



کروز، قیمت خودرو را ۳۱ برابر کرد

خصوصی سازی به سبک دولت پزشکیان؛ از وعده رقابت و ارتقای کیفیت تا شدیدترین جهش قیمت محصولات ایران خودرو

گزارش

از زمان واگذاری شرکت ایران خودرو به کروز توسط دولت پزشکیان، قیمت محصولات این شرکت ۳ برابر شده است.

براساس قیمت‌های اعلامی ایران خودرو در بخشنامه‌های فشرش، میانگین قیمت ۳۰ مسدل محصول پرتیراژ ایران خودرو قبل از واگذاری به کروز در اواخر سال ۱۴۰۳ حدود ۸۴۷ میلیون تومان بود که اکنون به ۲ میلیارد و ۶۱۰ میلیون تومان افزایش یافته است. به عبارتی قیمت محصولات ایران خودرو در دوره مدیریت کروز به طور میانگین ۲۰۵ درصد بالا رفته و درواقع ۳ برابر شده است. این افزایش شدید قیمت‌ها در دوره مدیریت کروز نشان می‌دهد تمام شعارهایی که درباره فواید واگذاری خودروسازان دولتی به شرکت‌های خصوصی مطرح می‌شد دروغی بیش نبوده و شرکت‌های خصوصی نه تنها موجب افزایش تولید و بهبود کیفیت نشدند بلکه شدیدتر از دولتی‌ها گران کرده‌اند. (جدول)

از زمان واگذاری مدیریت شرکت ایران خودرو به کروز در دولت پزشکیان، قیمت محصولات این خودروساز با افزایش چشمگیری مواجه شده است؛ به طوری که بررسی قیمت ۲۰۰ مدل خودرو در این گزارش، از رشد قابل توجه بهای محصولات این شرکت حکایت دارد.

این در حالی است که خصوصی سازی در صنعت خودرو همواره با وعده‌هایی همچون افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت، رشد تولید، کاهش هزینه‌ها و ایجاد رقابت همراه بوده است؛ اما افزایش قیمت محصولات ایران خودرو این پرسش را مطرح می‌کند که سهم مصرف‌کنندگان از این واگذاری چه بوده و آیا اهداف اعلام‌شده برای خصوصی سازی در عمل محقق شده است؟

خصوصی سازی برای مردم چه دستاوردی داشت؟

یکی از مهم‌ترین توجیهات واگذاری نگاه‌های دولتی به بخش خصوصی، افزایش کارآمدی و کاهش هزینه‌های تولید از طریق مدیریت تخصصی و رقابت‌پذیری بیشتر است. بر همین اساس، انتظار می‌رفت تغییر مدیریت ایران خودرو به بهبود عملکرد این شرکت و حرکت به سمت عرضه خودرو با قیمت مناسب‌تر منجر شود؛ اما رشد قیمت‌ها، دست‌کم در بخش هزینه‌ای که مستقیماً به خریدار تحمیل می‌شود، نتیجه‌ای متفاوت را نشان می‌دهد.

افزایش قیمت‌ها محدود به یک یادو محصول نبوده و طیف گسترده‌ای از خودروهای داخلی و مونتاژی ایران خودرو را دربر گرفته است؛ مثلاً قیمت سورن پلاس با موتور XUV از ۶۱۶ میلیون تومان به یک میلیارد و ۷۲۶ میلیون تومان رسیده است. پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای با رینگ آلومینیومی نیز از ۶۷۶ میلیون تومان به یک میلیارد و ۹۶۷ میلیون تومان افزایش قیمت داشته است. در میان محصولات گران‌تر، قیمت هایما ۱۷X از یک میلیارد و ۴۷۷ میلیون تومان به ۵ میلیارد و ۵۱۰ میلیون تومان رسیده است؛ رقمی که افزایشی بیش از ۲۵۰ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین قیمت وانت آریسان دوگانه‌سوز از ۴۵۹ میلیون تومان به حدود ۲ میلیارد و ۲۶ میلیون تومان افزایش یافته است.

این ارقام نشان می‌دهد که افزایش قیمت محصولات این شرکت، موضوعی محدود به خودروهای گران قیمت نیست و حتی در خودروهای اقتصادی‌تر نیز رشد قابل توجهی دیده می‌شود. در شرایطی که خودرو برای بخش بزرگی از خانوارها به کالایی ضروری و در عین حال دشوار برای خرید تبدیل شده، چنین افزایش‌هایی می‌تواند دسترسی مصرف‌کنندگان به بازار خودرو را محدودتر کند.

آزمون کارنامه خصوصی سازی

البته برای ارزیابی دقیق عملکرد مدیریت جدید، صرف مقایسه قیمت‌ها کافی نیست و باید عواملی مانند تغییر هزینه‌مواد اولیه، نرخ ارز، دستمزدها، قطعات، تیراژ تولید، کیفیت محصولات و میزان عرضه نیز بررسی شود. با این حال، این ملاحظات چیزی از ضرورت پاسخگویی درباره نتیجه واگذاری که نمی‌کند؛ بلکه اهمیت انتشار شفاف اطلاعات مربوط به عملکرد شرکت را بیشتر می‌کند.

مدل خودرو	قیمت قبل از واگذاری به کروز/ میلیون تومان	قیمت در مهر ۱۴۰۵/ میلیون تومان	افزایش قیمت درصد	افزایش قیمت میلیون تومان
سورن پلاس	۶۱۶	۱۷۲۶	۱۸۰	۱۱۱۰
سورن پلاس دوگانه سوز مخزن ۷۵ لیتری	۶۵۳	۱۹۲۴	۱۹۴	۱۲۷۰
پژو ۲۰۷ دستی تی-پو	۵۹۱	۱۷۴۰	۱۹۵	۱۱۵۰
پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای رینگ آلومینیومی	۶۷۶	۱۹۶۷	۱۹۱	۱۲۹۱
پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای رینگ فولادی	۶۵۵	۱۹۲۱	۱۹۳	۱۲۶۶
پژو ۲۰۷ دستی (رینگ فولادی-هیدرولیک-ترمز عقب کاسه‌ای)	۶۱۶	۱۸۴۷	۲۰۰	۱۲۳۱
پژو ۲۰۷ اتوماتیک سقف فلزی	۷۷۰	۲۱۳۴	۱۷۷	۱۳۶۵
پژو ۲۰۷ اتوماتیک سقف شیشه‌ای	۷۹۶	۲۱۸۴	۱۷۴	۱۳۸۸
رانا پلاس	۶۰۸	۱۶۲۲	۱۶۷	۱۰۱۵
دنایلاس دستی گیربکس FMT	۷۵۰	۲۱۷۲	۱۹۰	۱۴۲۳
دناپلاس دستی گیربکس FMT با رینگ فولادی	۷۱۸	۲۰۸۲	۱۹۰	۱۳۶۴
دنایلاس توربوشارژ اتوماتیک آپشال	۹۴۳	۲۵۱۲	۱۷۷	۱۶۶۸
تارا دستی با گیربکس FMT	۷۷۶	۲۰۶۳	۱۶۶	۱۲۸۸
تارا اتوماتیک	۹۰۲	۲۷۴۰	۲۰۴	۱۸۳۸
ری‌را	۱۱۳۰	۳۲۰۰	۱۸۳	۲۰۷۰
هایماس ۷	۱۱۹۱	۴۱۴۴	۲۴۸	۲۹۵۴
هایما اس ۵	۱۱۷۱	۳۸۴۳	۲۲۸	۲۶۷۲
هایما اس ۸	۱۳۸۳	۴۷۳۴	۲۴۲	۳۳۵۰
هایما ایکس ۷	۱۵۴۷	۵۵۱۰	۲۵۶	۳۹۶۳
وانت آریسان	۴۵۹	۲۰۲۶	۳۴۱	۱۵۶۷
میانگین	۸۴۷	۲۶۱۰	۲۰۵	۱۷۶۲

دولت به عنوان واگذارکننده و نهادهای مسئول نظارت بر صنعت خودرو باید توضیح دهند که در قبال تغییر مدیریت ایران خودرو، چه تعهداتی درباره تولید، کیفیت، قیمت و حقوق مصرف‌کنندگان تعیین شده و میزان تحقق این تعهدات چقدر بوده است. همچنین لازم است مشخص شود آیا افزایش قیمت‌ها با رشد متناسب کیفیت و خدمات

پس از فروش همراه شده یا باار اصلی تغییرات، بردوش خریداران قرار گرفته است. اگر خصوصی سازی قرار است به بهبود عملکرد نگاه‌ها منجر شود، نمی‌توان ارزیابی آن را صرفاً به تغییر مالکیت یا مدیریت محدود کرد. معیار اصلی، نتیجه‌ای است که در تولید، کیفیت، رقابت، قیمت تمام‌شده و رضایت مصرف‌کننده دیده می‌شود.

وعده رقابت، واقعیت گران

افزایش قیمت محصولات ایران خودرو در دوره مدیریت کروز، دست‌کم یک هشدار جدی درباره نحوه اجرای خصوصی سازی در صنعت خودرو است. خصوصی سازی بدون رقابت مؤثر، نظارت کارآمد و تعهدات روشن در برابر مصرف‌کنندگان، لزوماً به کاهش هزینه‌ها و بهبود بازار منجر نمی‌شود. اکنون پرسش اساسی از دولت پزشکیان این است؛ اگر قرار بود واگذاری ایران خودرو به بهبود عملکرد این شرکت کمک کند، چرا خریداران با چنین جهش قیمتی روبه‌رو شده‌اند؟ آیا دولت برای صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان و ارزیابی عملکرد مدیریت جدید برنامه مشخصی دارد یا قرار است هزینه این تغییرات نیز مانند بسیاری از هزینه‌های دیگر، از جیب مردم پرداخت شود؟ خصوصی سازی زمانی می‌تواند موفق تلقی شود که آثار مثبت آن در زندگی مردم و عملکرد بازار قابل مشاهده باشد؛ نه اینکه صرفاً مدیریت بنگاه تغییر کند و مصرف‌کننده با قیمت‌های بالاتری مواجه شود.

همتی ایران خودرو را به کروز سپرد؛ مردم تاوان دادند

واگذاری ایران خودرو به کروز در دولت پزشکیان قرار بود نمادی از پایان تصدی‌گری دولت و آغاز دوره تازه‌ای از مدیریت خصوصی در صنعت خودرو باشد؛ اما اکنون ارقام اعلام‌شده از قیمت محصولات این شرکت، پرسش‌های جدی درباره نتیجه این واگذاری ایجاد کرده است. میانگین قیمت ۲۰ مدل از محصولات ایران خودرو که پیش از واگذاری ۸۴۷ میلیون تومان بود، اکنون به ۲ میلیارد و ۶۱۰ میلیون تومان رسیده است؛ یعنی بیش از سه برابر! این جهش سنگین قیمت‌ها، آن هم در یکی از مهم‌ترین بازارهای مصرفی کشور، ضرورت بازخواست از حامیان این واگذاری را وادار و چندان می‌کند. در رأس این ماجرا، عبدالناصر در بخش‌هایی از بازار قطعات منجر شد.

قیمت، هزینه تولید، تیراژ عرضه، کیفیت محصولات و عملکرد قراردادهای تأمین قطعه منتشر کنند. همچنین لازم است مشخص شود چه سازوکارهایی برای جلوگیری از تعارض منافع و حفظ رقابت در این صنعت به کار گرفته شده است. خصوصی سازی بدون رقابت و نظارت مؤثر، به خودی خود تضمین‌کننده کاهش هزینه‌ها و بهبود بازار نیست. وقتی میانگین قیمت محصولات یک خودروساز، بیش از سه برابری شود، دیگر نمی‌توان صرف تغییر مدیریت را دستاورد دانست. پرسش اصلی همچنان با پرسش‌هاست: همتی و دولت پزشکیان با چه تضمین‌هایی از این واگذاری حمایت کردند و اکنون چه پاسخی برای مردمی دارند که با قیمت‌های چند برابری خودرو روبه‌رو شده‌اند؟

واگذاری ایران خودرو به کروز؛ از هشدار ۱۴۰۳ تا آینده تا راجع پرونده به قوه قضائیه

تعارض منافع، نگرانی از انحصار قطعه سازی، ابهام در برگزاری مجمع و تردید درباره اهلیت مدیریتی؛ انتقادهایی بود که از روزهای نخست واگذاری مدیریت ایران خودرو مطرح شد و سرانجام به گزارش رسمی مجلس انجامید. واگذاری مدیریت ایران خودرو به مجموعه مرتبط با شرکت قطعه سازی کروز، از همان ابتدا با انتقادها و هشدارهای جدی شمرای از نمایندگان مجلس و کارشناسان صنعت خودرو روبه‌رو شد. منتقدان می‌گفتند خصوصی سازی به خودی خود ایرادی ندارد، اما سپردن مدیریت بزرگ‌ترین خودروساز کشور به مجموعه‌ای که در زنجیره تأمین قطعات آن حضور پررنگ دارد، می‌تواند به تعارض منافع، تضعیف رقابت، افزایش هزینه تولید و تحمیل فشار بیشتر بر مصرف‌کنندگان منجر شود. این نگرانی‌ها به تدریج از سطح اظهارنظرهای سیاسی فراتر رفت؛ ۱۴۰۳ نماینده مجلس در بهمن ۱۴۰۳ خواستار توقف واگذاری مدیریت شدند و پس از بررسی‌های کمیسیون صنایع و معادن، گزارش ایرادات این واگذاری در بهمن ۱۴۰۴ با رأی اکثریت نمایندگان به قوه قضائیه ارجاع شد؛ بنابراین، موضوع صرفاً اختلاف بر سر خصوصی سازی نیست؛ پرسش اصلی این است که آیا فرآیند واگذاری، رقابت در صنعت خودرو و حقوق سهامداران و مصرف‌کنندگان را به اندازه کافی تضمین کرده است؟

۱۴۰۳ نماینده: خصوصی سازی نباید به تعارض منافع منجر شود
در ۸ بهمن ۱۴۰۳، ۱۴۰۳ نماینده مجلس در نامه‌ای به رئیس‌جمهور درباره واگذاری مدیریت ایران خودرو به کروز هشدار دادند و خواستار توقف این روند شدند. در نامه نمایندگان تأکید شده بود که خصوصی سازی، صیح می‌تواند راه نجات صنعت خودرو باشد، اما سپردن خودرو سازی به مجموعه‌ای که خود از بازیگران اصلی زنجیره قطعه سازی است، بدون توجه به تعارض منافع میان قطعه ساز و خودروساز، می‌تواند به صنعت آسیب بزند. یکی از محورهای انتقاد نمایندگان، ضرورت احراز اهلیت خریدار بود. آنان همچنین به پرونده‌های قضایی مطرح شده درباره مجموعه کروز اشاره کردند و این سوابق را دلایل ضرورت بررسی دقیق‌تر صلاحیت مدیریتی دانستند.

هشدار درباره انحصار؛ قطعه ساز در جایگاه تصمیم گیر

سیدمحمد پاک مهر، نماینده بجنورد، نیز در واکنش به این واگذاری تأکید کرد که خصوصی سازی واقعی باید در فضای رقابتی و با در نظر گرفتن منافع مردم انجام شود. از نگاه او، واگذاری یک خودروساز به قطعه سازی که از قبل تأمین‌کننده آن است، به تنهایی تضمین‌کننده رقابت و اصلاح ساختار صنعت نخواهد بود.

مصطفی طاهری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، یکی از صریح‌ترین انتقادها را متوجه احتمال شکل‌گیری انحصار کرد. او در ۱۴ بهمن ۱۴۰۳ گفت کروز از تأمین‌کنندگان عمده قطعات ایران خودرو است و هم‌زمان در سهامداری این خودرو ساز نیز حضور دارد. استدلال طاهری روشن بود: اگر مجموعه‌ای که قطعات را تأمین می‌کند، در مدیریت شرکتی قرار گیرد که خریدار همان قطعات است، امکان دارد تصمیم‌های مربوط به خرید، قراردادهای و انتخاب تأمین‌کنندگان تحت تأثیر منافع همان مجموعه قرار گیرد. در چنین شرایطی، سایر قطعه سازان ممکن است فرصت کمتری برای رقابت پیدا کنند و خودروساز نیز لزوماً نتواند قطعه را از عرضه‌کننده‌ای که قیمت و کیفیت مناسب‌تری دارد، تهیه کند. طاهری همچنین مدعی شد که در برخی موارد، قطعات به صورت بسته‌ای عرضه می‌شوند و تولیدکننده برای تأمین یک قطعه، ناچار به خرید مجموعه‌ای از قطعات از یک تأمین‌کننده مشخص است. او با اشاره به اختلاف قیمت برخی قطعات داخلی و نمونه‌های وارداتی، احتمال اثرگذاری این ساختار بر افزایش هزینه تولید و قیمت خودرو را مطرح کرد.

این اظهارات، پرسشی جدی را پیش می‌برد: در ساختاری که تأمین‌کننده قطعه و مدیر خودروساز به یک مجموعه مرتبط اند، چه سازوکاری مانع ترجیح منافع تأمین‌کننده بر منافع خودروساز و خریدار می‌شود؟

شورای رقابت چه گفت؟

یکی از مهم‌ترین بخش‌های پرونده، به تصمیم شورای رقابت مربوط است. براساس گزارش کمیسیون صنایع و معادن مجلس، شورای رقابت در ۲۴ اسفند ۱۴۰۱ درباره تملک سهام ایران خودرو توسط شرکت‌های وابسته به مالکان مجموعه قطعه سازی رأی صادر کرده بود و بهات تجدیدنظر شورا نیز در ۱۵ بهمن ۱۴۰۳، دو روز پیش از مجمع هیات‌های مدیره ایران خودرو، آن را تأیید کرد. طبق روایت رسمی کمیسیون صنایع، این تصمیم، تملک

سهام به شکلی را که به حضور در هیات مدیره ایران خودرو منجر شود، مصداق رویه ضد رقابتی تشخیص داده و واگذاری سهام تا حدی را لازم دانسته بود که شرکت‌های مورد اشاره دیگر عضو هیات مدیره نداشته باشند. کمیسیون مجلس سپس این پرسش را مطرح کرد که با وجود چنین رأیی، حضور نمایندگان شرکت‌های وابسته به مجموعه قطعه سازی در فرآیند انتخاب هیات مدیره چگونه انجام شده است. در گزارش کمیسیون همچنین به مکاتبات معاون قضایی دادستان کل کشور درباره ضرورت اجرای رأی شورای رقابت اشاره شده است.

این بخش از پرونده اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا موضوع دیگر فقط یک اختلاف کارشناسی درباره مطلوب بودن خصوصی سازی نیست، بلکه مسئله اجرای تصمیم نهاد ناظر بر رقابت و رعایت تشریفات قانونی نیز مطرح شده است. با این حال، تعیین تکلیف نهایی تخطلات احتمالی و مسئولیت اشخاص، بر عهده مراجع قضایی و ذی‌صلاح است.

ابهام در برگزاری مجمع و نحوه انتقال مدیریت

کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گزارش خود به ایرادهایی درباره فرآیند برگزاری مجمع عمومی ایران خودرو در ۱۷ بهمن ۱۴۰۳ اشاره کرده است. از جمله این ایرادها، نحوه احراز حق رأی سهامداران، تأیید حضور نمایندگان، رعایت مفاد دستورالعمل حاکمیت شرکتی و چگونگی اعمال محدودیت‌های مورد اشاره در آرای شورای رقابت است. در گزارش کمیسیون آمده است که در خصوص تأیید حضور و حق رأی برخی نمایندگان شرکت‌های وابسته به مجموعه قطعه سازی، ابهام‌هایی وجود داشته و رأی‌گیری مجمع از نظر شکلی نیازمند بررسی بوده است. کمیسیون همچنین به نبود برخی مسئولان و نمایندگان دستگاه‌های ذی‌ربط در جلسه اشاره کرده است. بر همین اساس، پرسش نمایندگان این بود که آیا دستگاه‌های مسئول پیش از برگزاری مجمع، وظایف قانونی خود را برای اجرای رأی شورای رقابت و صیانت از حقوق سهامداران انجام داده‌اند یا خیر. این موارد، نتیجه بررسی کمیسیون مجلس است و نه حکم نهایی دادگاه؛ با این حال، طرح رسمی چنین ایرادهایی نشان می‌دهد که شفافیت فرآیند واگذاری و نحوه اجرای تصمیم‌های نهادهای ناظر، به یکی از محورهای اصلی این پرونده تبدیل شده است.

هشدار درباره آینده قطعه سازان و اشتغال

نگرانی منتقدان به قیمت خودرو محدود نمی‌شود. در گزارش کمیسیون صنایع و معادن، احتمال تصفیه یا حذف بخشی از قطعه سازان مستقل، تشدید انحصار در بازار قطعات و افزایش وابستگی خودروساز به تأمین‌کننده‌ای که در ساختار مدیریتی آن نفوذ دارد، از پیامدهای احتمالی تعارض منافع برشمرده شده است. کمیسیون همچنین هشدار داده است که چنین ساختاری می‌تواند بر تصمیم‌های تولیدی و بهره‌برد صنعتی اثر بگذارد؛ از جمله خطر تغییر جهت از توسعه تولید داخلی به مونتاژکاری یا افزایش وابستگی ارزی. در گزارش، احتمال استفاده از اهرم تولید و اشتغال برای چانه‌زنی با حاکمیت نیز به عنوان یکی از مخاطرات احتمالی مطرح شده است.

این موارد، نشان می‌دهند که نمایندگان صرفاً نگران جابه‌جایی صندلی مدیریت نبوده‌اند؛ بلکه درباره ساختار رقابت، زنجیره تأمین، اشتغال و مسیر توسعه صنعت خودرو نیز پرسش داشته‌اند.

پرونده به قوه قضائیه رفت؛ نتیجه رسیدگی چه شد؟

در ۱۴ بهمن ۱۴۰۴، گزارش کمیسیون صنایع و معادن درباره ایرادات واگذاری مدیریت ایران خودرو در صحن مجلس قرائت شد و نمایندگان با ۱۸۳ رأی موافق، ۱۵ رأی مخالف و ۶ رأی ممتنع، ارجاع آن به قوه قضائیه را تصویب کردند. گزارش مجلس خواستار رسیدگی به ابهام‌های فرآیند واگذاری، اجرای آرای شورای رقابت، احتمال تعارض منافع و عملکرد دستگاه‌های مسئول شد.

در گزارشی که تسنیم در ۲۹ تیر ۱۴۰۵ منتشر کرد، اعلام شد که با گذشت حدود پنج ماه از ارجاع پرونده، نتیجه نهایی رسیدگی قضایی به صورت عمومی اعلام نشده بود. این موضوع، امکان رقابت تأمین‌کنندگان از بین برد، تغییر مالکیت به تنهایی تضمین‌کننده اصلاح صنعت نخواهد بود. در پرونده ایران خودرو، هشدار ۱۴۰۳ نماینده، اظهارات اعضای کمیسیون صنایع، رأی شورای رقابت و گزارش رسمی کمیسیون مجلس، مجموعه‌ای از پرسش‌های جدی درباره نحوه واگذاری مدیریت را

پیش روی مسئولان قرار داده است. اکنون باید روشن شود که آیا تشریفات قانونی رعایت شده، تعارض منافع احتمالی چگونه مدیریت شده و چه سازوکاری از حقوق مصرف‌کنندگان و دیگر سهامداران محافظت می‌کند. در کنار این پرونده، بررسی قیمت‌های رسمی فروش ایران خودرو نیز می‌تواند تصویر روشن‌تری از وضعیت مصرف‌کننده ارائه دهد. مردم حق دارند بدانند واگذاری بزرگ‌ترین خودروساز کشور با چه ملاحظاتی انجام شده، هشدارهای کارشناسی چگونه بررسی شده و چه تضمینی وجود دارد که منافع یک مجموعه تأمین‌کننده، بر منافع خودروساز، قطعه‌سازان مستقل و خریداران خودرو غلبه نکند.

”

خصوصی سازی بدون رقابت و نظارت مؤثر، به خودی خود تضمین‌کننده کاهش هزینه‌ها و بهبود بازار نیست.

وقتی میانگین قیمت محصولات یک خودروساز، بیش از سه برابر می‌شود، دیگر نمی‌توان صرف تغییر مدیریت را دستاورد دانست.

پرسش اصلی همچنان پابرجاست: همتی و دولت پزشکیان با چه تضمین‌هایی از این واگذاری حمایت کردند

و اکنون چه پاسخی برای مردمی دارند که با قیمت‌های چند برابری خودرو روبه‌رو شده‌اند؟

کیلوگرم ذرت به ۶۹ هزار تومان وکنجاله سویا به بیش از ۱۰۰ هزار تومان رسیده است؛ در حالی که بیش از اصلاح نرخ ارز، قیمت هرکیلوگرم ذرت ۴۳ هزار تومان و سویا ۷۰ هزار تومان بود.
مدیرعامل اتحادیه سراسری پرورش دهندگان مرغ گوشتی درباره آخرین وضعیت خرید، ۳۰ هزار تن گوشت مرغ توسط شرکت پشتیبانی امور دام کشور بیان کرد: این خرید طبق مصوبه در حال انجام است، اما میزان خرید در حدی نیست که بتواند بر قیمت‌ها در بازار تأثیر بگذارد.
همچنین با توجه به شرایط صادرات، تعرفه‌های گمرکی، نحوه بازگشت از صادرکنندگان ونیود سیاست‌های صادراتی پایدار، تاکنون تنها توانسته‌ایم بین ۱۰ تا۱۵ درصد از مجوز صادرات گوشت مرغ را عملیاتی کنیم که این میزان نیز تأثیری بر بازار ندارد.
به گفته وی، از ابتدای صدور مجوز صادرات تاکنون بین هزار تا هزار و ۵۰۰تن مرغ صادر شده که معادل ۱۰تا۱۵ درصد مجوز صادرشده است و رقم قابل توجهی محسوب نمی شود.
اسدالله‌نژاد کاهش مصرف گوشت مرغ را یکی دیگر از عوامل زیان تولیدکنندگان دانست وافزود: دولت باید برای تولید و مصرف گوشت مرغ در قالب کالایرگ تدبیری ببیندبشد تا در بی زیان تولیدکنندگان، به واردکننده مرغ تبدیل نشویم.

ظرفیت تولید مرغ بیش از نیاز کشور است

وی با بیان اینکه ظرفیت تولید ساله بیش از ۳ میلیون و۲۰۰ هزار تن مرغ در کشور وجود دارد، اظهار کرد: براساس برآوردهای انجام‌شده، پس از اصلاح نظام یارانه‌ها، نیاز واقعی مرغ در کشور به کمتر از ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تن رسیده است.
برای جلوگیری از هدررفت زیرساخت‌های تولید، صادرات مستمر و پایدار باید به عنوان یک راهبرد کلیدی در دستور کار قرار گیرد.
اسدالله‌نژاد تأکید کرد: سیاست‌های صادراتی نباید تابع تصمیمات لحظه‌ای باشد و دولت باید با ریزی‌های دیپلماتیک با کشورهای مقصد و تنظیم عوارض صادراتی متناسب، بستری فراهم کند تا مرغ ایرانی به صورت رقابتی در بازارهای هدف عرضه شود.
مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغداران گوشتی کشور با اشاره به ضرورت ارتقای بهره‌وری در واحدهای مرغداری بیان کرد: بسیاری از واحدهای تولیدی از استانداردهای لازم برخوردار نیستند. پیشنهاد ما این است که بخشی از درآمدهای حاصل از اصلاح نظام یارانه‌ای در قالب تسهیلات کم بهره به تجهیز و نوسازی واحدهای فرسوده اختصاص یابد تا با اصلاح ساختار و سیستم‌های فنی، ضریب تبدیل و هزینه‌های تولید کاهش پیدا کند.

ضرورت تعادل میان عرضه و تقاضای مرغ

اسدالله‌نژاد با اشاره به افت شدید قیمت مرغ در مقایسه با سایر اقلام پروتئینی و ارزش غذایی بالی این محصول، از شهروندان خواست در شرایط کنونی با حمایت از صنعت طیور کشور، نسبت به خرید و ذخیره‌سازی مرغ برای ماه‌های آینده اقدام کنند و سهم این پروتئین را در سبد غذایی خود افزایش دهند.
وی با بیان اینکه عرضه و تقاضا تعیین کننده قیمت مرغ در بازار است، گفت: برای دستیابی به بازاری با ثبات، قیمت تمام‌شده باید با بهای واقعی تولید متناسب باشد؛ به عبارت دیگر، باید میان عرضه و تقاضا تعادل برقرار شود.

اسدالله‌نژاد افزود: در همین راستا، هوشمندسازی زنجیره تأمین، تولید و توزیع مرغ را در کشور دنبال می‌کنیم تا ضمن به حداقل رساندن نوسانات قیمت، اطلاعات دقیق، به‌روز و راستی آزمایی‌شده‌ای از وضعیت تولید در اختیار داشته باشیم.
بر اساس آمار اعلام‌شده، ظرفیت تولید سالانه ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تن مرغ در کشور وجود دارد، اما در شرایط کنونی حدود ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تن مرغ تولید می‌شود. این موضوع نشان می‌دهد از ظرفیت‌های موجود تولید به‌درستی استفاده نشده است؛ در حالی که با تسهیل شرایط صادراتی و استفاده حداکثری از این ظرفیت، علاوه بر آراژوری، می‌توان به پایداری تولید نیز دست یافت.



راهکار بازگشت مرغ به مسیر آرامش و تعادل چیست؟

گزارش

کاهش جوجه‌ریزی و حذف گله‌های مادر برای کنترل تولید

روح‌الله رحمتکش، معاون امور تولیدات دامی، پیش‌تر گفته بود که مجموع تولید ماهانه جوجه حدود ۱۲۰ میلیون قطعه برآورد می‌شود که در صورت صادرات حدود ۱۰ میلیون قطعه، حداکثر نزدیک به ۱۱۰ میلیون قطعه برای جوجه‌ریزی داخلی باقی می‌ماند.
وی این تصمیم را از منظر تنظیم بازار، تصمیمی نزدیک به مرز ریسک دانسته و گفته بود که در شرایط فعلی، نگرانی از افزایش قیمت مرغ و آسیب دیدن مصرف‌کننده، بیش از نگرانی درباره افت مجدد قیمت است.
رحمتکش با اشاره به اقدامات وزارت جهاد کشاورزی برای کنترل تولید اظهار کرده بود: از ۱۷ مرداد، دو اقدام شامل آغاز و تسهیل صادرات جوجه و حذف گله‌های مادر باالی ۲۲ هفته، به‌طور هم‌زمان در دستور کار قرار گرفت و در کمیت‌ه تولید نیز مصوب شد گله‌های باالی ۷۲ هفته از چرخه تولید جوجه خارج شوند تا از مازاد عرضه جلوگیری شود.
وی میزان صادرات مرغ را حدود هزار و ۳۰۰ تا هزار و ۴۰۰ تن اعلام کرده و افزوده بود: صدور مجوز به‌تنهایی کافی نیست و تشکل‌ها و فعالان اقتصادی باید توان بازاریابی و حضور در بازارهای هدف را نیز ایجاد کنند.
همچنین خرید ۳۰ هزار تن گوشت مرغ توسط شرکت پشتیبانی امور دام از دیگر اقدامات حمایتی است.

پایداری تولید مرغ در گرو صادرات مستمر

ارسلان قاسمی، مشاور رئیس کمیسیون کشاورزی اتاق تعاون، گفت: سرانه مصرف مرغ در کشور به دلیل نوسانات قیمت گوشت قرمز، نسبت به برخی کشورها بالاتر است. همچنین ظرفیت فعلی واحدهای مرغداری، حتی در شرایط کنونی ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن بیشتر از نیاز کشور است. به گفته وی، پرداخت تسهیلات بانکی با نرخ سود بالا، نوسان قیمت نهاده‌های دامی و تعیین قیمت ارشادی، امکان تولید سودآور را برای مرغداران سلب کرده است.
قاسمی با بیان اینکه کشورهای پیرامون ایران با جمعیتی بالغ بر ۵۰۰ میلیون فرد، دارندگنده مرغ هستند، افزود: صادرات مرغ نیازمند بازاریابی و بازاریاسازی است. از سوی دیگر، باید نگاه به صادرات تغییر کند؛ چراکه متأسفانه نگاه فعلی، صرفاً صادرات سربیز تولید داخل است که نمی‌توان آن را صادرات پایدار نامید. باید به

کارشناسان صنعت طیور معتقدند با توجه به حجم تولید در برابر تقاضا، مرغداران طی ماه‌های اخیر با زیان قابل توجهی مواجه شده‌اند و خرید حمایتی و مجوز صادرات مرغ نیز نتوانسته است تأثیر محسوسی بر بازار داشته باشد؛ از این رو پرداخت تسهیلات کم بهره، نوسازی واحدهای تولیدی و برنامه‌ریزی برای صادرات پایدار و مستمر باید در دستور کار قرار گیرد.

طی هفته‌های اخیر تولیدکنندگان مرغ گوشتی با گلایه از فروش محصول پایین‌تر از هزینه تمام‌شده، افزایش قیمت نهاده‌های دامی و نبود بازار پایدار برای صادرات، نسبت به تداوم زیان در واحدهای تولیدی هشدار داده‌اند.
هرچند شرکت پشتیبانی امور دام از ۲۳ شهریور، در راستای حمایت از مرغداران و کاهش زیان آنها، خرید حمایتی ۳۰ هزار تن مرغ را در دستور کار قرار داده است، اما به گفته فعالان این صنعت، میزان خرید در مقایسه با حجم تولید، بسیار ناچیز است و نتوانسته تأثیر قابل توجهی بر بازار بگذارد.

مرغداران معتقدند افزایش جوجه‌ریزی و انباشت مرغ در بازار بدون پیش‌بینی تقاضای واقعی، تعادل زنجیره تولید را برهم زده است. در مقابل، وزارت جهاد کشاورزی ضمن رد نقش انحصاری مجوز صدارت شرایط فعلی، افزایش وزن مرغ‌ها، کاهش مصرف و عملکرد ضعیف تشکل‌ها در حوزه صادرات و جمع‌آوری مازاد تولید را از جمله عوامل مؤثر بر وضعیت کنونی می‌داند.

با این حال، برای پایداری تولید و جلوگیری از نوسانات قیمت در ماه‌های آینده، حمایت از مرغداران و ایجاد بستر مناسب برای صادرات پایدار و مؤثر اهمیت زیادی دارد؛ چراکه با وجود صدور مجوز صادرات ۱۰ هزار تن مرغ طی دو ماه گذشته، تاکنون تنها ۱۰ تا ۱۵ درصد این میزان صادر شده که عملاً تأثیر محسوسی بر بازار نداشته است. از این رو، اتخاذ تهمیداتی درباره تعرفه‌های گمرکی و نحوه بازگشت ارز حاصل از صادرات ضروری به نظر می‌رسد.

اخبار



ارزپاشی دولت فقط به جیب سرمایه‌داران می‌رود نه دهک‌های پایین

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با انتقاد از دستورالعمل بانک مرکزی برای فروش تاسقف ۱۰ هزار دلار به اشخاص حقیقی، گفت: فروش این میزان ارز با یک کارت ملی به نفع دهک‌های پایین جامعه نیست و موجب می‌شود ارز در اختیار صاحبان سرمایه قرار گیرد؛ ضمن اینکه تزریق ارز به بازار لزوماً نمی‌تواند موجب کاهش قیمت ارز شود.

روح‌الله عباسپور درباره دستورالعمل ابلاغی بانک مرکزی مبنی بر اینکه اشخاص حقیقی ایرانی بالای ۱۸ سال می‌توانند با ارائه کارت ملی تاسقف ۱۰ هزار دلار به نرخ اعلامی بانک مرکزی ارز دریافت کنند، گفت: استحضار دارید که ما در محاصره دشمن قرار گرفته‌ایم. البته دشمن هیچ غلطی نمی‌تواند بکند، اما در بحث صادرات واردات دریایی، با محدودیت‌هایی مواجه هستیم که از طریق هوایی و خشکی آن را حل می‌کنیم. وی افزود: در شرایط فعلی، تولیدکنندگان ما با مشکلاتی مواجه هستند و یکی از مشکلات پیش رویشان تأمین منابع ارزی است. در این شرایط، واقعاً اقدام بانک مرکزی برای فروش این میزان ارز توجیه ندارد و مشخص نیست چرا این ارزیابی را انجام می‌دهد؟ تصور من این است که بانک مرکزی با فروش ارز، ممکن است به دنبال تأمین منابع مالی برای دولت باشد. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس ادامه داد: باید توجه داشته باشند که اگر این کار را انجام دهند، در تأمین ضرورت‌ها و الزامات تولید، صنعت و کشاورزی ما دچار مشکل خواهیم شد.

عباسپور تصریح کرد: از طرف دیگر، وقتی شما ۱۰ هزار دلار را با یک کارت ملی در اختیار افراد قرار می‌دهید، برخی از افراد، به‌ویژه دهک‌های پایین جامعه پولی ندارند که ارز خریداری کنند. این ارز در اختیار کسانی قرار می‌گیرد که دارای سرمایه مالی هستند و افراد دیگری را هم اجیرمی‌کنند و مبلغی به آنها می‌دهند تا با کارت ملی آنها ارزها را خریداری کنند. سپس این ارزها را به خانه‌های خود می‌برند و ذخیره می‌کنند. به نظر من، در مجموع این اقدام کار درستی نیست. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس درخصوص این که آیا دولت با این اقدام، رials مردم را جمع می‌کند و در مقابل، این میزان ارز را در اختیار آنها قرار می‌دهد، اظهار داشت: خیر، اینکه چنین اقدامی با هدف کاهش تورم انجام شود، معنای دیگری دارد، اما باید توجه داشت که این وضعیت، آن گونه که تصور می‌شود، نمی‌تواند موجب کاهش قیمت ارز شود. عباسپور ادامه داد: آن‌ها می‌گویند با تزریق این حجم از دلار به کشور، قیمت ارز کاهش پیدا می‌کند، اما به نظر من این اقدام تأثیرگذار نیست؛ چراکه آن حجم قابل توجهی که بتواند قیمت ارز را کاهش دهد، از این طریق تأمین نمی‌شود. وی تأکید کرد: به نظر من، دولت نباید این کار را انجام می‌داد و مجلس هم در جلسه نظارتی امروز حتماً بانک مرکزی را احضار خواهد کرد و در این زمینه ورود خواهد کرد.

چرا تولید لوازم خانگی به هدف تحریم‌ها تبدیل شد؟

صنعت لوازم خانگی ایران با ۲۰۰ هزار شغل مستقیم، بیش از یک میلیون شغل غیرمستقیم و گردش مالی سالانه حدود ۶۰ میلیارد دلار، فقط یک بخش تولیدی نیست؛ بلکه یکی از حلقه‌های مهم اشتغال و کاهش وابستگی ارزی کشور به شمار می‌رود. همزمان، محتوای کتاب «هنر تحریم‌ها» نوشته ریچارد نفیو نشان می‌دهد که اشتغال صنعتی و درآمدهای حاصل از تولید و صادرات، از جمله نقاطی بوده که طراحان تحریم برای افزایش فشار اقتصادی بر ایران مورد توجه قرار داده‌اند. صنعت لوازم خانگی ایران در سال‌های اخیر از یک بازار مصرفی صرف به یکی از بخش‌های مهم تولید صنعتی کشور تبدیل شده؛ صنعتی که بنا بر آمارهای ارائه‌شده، حدود ۳۰ هزار شغل مستقیم و بیش از یک میلیون شغل غیرمستقیم ایجاد کرده و گردش مالی سالانه آن به حدود ۶۰۵ میلیارد دلار می‌رسد. همچنین عمق داخلی‌سازی در این صنعت به ۶۰ تا ۷۰ درصد رسیده و تولید داخلی، سالانه حدود ۵ میلیارد دلار صرفه‌جویی ارزی برای کشور ایجاد می‌کند.

اهمیت این ارقام زمانی بیشتری می‌شود که صنعت لوازم خانگی را در چارچوب سیاست تحریم‌های اقتصادی علیه ایران بررسی کنیم. ریچارد نفیو، از چهره‌های اصلی طراحی تحریم‌های آمریکا علیه ایران در کتاب «هنر تحریم‌ها» توضیح داده که اشتغال صنعتی، تولید و درآمدهای صادراتی از جمله نقاطی هستند که می‌توان با هدف افزایش فشار اقتصادی، آن‌ها را تحت تأثیر قرار داد.

تولید صنعتی؛ یکی از اهداف فشار اقتصادی

نفیو در کتاب خود درباره منطق تحریم‌ها توضیح می‌دهد که تحریم صرفاً با هدف محدود کردن منابع مالی دولت طراحی نمی‌شود، بلکه باید به بخش‌هایی از اقتصاد آسیب بزند که اثر آن در زندگی روزمره مردم قابل مشاهده باشد. از این منظر، اشتغال صنعتی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا کاهش تولید می‌تواند همزمان درآمد خانوارها، سرمایه‌گذاری بنگاه‌ها و فعالیت زنجیره‌ای از صنایع و خدمات وابسته را تحت تأثیر قرار دهد. به همین دلیل، صنایع تولیدی و صادرات‌محور می‌توانند در معرض فشار بیشتری قرار بگیرند. این موضوع درباره ایران اهمیت بیشتری دارد؛ چرا که بخش بزرگی از اشتغال صنعتی کشور در بنگاه‌های کوچک و متوسط متمرکز است. در صنعت لوازم خانگی نیز حدود ۶۰۰ واحد تولیدی فعال هستند و بخش قابل توجهی از زنجیره تولید به شرکت‌های کوچک و متوسط وابسته است. بنابراین، ضربه به یک کارخانه لزوماً به معنای از بین رفتن چند صد شغل نیست؛ کاهش تولید می‌تواند به قطعه‌ساز، توزیع‌کننده، حمل‌ونقل، خدمات پس از فروش و سایر حلقه‌های زنجیره نیز منتقل شود.

لوازم خانگی؛ صنعتی با اثرگذاری فراتر از بازار مصرف

صنعت لوازم خانگی امروز یکی از صنایع پیشران کشور محسوب می‌شود. تولید سالانه این صنعت از حدود ۸ میلیون دستگاه در سال ۱۳۹۸ به حدود ۲۰ میلیون دستگاه در سال ۱۴۰۳ رسیده است؛ رشدی که نشان می‌دهد تولیدکنندگان داخلی توانسته‌اند بخشی از خلأ ایجادشده پس از محدودیت واردات برندهای خارجی را پوشش دهند. در کنار اشتغال، کاهش نیاز به واردات نیز اهمیت این صنعت را افزایش داده است. برآوردها ارائه‌شده نشان می‌دهد تولید داخلی سالانه حدود ۵ میلیارد دلار صرفه‌جویی ارزی ایجاد می‌کند. در شرایطی که دسترسی کشور به منابع ارزی تحت فشار قرار دارد، توسعه چنین صنایعی می‌تواند بخشی از نیاز بازار را بدون خروج ارز تأمین کند. با این حال، مسئله فقط میزان تولید نیست؛ بلکه نحوه رقابت تولیدکننده داخلی با کالاهای وارداتی نیز تعیین‌کننده است.

هشدار تمرکز ۸۴ درصدی بر USDT

سیدعلی موسوی

شود. نمونه بررسی شده شامل کیف‌پول‌هایی است که از قبل به دلیل ارتباط ادعایی با فعالیت‌های تحریم‌شده انتخاب شده‌اند؛ بنابراین نمی‌توان از عدد ۸۴ درصد نتیجه گرفت که ۸۴ درصد کل فعالیت رمزارزی ایران به تتر وابسته است. علاوه بر این، گزارش توسط کارکنان دموکرات زیرک‌بینا تهیه شده و یک گزارش مشترک دو حزبی است محسوب نمی‌شود. با این حال، داده‌های مستقل شرکت‌های تحلیل بلاچین نیز از نقش پررنگ USDT در شبکه‌های مرتبط با ایران حکایت دارد.

چرا تتر برای شبکه مالی ایران جذاب شد؟

تتر یک استیبل کوین با ارزش تقریباً ثابت یک دلار است و برخلاف بیت‌کوین نوسانات شدید قیمتی ندارد. این ویژگی در کنار نقدشوندگی بالا و امکان انتقال سریع بین کشورها باعث شده است برای تسویه معاملات، نگهداری ارزش و انتقال منابع بدون استفاده مستقیم از بانک‌های کارگزار آمریکایی جذاب باشد. مؤسسه تحلیل بلاچین Elliptic در ابتدای سال ۲۰۲۶ برآورد کرده بود بانک مرکزی ایران دست‌کم ۵۰۷ میلیون دلار USDT در اختیار گرفته است. این مؤسسه معتقد است بخشی از این منابع برای انتقال ارز به داخل ایران و مداخله در بازار ارز مورد استفاده قرار گرفته است. TRM Labs نیز برآورد کرده فعالیت‌های رمزارزی غیرقانونی مرتبط با ایران در سال ۲۰۲۵ بیش از یک میلیارد دلار بوده و بخش عمده آن در استیبل‌کوین‌ها، به‌ویژه USDT، متمرکز بوده است. این برآوردها متعلق به شرکت‌های خصوصی تحلیل بلاچین است و نباید با آمار رسمی ایران اشتباه گرفته شود.

مزیت تتر برای ایران روشن است؛ می‌توان تمامی تراکنش‌های خود را با USDT انجام داد.ه‌اند. نویسندگان گزارش معتقدند تتر به یکی از اجزای مهم شبکه مالی مورد استفاده ایران برای انتقال پول در خارج از نظام بانکی تبدیل شده است. این یافته باید البته با یک به ملاحظه مهم خوانده



آسان کرده، یعنی وجود یک صادرکننده مرکزی که ارزش هر توکن را تضمین می‌کند، در شرایط تحریم می‌تواند به نقطه آسیب‌پذیری تبدیل شود. **بلاچین؛ خارج از بانک امانه لزوماً پنهان** مشکل دوم، شفافیت خود بلاچین است. برخلاف شبکه‌های مالی غیررسمی مبتنی بر پول نقد، تراکنش‌های USDT روی شبکه‌های عمومی مانند ترون و اتریوم قابل مشاهده‌اند. شرکت‌های تحلیل بلاچین می‌توانند جریان دارایی میان کیف‌پول‌ها را دنبال کنند و در صورت شناسایی یک آدرس، ارتباط آن با سایر آدرس‌ها را نیز بررسی کنند.

Elliptic صراحتاً این ویژگی را یکی از ابزارهای اجرای تحریم می‌داند و شرکت تتر نیز تأکید کرده شفافیت بلاچین امکان ردیابی و سپس مسدودکردن منابع را برای نهادهای قانونی فراهم کرده است. در جولای، چهار کیف‌پول مرتبط با بانک مرکزی ایران پس از اضافه‌شدن به فهرست OFAC حدود ۱۳۱ میلیون دلار موجودی داشتند که به سرعت توسط تتر مسدود شد. بنابراین استفاده از USDT یک تناقض مهم ایجاد می‌کند: ایران می‌تواند برای انتقال ارزش دلاری از بانک آمریکایی عبور نکند، اما دارایی همچنان روی شبکه‌ای شفاف قرار دارد و صادرکننده آن نیز

قدرت مسدودکردن USDT موجود در یک آدرس مشخص را حفظ کرده است.

۵۰۰ میلیون دلار در یک سال مسدود شد

این قابلیت دیگر یک ریسک نظری نیست. شرکت تتر اعلام کرده طی سال ۲۰۲۶ حدود ۵۵۰ میلیون دلار USDT موجود در کیف‌پول‌هایی را که مقامات آمریکایی مرتبط با بانک مرکزی ایران با شبکه‌های تحریمی ایران معرفی کرده‌اند، مسدود کرده است. در یکی از بزرگ‌ترین موارد، تتر در ماه آوریل بیش از ۳۴۴ میلیون دلار USDT را در دو آدرس و با هماهنگی دفتر کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانه‌داری آمریکا و دیگر نهادهای آمریکایی متوقف کرد. در جولای نیز بیش از ۱۲۰ میلیون دلار دیگر در چهار کیف‌پول مرتبط با بانک مرکزی ایران مسدود شد. تتر اعلام کرده اکنون با بیش از ۳۴۰ نهاد اجرای قانون در ۷۰ کشور همکاری می‌کند و در مجموع بیش از ۵ میلیارد دلار دارایی را در پرونده‌های مختلف مسدود کرده است. این شرکت از سال ۲۰۲۳ همچنین سیاست خود را با فهرست تحریم‌های OFAC هماهنگ کرده و امکان مسدودکردن کیف‌پول‌های بازار ثانویه قرارگرفته در فهرست تحریم را فراهم کرده است. در نتیجه یکی از ویژگی‌هایی که استفاده از تتر را

توان فنی مسدودکردن دارایی و سابقه همکاری گسترده با دولت آمریکا را دارد.

شبکه مالی مقاوم به یک مسیر وابسته نمی‌ماند

افزایش فشار آمریکا بر رمزارزها نیز این مسئله را جدی‌کرده است. وزارت خزانه‌داری در ماه‌های اخیر چند صرافی و شبکه رمزارزی مرتبط با ایران، از جمله ووبینکس و بیت‌بانک، را هدف تحریم قرار داده و در عملیات «Economic Outcasts» دارایی‌های دیجیتال را یکی از محورهای اصلی مقابله با شبکه‌های مالی ایران معرفی کرده است.

در چنین شرایطی، مسئله برای ایران کارگذاشتن رمزارز را تتر نیست. USDT، نقدشوندگی و گستردگی بازار همچنان می‌تواند برای بخش‌هایی از تجارت و انتقال دارایی مزیت داشته باشد. خطر زمانی ایجاد می‌شود که یک مسیر مالی به اندازه‌ای غالب شود که اختلال در همان مسیر بتواند بخش بزرگی از شبکه پرداخت را تحت فشار قرار دهد. تاب‌آوری مالی به معنای کاهش نقاط شکست واحد است. شبکه پرداخت خارجی ایران هرچه بیشتر میان کانال‌های مختلف قانونی تجاری، ترتیبات پولی دو جانبه و منطقه‌ای، ابزارهای پرداخت و روش‌های تسویه متنوع شود، هزینه مسدودشدن یک مسیر کمتر خواهد بود. در صورت مقابل، تمرکزگسترده روی یک دارایی دلاری که صادرکننده آن قادر است با درخواست نهادهای آمریکایی کیف‌پول‌ها را متوقف کند، بخشی از اختیار شبکه مالی ایران را دوباره به بیرون منتقل می‌کند.

تجربه مسدودشدن حدود ۵۵۰ میلیون دلار USDT مرتبط با ایران نشان می‌دهد رمزارزها می‌توانند بخشی از محدودیت نظام بانکی را کاهش دهند، اما خود به تنهایی زیرساخت مالی مقاوم ایجاد نمی‌کنند. در مسابقه فشار اقتصادی ایران و آمریکا، مسئله تعیین‌کننده نه پیدا کردن یک مسیر جایگزین، بلکه ایجاد شبکه‌ای است که از کار افتادن یک مسیر، امکان جابه‌جایی منابع را از بین نبرد.



رهبر انقلاب: نشانه‌های تأثیر پررنگ فراجا در جنگ‌های اخیر آشکارتر شد

فرمانده معظم کل قوا به مناسبت هفته نیروی انتظامی در پیامی تأکید کردند: تمرکز و اصرار دشمن جانیپنکار آمریکایی ـ صهیونی برای ضربه زدن به رده‌های مختلف فراجا از بالاترین سطوح تا سرپنجه‌های آن نیز اهمیتِ این نهاد را بیش از پیش عیان نمود.

متن کامل پیام به شرح ذیل است:

بسم الله الرحمن الرحيم

امنیت، از مهمترین نعمات الهی است و برقراری آن در نقاط مختلف ایران عزیز، از شهرهای بزرگ تا جزئی‌ترین واحدهای جمعیتی در روستاها و محله‌ها، از مرزبانی‌های سخت در شرایط دشوار آب و هوایی و اقلیم‌های متنوع کوهستان‌ها تا دریاها، از دشت‌ها و جنگل‌ها تا مرکزی‌ترین نقاط کشور، م رهون رشادت و شجاعت نیروهای فدakar و زحمتکش فراجا به‌عنوان یکی از ستون‌های مستحکم امنیت کشور است. این امنیت ابعاد مختلف اجتماعی، اخلاقی، و آسایش عمومی را در جامعه فراهم می‌کند و چنین خدمت ارزشمندی علاوه بر جهاد فی سبیل الله، از پشتوانهٔ اجتماعی قوی برخوردار است. نقش پررنگ فراجا در سطوح مختلف از رده‌های فرماندهی و ستادی تا کالنتری‌ها و پاسگاه‌ها برای تأمین امنیت در سال‌های اخیر برجستگی بیشتری یافته است و نشانه‌های این تأثیر در جنگ‌های تحمیلی دَوم و سَوم آشکار تر شد.

تمرکز و اصرار دشمن جانیپنکار آمریکایی ـ صهیونی برای ضربه زدن به رده‌های مختلف فراجا از بالاترین سطوح تا سرپنجه‌های آن نیز اهمیتِ این نهاد را بیش از پیش عیان نمود. اما این تلاش مذبوحانه و ضربات خیانت‌آلود به ارکان نظم و امنیت جامعه که مشابهی برای آن در طول تاریخ موجود نیست، باعث نشد تا نیروهای شجاع فراجا ذره‌ای از مأموریت خود کوتاه بیایند و حتی در خیابان‌ها و خودروها، همان نقش و وظایفی که در آنکته و مقرهای خود ایفا می‌کردند را به انجام رساندند. به همین جهت ملت مظلوم و مقتدر ایران، قدردان زحمات و تلاش‌های بی‌وقفهٔ خدمتگزاران به امنیت کشور هستند و متقابلاً نیروهای فراجا که همانند ارتش و سپاه از عمق جامعه برمی‌خیزند، با رفتار اعتمادآفرین خود می‌توانند اعتماد مردم را به این نهاد ارزشمند ارتقا ببخشند. ممکن است خیلی از اوقات زحمات و فدakarای های حافظان امنیت، نزد برخی افراد عادت‌انگاری شود و همین مظلومیت و گمنامی است که اجر آنان را در پیشگاه الهی افزون می‌سازد. تقویت همه‌جانبهٔ نیروهای حافظ امنیت از جنبه‌های مختلف انسانی، سخت‌افزاری و نرم‌افزاری خصوصاً ارتقا، فناوری‌های از جمله استفادهٔ هدفمند از هوش مصنوعی در تحلیل داده‌ها نقش مهمی در کیفیت و تسهیل انجام مأموریت‌های فراجا از نظر موفق باشد.

با درخواست علؤ درجات و رضوان الهی برای شهدای والامقام فراجا و قدردانی از همهٔ خانواده‌ها و کارکنان، سربازان، و نیروهای رشید و غیور خصوصاً فرمانده شجاع و خستگی‌ناپذیر و باهوش فراجا و مجاهدات‌های ایشان؛ امیدوارم با داعی سرورمان عجل الله تعالی فرجه الشریف در اعتلای امنیت، اقتدار، و عزت ایران اسلامی بیش از پیش موفق باشند.

سید مجتبی حسینی خامنه‌ای
۱۶مهر/۱۴۰۵

انضباط مالی پیش شرط عبور از هسته سخت تورم

شکست ۱۵ ماه صعود تورم نقطه به نقطه، شروع فاز مهار هیجانات است اما عبور از هسته سخت تورم، نیازمند انضباط مالی و نه فقط ابزارهای پولی است. تحولات آماری شهرپورماه، بیش از آنکه صرفاً بازتاب‌دهنده نوسانات معمول شاخص‌ها باشد، حاوی یک سیگنال معنادار از وضعیت «اقتصاد پساشوگ» است. تغییر جهت نرخ تورم نقطه به نقطه پس از ۱۵ ماه حرکت مستمر در مسیر صعودی و تثبیت تورم ماهانه در کانال‌های پایین‌تر، نخستین نشانه‌های جدی از تخلیه اثرات شوک‌های برون‌زا و فروکش کردن انتظارات تورمی است.

با این حال، در ادبیات مدرن اقتصاد کلان، این «تغییر مسیر» نه به معنای پایان داستان تورم، بلکه به مثابه ورود به فاز دشوارتر «مدیریت هسته سخت» تلقی می‌شود. برای درک اهمیت این تحول، باید فراتر از اعداد سطحی رفت و چگونگی تبدیل «شوگ» به «ساختار» را تحلیل کرد. اهمیت بنیادی آمار اخیر در «تغییر فاز انتظارات» است. در اقتصاد، تورم فقط محصول نقدینگی نیست، بلکه حاصل جمع جبری نقدینگی و انتظارات اعمال انحصادی است. وقتی یک شاخص برای ۱۵ ماه متوالی صعودی می‌ماند، جامعه و فعالان بازار، این صعود را به یک «روند دائمی» تبدیل می‌کنند که به اصطلاح به آن اینرسی تورمی می‌گویند. در چنین وضعیتی، رفتار تولیدکننده و مصرف‌کننده «پیش‌دستانه» می‌شود و قیمت‌ها پیش از وقوع شوک، افزایش می‌یابند.

تغییر جهت نمودار در شهرپورماه، فارغ از میزان عددی آن، سیدِ ذهنی «صعود ابدی قیمت‌ها» را می‌شکند. این رویداد نشان می‌دهد که سیاست‌گذار پولی موفق شده بخشی از فشارهای روانی ناشی از جنگ، نااطمینانی‌های منطقه‌ای و شوک‌های ارزی ابتدای سال را مدیریت کند. این نخستین گام برای بازپس‌گیری «لنگراسمی» اقتصاد است.

مدیریت انتظارات: بازی در زمین بازیهای نامطمئنی‌ها

اقتصاد ایران در ماه‌های ابتدایی سال جاری، با یک «شوگ هم‌فا» روبه‌رو بود. فشارهای تحریمی، تنش‌های منطقه‌ای و تلاطمات ارزی، همگی دست به دست هم داده بودند تا انتظارات تورمی را به‌باله‌هایی بی‌سابقه برسانند. در این میان، اهمیت کاهش شتاب تورم ماهانه به ۳ درصد، در این است که از یک «مارپیچ تورمی» جلوگیری کرده است. اگر بانک مرکزی در کنترل رشد ترانزانه با بانک‌ها و مهار اضافه برداشت مداومت نمی‌کرد، این شوک‌های کوتاه‌مدت می‌توانست به یک تورم ساختاری افسارگسیخته تبدیل شود. مدیریت انتظارات یعنی همین: یعنی وقتی فعال اقتصادی می‌بیند بانک مرکزی در حال «تثبیت» است، رفتارهای سفته‌بازانه خود را تعدیل می‌کند. این نقطه عطف، یعنی ایجاد فضایی برای «نفس» که اگر هوشمندانه استفاده شود، می‌تواند به ثبات نسبی در نیمه دوم سال بینجامد.

گزارش

شناسه دار کردن تراکنش‌های کارت سوخت اضطراری با شفاف‌سازی مصرف و مهار قاچاق، ساختار توزیع سوخت را اصلاح می‌کند.

طی روزهای گذشته و هم‌زمان با اجرای آزمایشی طرح شناسه‌دار کردن تراکنش‌های کارت سوخت اضطراری در ۷۵ جایگاه منتخب تهران، برخی انتقادها در خصوص معطلی رانندگان و طولانی شدن زمان سوخت‌گیری مطرح شد.

اما آیا واقعاً مسئله فقط چند ثانیه زمان بیشتربرای دریافت رمز یک‌بارمصرف است، یا ماجرا جد عمیق‌تری دارد که در هیاهوی رسانه‌ای نادیده گرفته شده است؟

نگاهی کارشناسی به وضعیت توزیع بنزین در کشور نشان می‌دهد که قصوات درباره تغییر نه چندان بزرگ در روزهای نخست پیاده‌سازی، آن هم بدون در نظر گرفتن بار مالی سنگین قاچاق و سوءاستفاده‌های پیشین، تحلیلی ناقص و تک‌بعدی است.

هر سامانه‌ای در مرحله گذار نیازمند هماهنگی میان سخت‌افزار، شبکه ارتباطی و البته عادت‌پذیری کاربران است؛ اما منافع این طرح آیا ارزش صرف چند ثانیه یا نهایتاً چند دقیقه زمان

بیشتر را ندارد؟

انحراف کارکرد کارت اضطرار؛ وقتی استثنا جای قاعده را گرفت
کارت سوخت موجود در جایگاه‌ها از همان روزهای نخست استقرار سامانه هوشمند سوخت در دهه ۸۰، برای شرایط کاملاً

اضطراری تعریف شد؛ یعنی برای راننده‌ای که کارت شخصی اش سوخته، مفقود شده یا موقتاً نامانده است. اما آنچه در عمل رخ داد، یک انحراف ساختاری تمام‌عیار بود.

آمارها نشان می‌دهد که سهم سوخت‌گیری با کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها به مرز ۴۰ درصد از کل مصرف بنزین کشور رسید. این

یعنی از ۱۰ خودرو، ۴ خودرو با kartی سوخت می‌زدند که هیچ ردپایی از هویت راننده، شماره پلاک، زمان مشخص یا محل واقعی مصرف در آن ثبت نمی‌شد.

در شرایطی که براساس برخی احکام، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی موظف شده سهم استفاده از کارت سوخت شخصی را به حداقل ۹۵ درصد برساند، تداوم این رویه «بی‌نام‌ونشان» نفت‌ها نقض قانون بود، بلکه دست سیاست‌گذار را در مدیریت مصرف در شرایط ناترازی به کلی می‌یست.

رویه سنتی و آسیب‌های پشت پرده: از فروش کارت تا خروج بنزین از شبکه

رویه گذشته جایگاه‌ها با کارت‌های اضطراری، به بستری برای انواع تخلفات و نارضایتی‌های روزمره تبدیل شده بود. متصدیان

برخی جایگاه‌ها عملاً بر این کارت‌ها تسلط تام داشتند؛ بارها دیده می‌شد که در ساعات شلوغی یا نیمه‌فشب، بدون هیچ دلیل فنی اعلام می‌کردند سهمیه کارت تمام شده است. در موارد متعددی نیز دریافت مبالغ غیررسمی وانعام‌های اجباری از مردم برای از اختیار گذاشتن کارت جایگاه، به یک رویه معمول بدل شده بود. از این نارضایتی‌های خرد که بگذریم، آسیب بزرگ‌تر در سطح کلان رخ می‌داد.

این آسیب شامل امکان برداشت‌های مکرر و نامحدود توسط



ریشه جوسازی علیه شناسه کارت سوخت بنزین کجاست؟

افراد غیرمجاز، سوخت‌گیری‌های صوری برای بارنامه‌های جعلی و خروج بی‌رویه بنزین یارانه‌ای از شبکه رسمی و انتقال آن به شبکه‌های قاچاقی بود. در نبود ابزار ثبت هویت، عملاً هیچ خط‌نماییزی میان یک راننده واقعی جامانده از کارت با یک دلال سوخت وجود نداشت.

اتصال تراکنش سوخت به شبکه بانکی و تولد پروفایل واقعی مصرف

در طرح جدید، یکی از اهداف ایجاد یک پیوند مستقیم و برخط میان «تراکنش سوخت‌گیری» و «تراکنش بانکی» خریدار است. وقتی متقاضی کارت اضطرار ملزم به دریافت شناسه و تطبیق آن با کارت بانکی می‌شود، عملاً برای هر تراکنش یک ردپای شفاف ایجاد خواهد شد. این نگاهش داده‌ای فواید سیاسی بی‌نظیری به همراه دارد:

حمایت هدفمند از ناوگان خدماتی:

رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، وانت‌بارها، خودروهای امدادی و سرویس‌های عمومی بدون نیاز به فرآیندهای پیچیده اداری و صرفاً بر مبنای کارکرد و پیمایش واقعی ثبت‌شده در سامانه، می‌توانند از اعتبارات حمایتی بهره‌مند شوند.

تضمین دسترسی ۲۴ ساعته: با خروج انحصار کارت از دست افراد و ثبت سیستمی تراکنش‌ها، دیگر جایگاهی نمی‌تواند به پناهانه‌های ااهی از ارائه کارت اضطرار در طول شبانه‌روز خودداری کند.

مدیریت هوشمند بحران: در شرایط ناترازی فصلی، حوادث پیش‌بینی‌نشده یا اختلالات مقطعی، حاکمیت می‌تواند به‌صورت هدفمند جریان توزیع سوخت را به سمت خودروهای امدادی و مصارف ضروری هدایت کند.

مهار شبکه‌های تارک قاچاق در مرزها و کلان‌شهرها

یکی از کارکردهای اصلی این سامانه، تولید داده‌های ارزشمند برای تحلیل الگوهای غیرعادی مصرف است. در سامانه هوشمند جدید، الگوریتم‌ها به‌راحتی می‌توانند مواردی نظیر سوخت‌گیری‌های پیاپی در بازه‌های زمانی کوتاه، گردش یک کارت بانکی در چندین نازل مختلف، یا حجم‌های غیرعادی مصرف در جایگاه‌های پیرامونی شهرها و مناطق مرزی را شناسایی و آلازم‌دهی کنند.

این شفافیت داده‌ای، گلوگاه اصلی قاچاق سازمان‌یافته بنزین را که تا پیش از این پشت نقاب «کارت اضطرار جایگاه» پنهان می‌شد، مسدود می‌کند و مانع از هدررفت منابع ارزی کشور می‌شود. تجربه نشان داده است که هر اصلاح در حوزه حامل انرژی، بیش از آنکه با موانع فنی روبه‌رو باشد، با مقاومت منافع شکل گرفته در اقتصاد غیرشفاف مواجه می‌شود. با شفاف‌شدن تراکنش‌ها و مسدود شدن راه خروج بنزین از شبکه، درآمد غیرقانونی برخی دلالان و متخلفان صنفی که سال‌ها از شکاف نظارتی کارت‌های اضطرار منتفع می‌شدند، به خطر افتاده است.

از این رو، دور از انتظار نیست که شاهد کارشنگی‌های هدفمند باشیم؛ اقداماتی نظیر تعلل عمدی، بزرگ‌نمایی نواقص اولیه نرم‌افزاری، یا دامن زدن به صف‌های صوری برای القای ناآرامی‌دmy طرح به جامعه. هدف این دست جریان‌ها نیز روشن است، واداشتن دستگاه‌های نظارتی و وزارت نفت به عقب‌نشینی از شفافیت و بازگشت به تارک خانه گشته.

این موضوع ضرورت ورود جدی‌تر تیم‌های بازرسی میدانی شرکت ملی پخش را یادآوری می‌شود تا جلوی چنین کارشنگی‌هایی گرفته یا به حداقل برسد.

هزینه معطلی صفر است، اگر با کارت شخصی سوخت بنزیم

در نهایت، واقع‌بینانه‌ترین پاسخ به دغدغه زمان سوخت‌گیری، اصلاح رفتار خود شهرپورندان

است. اگر امروز دریافت رمز یک‌بارمصرف با ثبت شناسه در کارت اضطرار چند دقیقه‌ای زمان می‌برد و بسا کارمزد هزار تومانی همراه است، منطقی‌ترین راه، همراهی با ثبت شناسه‌دار است. اگر امروز دریافت رمز یک‌بارمصرف با ثبت شناسه در کارت اضطرار چند دقیقه‌ای زمان می‌برد و بسا کارمزد هزار تومانی همراه است، منطقی‌ترین راه، همراهی با ثبت شناسه‌دار است. اگر امروز دریافت رمز یک‌بارمصرف با ثبت شناسه در کارت اضطرار چند دقیقه‌ای زمان می‌برد و بسا کارمزد هزار تومانی همراه است، منطقی‌ترین راه، همراهی با ثبت شناسه‌دار است.

راننده‌ای که کارت خود را همراه داشته باشد، بدون کوچک‌ترین درگیری با سامانه شناسه‌دار کردن، بدون نیاز به تلفن همراه و کدهای پیامکی و بدون اتلاف وقت، سوخت‌گیری خود را انجام می‌دهد.

در واقع، کارت جایگاه متعلق به شرایط خاص است؛ با همراه داشتن کارت شخصی، هم در زمان خود صرفه‌جویی کنیم و هم اجازه ندهیم سوخت یارانه‌ای کشور طعمه واسطه‌گری و تخلف شود.

دلار دوباره پشت فرمان بازار خودرو

بازار خودرو بار دیگر با جهش نرخ ارز وارد دوره‌ای از التهاب شده و قیمت برخی محصولات داخلی و خارجی در فاصله‌ای کوتاه، میلیون‌ها تومان افزایش یافته است. با این حال، تجربه شوک مشابه در اردیبهشت سال جاری نشان می‌دهد قیمت‌هایی که با هیجان بالا می‌روند، لزوماً ماندگار نیستند؛ مگر آنکه هراس خریداران از گرانی بیشتر، شوک ارزی را به موج تازه‌ای از تقاضا تبدیل کند. کافی است دلار چند روز متوالی مسیر صعودی بگیرد و همین‌تکرار بار و خودرو بار دیگر به یکی از نخستین بازارهایی تبدیل شد که به نوسان شدید ارز واکنش نشان داد.

قیمت دلار در فاصله ۱۱۵۵۵۵ حدود ۱۴ درصد افزایش یافت و بازار خودرو نیز با فاصله کوتاهی خود را با این جهش تطبیق داد. دامنه این افزایش در بازار خودرو یکسان نبود اما در برخی محصولات داخلی قیمت‌ها طی چند روز صد‌ها میلیون تومان جابه‌جاشد و خودروهای خارجی، افزایش قیمت حتی از مرز یک میلیارد تومان نیز عبور کرد. در بازار داخلی، تارا ۷۱۱ در فاصله کمتر از ۱۰ روز حدود ۱۶ درصد افزایش قیمت را تجربه کرد و قیمت پژو ۲۰۷ اتوماتیک در همین دوره بیش از ۲۰ درصد بالا رفت. کوپیک، ساینما، شاهین و سون نیز از موج اخیر بی‌نصيب نماندند. در بخش خودروهای خارجی هم رشد قیمت برخی مدل‌های کیا، هیوندای و تویوتا به محدوده دو رقمی رسید.

با این همه، افزایش قیمت به معنای شکل‌گیری یک تعادل تازه در بازار نیست. تفاوت مهم میان «قیمت بالا رفته» و «قیمت تثبیت شده» (باید در رفتار خریدار جست‌وجو کرد. بازار زمانی نرخ‌های جدید را می‌پذیرد که معامله‌کننده در همان سطح خوشحال بگیرد؛ در حالی که یکی از مشخصه‌های این روزهای بازار خودرو، بالا رفتن قیمت‌ها در فضایی است که همچنان نشانه‌ای از رونق جدی معاملات در آن دیده نمی‌شود. گزارش‌های روزهای اخیر نیز بر پایین بودن حجم معاملات در کنار رشد نرخ‌های اعلامی تأکید دارند. رفتار بازار خودرو در این مقطع یکی از هر چیز از انتظارات ارزی تأثیر گرفته است. دلار در اقتصاد ایران فقط قیمت یک ارز نیست، برای بسیاری از بازارها به شاخصی برای سنجش قیمت آینده تبدیل شده است. وقتی نرخ ارز با سرعت افزایش پیدا می‌کند، فروشنده خودرو نیز قیمت امروز را صرفاً براساس شرایط همان روز تعیین نمی‌کند؛ بلکه هزینه جایگزینی دارایی خود در روزهای آینده را در محاسباتش وارد می‌کند. در نتیجه، حتی پیش از آنکه افزایش نرخ ارز به‌طور کامل در هزینه‌های واقعی اقتصاد منعکس شود، قیمت خودرو می‌تواند چند گام جلوتر حرکت کند.