

نخب اقتصاد را درست بگیرد

Charsoogh

۲۸ هزار میلیارد تومانی برای کروز

۵۰۰۰ میلیارد تومان

بدهی معوق کروز به بانک‌ها

انحصار تسهیلات در جاده مخصوص ۹/ وام ۲۸ هزار میلیارد تومانی برای کروز

۰۷ مرداد ۱۴۰۵ - ۱۴۰۳

اخبار اقتصادی | اخبار صنعت و تجارت



کروز KROUSE

کروز با ۲۸.۸ همت تسهیلات جاری و همت بدهی غیرجاری، به نماد ابهام در توزیع منابع بانکی بدل شده است.

شرکت کروز با ۲۲,۸ همت تسهیلات جاری و ۵ همت بدهی غیرجاری، به نماد ابهام در توزیع منابع بانکی بدل شده است. با وام معوق کروز به نظام بانکی، می‌شد به ۱۷ هزار نفر وام ازدواج داد آن هم در حالی که چند صد هزار نفر در صف وام ازدواج هستند.

قهرمان آسمان به وطن بازگشت

پیکر شهید امیر سرتیپ دوم خلبان مجید کاظمی پس از ورود به کشور، برای تشییع به شیراز منتقل شد



۲۴ فروردین اسفندماه سال گذشته، ۲ فروند بمب افکن سوخو ۲۴ نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، در پاسخ به حملات وحشیانه و ناجوانمردانه ارتش تروریستی آمریکا و رژیم کودک‌کش صهیونی، در عملیاتی متهورانه، از پایگاه هوایی شهید دوران شیراز برخاستند و پس از عبور از سد سامانه‌های شناسایی پیشرفته و مواضع راداری متعدد دشمنان، اقدام به بمباران پایگاه العدید قطر، متعلق به نیروهای آمریکایی، کردند.

در جریان این حمله، خسارات سنگینی به این پایگاه وارد آمد اما عقاب‌های آسمان ایران، در مسیر بازگشت، بر فراز خلیج فارس مورد اصابت سامانه‌های پدافند دشمن قرار گرفتند و از آن زمان تاکنون، تلاش‌ها، برای احراز وضعیت خلبانان شجاع این جنگنده‌ها، ادامه دارد.

شهادت امیر سرتیپ دوم خلبان مجید کاظمی، خلبان یکی از جنگنده‌های سوخو ۲۴ ایرانی با آزمایش‌های تخصصی و بررسی DNA محرز شد و پیکر مطهر این شهید بزرگوار، پس از ماه‌ها دوری از خاک میهن اسلامی، به کشورمان بازگشت.

پیکر مطهر شهید کاظمی صبح چهارشنبه وارد پایگاه هوایی شهید لشگری در شهر تهران شد و در مراسمی رسمی، مورد استقبال فرماندهان و کارکنان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران از جمله امیر سرتیپ علی اکبر طالب‌زاده، جانشین فرمانده نیروی هوایی ارتش، قرار گرفت.

پیکر مطهر این شهید والا مقام، در ادامه به منظور برگزاری مراسم تشییع و تدفین، به پایگاه شهید دوران شیراز منتقل شد. مراسم تشییع پیکر مطهر شهید امیر سرتیپ دوم خلبان کاظمی در روزهای پنجشنبه و جمعه در شهر شیراز، با حضوری مقامات، فرماندهان و مردم قدرشناس ایران اسلامی، برگزار خواهد شد.

مرکز فرماندهی ارتش آمریکا در اردن هدف موشک‌های بالستیک قرار گرفت



فرماندهی نیروی هوافضای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در اطلاعیه شماره ۱۵۲ اعلام کرد:

مردم عظیم‌الشان و حماسه‌آفرین ایران اسلامی: استمرار حضور آگاهانه شما در صحنه، جهان را به شگفتی و تحسین واداشته و دعای خیر شما عملیات پیروزمندانه رزمندگان اسلام را تضمین کرده است. در پاسخ به اقدامات تجاوزکارانه ارتش کودک‌کش آمریکا، رزمندگان شجاع نیروی هوافضای سپاه، پایگاه هوایی

۹۰ میلیون ایرانی باید از تنگه هرمز دفاع کنیم

یادداشت



دکتر دانیال سجودی

تخلیلگر روابط بین‌الملل

بلکه موازنه قدرتی که آمریکا ده‌ها با هزینه کرد چند صد میلیارد دلاری در منطقه غرب آسیا حاکم کرده بود را کاملاً برهم زده است. فراموش نکنیم که تنگه هرمز در بحث انرژی تأثیرگذارترین آبراهه دنیاست. بنابراین تسلط بر آن عملاً به معنای ایفای نقشی بسیار حیاتی در تأمین انرژی جهانی است. از سوی دیگر، اگر از نگاه ایران به مسئله نگاه کنیم درمی‌یابیم که ارزش تنگه هرمز از نظر ژئوپلیتیک از هر بخشی از خاک میهن عزیزمان بالاتر است. چرا که صادرات نفت ایران از این تنگه انجام می‌شود و اگر تنگه هرمز نبود ما یک قطره نفت هم نمی‌توانستیم صادر کنیم. در آن صورت آیا جز این بود که باید برای پیشبرد هر کدام از مسائل کوچک مان، باج هنگفتی به آمریکایی‌ها می‌دادیم. از سوی دیگر، از نظر بازدارندگی تنگه هرمز نقشی اساسی برای کشورمان دارد. چرا که ائتلاف‌سازی‌های علیه ایران را پرهزینه و غیرممکن می‌سازد. به بیان دیگر، تنگه هرمز دقیقاً شبیه به بمب اتم است اما نوع خاصی از بمب اتم که امکان مقابله به مثل با آن وجود ندارد. بنابراین ارزش تنگه هرمز به قدری بالاست که اگر لازم باشد همه ۹۰ میلیون ایرانی باید برای حفظ آن در خلیج فارس بایستیم و سپر انسانی تشکیل دهیم. پرروی اهمیت این موضوع تأکید دارم چرا که معتقدم اگر خدای ناکرده اهرم تنگه هرمز از دست ایران خارج شود؛ با حملاتی سخت از سوی دشمنانمان مواجه خواهیم شد. آمریکا این ایام با حملاتی که شبانه به میهن عزیزمان انجام می‌دهد در حال سنجش تاب‌آوری مردم و مقاومت مسئولان است. اما ما لیم حتماً اشاره کنم که اگر دشمن آمریکایی این حماقت را انجام دهد که باز دیگر جنگ گسترده را علیه جمهوری اسلامی ایران کلید بزند نیروهای مسلح ما دیگر هیچ خوشبختی داری از خود نشان نخواهند داد و مطمئن باشید که یکی از تبعات جنگ جدید در منطقه، سقوط کشور بحرین به دست نظامیان توانمند جمهوری اسلامی ایران است و قطعاً توان چنین پاسخ قاطعانه‌ای به واسطه تنگه هرمز در دستان ایران عزیز است. از سوی دیگر، مطمئن باشید که در صورت وقوع جنگ جدید جمهوری اسلامی ایران تنها نخواهد بود. تمام پیش‌بینی‌ها و تحلیل‌ها بیانگر آن هستند که در صورت تهاجم گسترده دیگری از سوی آمریکا و رژیم صهیونیستی به میهن عزیزمان، آتش جنگ فقط در منطقه غرب آسیا متوقف نخواهد ماند. بلکه مناطقی چون شرق آسیا در جنگ جدید نقش تعیین‌کننده‌ای خواهند داشت و مطمئن باشید چینی‌ها برای تسلط بر تایوان و فلیپین دست به کار شده و در کنار جمهوری اسلامی ایران به مصاف غرب متجاوز خواهند رفت. تنها کاری که ما باید انجام دهیم تا این نبرد فراموش‌ه‌ای در حمایت از ایران شکل بگیرد این است که محکم تنگه هرمز را نگه داشته و ترتیبات ایرانی را بر آن حاکم کنیم.



لزوم ورود بانک مرکزی به ارز مونتاز خودرو

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با تاکید بر اینکه تخصیص ارز برای واردات خودروهای مونتازی باید با نظارت کامل و صحت سنجی ادعای مونتازکاران باشد، گفت: بانک مرکزی باید در این زمینه پاسخگو باشد، موضوع تخصیص ارز، یکی از مهم‌ترین مسائل کشور است، متأسفانه مونتازکاران از منابع ملی و جیب مردم همزمان سود می‌برند.

علی‌رضا سلیمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: شنیده شده است که بخش عمده‌ای از مونتازکاران داخلی، برای دریافت ارز واردات قطعات و خودرو اعدادی تا ۱۰۰ درصد بیش از ارزش آن قطعه یا خودرو اعلام می‌کنند، در صورت صحت این موضوع، بانک مرکزی نیز باید در این زمینه پاسخگو باشد؛ چراکه موضوع تخصیص ارز، یکی از مهم‌ترین مسائل کشور است. این که عده‌ای از فرصت‌ها و امتیازاتی که قانون در اختیارشان قرار داده سوءاستفاده کنند، زیاده‌خواهی داشته باشند، به منابع ملی آسیب بزنند و درنهایت جیب مردم را خالی کنند، مصادق ظلم آشکار و یک کلاهبرداری بزرگ است. عضو هیات رئیسه مجلس افزود: انتظار می‌رود دستگاه‌های نظارتی با دقت، میزان واقعی ارزی‌ری واردات خودروهای مونتازی را بررسی و تعیین کنند. میزان ارزی که برای واردات قطعات هر خودرو مصرف می‌شود، قابل محاسبه و مشخص است و نباید زمینه‌ای برای اعلام ارقام غیرواقعی وجود داشته باشد. همچنین سازمان حمایت، وزارت صمت و کمیته ارزش و سایر نهادهای نظارتی باید حاشیه سود منطقی و متعارف شرکت‌های واردکننده و مونتازکار را مشخص و بر اجرای آن نظارت کنند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس ادامه داد: متأسفانه برخی شرکت‌های واردکننده علاوه بر دریافت سودهای نامتعارف، پول مردم را نیز برای ماه‌ها نزد خود نگه می‌دارند و با وجود تعهداتشان، خودرو را در موعد مقرر تحویل نمی‌دهند. در بسیاری از موارد، وجوه مردم چهار تا هشت ماه بلوکه می‌شود، شرکت‌ها مرتب از خریداران درخواست پرداخت مبالغ بیشتری می‌کنند و درنهایت نیز هیچ سودی بابت این پول‌های بلوکه‌شده پرداخت نمی‌کنند.

سلیمی با انتقاد از عملکرد این شرکت‌ها تصریح کرد: این اقدامات، نوعی کلاهبرداری است؛ با این تفاوت که ظاهری رسمی و قانونی دارد. کراواتی و یقه سفید هستند، با افرادی که با ظاهر آراسته و عنوان‌های رسمی، حقوق مردم را تصبیع می‌کنند نیز باید همانند سایر کلاهبرداران برخورد شود تا اعتبار فعالان سالم این حوزه خدشه‌دار نشود. وی با بیان اینکه مونتازکاران از منابع ملی و جیب مردم همزمان سود می‌برند، تاکید کرد: مجلس تاکنون از ابزارهای نظارتی خود در این زمینه استفاده کرده و تذکرات لازم را به دستگاه‌های مسئول داده است و همچنان این موضوع را پیگیری خواهد کرد.



ثبت عملکرد درخشان (اسمگا) در سال ۱۴۰۴

تصویب سود نقدی ۳۰۰ ریالی در مجمع عمومی

مجمع عمومی عادی سالیانه منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۴ گروه سرمایه‌گذاری میراث فرهنگی و گردشگری ایران (سمگا)، صبح روز چهارشنبه ۳۱ تیرماه ۱۴۰۵ با حضور اکثریت سهامداران در هتل‌های بین‌المللی رفسان برگزار شد.

در این نشست، حیدری پور مدیرعامل شرکت ضمن ارائه گزارش عملکرد هیئت‌مدیره، با اشاره به دشواری‌های سال ۱۴۰۴ گفت: علیرغم چالش‌های تحمیل‌شده بر فضای عمومی کشور در سال ۱۴۰۴ و شرایط خاص جنگی حاکم، سمگا توانست با مدیریت بحران و تکیه بر توان داخلی، سالی پرپاراپشت سر بگذارد. دستیابی به این سطح از سودآوری و درآمد، حاصل استراتژی‌های هوشمندانه در بهینه‌سازی دارایی‌ها و تمرکز بر توسعه ظرفیت‌های گردشگری گروه بود. بر اساس صورت‌های مالی بررسی‌شده در مجمع، گروه سمگا در سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۴، موفق به ثبت ارقام چشمگیری شد: عملکرد تلفیقی: درآمد عملیاتی ۵۷۶ هزار و ۹۸۳ میلیارد ریال و سود خالص ۳۱ هزار و ۵۶۱ میلیارد ریال. عملکرد شرکت اصلی: درآمد ۲۴ هزار و ۷۲۹ میلیارد ریال و سود خالص ۲۵ هزار و ۵۶ میلیارد ریال. پس از ارائه گزارش و پاسخگویی به سوالات سهامداران، صورت‌های سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۴ به تصویب مجمع رسید و پرداخت مبلغ ۳۰۰ ریال سود نقدی به ازای هر سهم مورد تأیید قرار گرفت. همچنین در خصوص سایر بندهای دستور جلسه از جمله انتخاب حسابرس و بازرس قانونی و تعیین روزنامه کثیرالانتشار، تصمیمات مقتضی اتخاذ گردید. مدیریت گروه در پایان این مجمع، با اشاره به برنامه‌های پیش‌رو، بر تداوم حرکت در مسیر رشد و تثبیت جایگاه شرکت به عنوان پیشران صنعت گردشگری کشور تأکید کرد. این مجمع بار دیگر فرصتی بود تا سهامداران از نزدیک با پیشرفت‌های زیرساختی و توان عملیاتی گروه در هتل‌های رفسان آشنا شوند.



۵۰۰۰ میلیارد تومان بدهی معوق کروز به بانک‌ها؛

وام ۲۸ هزار میلیارد تومانی برای کروز

گزارش

براساس این داده‌های رسمی که وضعیت مالی را تا پایان خرداد ۱۴۰۵ نشان می‌دهد، شرکت صنایع تولیدی کروز به‌عنوان یکی از بازیگران انحصاری زنجیره تأمین قطعات کشور، رقمی بالغ بر ۲۲/۸ هزار میلیارد تومان (همت) تسهیلات و تعهدات جاری و نزدیک به ۵ هزار میلیارد تومان مطالبات غیرجاری در شبکه بانکی ثبت کرده است؛ یعنی پرونده‌ای به ارزش تقریبی ۲۷/۸ هزار میلیارد تومان که چالش‌های جدی را دربارۀ عدالت در تخصیص منابع صنعتی

به گزارش تسنیم، در روزهایی که تولیدکنندگان کوچک و متوسط کشور برای دریافت یک وام چند میلیارد تومانی سرمایه در گردش پله‌های شعب مختلف بانک‌ها را بالا و پایین می‌کنند و با سد محکم اکمبود منابع و انقباض پولی مواجه می‌شوند، انتشار آمارهای رسمی بانک مرکزی درباره تسهیلات و تعهدات کلان اشخاص مرتبط با شبکه بانکی، تصویر متفاوتی از توزیع منابع در صنعت خودرو را به نمایش گذاشته است.

نسخه جدید بروکسل برای نجات امنیت غذایی؛

بحران کود کشاورزی اروپا را به چالش کشید



و سرمایه‌گذاری در تولید داخلی را نیز در دستور کار قرار داده است. با وجود این، اجرای چنین تحولاتی نیازمند زمان، سرمایه‌گذاری گسترده و هماهنگی میان کشورهای عضو است که باعث شده برخی تحلیلگران نسبت به اثربخشی کوتاه‌مدت این سیاست‌ها تردید داشته باشند.

آزمون بزرگ سیاست‌گذاری اروپا

واقعیت این است که بحران فعلی فقط یک شوک قیمتی نیست؛ بلکه آزمونی برای مدل اقتصادی کشاورزی اروپا محسوب می‌شود. مدلی که طی سال‌های گذشته بر تجارت آزاد، واردات ارزان و زنجیره‌های جهانی تأمین استوار بود، اکنون با محیطی روبه‌رو شده که در آن ریسک‌های ژئوپلیتیکی به بخشی دائمی از اقتصاد جهانی تبدیل شده‌اند. در چنین شرایطی، اروپا ناچار است میان دو هدف مهم تعادل برقرار کند: از یک سو جلوگیری از افزایش قیمت مواد غذایی برای آزاد، واردات ارزان و زنجیره‌های جهانی تأمین استوار بود، اگر حمایت‌های مالی کافی نباشد، احتمال کاهش سطح زیرکشت و افت تولید وجود دارد و اگر بار هزینه‌ها به بودجه عمومی منتقل شود، فشار مالی بیشتری بر دولت‌ها وارد خواهد شد. به همین دلیل، بسیاری از تحلیلگران معتقدند تصمیم‌گیری شورای کشاورزی اروپا را باید آغاز یک مسیر جدید دانست، نه پایان بحران. بروکسل اکنون تلاش می‌کند وابستگی تاریخی خود به واردات نهاده‌های کشاورزی را کاهش دهد و تاب‌آوری زنجیره تأمین را افزایش دهد. اما تحقق این هدف به سرمایه‌گذاری چندساله، توسعه فناوری‌های نوین، افزایش تولید داخلی کود و اصلاح ساختار تولید کشاورزی نیاز خواهد داشت.

درنهایت، تجربه سال ۲۰۲۴ نشان داد که جنگ‌ها فقط بازار انرژی را متلاطم نمی‌کنند، بلکه مستقیماً بر امنیت غذایی نیز اثر می‌گذارند. هرچه وابستگی کشورها به زنجیره‌های تأمین خارجی بیشتر باشد، هزینه بحران‌های ژئوپلیتیکی نیز سنگین‌تر خواهد بود. از این منظر، بسته حمایتی اخیر اتحادیه اروپا بیش از آنکه صرفاً واکنشی به افزایش قیمت کود باشد، تلاشی برای بازتعریف مفهوم امنیت غذایی در دورانی است که کشاورزی بیش از هر زمان دیگری به تحول سیاسی و ژئوپلیتیکی جهان وابسته شده است.

و نظارت بر بازپرداخت بدهی‌های کلان ایجاد می‌کند. برای درک مقیاس و بزرگی این نقدینگی انباشته، نیازی به فرمول‌های پیچیده اقتصادی نیست؛ کافی است وزن این تسهیلات را روی ترازوی ارزش بازار دو خودرو ساز بزرگ کشور بگذاریم:

مقایسه با گروه خودرو سازی سایپا: ارزش بازار سایپا در بازار سرمایه حدود ۶، ۷۷ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. این یعنی تسهیلات و تعهدات جاری کروز به تنهایی معادل حدود ۲۹ درصد ارزش کل دومین خودروساز بزرگ ایران است.

مقایسه با گروه صنعتی ایران خودرو: ارزش بازار بزرگ‌ترین خودروساز کشور حدود ۱۳۶ هزار میلیارد تومان است. مقایسه نشان می‌دهد تسهیلات دریافتی کروز معادل حدود ۱۷ درصد ارزش کل بازار ایران خودرو است؛ مقایسه‌ای که فارغ از تأیید یا رد ارزش‌گذاری‌ها، بزرگی منابع در اختیار این ابرقطعه‌ساز را به تصویر می‌کشد.

سیاست‌گذاری صنعتی و اعتباری کشور در حالی اجازه تمرکز چنین نقدینگی سنگینی را در یک بنگاه خاص داده است که بحران سرمایه در گردش، زنجیره تأمین قطعه‌سازان کوچک و متوسط (SMEs) را به مرز تعطیلی کشانده است. با منابع آزاد شده از این حجم تسهیلات، امکان بازسازی ده‌ها خط تولید فرسوده، خرید ماشین‌آلات مدرن برای نوسازی صنعت قطعه‌سازی، سرعت بخشیدن به پروژه‌های داخلی‌سازی قطعات یا فناوری بالا (High-tech) و تأمین نقدینگی صدها کارگاه قطعه‌سازی فعال فراهم می‌شد تا توازن به زنجیره تأمین کشور بازگردد. اما بخش نگران‌کننده گزارش بانک مرکزی، وجود حدود ۵ هزار میلیارد تومان مطالبات غیرجاری (سررسید گذشته، معوق و مشکوک‌الوصول) متعلق به این شرکت است. در حالی که تولیدکنندگان خرد به دلیل کوچک‌ترین تأخیر در بازپرداخت اقساط با مسدود شدن حساب‌ها و اقدامات تنبیهی شدید بانک‌ها مواجه می‌شوند، باقی‌ماندن بدهی ۵ همتی یک بنگاه بزرگ، ضرورت نظارت بر نحوه تخصیص، محل مصرف و سرعت تسویه این منابع عمومی را دوچندان می‌کند.

طبق گزارش تسنیم، مسئله اصلی در این میان، مخالفت با تأمین مالی بنگاه‌های بزرگ صنعتی نیست؛ چرا که توسعه صنعتی بدون حضور شرکت‌های بزرگ مقیاس ناممکن است. اما اصل شفافیت و پاسخگویی حکم می‌کند که وقتی چنین حجم عظیمی از منابع محدود شبکه بانکی در اختیار یک مجموعه قرار می‌گیرد، خروجی عملیاتی آن در شاخص‌های کلیدی مانند میزان افزایش تولید، داخلی‌سازی قطعات پیشرفته، اشتغال زایی جدید، صادرات قطعه و ارتقای کیفی خودروها به صورت مستند و شفاف برای افکار عمومی و نهادهای ناظر منتشر شود. سؤالی که همچنان بی‌پاسخ مانده این است: این تسهیلات کلان چقدر به عمق داخلی‌سازی صنعت خودرو کمک کرده و تسویه بدهی معوق ۵ همتی کروز چه زمانی محقق خواهد شد؟

مطالبات ارزی معوق موتور واردات کالاهای اساسی را کند کرد

مهربانو مهدوی

پژوهشگر رسانه

حدود ۴ میلیارد یورو از مطالبات ارزی واردکنندگان کالاهای اساسی همچنان پرداخت نشده که به گفته فعالان این حوزه، فقط یک بدهی مالی نیست، بلکه به مسئله‌ای مرتبط با اعتماد اقتصادی، تداوم تولید و امنیت غذایی کشور تبدیل شده است. در اقتصاد ایران، ارز فقط یک عدد در سامانه‌های رسمی نیست؛ بلکه یکی از مهم‌ترین موتورهای حرکت تولید، تجارت و تأمین کالا به شمار می‌رود. وقتی یک فعال بخش خصوصی برای واردات کالا، مواد اولیه، نهاده‌های تولید یا کالاهای اساسی وارد میدان می‌شود، سرمایه خود را در مسیر تأمین نیاز کشور قرار می‌دهد و انتظار دارد چرخه بازگشت منابع نیز با نظم و پیش‌بینی پذیری همراه باشد. اما زمانی که مطالبات ارزی بخش خصوصی برای مدت طولانی باقی می‌ماند، موضوع دیگر فقط یک بدهی مالی مدن دولت و چند شرکت نیست؛ بلکه به مسئله‌ای درباره اعتماد اقتصادی تبدیل می‌شود.

بخش خصوصی در سال‌های گذشته با مجموعه‌ای از ریسک‌ها روبه‌رو بوده است: از نوسانات نرخ ارز و محدودیت‌های بانکی گرفته تا دشواری‌های نقل و انتقال پول و تحریم‌ها. در چنین شرایطی، تأخیر در تسویه مطالبات ارزی، فشار مضاعفی بر فعالان اقتصادی وارد می‌کند و توان آنها برای ادامه فعالیت را کاهش می‌دهد.

در همین راستا، اظهارات فعالان زنجیره کالاهای اساسی، ابعاد گسترده‌تر این مسئله را نشان می‌دهد. دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی اعلام کرده که حدود ۴ میلیارد یورو از مطالبات ارزی واردکنندگان کالاهای اساسی پرداخت‌نشده که یک میلیارد یورو از این رقم مربوط به کارخانجات روغن نباتی است. همزمان، دبیر اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دام و طیور نیز با اشاره به همین حجم از مطالبات ارزی، نسبت به پیامدهای تداوم این وضعیت هشدار داده است. به گفته فعالان این حوزه، باقی‌ماندن منابع مالی واردکنندگان در چرخه‌ای نامشخص، توان آنها برای سفارش‌گذاری، تأمین محموله‌های جدید و ادامه همکاری با طرف‌های تجاری خارجی را کاهش می‌دهد. قرار گرفتن این اظهارات در کنار هم نشان می‌دهد که مسئله مطالبات ارزی محدود به یک صنعت خاص نیست؛ بلکه بخش‌های مختلف زنجیره تأمین غذا، از نهاده‌های دام و طیور تا صنایع روغن نباتی، با پیامدهای آن مواجه هستند. در چنین شرایطی، تأخیر در پرداخت تعهدات ارزی می‌تواند به کاهش تاب‌آوری بخش خصوصی و افزایش ریسک تأمین کالاهای اساسی منجر شود.

در سوی دیگر، دولت نیز با محدودیت منابع ارزی، فشارهای بودجه‌ای و پیچیدگی مدیریت اقتصاد کلان مواجه است. اما مسئله اینجااست که تأخیر در پرداخت تعهدات ارزی، اگر طولانی شود، می‌تواند هزینه‌های بیشتری را به همان اقتصاد تحمیل کند که قرار است مدیریت شود. یکی از مهم‌ترین پیامدهای این وضعیت، ارتباط مستقیم آن با امنیت غذایی است. بخش قابل توجهی از زنجیره تأمین کالاهای اساسی، نهاده‌های دامی، مواد اولیه صنایع غذایی و محصولات کشاورزی به واردات وابسته است. واردکننده‌ای که سرمایه‌اش در چرخه‌ای نامطمئن قفل شده، توان سابق را برای تأمین مستمر بازار نخواهد داشت.



مصوبه جدید دولت در ساماندهی نیروهای شرکتهی نظر مجلس را تأمین نمی‌کند

حمیدرضا کاظمی با تأکید بر اینکه مصوبه اخیر هیات وزیران با هدف ساماندهی نیروهای شرکتهی شاغل در دستگاه های اجرایی اصلاً نظر مجلس را تأمین نمی‌کند؛ گفت: نظر ما در مجلس براین بود که شرکتهای واسط حذف شوند و طرف قرارداد خود دولت باشد؛ اما متأسفانه این اتفاق نیفتاده و دولت به شیوه دیگری همان طرف قبل را اجرا می‌کند که ما قطعاً با آن

مخالف هستیم و از طریق مجلس آن را پیگیری می‌کنیم.

حمیدرضا کاظمی، نماینده مردم پلدختر و عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه مصوبه اخیر هیات وزیران با هدف ساماندهی نیروهای شرکتهی شاغل در دستگاههای اجرایی انتظاراتی که در مجلس پیگیری می‌شد را پاسخ نداده است؛ عنوان کرد: طرح ساماندهی نیروهای شرکتهی تنها در مجلس دوازدهم بیش از یک سال در کمیسیون اجتماعی و نزدیک به یک سال هم در شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام و دیگر دستگاه‌های تصمیم‌گیری رفت و آمد داشت و کمیسیون اجتماعی آن را در جلسات مکرری با حضور رئیس سازمان اداری و استخدامی، معاون اول رئیس‌جمهور و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام و دیگران بحث و پیگیری کرد با این هدف که شرکتهای واسطه و پیمانکار، حذف شوند، طرف قرارداد با نیروهای شرکتهی خود دولت باشد و پرداختی‌ها مستقیم به ذینفع داده شود. عضو کمیسیون اجتماعی مجلس ادامه داد: بعد از پیگیری‌ها و رفت‌وبرگشت‌های این طرح بین مجلس و شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام ابهاماتی که در طرح پیشنهادی مجلس وجود داشت، رفع و قرار شد دولت این طرح را اجرا کند؛ اما وقتی طرح به دولت رفت، با وجود دستور رئیس‌جمهور مبنی بر حذف شرکتهای واسطه و پیمانکاری، این شیوه جدید را رایج کردند که شرکتهای واسطه همچنان برقرار و قرارداد نیروها مجدداً با شرکت‌ها است؛ که این شیوه جدید اصلاً نظر مجلس را تأمین نمی‌کند و نظر ما اصلاً چنین نیست. نماینده مردم پلدختر در مجلس تصریح کرد: نظر ما در مجلس بر این بوده و هست که شرکتهای واسط حذف شوند، طرف قرارداد خود دولت باشد؛ یعنی پرداخت مستقیم به ذی‌نفع داده شود و این واسطه از وسط برداشته شود؛ اما متأسفانه این اتفاق نیفتاده و در واقع دولت به شیوه دیگری همان شیوه و طرح قبلی را اجرا می‌کند که ما قطعاً با آن مخالف هستیم و از طریق مجلس هم پیگیری می‌کنیم.

کاظمی با بیان اینکه در این مصوبه دولت مطالبه نیروهای شرکتهی به پرداخت مستقیم تقلیل داده شده است که خیلی تأثیری ندارد؛ در صورتی که مطالبه اولیه ما در طرح ساماندهی نیروهای شرکتهی این بود که دیگر چیزی به اسم شرکت در میان نباشد؛ اما در این مصوبه شرکت‌ها را کاملاً سابق حفظ کردند که حتماً آن را از طریق مجلس پیگیری می‌کنیم.

قدرت خلق پول؛ مبنای حق حاکمیت برای وضع تکالیف بر بانک‌ها

عادل پیغامی عضو هیات علمی دانشگاه امام صادق (ع)، معتقد است بانک تجاری حتی با مالکیت خصوصی، به دلیل برخورداری از قدرت خلق پول با یک بنگاه خصوصی معمولی تفاوت دارد؛ زیرا خلق پول حتی حاکمیتی است که در اختیار بانک قرار گرفته است. از این منظر، حاکمیت می‌تواند بخشی از حقوق ناشی از این امتیاز را از بانک مطالبه کند که وضع تسهیلاتی همچون ازدواج و فرزندآوری یکی از شیوه‌های آن است.

در فضای رسانه‌ای و کارشناسی کشور همواره این سؤال مطرح است که چرا حاکمیت تسهیلاتی مانند وام ازدواج را بر بانک‌ها، به‌ویژه بانک‌های خصوصی، تکلیف می‌کند؟ بانک خصوصی چه ویژگی‌ای دارد که آن را از یک بنگاه خصوصی معمولی متمایز می‌کند و مبنای وضع چنین تکالیفی قرار می‌گیرد؟ در این راستا عادل پیغامی عضو هیات علمی دانشگاه امام صادق (ع) در پاسخ به این سؤالات گفت: هنگامی که در مورد بانک‌ها صحبت می‌کنیم، ابتدا بایدست نوع بانک را مشخص کنیم، زیرا بانک‌ها بر اساس کارکرد و اهداف متفاوت هستند و این تفاوت، آن‌ها را در دسته‌بندی‌های مختلفی قرار می‌دهد. دسته‌ای از بانک‌ها، بانک سرمایه‌گذاری هستند، این بانک‌ها در حقیقت مثل یک صندوق با شرکت سرمایه‌گذاری عمل می‌کنند و نهاد بانک مالی محسوب می‌شوند. تنها هدف در این بانک‌ها، افزایش سود و ارزش دارایی صاحبان سهام است. به جز این دسته، باقی بانک‌ها صحبت بانک‌های تخصصی و تجاری، نهاد پولی به حساب می‌آیند و در نتیجه یک نهاد عمومی محسوب می‌شوند، حتی اگر مالکیت این نهاد در ابتدا به صورت خصوصی باشد. چرا می‌گوییم یک نهاد عمومی است؟ زیرا قدرت خلق پول دارد، قدرتی که یک حق حاکمیتی است و از طرف حاکمیت به بانک اعطا شده است. این قدرت خلق پول حتی موجب می‌شود که مالکیت بانک نیز به صورت مطلق، خصوصی نباشد؛ زیرا بسیاری از دارایی‌های تحت تملک بانک نیز از طریق همین قدرت خلق پول به مالکیت بانک درآمده است. وی افزود: با این تفسیر تمام سود به دست آمده توسط بانک‌ها نیز به بانک‌ها تعلق ندارد؛ زیرا بخش عمده آن از طریق قدرت خلق پول به دست آمده است و بانک باید آن بخشی از سود به دست آمده از قدرت خلق پول را به صاحب اصلی آن یعنی حاکمیت برگرداند. در واقع این حاکمیت است که باید حق خود را از بانک‌ها بگیرد و در همین راستا می‌تواند شیوه‌های مختلفی اتخاذ کند، برای نمونه می‌تواند تأسیس بانک را مشروط به خرید امتیاز بانکداری کند، یا سود حاصله از قدرت خلق پول را حساب کند و به صورت سالا نه از بانک بگیرد یا به مانند الگوی فعلی تکالیفی همچون وام ازدواج و فرزندآوری بر آن‌ها وضع کند.

استاد دانشگاه امام صادق (ع) ادامه داد: پیش از اجرای هرگونه شیوه‌های مذکور، تعیین ماهیت دقیق بانک‌های کشور حائز اهمیت است؛ زیرا نظام بانکی ایران آمیزه‌ای از انواع گوناگون بانک (تجاری، تخصصی و سرمایه‌گذاری) به شمار می‌رود. به بیان دیگر، یک بانک ایرانی را می‌توان هم‌زمان در چند دسته طبقه‌بندی کرد. این ماهیت چندوجهی، رویکرد حکمران در قبال بانک‌ها را تحت الشعاع قرار داده و به ناکارآمدی سیاست‌های اجرایی دامن می‌زند. وی در پایان اشاره کرد: پس از تفکیک ماهیتی بانک‌ها، مطالبه حقوق از آن‌ها ضرورتاً باید متناسب با ماهیت‌شان و میزان بهره‌مندی‌شان از قدرت خلق پول صورت پذیرد. برای نمونه، اگر دریافت این حقوق در قالب تسهیلات تکلیفی مقصود باشد، اصلاً امکان هیچ‌گونه مطالبه‌ای از بانک سرمایه‌گذاری وجود ندارد.

■ پنجشنبه ۸ مرداد ۱۴۰۵ ■ ۱۵ صفر ۱۴۴۸ ■ June ۳۰ ۲۰۲۶ ■ سال دوم ■ شماره ۵۱۹ ■ چاپخانه: نگار نقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ ■ روابط عمومی: ۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹ ■ کد پستی: ۱۵۸۶۱۳۴۱۳ ■ آدرس: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه ۱۵، پلاک ۴۴، طبقه ۲ ■ مدیر مسئول: مهدی مهرپور



بنزین مدیریت لازم دارد نه گرانی

گزارش

موفقیت سیاست بنزینی با میزان افزایش درآمد دولت سنجیده می‌شود در حالی که معیار واقعی باید کاهش مصرف و بهبود رفاه عمومی باشد، اگر قیمت بنزین افزایش یابد اما مصرف کاهش معناداری نداشته باشد، حمل‌ونقل عمومی توسعه پیدا نکند، خودروهای پرمصرف همچنان تولید شوند و فشار بیشتری بر مردم وارد شود، نمی‌توان از اصلاح موفق سخن گفت.

به گزارش اقتصاد معاصر، مسئله سوخت در ایران مدت‌هاست از یک موضوع صرفاً فنی فراتر رفته است. امروز بنزین باید چه عمومی، معیشت خانوار، کیفیت خودرو، آلودگی هوا، حمل‌ونقل شهری، قاچاق و حتی امنیت انرژی کشور پیوند خورده است. رشد مصرف، فرسودگی ناوگان و توسعه ناافتگی حمل‌ونقل عمومی موجب شده است که افزایش تولید نیز نتواند برای همیشه پاسخ‌گوی تقاضای فزاینده باشد.

در چنین شرایطی، ساده‌ترین راه ممکن است افزایش قیمت بنزین به نظر برسد؛ اما ساده‌ترین راه‌الزاماً درست‌ترین راه نیست. تجربه‌های گذشته نشان داده‌است که افزایش ناگهانی قیمت، بدون آماده‌سازی زیرساخت‌ها و ا قناع جامعه، شاید برای مدتی درآمد دولت را افزایش دهد، اما الازماً مصرف را به‌صورت پایدار کاهش نمی‌دهد. در مقابل، می‌تواند تورم انتظاری، فشار معیشتی و بی‌اعتمادی اجتماعی ایجاد کند. فلسفه طرح «به نفع مردم» دقیقاً از همین جا آغاز می‌شود؛ اصلاح قیمت باید آخرین حلقهٔ زنجیره باشد، نه نخستین اقدام.

یارانه بنزین به چه کسی می‌رسد؟

یکی از مشکلات اصلی ساختار فعلی این است که یارانه بنزین به خودرو تعلق می‌گیرد، نه به شهروند. خانواری که چند خودرو دارد یا بیشتر اتندگی می‌کند، یارانه بیشتری دریافت می‌کند؛ اما فردی که خودرو ندارد یا مترو و اتوبوس رفت‌وآمد می‌کند، عملاً سهم مستقیم و قابل مشاهده‌ای از این یارانه ندارد.

بنابراین، نظام فعلی لزوماً به سود اقشار کم‌برخوردار نیست؛ بلکه به سود کسانی است که خودرو و مصرف بیشتری دارند. این همان نقطه‌ای است که باید تغییر کند: حمایت باید از خودرو به شهروند، حمل‌ونقل عمومی و فعالیت‌های مولد منتقل شود. طرح «به نفع مردم» برای رسیدن به این هدف، یک نقشه‌هفت‌مرحله‌ای پیشنهاد می‌کند.



همان یارانه‌ای را دریافت کند که خودروی یک خانواده متوسط یا تاکسی عمومی دریافت می‌کند.

این تعرفه‌گذاری باید بر اساس معیارهای شفاف، از جمله حجم موتور، پلاک‌خوان است. بر اساس این ایده، اطلاعات پلاک خودرو، کارت سوخت، نوع وسیله نقلیه و وضعیت آن در سامانه‌هاور باید یکدیگر تطبیق داده می‌شود. این سامانه می‌تواند مانع استفاده از سهمیه خودروهای اسقاط شده، فاقد تردد یا دارای اطلاعات نامنتظم شود. همچنین الگوهای غیرعادی سوخت‌گیری، استفاده گسترده از کارت‌های آزاد جایگاه و بخشی از قاچاق غیرسیستماتیک را شناسایی می‌کند.

اما این مرحله نباید به قطع خودروگ و بی‌ضابطه سوخت شهروندان منجر شود. هر سامانه‌ای ممکن است خطا داشته باشد؛ بنابراین باید سوخت اضطراری محدود، امکان ثبت اعتراض و سازوکار رفع مغایرت فوری وجود داشته باشد. اجرای این طرح نیز بهتر است ابتدا در چند استان مرزی و تعدادی از کلان‌شهرها به صورت آزمایشی انجام شود و پس از ارزیابی شش‌ماهه توسعه یابد. نکته مهم آن است که موفقیت پروژه با تعداد دوربین‌های نصب‌شده سنجیده نشود؛ بلکه معیار، کاهش واقعی قاچاق، حذف سهمیه‌های غیرمجاز و کاهش مصرف غیرعادی باشد.

اصلاح مصرف بدون اصلاح بازار خودرو ممکن نیست

دومین گام طرح، آزادسازی هدفمند واردات خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی است. نمی‌توان مردم را به صرفه‌جویی دعوت کرد، اما آثار ناچار به استفاده از خودروهای پرمصرف، گران و کم‌کیفیت کرد. تعرفه واردات باید بر اساس مصرف سوخت، آلایندگی و ایمنی تنظیم شود. خودروهای کم‌مصرف و پاک می‌توانند تعرفه پایین‌تری داشته باشند و خودروهای پرمصرف با تعرفه بالاتر وارد شوند. هدف، متنوعیت یا ایجاد رانت تازه نیست؛ هدف آن است که مصرف‌کننده حق انتخاب داشته باشد و تولیدکننده داخلی نیز تاز به رقابت بر سر کیفیت و بهره‌وری شود. حمایت از تولید داخلی زمانی ارزشمند است که به تولید خودروی ایمن، اقتصادی و کم‌مصرف منجر شود. حمایت از خودروی پرمصرف، حمایت از هدررفت سرمایه ملی است.

چرا باید یارانه خودروهای لوکس حذف شود؟

در گام سوم، پس از تکمیل زیرساخت‌های اطلاعاتی، می‌توان یارانه سوخت خودروهای لوکس، گران قیمت و پرمصرف را کاهش داد یا حذف کرد. منطقی نیست خودروی با ارزش چند ده میلیارد تومان

بدون توسعه مترو، اتوبوس، تاکسی عمومی و حمل‌ونقل ریلی عادلانه نیست. شهروندی که به حمل‌ونقل عمومی منظم و قابل اعتماد دسترسی ندارد، در عمل انتخابی جز استفاده از خودروی شخصی ندارد. بنابراین، پیش از هر تغییر عمومی در قیمت بنزین، باید بخشی مشخص از منابع حاصل از کاهش قاچاق، حذف سهمیه‌های غیرواقعی و صرفه‌جویی سوخت به توسعه حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد. این منابع باید در یک حساب مشخص و قابل نظارت نگهداری شود و امکان مصرف آن برای جبران کسری‌های جاری دولت وجود نداشته باشد. مردم باید بدانند چه میزان منابع حاصل شده و این پول دقیقاً در کدام خط مترو، خرید چه تعداد اتوبوس یا نوسازی کدام ناوگان هزینه شده است. شفافیت در این مرحله یک امر تبلیغاتی نیست؛ شرط حفظ اعتماد عمومی است.

اصلاح قیمت: پس از تکمیل زیرساخت‌ها

گام هفتم، اصلاح تدریجی تعرفه بنزین است؛ اما فقط پس از آنکه شش مرحله قبلی به نتایج قابل اندازه‌گیری رسیده باشد. اصلاح قیمت باید تدریجی، از پیش اعلام‌شده و فرمول‌محور باشد. مردم نباید صبح یک‌روز با تصمیمی مواجه شوند که شب قبل از آن خبر نداشته‌اند. فرمول قیمت‌گذاری باید در قانون مشخص شود و عواملی مانند تورم، سطح درآمد خانوار، قیمت منطقه‌ای سوخت و میزان توسعه حمل‌ونقل عمومی، روستاها، مشاغل وابسته و افراد دارای معلولیت نیز باید پیش از تغییر قیمت عملیاتی شود، نه آنکه دولت ابتدا قیمت را افزایش دهد و سپس وعده جبران بدهد.

یکی از گزینه‌ها، ایجاد «اعتبار انرژی و حمل‌ونقل» برای هر شهروند است. فرد فاقد خودرو بتواند اعتبار خود را برای مترو، اتوبوس یا قطار مصرف کند و فرد دارای خودرو نیز سهم پایه خود را دریافت کند. در چنین مدلی، یارانه به انسان تعلق می‌گیرد، نه به وسیله نقلیه.

چه نهادی باید پاسخ‌گو باشد؟

اجرای چنین برنامه‌ای از توان یک وزارتخانه خارج است. وزارت نفت، وزارت کشور، وزارت راه، وزارت صمت، سازمان برنامه و بودجه، شهرداری‌ها، پلیس راهور و سازمان حفاظت محیط‌زیست هر یک بخشی از مسئولیت را بر عهده دارند. در همین لابل، تشکیل یک ستاد ملی بهره‌وری سوخت با مسئولیت مشخص و گزارش‌دهی عمومی ضروری است. این ستاد باید برای هر سال اهداف کمی تعیین کند: میزان کاهش رشد مصرف، تعداد خودروهای فرسوده اسقاط شده، میزان افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی و حجم واقعی کاهش قاچاق. تمام قراردادهای نفتی و اجرایی نیز باید از مسیر رقابتی و شفاف منعقد شود تا اصلاح سوخت خود به منشأ رانت تازه تبدیل نشود.

معیار موفقیت، افزایش درآمد دولت نیست

یکی از خطاهای رایج آن است که موفقیت سیاست بنزینی با میزان افزایش درآمد دولت سنجیده شود. در حالی که معیار واقعی باید کاهش مصرف و بهبود رفاه عمومی باشد. اگر قیمت بنزین افزایش یابد، اما مصرف کاهش معناداری نداشته باشد، حمل‌ونقل عمومی توسعه پیدا نکند، خودروهای پرمصرف همچنان تولید شوند و فشار بیشتری بر مردم وارد شود، نمی‌توان از اصلاح موفق سخن گفت. شاخص موفقیت این طرح عبارت است از: کاهش واردات بنزین، مهار قاچاق، کاهش مصرف ناوگان، اسقاط خودروهای فرسوده، افزایش سهم مترو و اتوبوس، کاهش آلودگی هوا و بازگشت قابل‌مشاهده منابع به زندگی مردم.

اصلاحی که مردم نتیجه‌اش را نبینند، پایدار نمی‌ماند

اصلاح الگوی مصرف سوخت یک ضرورت است اما هر ضرورتی را نمی‌توان به‌روشی اجرا کرد. دولت باید ابتدا سهم خود را در اصلاح بپردازد؛ مبارزه با قاچاق، پایان دادن به رانت بازار خودرو، نوسازی ناوگان، توسعه حمل‌ونقل عمومی و شفاف‌سازی منابع. پس از آن می‌توان از مردم خواست در این مسیر مشارکت کنند. مردم زمان باید تصمیم‌شوار همراه می‌شوند که نتیجه آن را در زندگی روزمره ببینند؛ اتوبوس و مترو بیشتری داشته باشند، خودروی کم‌مصرف در دسترس‌شان باشد، یارانه افراد فاقد خودرو ضایع نشود و بدانند منابع حاصل به‌جای پوشاندن ناکارآمدی، صرف‌رفاه عمومی و آینده کشور شده است. این همان معنای واقعی «به نفع مردم» است؛ اصلاحی که هزینه آن صرف در اجرای برنامه‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی، و مردم به‌آخرین حلقه پرداخت، بلکه نخستین ذی‌نفع آن باشند.

اجرای برنامه‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی ضعف دارد

رئیس فراکسیون نظارت بر صنعت نفت، گاز و پتروشیمی مجلس، گفت: مصرف بالای سوخت در خودروهای داخلی، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، توسعه ناکافی حمل‌ونقل عمومی، رشد تعداد خودروها و ضعف در اجرای برنامه‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی، از عوامل اصلی این وضعیت است.

زینب قیصری، رئیس فراکسیون نظارت بر صنعت نفت، گاز و پتروشیمی مجلس شورای اسلامی با اشاره به ناترازی بنزین در کشور اظهار کرد: گرانی بنزین آسان‌ترین راه است، نه درست‌ترین راه. راه‌حل ناترازی بنزین در قانون است، نه در جیب مردم. افزایش قیمت بنزین شاید در کوتاه‌مدت بتواند آهنگ رشد مصرف را کاهش دهد، اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که این اثر موقتی است و بدون اصلاحات ساختاری، مصرف دوباره به روند صعودی بازمی‌گردد. وی با اشاره به آماری‌ها موجود افزود: متوسط مصرف روزانه بنزین کشور به حدود ۱۳۵ میلیون لیتر رسیده و در ایام پربرد از ۱۵۰ میلیون لیتر نیز عبور می‌کند، در حالی که ظرفیت تولید روزانه بنزین کشور حدود ۱۱۰ تا ۱۲۰ میلیون لیتر است. این فاصله میان تولید و مصرف، کشور را با ناترازی بنزین مواجه کرده و سالا نه هزینه‌های سنگینی را برای تأمین کسری و مدیریت بازار به اقتصاد کشور تحمیل می‌کند. قیصری ادامه داد: ریشه این ناترازی را نباید صرفاً در قیمت بنزین جست‌وجو کرد. مصرف بالای سوخت در خودروهای داخلی، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، توسعه ناکافی حمل‌ونقل عمومی، رشد تعداد خودروها و ضعف در اجرای برنامه‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی، از عوامل اصلی این وضعیت است. تأزماتی که این مشکلات برطرف نشود، افزایش قیمت بنزین نمی‌تواند راهکاری پایدار باشد. نماینده مردم تهران در مجلس با انتقاد از بی‌توجهی به کیفیت سوخت تصریح کرد: اگر مردم انتظار کاهش مصرف داریم، ماهم زمان نباید از ارتقای کیفیت بنزین غافل شویم. کیفیت سوخت یکی از مؤلفه‌های مهم در بهره‌وری مصرف انرژی است. هرچند در سال‌های اخیر کیفیت بخشی از بنزین تولیدی بهبود یافته، اما همچنان گزارش‌ها مبنی‌ا تنوع در کیفیت مصرف‌کنندگان و کارشناسان نسبت به کیفیت سوخت در برخی مناطق وجود دارد. بنزین با کیفیت‌تر، علاوه بر کاهش آلایندگی هوا، موجب احتراق بهتر، افزایش رانندمان موتور، کاهش مصرف سوخت و کاهش هزینه‌های نگهداری خودرو می‌شود.



صحت‌سنجی عدم بازگشت ۹۴ میلیارد یورو ارز صادراتی



راهی که کارگروه بازگشت ارز برای عدم بازگشت ارز باز کرد

مطابق آیین‌نامه اجرایی تبصره (۶) بند (ح) ماده (۲) مکرر قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، صادرکنندگان مکلف بودند بین ۹۰ تا ۱۰۰ درصد از صادرات خود را به چرخه رسمی اقتصاد کشور بازگردانند، اما در تاریخ ۱۴ دی ۱۴۰۱ در جلسه کارگروه بازگشت ارز، تصمیمی اتخاذ شد که عملاً میزان رفع تعهد لازم برای ادامه فعالیت صادرکنندگان را به ۶۰ درصد کاهش داد؛ تصمیمی که به‌اعتقاد برخی کارشناسان با روح و مفاد آیین‌نامه مبارزه با قاچاق کالا و ارز همخوانی نداشت. به عبارت دیگر، از آن مقطع به بعد صادرکننده‌ای که تنها ۶۰ درصد از صادراتی خود را بازمی‌گرداند، همچنان امکان ادامه فعالیت صادراتی را داشت. بررسی مصوبات بعدی نیز نشان می‌دهد که کارگروه بازگشت ارز در مقاطع مختلف، درصد رفع تعهد را به‌دفعه‌های مختلف تغییر داد و برای برخی صادرکنندگان بزرگ از جمله پتروشیمی‌ها و پالایشگاه‌ها، این میزان را در نهایت به حدود ۸۰ درصد رساند. در نتیجه، دو خلامهم در سازوکار بازگشت ارز شکل گرفت: نخست اینکه صادرکننده با رفع تعهد تنها ۶۰ درصد از حاصل از صادرات، از محرومیت صادراتی مصون می‌ماند و مجوز صادرات وی لغو نمی‌شود، که همین تبصره عملاً انگیزه برای بازگشت ۴۰