربو ۶ سرعته	۹۲۶	۱۱۵۰	۲۲۴	۲۴
کوییک S	۴۲۰	۶۲۹	۲۰۹	۵۰
کوییک GXL	۴۲۲	۶۳۰	۲۰۸	۴۹
کوییک R تیپ S	۴۱۸٫۵	۶۲۵	۲۰۷	۴۹
کوییک GXR-L	۴۳۴	۶۳۵	۲۰۱	۴۶
ساینا S	۴۱۷	۶۱۷	۲۰۰	۴۸
سایپا ۱۵۱	۳۲۲	۵۰۹	۱۸۷	۵۸
پژو ۲۰۷ موتور TU۳	۶۶۰	۸۴۰	۱۸۰	۲۷
سایپا ۱۵۱ (لایزر)	۳۳۷	۵۱۴	۱۷۷	۵۳
سورن فول ESP	۶۹۰	۸۶۷	۱۷۷	۲۶
سورن پلاس دوگانه‌سوز	۷۶۸٫۵	۹۳۸	۱۷۰	۲۲

۴۰۰ میلیون تومان؛ متوسط افزایش قیمت خودروهای پرتیراژ در دولت چهاردهم

مدل خودرو	قیمت در پایان دولت سیزدهم (میلیون تومان)	قیمت فعلی (میلیون تومان)	مقدار افزایش (میلیون تومان)	درصد افزایش
فیدلیتی پرستیژ	۲۳۸۰	۳۵۷۵	۱۱۹۵	۵۰
تیگو ۸ پرو (هیبرید)	۲۷۴۰	۳۸۷۰	۱۱۳۰	۴۱
تیگو ۸ پرو مکس (IE)	۲۹۱۰	۴۰۴۰	۱۱۳۰	۳۹
چانگان CS۵۵	۲۱۹۰	۳۲۵۰	۱۰۶۰	۴۸
چانگان CS۳۵ تیپ ۳	۱۶۵۰	۲۶۰۰	۹۵۰	۵۸
چانگان CS۳۵ تیپ ۲	۱۵۱۷	۲۴۰۰	۸۸۳	۵۸
وانت کاپرا	۱۱۲۰	۱۹۸۰	۸۶۰	۷۷
تیگو ۷ پرمیوم	۱۹۵۰	۲۷۷۰	۸۲۰	۴۲
هایما S۷	۱۵۷۵	۲۳۸۳	۸۰۸	۵۱
هایما S۸	۱۷۷۵	۲۵۳۰	۷۵۵	۴۳
جک (J۷)	۱۵۸۰	۲۳۲۸	۷۴۸	۴۷
جک (X۵)	۱۶۱۶	۲۳۴۰	۷۲۴	۴۵
فونیکس اف ایکس	۲۱۹۵	۲۹۰۰	۷۰۵	۳۲
آریزو ۶ پرو	۱۶۰۵	۲۲۶۰	۶۵۵	۴۱
جک (T۸)	۱۶۱۵	۲۲۷۰	۶۵۵	۴۱
فیدلیتی	۱۹۴۰	۲۵۶۰	۶۲۰	۳۲
هایما X۷	۱۷۴۵	۲۳۱۰	۵۶۵	۳۲
ایکس ۵۵ پرو	۱۴۸۵	۲۰۴۰	۵۵۵	۳۷
جک (J۴)	۷۶۰	۱۲۴۲	۴۸۲	۶۳
دیگنیتی پرستیژ	۲۳۳۰	۲۷۹۰	۴۶۰	۲۰
هایما S۵	۱۴۵۰	۱۹۱۰	۴۶۰	۳۲
آریزو ۵ نیو	۱۳۶۰	۱۸۱۰	۴۵۰	۳۳
وانت پادرا (دوگانه سوز)	۷۶۹	۱۲۰۰	۴۳۱	۵۶
لاماری (هیبرید)	۲۴۰۰	۲۸۳۰	۴۳۰	۱۸
کرولا ۱۲۰۰	۲۹۳۰	۳۳۴۵	۴۱۵	۱۴
زوتی DL۵	۱۰۹۰	۱۵۰۰	۴۱۰	۳۸
دنا پلاس اتوماتیک (آپشنال)	۹۴۹	۱۳۵۵	۴۰۶	۴۳
پیکاپ فوتون بنزینی	۲۵۹۰	۲۹۹۰	۴۰۰	۱۵
جک (S۳)	۱۱۶۰	۱۵۵۰	۳۹۰	۳۴
فوتون اتوماتیک	۲۵۹۰	۲۹۸۰	۳۹۰	۱۵
پژو ۲۰۷ اتوماتیک	۸۹۷	۱۲۷۳	۳۷۶	۴۲
شاهین دستی (سانروف)	۶۹۶	۱۰۷۰	۳۷۴	۵۴
شاهین اتوماتیک G	۸۱۰	۱۱۷۹	۳۶۹	۴۶
تارا اتوماتیک V۴	۹۳۴	۱۲۹۸	۳۶۴	۳۹



## احیای کشاورزی ایران؛ از خاک فرسوده تا ضرورت بازنگری در سیاست های تولید

کشاورزی ایران در حالی همچنان یکی از پایه‌های اصلی اقتصاد و امنیت غذایی کشور به شمار می‌رود که نشانه‌های فرسودگی در ساختار تولید، منابع خاک و مدیریت آب به وضوح قابل مشاهده است. واقعیت‌های امروز نشان می‌دهد بدون اصلاح الگوی کشت، بازتعریف سیاست‌های حمایتی و حرکت به سمت کشاورزی حفاظتی، بقای این بخش در بلندمدت با چالش‌های جدی روبه‌رو خواهد شد.

در دهه‌های اخیر، سیاست‌های کشاورزی ایران عمدتاً پرمحور افزایش فوری تولید و پاسخ‌گویی به نیازهای کوتاه‌مدت جامعه متمرکز بوده‌است. این رویکرد، گرچه در مقاطع زمانی خاصی توانست شاخص خودکفایی برخی محصولات استراتژیک مانند گندم را ارتقا دهد اما پهای آن تخریب منابع پایه‌ای همچون خاک، آب و تنوع زیستی بود. استفاده بی‌رویه از کودها و سموم شیمیایی، حفر چاه‌های غیرمجاز و برداشت بیش از ظرفیت منابع زیرزمینی، به تدریج خاک کشور را از موادی ثقی و فرسایش آن راتشدید کرد.

امروز بسیاری از زمین‌های زراعی کشور با افت شدید کیفیت و کاهش قدرت تولید مواجه‌اند؛ به عبارت دیگر، کشاورزی ایران اگرچه ظاهرآ رشد کمی داشته اما در باطن دچار نوعی فرسایش درونی شده‌است. این وضعیت نشان می‌دهد که تداوم سیاست‌های گذشته دیگر پاسخ‌گو نیست و باید به سمت راهبردی علمی و بلندمدت حرکت کرد؛ راهبردی که محور آن نه صرفاً افزایش تولید، بلکه حفظ پایداری تولید باشد.

### ضرورت بازآزمایی خاک و منابع پایه

احیای خاک به عنوان زیربنای کشاورزی پایدار، امروز به یکی از فوری‌ترین اولویتهای بخش زراعت کشور تبدیل شده‌است. خاک سالم نه فقط بستر تولید است، بلکه نقشی حیاتی در حفظ چرخه آب، جذب کربن و کنترل فرسایش ایفا می‌کند. در حالی که در بسیاری از کشورها، بازرگاندن بقایای گیاهی به خاک به عنوان یک اصل پذیرفته‌شده دنبال می‌شود اما در ایران همچنان شاهد خروج گسترده کاه و گلش از مزارع هستیم؛ اقدامی که عملاً مانع بازسازی مواد آلی و چرخه طبیعی حاصل خیزی خاک می‌شود. این روند نگران‌کننده‌است؛ زیرا هرچه ماده آلی خاک کمتر شود، ظرفیت نگهداری آب و مواد غذایی نیز کاهش می‌یابد و وابستگی کشاورزان به نهادهای شیمیایی افزایش پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، کشاورزی حفاظتی می‌تواند جایگزین مناسبی برای الگوی فعلی باشد. این شیوه با ترکیب برکاهش شخم، حفظ پوشش گیاهی و بازرگاندن بقایای گیاهان به زمین، به تدریج توان زیستی خاک را احیا و ساختار فیزیکی آن را بهبود می‌بخشد.

### کشاورزی حفاظتی؛ گامی برای بازتغییر آینده

کشاورزی حفاظتی فقط یک فناوری نیست، بلکه یک تغییر رویکرد بنیادین در گنجینه به تولید است. این الگو بر سه اصل کلیدی استوار است که شامل حداقل سازی دست‌کاری خاک، حفظ دائمی پوشش گیاهی و تناوب کشت می‌شود. اجرای درست این اصول می‌تواند موجب افزایش نفوذ آب، کاهش تبخیر، ارتقای فعالیت میکروبی و در نهایت پایداری تولید شود.

در ایران، اجرای این روش می‌تواند نقش بسزایی در مقابله با بحران آب نیز داشته باشد. کاهش دفعات شخم و حفظ بقایای گیاهی، موجب کاهش تبخیر سطحی و افزایش رطوبت خاک می‌شود. افزون بر آن، کاهش مصرف نهادهای شیمیایی در این روش، به کاهش آلودگی آب‌های زیرزمینی و بهبود سلامت محصولات منجر خواهد شد. بنابراین، کشاورزی حفاظتی نه فقط یک انتخاب زیست‌محیطی، بلکه یک ضرورت اقتصادی و راهبردی برای آینده کشاورزی کشور است.

### چالش‌های مسیر؛ از کمبود بارش تا کمبود فناوری

با وجود مزایای متعدد، توسعه کشاورزی حفاظتی در ایران با موانع جدی روبه‌روست. نخستین مانع، کمبود بارش و تغییرات اقلیمی است که روند بازسازی خاک و حفظ بقایای گیاهی را دشوار کرده‌است. از سوی دیگر، نبود ماشین‌آلات تخصصی و فناوری‌های مناسب برای کشت مستقیم و عملیات حداقل خاک‌کاری، مانعی بزرگ در مسیر اجرای گسترده این طرح‌ها محسوب می‌شود. افزون بر این، بخش بزرگی از کشاورزان هنوز با مبنای علمی کشاورزی پایدار آشنا نیستند و فرهنگ تولید در بسیاری از مناطق همچنان سنتی و مبتنی بر تجربه‌های نسل به نسل است. در نتیجه، هرگونه تحول در این حوزه نیازمند آموزش فراگیر، ایجاد مشوق‌های اقتصادی و ارائه الگوهای عملی موفق است تا اعتماد و همراهی کشاورزان جلب شود.

### مدیریت دانش و بازنگری سیاست‌ها

احیای کشاورزی ایران بدون بازنگری در سیاست‌های کلان ممکن نیست. تجربه نشان داده که تمرکز بر تولید کمی و ارائه نهادهای غیربهدمنند نه فقط به بهبود بهره‌وری منجر نشده، بلکه مصرف‌گرایی و تخریب منابع را تشدید کرده‌است. در مقابل، سیاست‌گذاری مبتنی بر کشاورزی دقیق و مدیریت علمی داده‌ها می‌تواند گامی مؤثر برای اسفاده بهینه از منابع باشد.

کشاورزی دقیق با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، مانند حسگرهای رطوبتی، پهبادها و سیستم‌های هوشمند آبیاری، امکان کنترل دقیق مصرف آب و کود را فراهم می‌کند. به این ترتیب، می‌توان ضمن کاهش هزینه‌های تولید، بهره‌وری را افزایش و اثرات زیست‌محیطی را به حداقل رساند. ایجاد بانک‌های اطلاعاتی خاک، تدوین نقشه‌های کشت منطقه‌ای و شفاف‌سازی زنجیره تأمین نیز از دیگر اقداماتی است که می‌تواند به پایداری تولید کمک کند.

### همه‌گنی نهادی و مسؤلیت ملی

احیای کشاورزی نه پروژه‌ای فنی نه طرحی مقطعی است، بلکه یک ضرورت ملی است که نیازمند همه‌گنی میان دستگاه‌های اجرایی، دانشگاه‌ها، مراکز تحقیقاتی و بخش خصوصی است. برای تحقق آن باید حلقه‌های مختلف زنجیره از آموزش و ترویج تا تأمین ماشین‌آلات و تأمین مالی با یکدیگر هم‌افزایی داشته باشند. از سوی دیگر، اصلاح نظام پارانهای در بخش کشاورزی نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. اختصاص مشوق‌ها به روش‌های پایدار، به جای حمایت از مصرف نهادهای شیمیایی، می‌تواند انگیزه تولیدکنندگان را برای تغییر الگو افزایش دهد. **چشم‌انداز آینده؛ بازگشت به زمین بانگاه علمی** کشاورزی ایران امروز در نقطه‌ای حساس قرار گرفته‌است. ادامه مسیر گذشته، با ترکیب بر منابع محدود و بهره‌برداری بی‌رویه، آینده‌ای ناپایدار را رقم خواهد زد اما اگر اصلاحات ساختاری و علمی در دستور کار قرار گیرد، می‌توان این بحران را به فرصتی برای بازآزمایی برد. توسعه کشاورزی حفاظتی، ارتقای دانش فنی، اصلاح سیاست‌های حمایتی و بازنگری در الگوی تولید، چهار ستون اصلی این تحول‌اند. حرکت در این مسیر، هرچند دشوار و زمان‌بر است اما تنها راهی است که می‌تواند امنیت غذایی پایدار، حفاظت منابع طبیعی و توسعه متوازن روستاها را تضمین کند.



## گزارش چارسوق از افزایش قیمت خودرو و شرایطی که سفته‌بازان برای خریداران خودرو رقم زدند

# خودرو از گرانی جانماند

## گزارش

در حالی که جامعه هنوز از شوک تورم عمومی و نوسانات اقتصادی که بخش اعظمی از آنها دستاورد عبدالناصر همتی، وزیرپرکنار شده اقتصاد است، رها نشده، فعال شدن مکانیسم

ماشه بار دیگر فضای روانی بازارها را به ویژه در حوزه خودرو، به شدت تحت تأثیر قرار داد و این اتفاق به جهت آن است که دولت چهاردهم نتوانست تعیین کند که اقتصاد ایران با فعال سازی تمام تحریم‌ها و اجرا شدن مکانیسم ماشه هم می‌تواند روی ریل درست حرکت کند؛ البته به شرط آنکه دولت پزشکیان بخواهد در مسیر درست قرار گیرد.

طرف کمتر از چند روز از انتشار نخستین خبرها درباره تحریم‌های جدید، قیمت خودرو در بازار آزاد به شکلی غیرمنتظره و هیجانی جهش کرد؛ جهشی که نه از مسیر واقعی اقتصاد بلکه از کانال خیرسازی و سوداگری هدایت شد.

بررسی خبرنگار ما نشان می‌دهد در فاصله کوتاهی پس از افزایش نگرانی‌های سیاسی، برخی از خودروهای داخلی رشد قیمتی بیش از ۱۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. مدل‌هایی که در هفته پیش از اعلام مکانیسم ماشه در رکود قیمتی به سر می‌بردند، ناگهان با سبلی از تقاضای کاذب و التهاب روانی مواجه شدند. در سوی دیگر بازار، خودروهای وارداتی و مونتاژی نیز در کمتر از پنج روز جهش خیره‌کننده‌ای را پشت سر گذاشتند؛ رشد بیش از ۲۰۰ میلیون تومانی در برخی مدل‌های پرطرفدار نشان داد که بازار خودرو بیش از آن که تابع نرخ ارز باشد، به اخبار و جریان‌سازی‌های رسانه‌ای وابسته است. قیمت ارز در این مدت کمتر از ۱۰ هزار تومان با رفت اما تأثیرش چندین برابر بر سایر بازارها بود.

این جهش قیمتی در حالی رقم خورد که طی دوره ز گذشته، با کاهش نرخ ارز، بازار تا حدودی عقب‌نشینی کرد؛ اما کاهش‌های بعدی در مقایسه با رشد اولیه بسیار ناچیز است. در خودروهای داخلی نهایتاً پنج تا هفت میلیون تومان و در خودروهای وارداتی و مونتاژی حدود ۱۵ تا ۱۰ میلیون تومان از قیمت‌ها کاسته شد؛ کاهش‌هایی جزئی که به هیچ‌وجه التیام بخش مصرف‌کنندگان نبود و نیست و تنها نشان داد که بازار تا مایل چندانی برای بازگشت به قیمت‌های واقعی ندارد. در واقع آنچه رخ داد، نمونه بارز چسبندگی قیمتی در بازاری است که انتظارات تورمی و خیرسازی‌های سوداگرانه، بیش از عرضه و تقاضای واقعی، در آن نقش آفرینی می‌کنند. محمد حسین سالاروند، کارشناس بازار خودرو، در گفت‌وگو با خبرنگار چارسوق با تأکید بر همین مسئله گفت: قیمت خودرو در ایران همیشه به صورت هیجانی افزایش پیدا می‌کند اما کاهش آن بسیار کند و جزئی است. بازار خودرو به شدت ملتهب است و در کنار این التهاب، رکود سنگینی حاکم شده‌است. خریداری در بازار نیست اما رخ‌ها هرروز بالا می‌رود.

او با اشاره به نفوذ گسترده دلان و نقش رسانه‌های غیررسمی در این وضعیت قیمت‌ورق افزود: اکنون بازار کاملاً در اختیار دلان قرار گرفته‌است. بسیاری از آن‌ها با ایجاد کانال‌های تلگرامی و انتشار اخبار غیرواقعی درباره تغییر قیمت‌ها، ذهن مردم را بازی می‌دهند. این افراد بر اساس خودروهایی که در اختیار دارند یا حواله‌هایی که با رانت از خودروسازان گرفته‌اند، خیرسازی می‌کنند تا قیمت‌ها را در جهت منافع خود تغییر دهند. مردم هم ناخواسته در این تله می‌افتند و به خریدهای هیجانی دست می‌زنند.

نقش مخرب شبکه‌های اجتماعی در شکل‌دهی به انتظارات قیمتی، پدیده‌ای است که در دولت پیشین نیز مورد توجه قرار گرفته بود.

### خودروهای تولید داخل با دلار ۱۱۳ هزار تومان (قیمت‌ها به تومان است)

خودرو	قیمت روز گذشته دلار ۱۱۱ هزار تومان	قیمت هفته گذشته با دلار ۱۱۳ هزار تومان
رانایا پلاس	۸۶۵ میلیون	۸۶۰ میلیون
۲۰۷ هیوندایلوئیک	یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون	یک میلیارد
۲۰۷ اتومات	یک میلیارد و ۳۱۵ میلیون	یک میلیارد و ۲۹۰ میلیون
دنا دنده	یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون	یک میلیارد و ۳۰ میلیون
دنا اتومات	یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون	یک میلیارد و ۳۱۰ میلیون
تارا دستی	یک میلیارد و ۱۸۰ میلیون	یک میلیارد و ۶۰ میلیون
تارا اتومات	یک میلیارد و ۳۱۰ میلیون	یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون
سایپا اس	۶۰۵ میلیون	۶۰۰ میلیون
سایپا دوگانه سوز	۶۷۰ میلیون	۶۶۵ میلیون
سهند اس	۷۱۰ میلیون	۷۰۰ میلیون
کوییک اس	۲۰ میلیون	۶۱۰ میلیون
اطلس جی	۷۶۵ میلیون	۷۵۵ میلیون
شاهین دستی	یک میلیارد و ۴۰ میلیون	یک میلیارد
شاهین اتومات	یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون	یک میلیارد و ۴۵۵ میلیون
زیرا	یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون	یک میلیارد و ۷۶۰ میلیون

### قیمت خودروهای مونتاژی وارداتی با دلار ۱۱۳ هزار تومان (قیمت‌ها به تومان است)

خودرو	قیمت روز گذشته	قیمت هفته گذشته
دیکنتی پرلیم	۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون	۲ میلیارد و ۲۷۰ میلیون
پرستیژ	۲ میلیارد و ۸۶۰ میلیون	۲ میلیارد و ۸۶۰ میلیون
فیدلیتی ۵	۲ میلیارد و ۵۴۵ میلیون	۲ میلیارد و ۵۶۰ میلیون
رسپکت	یک میلیارد و ۸۴۵ میلیون	یک میلیارد و ۸۵۵ میلیون
چانگان ۵۵	۲ میلیارد و ۳۸۰ میلیون	۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون
لاماری	۲ میلیارد و ۵۲۵ میلیون	۲ میلیارد و ۵۴۰ میلیون
جک جی ۴	یک میلیارد و ۲۴۰ میلیون	یک میلیارد و ۲۲۰ میلیون
جک تی ۹	۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون	۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون
ایکس ۲۲ دنده	یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون	یک میلیارد و ۲۹۰ میلیون
آرزیو ۶	۲ میلیارد و ۹۱۸ میلیون	۲ میلیارد و ۶۱۰ میلیون
تیگو ۷ پریمیوم	۲ میلیارد و ۷۴۵ میلیون	۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون
نیمسان سیلفی	۴ میلیارد و ۷۰ میلیون	۳ میلیارد و ۶۲۰ میلیون
کرولا البت	۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون	۳ میلیارد و ۴۲۰ میلیون
سوزوکی ویتارا	۳ میلیارد و ۴۸۰ میلیون	۳ میلیارد و ۴۲۰ میلیون
مزدا ۳	۴ میلیارد و ۴۲۰ میلیون	۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون
کیاکی ۵	۶ میلیارد و ۳۲۸ میلیون	۶ میلیارد و ۳۲۰ میلیون

### موسط زمان انتظار برای خرید خودروهای وارداتی و مونتاژی با پس انداز کامل حقوق

خودرو	موسط انتظار در ایران	موسط انتظار در امارات	موسط انتظار در قطر
تیگو ۷ پریمیوم	۱۱ سال و ۳ ماه	۴ ماه و ۱ هفته	۳ ماه و ۳ هفته
کرولا البت	۱۴ سال و ۶ ماه	۳ ماه و ۳ هفته	۴ ماه و ۳ هفته
کمری ۲.۵ پریمیوم	۲۹ سال و ۹ ماه	۵ ماه و ۲ هفته	۶ ماه و ۳ هفته
مزدا ۳	۱۸ سال و ۶ ماه	۴ ماه و ۲ هفته	۵ ماه و ۱ هفته
اوتلندر	۲۳ سال و ۹ ماه	۵ ماه	۳ ماه و ۳ هفته
کیاکی	۲۶ سال و ۵ ماه	۵ ماه و ۱ هفته	۶ ماه و ۱ هفته
چانگان ۵۵	۱۳ سال و ۷ ماه	۲ ماه و ۲ هفته	۴ ماه و ۲ هفته
جک جی ۷	۹ سال و ۹ ماه	۳ ماه و ۱ هفته	۴ ماه و ۱ هفته

در دولت شهید ابراهیم رئیسی، وزارت صمت و نهادهای نظارتی اقداماتی را برای کنترل این فضا آغاز کردند؛ از جمله محدودسازی خیرسازی می‌کردند. حتی خودروسازان و مونتاژکاران نیز از هرگونه

همکاری تبلیغاتی یا اطلاع‌رسانی با این کانال‌ها منع شدند تا بازار از تأثیرگذاری عوامل غیررسمی مصون بماند؛ اما در دولت چهاردهم و با روی کار آمدن مسعود پزشکیان، این سیاست‌ها عملاً کنار گذاشته شده‌است.

در این میان، دستگاه‌های نظارتی نیز تاکنون واکنش مؤثری نشان نداده‌اند. در شرایطی که بازار خودرو به یکی از حساس‌ترین بخش‌های اقتصاد کشور تبدیل شده و هر تغییر قیمتی تأثیری مستقیم بر معیشت خانوارها دارد، بی‌توجهی نسبت به فعالیت‌های سوداگرانه در فضای مجازی می‌تواند هزینه‌های سنگینی برای اقتصاد ملی به دنبال داشته باشد. به گفته کارشناسان، بخش عمده‌ای از التهاب فعلی از محل بازی رسانه‌ای و جوسازی روانی ایجاد شده‌است.

افزایش‌های مالیاتی و کاهش‌های قطره‌ای، نتیجه همین چرخه معیوب است که در آن، خبر جای واقعیت را گرفته‌است. البته کاهش تولید و کاهش عرضه خودروسازان و مونتاژکنندگان هم از دیگر عوامل اثرگذار در این وضعیت است. بازار خودرو امروز بیش از هر زمان دیگری به عرصه‌ای برای معامله روانی تبدیل شده؛ جایی که نه شاخص‌های اقتصادی، بلکه تیتراژ کانال‌های تلگرامی و صفحات مجازی تعیین‌کننده روند قیمت‌ها هستند. در چنین فضایی، مردم به جای آن که مصرف‌کننده واقعی باشند، ناخواسته در نقش بازیگرانی هیجانی ظاهر می‌شوند که واکنش آن‌ها خود به عاملی برای تشدید التهاب تبدیل می‌شود. در حال حاضر، تنها نشانه‌ای که از آرامش در بازار دیده می‌شود، توقف موقتی معاملات است؛ رکودی که ناشی از سردرگمی و بی‌اعتمادی خریداران است، نه بهبود شرایط اقتصادی. فعالان بازار معتقدند زمانی که فضای مجازی و رسانه‌های غیررسمی در خدمت منافع دلان باشد و نهادهای رسمی در برابر آن سکوت کنند، خهر سیاسی یا اقتصادی می‌تواند به سرعت به موج قیمتی تازه‌ای تبدیل شود و فشار مضاعفی بر مردم وارد کند. اوج‌گیری قیمت‌ها نشان داد که هر روز دست مردم از خرید خودرو کوتاه‌تر می‌شود؛ به خصوص در مورد خودروهای مونتاژی وارداتی که در زمان دولت شهید رئیسی قرار بود تنظیم‌کننده بازار شود و دهک‌های پایین جامعه هم بتوانند صاحب خودروهای خارجی شود.

**از ۱۰ سال پس انداز در ایران تا چند ماه در امارات و قطر** متوسط حقوق ماهانه در کشورمان حدود ۲۰ میلیون تومان (۲۴۰ میلیون تومان در سال) است، از همین رو خرید خودروهای وارداتی چینی و حتی مونتاژی به یک رویای دور در دسترس تبدیل شده‌است؛ اما در امارات و قطر، با اقتصادهای نفتی و حقوق‌های بالاتر، خودروها به عنوان آلی مصرفی روزمره دیده می‌شوند. به عنوان مثال خودرو بر اساس قیمت هفته گذشته که نرخ دلار ۱۱۳ هزار تومان بود) تیگو ۷ پریمیوم؛ این کراس اوور چینی در کشورمان هفته گذشته زمانی که نرخ دلار ۱۱۳ هزار تومان بود، ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان قیمت دارد و اگر ایرانی بخواهد این خودرو را خریداری کند باید ۱۱ سال و ۳ ماه حقوق کامل خود را پس انداز کند؛ اما در امارات این خودرو با قیمتی در حدود ۸۲.۵ هزار درهم است، لذا تنها ۴ ماه و ۱ هفته زمان می‌برد. در قطر هم در این خودرو ۷۳ هزار ریال معادل ۳ ماه و ۳ هفته پس انداز است. کرولا البت ۲۰۲۴؛ نوبوتای محبوب ایران ۳ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان است؛ برای این خودرو هم مشتری ایرانی باید ۱۴ سال و ۶ ماه حقوقش را پس انداز کند؛ اما در امارات این خودرو ۷۴.۹ هزار درهم است و یک اماراتی در مدت ۳ ماه و ۳ هفته می‌تواند صاحب این خودرو شود و در قطر این خودرو ۷۲.۷ هزار ریال است و خریدار باید ۳ ماه و ۳ هفته صبر کند.

خودروی کمری ۲.۵ پریمیوم ادیشن ۲۰۲۵ هم از جمله خودروهای است که خریدش برای خیلی از ایرانیان کاملاً غیرممکن است. این سدان در ایران ۷ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان و خرید آن با این حقوق‌ها، ۱۱ سال و ۹ ماه زمان می‌برد؛ البته این امر منوط به آن است که قیمت ارز تغییر نکند و کل حقوق ذخیره شود. در حالی که در امارات ۱۰۹.۹ هزار درهم است و با توجه به میزان درآمدی که آنها دارند، خریدار باید فقط ۲ ماه و ۲ هفته زمان بگذارد و در قطر این خودرو ۱۰۳.۲ هزار ریال است و متقاضی بعد از ۶ ماه و ۳ هفته می‌تواند صاحب کمری شود.

مزدا ۳ هم در ایران ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان و اگر کسی بخواهد صاحب این خودرو شود باید ۱۸ سال و ۶ ماه انتظار بکشد؛ در امارات این خودرو ۹۹.۹ هزار درهم و زمان انتظار ۴ ماه و ۲ هفته و در قطر با ۸۱.۱ هزار ریال خریدار فقط ۵ ماه و ۱ هفته باید انتظار بکشد.

اوتلندر دودف SUV کمپوسوبیشی در ایران ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان لذا یک ایرانی باید ۲۳ سال و ۹ ماه انتظار بکشد، اما در امارات این خودرو ۱۰۰ هزار درهم زمان انتظار به ۵ ماه و در قطر با ۸۱.۱ هزار ریال ۳ ماه و ۳ هفته زمان نیاز است. کیاکی این مدل کرایه در ایران ۶ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان است و متقاضی باید ۲۶ سال و ۵ ماه صبر کند، در امارات همین خودرو ۱۰۲.۹ هزار درهم است و مشتری آن تنها با ۵ ماه و ۱ هفته انتظار و ذخیره حقوق خود می‌تواند چنین خودروی را خریداری کند و در قطر همین خودرو ۹۶ هزار ریال و زمان انتظار ۶ ماه و ۱ هفته است. چانگان SUV ۵۵۰ جینی در ایران حداقل ۳ میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان است و مردم باید ۱۳ سال و ۶ ماه حقوق خود را به طور کامل ذخیره کنند، در امارات این خودرو ۵۵ هزار درهم زمان انتظار رسیدن به آن ۲ ماه و ۳ هفته و در قطر با ۷۰ هزار ریال تنها ۴ ماه و ۲ هفته ذخیره حقوق می‌توان این خودرو را خریداری کرد. اکنون تحقق کامل این پیش‌بینی در معاملات

از دیگر، رنگ خطر جدیدی برای تعادل بازار ورق فولادی و پایداری تولید در صنایع پایین دستی به همسایگان، ما به تصمیمی کوتاه‌مدت تبدیل شده‌است.



نظارت مؤثر، موجب شده بورس به مرجع تعیین نرخ رسمی کالاها یا پایه تبدیل شود. به گفته منابع صنفی، سکوت نهادهای نظارتی و

فعالان بازار معتقدند بورس کالا در لوی سازوکار رقابتی، عملاً در حال تطبیق قیمت نهادهای تولیدی با نرخ دلار آزاد است؛ روندی که در غیاب

بی‌عملی معاونت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت در مواجهه با این تغییرات، باعث شده تا صنایع پایین دستی و هزاران فرصت شغلی در زنجیره فولاد، قربانی تصمیمات انحصاری بنگاه‌های بزرگ شوند. دبیرسندیکا تولیدکنندگان لوله و پرروفیل فولادی پیش‌تر تأکید کرده بود: تکنیک نمادها و کاهش حجم عرضه عمومی، موجب می‌شود بورس کالا از کارکرد واقعی خود در کشف قیمت متصفانه فاصله بگیرد و زمینه افزایش رقابت‌های کاذب را فراهم کند. اکنون تحقق کامل این پیش‌بینی در معاملات اخیر، رنگ خطر جدیدی برای تعادل بازار ورق فولادی و پایداری تولید در صنایع پایین دستی به همسایگان، ما به تصمیمی کوتاه‌مدت تبدیل شده‌است.



میلیارد مترمکعب در سال، افزایش چشمگیری داشته باشد.

این پروژه برای ایران از اهمیت راهبردی برخوردار است، زیرا با اهداف تهران برای تبدیل شدن به هاب گاز منطقه‌ای همسویوده و این امر هم نیازهای انرژی داخلی را تأمین و هم گاز را به بازارهای دیگر مانند عراق، پاکستان و هند صادر می‌کند.
باید توجه داشت که روسیه و ایران در مجموع بیش از ۲۰ درصد از ذخایر نفت و ۴۰ درصد از ذخایر گاز طبیعی جهان را در اختیار دارند. آن‌ها می‌توانند بر بازارهای جهانی انرژی، زنجیره‌های تأمین، استراتژی‌های قیمت‌گذاری و مذاکرات ژئوپلیتیکی تأثیر بگذارند. برای روسیه نیز که با تحریم‌های غرب و دسترسی محدود به بازارهای اروپایی مواجه است، ایران یک مسیر جایگزین ارزشمند برای صادرات انرژی خواهد بود. در این راستا، ابتکار همکاری مسکو و تهران می‌تواند نقشه انرژی منطقه‌ای را اساساً تغییر شکل دهد اما موفقیت آن به یک عامل حیاتی و آن به نقش آذربایجان بستگی دارد. البته هنوز دولت آذربایجان موضع خود در مورد استفاده از خاک این کشور برای این پروژه را اعلام نکرده است.
باید توجه داشت که اختلافات اخیر روسیه و آذربایجان بر سر مسائل منطقه‌ای و به ویژه اوکراین، احتمالاً در این امر تأثیرگذار باشد.

**اتصال شبکه برق**

یکی دیگر از ابعاد همکاری سه جانبه، اتصال شبکه برق است که در سال‌های اخیر بارها از سوی مقامات هر سه کشور مطرح شده است. این امر می‌تواند به خصوص برای روسیه و ایران مهم باشد، زیرا در حال حاضر آذربایجان تولید برق را افزایش داده و در نتیجه، کریدور انرژی شمال-جنوب فرصتی برای افزایش صادرات غیرنفتی این کشور است. ایران و روسیه هر دو در فصول زمستان به حمل‌ونقل انرژی مازاد نیاز دارند، بنابراین هنگام‌سازی شبکه و انتقال انرژی مازاد از آذربایجان به کشورهای همسایه، هم از نظر تجاری و هم از نظر اقتصادی تأثیر مثبتی خواهد داشت.
با این همکاری، ادغام سیستم‌های انرژی سه کشور فرصتی برای گسترش عملیات صادرات و واردات ایجاد خواهد کرد و آذربایجان موقعیت خود را به عنوان یک صادرکننده و کشور ترانزیت برق تقویت خواهد کرد و روسیه و ایران نیز می‌توانند در شرایط کمبود و مازاد، برق را مبادله کنند. شبکه برق ایران در حال حاضر به عراق، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان، افغانستان و پاکستان متصل است. اخیراً ایران به دلیل افزایش تقاضا برای گاز طبیعی، کمبود برق را تجربه می‌کند که منجر به تعطیلی اجباری بسیاری از تاسیسات تولید برق کشور شده است.

**تحول در اوراسیا؟**

به همین دلیل است که نشست سه‌جانبه پیش‌رو در مسکو بسیار حیاتی است. این نشست فرصتی برای هر سه کشور فراهم می‌کند تا مواضع خود را روشن کنند و برای آن رایزنی و نقش‌راهی برای همکاری ایجاد کنند. در صورت رسیدن به نتیجه مطلوب، پیامدهای مهمی برای ژئوپلیتیک منطقه در پی خواهد داشت، به طوری که کریدور شمال-جنوب می‌تواند رونق یابد، مسیرهای جدید انرژی ایجاد و مناطق دیگر به اقتصاد منطقه وابسته می‌شوند. البته عدم حل اختلافات می‌تواند این ابتکار را احتمالاً متوقف و خطوط گسل ژئوپلیتیکی موجود را تقویت کند.
درواقع موفقیت این نشست برای هر سه کشور نتیجه برادر دبی دارد. ایران می‌تواند از آن برای دور زدن تحریم‌های غرب استفاده کند که اخیراً مکانیسم ماشه از سوی سه قدرت اروپایی در این راستا فعال شد. روسیه نیز کریدورهای ترانزیتی کالیبی و انرژی فراهم می‌کند که برای کاهش تأثیر تحریم‌های غرب مؤثر خواهد بود. همچنین، آذربایجان از این همکاری می‌تواند برای تقویت نقش ژئواکونومیکی و همچنین رشد اقتصاد داخلی کمک‌کننده باشد. همچنین، این نشست می‌تواند در حل اختلافات تهران-باکو و مسکو-باکو مؤثر باشد. در این صورت پیامدهای بزرگی برای اوراسیا در پی خواهد داشت.

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها

دربارهٔ تحریم‌ها



# اهمیت راهبردی نشست آتی مسکو-تهران-باکو

## گزارش

نشست سه‌جانبه روسیه، ایران و جمهوری آذربایجان می‌تواند پیامدهای راهبردی برای پروژه‌هایی مانند صادرات گاز روسیه به ایران، توسعه شاخه غربی کریدور شمال-جنوب، اتصال شبکه برق سه کشور و ایجاد شبکه انرژی اوراسیا داشته باشد.

نمایندگان کشورهای ایران، روسیه و آذربایجان در روزهای ۱۳ و ۱۴ اکتبر در شهر باکو، پایتخت جمهوری آذربایجان به منظور بررسی و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای در حوزه‌های حمل‌ونقل، انرژی و گمرک دیدار و گفت‌وگو خواهند کرد. به گزارش رسانه‌ها، در این نشست سه‌جانبه فرانزه صادق، وزیرراه و شهرسازی ایران، شاهین مصطفی‌اف، معاون نخست‌وزیر آذربایجان و آلکسی اوپوچک، معاون نخست‌وزیر روسیه حضور خواهند داشت.

موضوعات اصلی نشست شامل توسعه همکاری‌ها در زمینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک، انرژی و امور گمرکی است که در تقویت ارتباطات اقتصادی و زیرساختی میان سه کشور نقش کلیدی دارند. نشست‌های سه‌جانبه ایران، روسیه و آذربایجان در سال‌های اخیر بخشی از تلاش‌های منطقه‌ای برای ارتقای همکاری‌های اقتصادی، ترانزیتی و امنیتی بوده و عمدتاً بر توسعه کریدورهای حمل‌ونقل، انرژی و تسهیل تجارت میان این سه کشور متمرکز بوده‌اند.

**زندگی تهران-باکو**

در ماه‌های اخیر، روابط بین آذربایجان و ایران وارد مرحله جدیدی شده و پس از سال‌ها تنش و بی‌اعتمادی، بهبود نسبی داشته است، به طوری که در دیدارهای اخیر، هر دو طرف بر تقویت زیرساخت‌های مشترک تأکید داشته‌اند. در واقع محور این رایزنی‌ها طرح‌های بلندپروازانه ترانزیتی است که می‌تواند جریان‌های تجاری در سراسر اوراسیا را تغییر ببندد. این دو کشور نقش راهبردی در کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

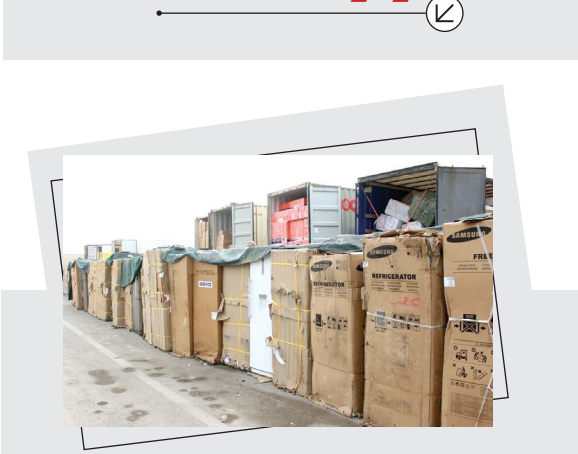
کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب



## جزئیات ابرپرونده قاچاق لوازم خانگی

دادستان تهران از صدور کیفرخواست در پرونده‌ای موسوم به یکی از بزرگ‌ترین شبکه‌های قاچاق سازمان یافته کالا خبر داد؛ شبکه‌ای با ۶ متهم که عمدتاً از مدیران سابق یک برند مطرح لوازم خانگی بوده‌اند و ارزش تخلفات آنان بیش از ۲۱ هزار میلیارد تومان تخمین زده شده‌است. دادستان عمومی و انقلاب تهران از صدور کیفرخواست در یکی از مهم‌ترین پرونده‌های قاچاق سازمان یافته کالا در کشور خبر داد. این پرونده ۶ متهم دارد که ۵ نفر از آنان از مدیران سابق یکی از نشان‌های تجاری مطرح لوازم خانگی و صوتی تصویری در ایران هستند و متهم ردیف ششم نیز یک شرکت تولیدی وابسته به همین برند خارجی است.

در کیفرخواست صادره، برای ۵ متهم پرونده به اتهام مشارکت در قاچاق سازمان یافته لوازم خانگی به ارزش بیش از ۲۱ هزار میلیارد تومان درخواست مجازات شده‌است. همچنین یکی از متهمان به عنوان سردسته این شبکه قاچاق معرفی شده‌است.

**ماجرای تخلفات؛ از سال ۱۳۹۳ تا امروز**

بر اساس اعلام دادستانی، تحقیقات قضایی نشان داد که این شبکه از سال ۱۳۹۳ به دفعات متعدد، با استفاده از اسناد و مدارک مجعول و درج اطلاعات خلاف واقع، اقدام به کم‌اظهاری ارزش کالاهای وارداتی کرده‌است. این تخلفات منجر به کاهش هزینه‌های گمرکی و توضیح گسترده حقوق بیت‌المال شد. هرچند در توضیحات دادستانی اشاره‌ای به نام این برند نشده‌اما بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش عمده فعالیت‌های این پرونده به چابهار و حتی قشم مربوط است. نکته مهم آنکه این برند کراهی در دو دهه اخیر یکی از شناخته‌شده‌ترین نام‌ها در بازار ایران بوده‌اما پس از آغاز تحریم‌ها در سال ۱۳۹۷، فعالیت آن به تدریج محدود شد.

این شرکت پیش‌تر نیز درگیر پرونده «قاعده ۲ الف» بود که مطالبه چند هزار میلیارد تومانی برای آن صادر شد. بررسی این قاعده دو «الف» مدتی از اختیار گمرک خارج و به وزارت صمت منتقل شده بود اما در دولت سیزدهم با پیگیری مسئول حقوقی ریاست جمهوری، اختیار رسیدگی مجدداً به قاعده دو «الف» به گمرک ایران بازگشت.

**اختلاف ۵۸۸ میلیون دلاری در ارزش اظهاری**

بررسی‌ها نشان می‌دهد موضوع پرونده جدید حداقل از یک سال پیش در دستور کار مرجع قضایی و ضابطان قرار داشته‌است. در همین مدت، مکاتباتی بین دستگاه قضایی و گمرک ایران برای تعیین ارزش واقعی کالاها انجام شد و کارشناسان رسمی متعددی از جمله دو مدیر سابق گمرکی-در روند کارشناسی پرونده حضور داشتند.

بر اساس مستندات موجود، طبق مکاتبه سه‌سال گذشته میان دفتر ارزش گمرک و اداره کل جرائم سازمان یافته، مشخص شد که ارزش اظهاری واردات این شرکت حدود ۶۸۸ میلیون دلار بوده‌اما فاکتورهای خرید خارجی که ضابط قضایی از فروشندگان اصلی به دست آورده، نشان می‌دهد ارزش واقعی کالاها حدود ۱۰۲ میلیارد دلار بوده‌است. اختلاف میان این دو رقم، معادل ۵۸۸ میلیون دلار است که به عنوان یکی از اصلی‌ترین محورهای تخلف این برند مطرح شده و مبنای پرونده قاچاق سازمان یافته قرار گرفته‌است. با تکمیل تحقیقات، کیفرخواست صادر و برای رسیدگی به دادگاه ارسال شده‌است. حال باید منتظر ماند و دید که این پرونده که یکی از بزرگ‌ترین پرونده‌های قاچاق سازمان یافته لوازم خانگی در سال‌های اخیر محسوب می‌شود، چه سرنوشتی در محاکم قضایی پیدا خواهد کرد.

## امنیت غذایی ایران نباید وابسته به معافیت‌های تحریمی آمریکا باشد

مهدی خدآوردی کارشناس حوزه امنیت غذایی، استفاده‌ها معافیت‌های تحریمی آمریکا برای واردات خوراک و ماده ژنتیکی دام و طیور به ایران را موجب در خطر قرار گرفتن امنیت غذایی کشور دانست و افزود: کنترل و نظارت آمریکا بر این مسیر باعث می‌شود واردات همواره با خطر لغو یا محدود شدن از سوی دولت آمریکا مواجه باشد. لذا به منظور تحقق امنیت غذایی باید راهبرد «افزایش ضریب خوداتکایی در تولید محصولات پروتئینی» پیگیری شود و اقدام ۴ متنوع سازی ترکیب جیره دام و طیور»، «توسعه کشت نهاده‌های جایگزین متناسب با اقلیم»، «واردات نهاده‌های جایگزین از مسیرهای غیرمسموم یا تحریم» و «توسعه نژادهای دام و طیور بومی» در دستور کار قرار گیرد. معافیت‌های عمومی تحریمی آمریکا مبادلات و واردات برخی اقلام و خدمات را از تحریم‌های این کشور علیه ایران معاف می‌کند. یکی از مهم‌ترین حوزه‌هایی که مشمول معافیت واردات شده‌است، اقلام اساسی، از جمله غذا، دارو و تجهیزات پزشکی هستند. واردات این اقلام در سال ۸۸مشمول معافیت عمومی شده‌است. اگرچه به‌طور خاص این معافیت‌ها مسیری برای تأمین نیازهای کشور هستند اما وابستگی بیش از حد به آنها برای تأمین نیازهای اساسی می‌تواند برای ایران خطرناک باشد. دلیل آن هم امکان لغو یا تعدیل این مسیرها به‌وسیله آمریکا است. در این خصوص مهدی خدآوردی کارشناس حوزه امنیت غذایی در گفت‌وگو با مسیر اقتصاد گفت: یکی از الزامات مهم برای ایران رفع با کاهش وابستگی به مسیر معافیت‌های تحریمی جهت تأمین نیازهای داخلی و به‌طور خاص در حوزه امنیت غذایی است. به منظور تحقق امنیت غذایی و تأمین پروتئین مورد نیاز مردم، به‌طور متوسط سالانه معادل ۲۰۶ میلیون تن گوشت مرغ، ۱۰۳ میلیون تن تخم‌مرغ، ۹۰۰ هزار تن گوشت قرمز و ۱۲ میلیون تن شیر در کشور تولید می‌شود.

**عدم خوداتکایی کشور در تولید محصولات پروتئینی**

خدآوردی اظهار داشت: ایران در تولید محصولات پروتئینی شامل گوشت مرغ، تخم‌مرغ، گوشت قرمز و شیر خودکفا است اما خوداتکایی کافی را ندارد چرا کشور در تأمین نهاده‌های تولید این محصولات وابسته به واردات است. عمده وابستگی نیز در تأمین خوراک و ماده ژنتیکی دام و طیور است. وی ادامه داد: ذرت، کنجاله سویا و جو سه نهاده اصلی تأمین خوراک در صنعت دام و طیور هستند که از محل واردات تأمین می‌شوند و به‌طور متوسط سالانه حدود ۷،۵ میلیارد دلار ازبزری دارند. به‌عنوان مثال در صنعت طیور بیش از ۹۰ درصد جیره مورد نیاز از ۳ نهاده ذرت و کنجاله سویا تشکیل شده‌است که تقریباً ۷۰ درصد قیمت تمام‌شده گوشت مرغ و تخم‌مرغ را تشکیل می‌دهند. در صنعت دام نیز بخش کنسالتنر خوراک از ۳ نهاده ذرت، جو و کنجاله سویا تشکیل شده‌است و در صورت عدم تأمین این بخش، تولیدات دامی شامل شیر و گوشت قرمز به شدت دچار افت خواهد شد.

■ پنجشنبه ۱۷ مهر ۱۴۰۴

■ ۱۶ ربیع‌الثانی ۱۴۴۷

■ مدیر مسئول: مهدی مهرپور

■ چاپخانه: نگارنقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲

■ کد پستی: ۱۴۱۹۹۷۳۱۶۸ ■ آدرس: خیابان آزادی – چهارراه فرصت – پلاک ۹۸ – طبقه ۶

■ شماره ۲۹۴

■ روابط عمومی: ۰۹۲۱۳۹۰۹۰۶۹

■ کد پستی: ۱۴۱۹۹۷۳۱۶۸ ■ آدرس: خیابان آزادی – چهارراه فرصت – پلاک ۹۸ – طبقه ۶



# شورای قیمت‌گذاری

# امسال برای گندمکاران گل کاشت

## گزارش

با گذشت بیش از دو ماه از موعد قانونی اعلام نرخ خرید تضمینی محصولات کشاورزی، هنوز تصمیم نهایی شورای قیمت‌گذاری مشخص نشده‌است. این تأخیر نه فقط برنامه‌ریزی کشاورزان برای آغاز سال زراعی را با مشکل مواجه کرده، بلکه می‌تواند پیامدهای جدی برای امنیت غذایی کشور و تحقق اهداف برنامه هفتم به همراه داشته باشد.

در حالی که قانون صراحتاً اعلام نرخ خرید تضمینی ۳۲ محصول کشاورزی باید تا پایان تیرماه هرسال اعلام شود اما هنوز تکلیف مهم‌ترین محصول استراتژیک کشور یعنی گندم روشن نیست. این در حالی است که سال زراعی جدید آغاز شده و بسیاری از کشاورزان در بلاکلیفی کامل به سر می‌برند.

تأخیر در اعلام نرخ، به‌ویژه برای محصولی همچون گندم که پایه محاسبه قیمت سایر محصولات است، می‌تواند زنجیره‌ای از بی‌نظمی را در کل نظام تولید و تأمین غذایی کشور ایجاد کند. کشاورزانی که با عدم اطمینان نسبت به آینده مواجه هستند، قادر به تصمیم‌گیری برای کشت نیستند و در نتیجه بخشی از اراضی زراعی کشور ممکن است بدون برنامه باقی بماند. این وضعیت نه فقط به کاهش سطح زیرکشت منجر می‌شود، بلکه موجب می‌گردد تا تولیدکنندگان با تردید نسبت به بازگشت سرمایه خود، از چرخه تولید خارج شوند. در چنین شرایطی، دولت برای جبران کمبود تولید داخلی ناچار به واردات خواهد

شد؛ اقدامی که برخلاف فلسفه سیاست خرید تضمینی و اصول امنیت غذایی است.

**فلسفه‌ای که به حاشیه رفته‌است**

سیاست خرید تضمینی یکی از ستون‌های اصلی حمایت از تولید در بخش کشاورزی به شمار می‌رود. هدف از این سیاست، تضمین حداقل سود برای تولیدکننده، تثبیت بازار محصولات و درنهایت تأمین پایدار مواد غذایی برای جامعه است. با این حال، روند کنونی شورای قیمت‌گذاری نشان می‌دهد که نگاه بودجه‌محور جایگزین نگاه توسعه‌محور شده‌است.

در حالی که قانون چهار شاخص اصلی برای تعیین نرخ‌ها در نظر گرفته‌شامل هزینه تولید، تورم، سود متعارف و سیاست‌های کلان اقتصادی- به نظر می‌رسد در جلسات اخیر شورا، عامل محدودیت بودجه دولت نقش تعیین‌کننده‌تری نسبت به سایر فاکتورها داشته‌است. نتیجه چنین رویکردی آن است که قیمت محصولات کشاورزی به جای بازتاب هزینه واقعی تولید، به ابزاری برای صرفه‌جویی در منابع مالی دولت تبدیل می‌شود.

این در حالی است که بی‌توجهی به هزینه‌های واقعی تولید نه فقط باعث کاهش انگیزه کشاورزان می‌شود، بلکه درنهایت بار مالی سنگینی را از مسیر واردات بردوش دولت خواهد گذاشت. این تأخیرها هزینه‌ای چندلایه برکشور تحمیل می‌کنند که عبارت از کاهش تولید، بی‌ایتمادی کشاورزان و افزایش خطر وابستگی به واردات

**امنیت غذایی: قربانی پنهان سیاست‌های بودجه‌ای**

امنیت غذایی یکی از محورهای کلیدی برنامه هفتم پیشرفت و از شاخص‌های استقلال اقتصادی کشور است. هرگونه اختلال در

## کنترل تورم با بانک مرکزی، اختیار سیاست ارزی با دیگران؟



قیمت‌ها شد، بنابراین کنترل نرخ در آن بازار برای مهار تورم ضروری است.

**تجربه اخیر افزایش نرخ ارز و پیامدهای تورمی آن**

نمونه باز این مداخله را می‌توان در تجربه حذف ارز نیما و ایجاد بازار توافقی به‌منظور حرکت به سمت تک‌نرخی شدن ارز مشاهده کرد. بر اساس آمارهای رسمی مرکز آمار ایران، از اواخر تابستان ۱۴۰۲، نرخ تورم نقطه‌به‌نقطه روند نزولی پیدا کرد و تا آذرماه همان سال به حدود ۳۰ درصد رسید، اما در می‌ماه ۱۴۰۲، هم‌زمان با سیاست‌های جدید ارزی، تورم دوباره وارد

مسیر صعودی شد. در ادامه، این روند افزایشی در سال ۱۴۰۳ تسدید گردید و تا تیرموردماه ۱۴۰۳، نرخ تورم نقطه‌به‌نقطه به بیش از ۳۰ درصد افزایش یافت.

به این ترتیب، می‌توان گفت نقطه چرخش تورم پس از اجرائی سیاست‌های ارزی جدید (راه‌اندازی بازار توافقی)، در دی‌ماه ۱۴۰۲ بوده‌است، سیاستی که مشخصاً با فشار وزیر وقت اقتصاد بدون هیچ تأملی اجرا شد و درنهایت تورمی سنگین را به‌جامعه تحمیل کرد.

با توجه به شواهد موجود، هرچند قانوناً بانک مرکزی مسئول کنترل تورم و حفظ ارزش پول ملی است، اما در عمل، همچنان مهم‌ترین چالش اقتصاد ایران باقی خواهند ماند. این گنگستان را حسن نمی‌کنند؟ به‌رحال ما برای آنها احترام و تقابلیم و اما نباید فقط یک بعد داستان را ببینیم، اقتصاد دانش پیچیده‌ای است، اقتصاد کتاب نیست، بعضی‌ها فکرمی‌کنند اقتصاد کتاب است و فرمول‌هایی که در کتاب خوانده‌اند.

**تناقضی میان مسئولیت و اختیار**

این تناقضی آشکار است؛ از یک سو، دولت در مواضع رسمی می‌گوید تمام مسئولیت کنترل تورم و حفظ ارزش پول ملی به عهده بانک مرکزی است؛ اما از سوی دیگر، در عمل با اظهارنظرهای مستقیم و اعمال فشار بر سیاست‌های ارزی بانک مرکزی، استقلال تصمیم‌گیری این نهاد را محدود می‌کند، اقتصاد کتاب است و فرمول‌هایی که در کتاب خوانده‌اند. این تناقضی آشکار است؛ از یک سو، دولت در مواضع رسمی می‌گوید تمام مسئولیت کنترل تورم و حفظ ارزش پول ملی به عهده بانک مرکزی است؛ اما از سوی دیگر، در عمل با اظهارنظرهای مستقیم و اعمال فشار بر سیاست‌های ارزی بانک مرکزی، استقلال تصمیم‌گیری این نهاد را محدود می‌کند، درنهایت نیز، وقتی آثار تورمی برخی از این سیاست‌ها نمایان می‌شود، هیچ‌یک از مقامات دولتی مسئولیت تبعات آن را نمی‌پذیرند.

نظام قیمت‌گذاری و خرید تضمینی می‌تواند مستقیماً این امنیت را تهدید کند. گندم به‌عنوان محور اصلی زنجیره غذایی کشور، در رأس محصولات استراتژیک قرار دارد و هر تصمیمی درباره قیمت آن، بر سایر محصولات نیز تأثیرگذار است.

اگر قیمت تضمینی گندم متناسب با هزینه‌های واقعی تولید و نرخ تورم تعیین نشود، کشاورزان به صورت طبیعی به سمت محصولات با سود بیشتر سوق پیدا خواهند کرد. در این حالت، عرضه گندم در بازار داخلی کاهش یافته و وابستگی

کشور به واردات افزایش می‌یابد. چنین روندی نه فقط با سیاست خودکفایی در تضاد است، بلکه در شرایط تحریم و محدودیت ارزی، می‌تواند بحران را تشدید کند.

رواقع تأخیر در اعلام نرخ‌ها صرفاً مسئله‌ای اداری نیست، بلکه نشان دهنده ضعف ساختاری در تصمیم‌گیری و نبود هماهنگی میان نهادهای اقتصادی و بخش کشاورزی است. این تأخیرها هزینه‌ای چندلایه برکشور تحمیل می‌کنند که عبارت از کاهش تولید، بی‌ایتمادی کشاورزان و افزایش خطر وابستگی به واردات

هستند.

**تأخیر در تصمیم‌گیری، تهدیدی برای بهره‌وری**

سال‌هاست که کارشناسان کشاورزی نسبت به پیامدهای تأخیردر اعلام نرخ‌های تضمینی هشدار می‌دهند. برنامه‌ریزی کشاورزان برای تهیه بذر، کود، سم و ماشین‌آلات کشاورزی نیازمند زمان و پیش‌بینی دقیق است. وقتی قیمت خرید تضمینی با تأخیر اعلام می‌شود، این زنجیره برنامه‌ریزی از هم می‌پاشد.

از سوی دیگر، تورم فرزاننده و نوسانات ارزی، هزینه تولید را به‌طور مستمر افزایش داده‌است؛ بنابراین تعیین نرخ برپایه برآوردهای ماه‌های گذشته نمی‌تواند پاسخگوی واقعیت‌های امروز بازار باشد. درنتیجه، حتی در صورت اعلام دیر هنگام نرخ، احتمال دارد قیمت‌های نهایي دیگر با واقعیت اقتصادی همخوانی نداشته باشند و کشاورزان را از تولید بازدارند.

کاهش سطح زیرکشت، افت بهره‌وری در واحد سطح و افزایش قیمت تمام‌شده مواد غذایی در بازار، از جمله پیامدهای مستقیم این وضعیت هستند. در بلندمدت، این روند می‌تواند چرخه‌ای معیوب از کاهش تولید و افزایش واردات ایجاد کند که به‌شدت با اهداف توسعه‌یابیدار بخش کشاورزی در تضاد است.

**نگاه توسعه‌محور؛ راه خروج از بن‌بست**

حل مسئله قیمت‌گذاری کشاورزی نیازمند تغییر بنیادین در نگرش سیاست‌گذاران است. تا زمانی که نگاه به کشاورزی صرفاً از منظر هزینه‌های دولتی باشد، نه فقط حمایت موثری از تولید انجام نمی‌شود، بلکه زیرساخت‌های امنیت غذایی کشور نیز تضعیف خواهد شد.

باید پذیرفت که کشاورزی یک بخش اقتصادی ساده نیست، بلکه حوزه‌ای راهبردی است که با معیشت میلیون‌ها نفر و ثبات اجتماعی و اقتصادی کشور خورده‌است. سیاست خرید تضمینی زمانی معنا پیدایمی‌کند که بتواند تعالی میان منافع تولیدکننده، مصرف‌کننده و دولت ایجاد کند.

شورای قیمت‌گذاری می‌تواند با اتکا به داده‌های واقعی از هزینه‌های تولید، نرخ تورم و شاخص‌های بهره‌وری، تصمیمی بگیرد که ضمن تأمین منافع کشاورزان، به پایداری نظام غذایی کشور کمک کند. همچنین لازم است این شورا در تصمیم‌گیری‌ها از سیاست‌های مقطعی فاصله گرفته و به سمت ثبات در اعلام نرخ‌ها حرکت کند تا کشاورزان بتوانند برنامه‌ریزی

بلندمدت‌تری داشته باشند.

در مجموع تأخیر در اعلام نرخ خرید تضمینی کند، بیش از آن‌که مسئله اداری باشد، نشانه‌ای از بی‌نظمی در سیاست‌گذاری کشاورزی است. در شرایطی که کشور نیازمند تقویت تولید داخلی و کاهش وابستگی به واردات است، تعلل در تصمیم‌گیری

نه فقط کشاورزان را دلسرد می‌کند، بلکه اهداف کلان امنیت غذایی و خودکفایی را نیز با خطر مواجه می‌سازد. اکنون بیش از هر زمان دیگر ضرورت دارد که تصمیم‌گیران، قانون خرید تضمینی را نه از زاویه محدودیت‌های بودجه‌ای بلکه از منظر منافع ملی آینده امنیت غذایی کشور ببینند. استمرار این تأخیرها، نه صرفه‌جویی در هزینه‌ها، بلکه هزینه‌سازی برای آینده خواهد بود.

### حل مسئله قیمت‌گذاری کشاورزی نیازمند تغییری بنیادین در نگرش سیاست‌گذاران است. تا زمانی که نگاه به کشاورزی صرفاً از منظر هزینه‌های دولتی باشد، نه فقط حمایت موثری از تولید انجام نمی‌شود، بلکه زیرساخت‌های امنیت غذایی کشور نیز تضعیف خواهد شد

## انتظار تا ۴۰ روز برای دریافت خسارت بیمه

مشاهدات میدانی تسنیم از شعب بزرگ بیمه در تهران نشان می‌دهد پرداخت خسارت حتی در پرونده‌های ساده و آسیب‌های متوسط، بین ۴۰ تا ۲۰ روز طول می‌کشد؛ تأخیری که به گفته کارشناسان، ریشه در کمبود منابع نقدی و فرآیندهای اداری چندمرحله‌ای دارد.

صبحی سرد و خاکستری در خیابان مطهری تهران، مردی با پرونده‌ای قطور زیر بغل و نگاه خسته، روبه‌روی شعبه یکی از بزرگ‌ترین بیمه‌های کشور ایستاده‌است. سپر خودرواش فروریخته، چراغ‌ها در تضاد شکسته و پرگه برآورد تعمیرش از پنجاه میلیون تومان هزینه‌ها را نشان می‌دهد. همه مراحل بازید کارشناس و تکمیل فرم‌ها انجام شده، اما پاسخ نهایی شعبه کوتاه و صریح است: «خوش‌بینانه، ۲۰ تا ۳۰ روز دیگر خسارت پرداخت می‌شود.» این صحنه تنها یک روایت فردی نیست؛ در هزاران دیده‌ای که به امید جبران سریع پای به پشت بیمه می‌گذارند، روزی از دود در صف همین انتظار طولانی قرار می‌گیرد. پشت این تأخیرها، داستانی تکراری از بوروکراسی و کمبود نقدینگی جریان دارد که روزانه

صدها پرونده‌ای شبیه این مرد به آن اضافه می‌شود. داستان از لحظه‌ای شروع می‌شود که حادثه رخ داده و همه امیدت به آن برکه بیمه‌نامه است. تصور می‌کنی بانک آرایش جیبت تضمین شده، اما قدم اول به شعبه، تازه آغاز مسیری است که به گفته مشتریان، بیشتر شبیه به راهروی‌های اداری دهه شصت است؛ چند میز، چند مهر و امضا، یک کارشناس که می‌آید، عکس می‌گیرد، فرم می‌دهد و همه چیز را تحویل بیاگانی می‌دهد.

جمله‌ای که بارها شنیده می‌شود: «فرآیند تأیید و پرداخت زمان می‌برد.» این همان کارگردانی است که به یک‌هفت ۴۰ تا ۲۰ روزه ختم می‌شود. **صف بیمه؛ از امید جبران تا کابوس ۴۰ روزه** در بررسی میدانی «تسنیم» از چند شعبه بیمه در تهران، میانگین زمانی که برای پرداخت خسارت بدنه یا شخص ثالث اعلام می‌شود، بین سه هفته تا چهل روز است؛ عددی که برای بسیاری از مالکان خودرو به معنای استفاده نکردن از خودرو یا پرداخت از جیب برای تعمیر است. برای راننده‌ای که شغلش وابسته به خودروست، هر روز تأخیر برابر با یک روز بی‌درآمدی است. قانون اما چیز دیگری می‌گوید: ماده ۳۰۲ قانون مجازات اسلامی تأکید دارد که تأخیر غیرموجه در پرداخت دیه یا خسارت شخص ثالث مشمول است. بیمه مرکزی هم بارها به شرکت‌ها هشدار داده که «بهبانگ‌تراشی» و متوکل کردن پرداخت به مهلت‌های طولانی، تخلف محسوب می‌شود؛ اما مشاهدات میدانی و شکایت‌های مکرر مردم نشان می‌دهد که در عمل، بسیاری شرکت‌ها همچنان با روش‌های سنتی و کاغذی، خودشان برای کوتاه‌ترین پرونده‌ها هم صف ایجاد می‌کنند. صبح یک روز پاییزی، مقابل همین شعبه در خیابان مطهری، مردی میان‌سال با چهره‌ای گرفته و پرونده‌ای قطور ایستاده‌است. در تضاد هفته گذشته، سپرو چراغ عقب خودروی او خرد شده و هزینه تعمیرش ۵ میلیون تومان برآورد شده. او می‌گوید: کارشناس آمد، بازدید کرد، همه فرم‌ها امضا شد، آخوش گفتند؛ حداقل سه هفته طول می‌کشد تا پول بیاید. این مدت بیاید یا بدون ماشین کار کند یا از جیب هزینه کند. چند قدم آن طرف‌تر، یک خانم جوان که تضاد جزئی داشته، در انتظار پاسخ مشابه است: «بیمه من گفتند ۵ روز کاری، حتی حاضر بودم از خسارت کم‌کنند تا زودتر و زاری‌شود، ولی سیستم‌شان این اجازه را نمی‌دهد.»