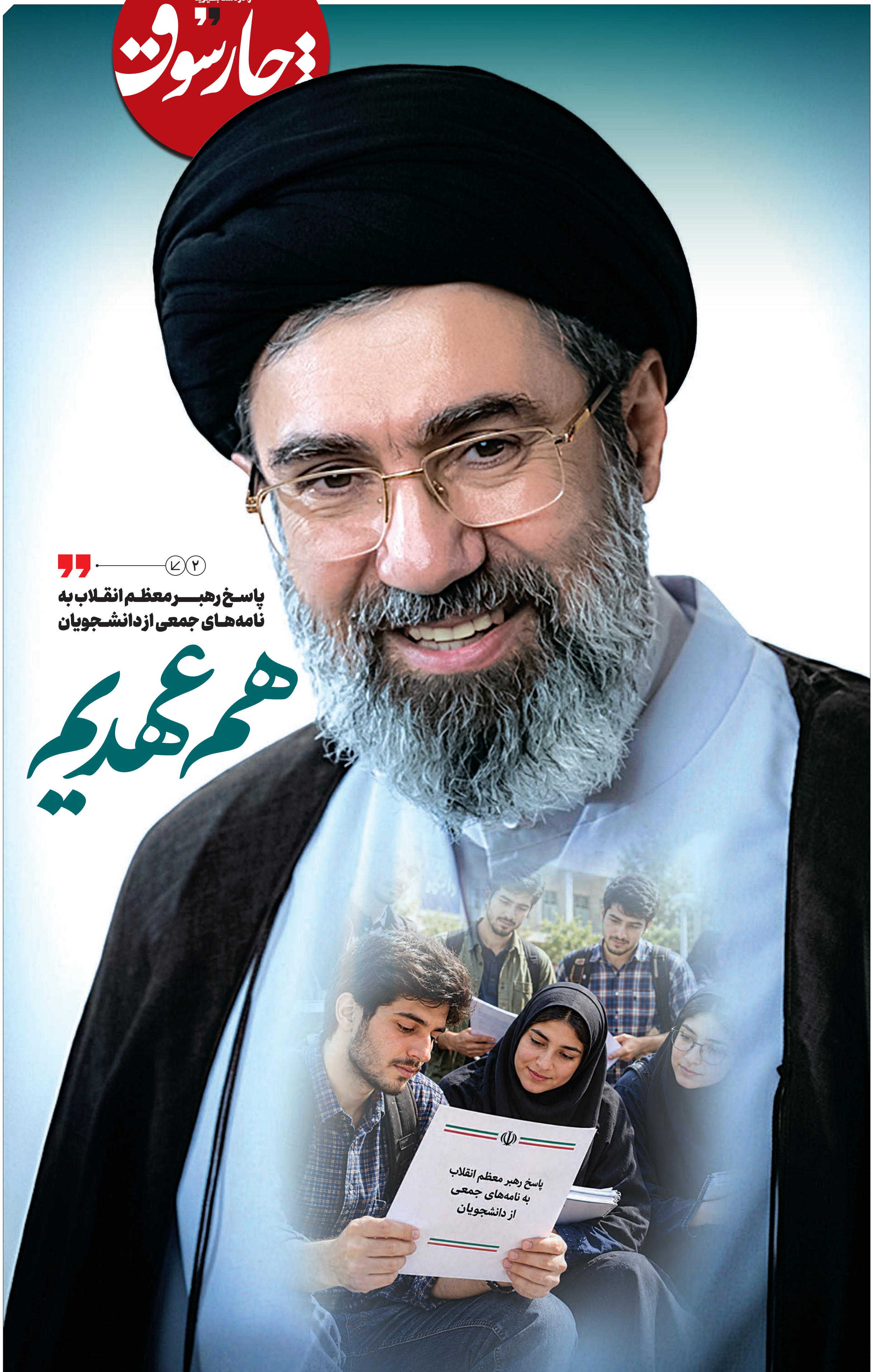




پاسخ رهبر معظم انقلاب به
نامه‌های جمعی از دانشجویان

هم‌عهدی





تصدی غیرقانونی سرپرست هلدینگ غدیر

علی خضریان عضو کمیسیون اصل نودم قانون اساسی در مجلس شورای اسلامی در نامه‌ای خطاب به مدنی زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار خواستار اقدام فوری این دودستگاه برای عزل سرپرست فعلی هلدینگ غدیر شد.

متن نامه نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس به شرح زیر است:

با سلام و احترام؛

پیرو نامه مورخ ۲۶ مهرماه ۱۴۰۵ اینجانب در خصوص انتصاب آقای مهدی زحمتکش به عنوان سرپرست موقت هلدینگ سرمایه گذاری غدیر، و با توجه به اینکه نامبرده دارای مدرک علوم سیاسی است و در صورتجلسه هیئت مدیره، وضعیت احراز صلاحیت وی «در حال احراز» اعلام شده است، مراتب زیر جهت اقدام قانونی به استحضار می رسد. غدیریک نهاد مالی ثبت شده نزد سازمان بورس و ناشر پذیرفته شده در بورس است و موضوع فعالیت اصلی آن سرمایه گذاری و مالی می باشد.

۱. فقدان شرط قانونی تصدی

مطابق آیین نامه ماده ۱۳ قانون توسعه ابزارها و نهاد های مالی، تصدی مدیرعاملی ناشر مستلزم داشتن مدرک کارشناسی مرتبط با موضوع فعالیت است. مدرک علوم سیاسی با موضوع فعالیت مالی و سرمایه گذاری غدیر «مرتبط» محسوب نمی شود و سوابق صنعتی نامبرده نیز جایگزین این شرط قانونی نیست.

۲. تکلیف نظارتی سازمان بورس

وفق دستورالعمل تأیید صلاحیت حرفه‌ای، چنانچه مدیرعامل قبل از تأیید صلاحیت، سمت خود را در نهاد مالی آغاز کند، دبیر کمیته مکلف است موضوع را جهت رسیدگی به مرجع مربوطه ارجاع دهد. مجازات‌های قابل اعمال شامل سلب صلاحیت حرفه‌ای و ممنوعیت انتصاب به سمت‌های مدیریتی نهاد‌های مالی است. با توجه به محدودیت اختیارات سازمان بورس در سلب مستقیم صلاحیت، ابزار قانونی در اختیار، الزام مرجع انتخاب کننده به برکناری است.

درخواست:

با عنایت به ماده ۱۳ قانون توسعه ابزارها و نهاد‌های مالی و آیین نامه مصوب هیات وزیران، عدم صلاحیت فوری نامبرده و پیگیری اعلام کتبی «فقد صلاحیت» به مرجع انتخاب کننده وفق ماده قانونی مذکور از آن مقام محترم درخواست می گردد.



پایان عصر بوئینگ‌های امدی دردنیا

هوایپماهای امدی که روزگاری یکی از پرتعدادترین هوایپماهای مسافربری جهان بودند حالا به ناوگانی کم‌شمار تبدیل شده‌اند؛ تعداد نمونه‌های فعال این هوایپما در جهان به حدود ۱۰۰ فروند رسیده و هم‌زمان الزامات فنی برای ادامه پرواز آنها سخت‌تر شده است ضمن آنکه موعد زمین‌گیری کامل این هوایپماها در آمریکا دسامبر ۲۰۲۷ اعلام شده است. از پایان شهریور ۱۴۰۵ فعالیت بخش عمده‌ای از هوایپماهای امدی فعال در ناوگان ایران به دلیل ملاحظات ایمنی و حفظ سلامت و جان مسافر متوقف شد. به گفته رئیس سازمان هوایپمایی کشوری ایران، ۴۱ فروند از ۵۴ فروند امدی موجود در کشور، در حال حاضر دیگر پرواز نمی‌کنند.

اما پرونده امدی فقط یک پرونده ایرانی نیست. بررسی استاد سازمان هوانوردی فدرال آمریکا، آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا و گزارش رسانه‌های تخصصی صنعت هوانوردی نشان می‌دهد سال‌هاست ادامه فعالیت این خانواده از هوایپماهای قدیمی با الزامات فنی سخت‌گیرانه‌تری روبه‌رو شده است.

«سگ دیوانه» آسمان‌ها چگونه به یک ناوگان کوچک تبدیل شد

خانواده امدی محصول شرکت آمریکایی مک‌دانل داگلاس بود؛ شرکتی که در سال ۱۹۹۷ در معامله‌ای به ارزش ۱۶.۳ میلیارد دلار با بوئینگ ادغام شد. از آن زمان مسئولیت میراث این محصولات نیز در ساختار بوئینگ قرار گرفت. امدی-۸۰ MD-۸۰ زمانی یکی از هوایپماهای شناخته شده پروازهای کوتاه و متوسط جهان بود اما امروز بخش بزرگی از ناوگان آن بازنشسته شده است.

مجله تخصصی «اوپیشن ویک»، یکی از رسانه‌های باسابقه و معتبر صنعت هوافضا و هوانوردی جهان، در گزارشی با استناد به بانک اطلاعات ناوگان خود نوشته که تعداد امدی-۸۰۰‌های در حال خدمت در جهان از بیش از ۱۵۰ فروند به حدود ۱۰۰ فروند کاهش یافته است. تعداد پروازهای سالانه این هوایپما نیز از حدود ۱۹۰ هزار پرواز در سال ۲۰۱۹ به کمی بیش از ۲۵ هزار پرواز در سال ۲۰۲۴ سقوط کرده؛ یعنی بیش از ۸۰ درصد کاهش. این رسانه به این هوایپماها با لقب مشهورشان، «Mad Dogs» اشاره می‌کند و می‌نویسد شرکت دلتا که پیش از سال ۲۰۲۰، تعداد ۴۷ فروند امدی-۸۰۰ در اختیار داشت، این هوایپماهای قدیمی و پر مصرف‌تر را از ناوگان خود کنار گذاشت.



پاسخ رهبر معظم انقلاب به نامه‌های جمعی از دانشجویان

هم‌عهدیم

علم و ایمان و تهذیب نفس و انس با خدا و آشنایی عمیق با معارف قرآن و اهل بیت علیهم‌السلام مجهز کنید و با کار و ابتکار مضاعف بر قوّت و اقتدار ایران عزیز بیفزایید تا به دعای مولای مهربانمان عجلّ الله تعالی فرجه الشّریف، پیمودن مسیر لشکریان هم‌عهد به سمت قلّه‌های پیشرفت و تمدن اسلامی. ایرانی هرچه بهتر و سریع‌تر محقّق شود، ان شاء الله.

سیدمجتبی حسینی خامنه‌ای
۱۴/آبان/۱۴۰۵

حقیّر امور! لطف و محبّت خود قرار می‌دهند، عزم و اراده و احساس مسئولیت برای ساختن آینده‌می‌درخشد.

«این ميثاق محکم، امانتی گران سنگ است که ريشه در مکتب اسلام ناب محمّدی صلی الله عليه وآله و سلّم و ميراث خمینی کبیر و خامنه‌ای شهید اعلی الله مقامهما الشّریف داشته و رشته اتصال «هم‌عهدی» ما با یکدیگر است.

«برای این مقصود، هرچه می‌توانید خودتان را به سلاح

باسمه‌تعالی

سلام به فرزندان عزیزم؛

نامه‌های پُرمهرتان را خواندم. از الطاف فراوان شما دانشجویان جوان و پُرانگیزه متشکرم و برای همه شما که حقّی برگردن اینجانب قرار داده‌اید، دعاگوئی خاص خواهیم داشت.

«در نامه‌های شما و بسیاری از جوانان و دانشجویان که این

حضرت آیت الله سیدمجتبی خامنه‌ای، رهبر معظم انقلاب، در پاسخ به نامه‌های جمعی از دانشجویان سراسر کشور که طی ماه‌های اخیر برای معظم‌له ارسال کرده‌اند، عزم و اراده و احساس مسئولیت آنان برای ساختن آینده را رشته اتصال «هم‌عهدی» میان رهبری و جوانان دانستند و بر مجهّز شدن به سلاح علم و ایمان و تهذیب نفس و تلاش مضاعف برای افزایش قوّت و اقتدار ایران تأکید کردند.

متن پاسخ رهبر معظم انقلاب به این شرح است:



خودروهای پرمصرف چقدر به ناترازی دامن می‌زنند؟

گزارش

سوخت سبّد خودروهای سواری تولید داخل در چرخه ترکیبی، رقمی بین ۸.۵ تا بیش از ۱۰ لیتر به ازای هر۱۰۰ کیلومتر پیمایش است؛ رقمی که در ترافیک‌های سنگین کلان‌شهرها گاه تا ۱۲ لیتر نیز افزایش می‌یابد. این در حالی است که استاندارد روز خودروسازی در جهان به محدوده ۴ تا ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر رسیده و حتی برخی محصولات هیبریدی مصرفی کمتر از ۳ لیتر را ثبت می‌کنند. پرسش اساسی این است که این تفاوت چشمگیر از کجا ناشی می‌شود؟ پاسخ در فناوری قوای محرکه نهفته است. اغلب موتورهای پرتیراز داخلی، برپایه پلنفرم‌های دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ میلادی توسعه یافته‌اند. این پیشران‌ها فاقد فناوری‌های بنیادین بهره‌وری انرژی نظیر تزریق مستقیم سوخت، زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، توربوشارژهای مدرن با نسبت تراکم دقیق و بدنه‌های سبک‌سازی‌شده با آلیاژهای پیشرفته هستند. در یک پیشران مدرن جهانی، قطره‌قطره بنزین به شکل پودر میکرونی در فشار بسیار بالا و در کسری از میلی‌ثانیه می‌سوزد تا حداکثر راندمان حرارتی حاصل شود اما در خودروهای داخلی، بخش قابل توجهی از انرژی شیمیایی سوخت به دلیل احتراق ناقص و هدررفت اصطکاکی، به دود و گرمای هدررفته تبدیل می‌شود.

این عقب‌ماندگی تکنولوژیکی، وظیفه نهادهای ناظر و سازمان ملی استاندارد را دوچندان می‌کند: الزام خودروسازان به بازشنسنگی پیشران‌های پرمصرف و ارتقای استاندارد مصرف سوخت، اساسی‌ترین گامی است که سالانه مانع سوزانده شدن ده‌ها میلیون لیتر بنزین می‌شود.

دیاک فصلی و تنظیم موتور؛ ظرفیت طلایی معاینه فنی با یارانه شهرداری

اگر ارتقای خطوط تولید خودروسازان پروژه‌های زمان‌بر باشد، بهینه‌سازی ناوگان موجود اقدامی سریع و بلاواسطه است. یکی از مهم‌ترین چالش‌های فنی خودروهای در حال تردد، فرسودگی تدریجی سنسورها و به هم خوردن تنظیمات پاشش سوخت است که بدون ایجاد خرابی حاد، بی‌صدای اشتباهی باک را بالای می‌برد. بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد یک تنظیم موتور اصولی و بررسی سیستم انژکتور با دستگاه دیاک، قادر است بین ۱۰ تا ۱۵ درصد از مصرف سوخت هر خودرو بکاهد. اگر مصرف ماهانه یک خودرو را ۱۰۰ لیتر فرض کنیم، این تنظیم ساده ماهانه ۱۰ تا ۱۵ لیتر صرفه جویی فردی ایجاد می‌کند؛ عددی که در ابعاد کلان کشوری به معنای صرفه‌جویی روزانه چندین میلیون لیتر سوخت است.

با این حال، بسیاری از مالکان خودرو به دلیل مشغله، بی‌اطلاعی یا هزینه‌های جاری تعمیرگاه‌ها، نیازمندی که خودرو متوقف نشود یا خطای حادی نشان ندهد، به سراغ تنظیم موتور نمی‌روند. راهکار عملی و مؤثر در این بخش، تعریف یک بسته حمایتی ویژه با همکاری مدیریت شهری و نهادهای ذی ربط است؛ اجرای طرح «دیاک فصلی و تنظیم رایگان موتور در مراکز معاینه فنی با یارانه شهرداری و وزارت نفت». تبدیل مراکز معاینه فنی از یک ایستگاه اجباری سالانه به یک پایگاه پایش دوره‌ای سلامت خودرو، می‌تواند تحولی بزرگ بسازد. در این طرح، مالکان خودرو می‌توانند هر فصل یک بار با استفاده از مشوق‌های خودرو می‌توانند هر فصل یک بار با استفاده از مشوق‌های

شهری، عملکرد سنسور اکسیژن، سیستم جرقه‌زنی و نسبت هوا به سوخت را بررسی و تنظیم کنند. هزینه این یارانه برای مدیریت شهری و دولت بسیار کمتر از هزینه واردات بنزین یا تأمین سوخت مصرفی ناوگان فرسوده است و خروجی آن به شکل هم‌زمان منجر به کاهش چشمگیر آلودگی هوا و مهار مصرف بنزین خواهد شد.

فوت‌وفن‌های ساده مکانیکی؛ راه‌نمای رانندگان برای کاهش خرج سوخت

در کنار وظایف حاکمیتی خودروسازان و حمایت‌های شهری، بخشی از بار مهار مصرف بنزین مستقیماً در دستان خود رانندگان قرار دارد. مجموعه‌ای از ریزه‌کاری‌ها و فوت‌وفن‌های ساده نگهداری خودرو وجود دارد که به ظاهر کم‌اهمیت به نظر می‌رسند اما اثر تجمیعی آن‌ها بر اشتباهی موتور شگفت‌انگیز است.

نخستین نکته، «فشار باد تایرها» است. تایرهایی که حتی ۲ تا ۳ پی‌اس‌آی (PSI) کم‌باد باشند، سطح اصطکاک و مقاومت غلنشی خودرو را با آسفالت بالا می‌برند. طبق استانداردهای مهندسی تایر، کم‌بادی لاستیک‌ها می‌تواند مصرف سوخت را تا ۳ درصد افزایش دهد و استهلاک قطعات جلوبندی را نیز مضاعف کند. چک کردن ماهانه باد لاستیک‌ها در حالت سرد، اقدامی است که ظرف چند دقیقه انجام می‌شود اما در بلندمدت تفاوت ملموسی در کارکرد باک ایجاد می‌کند.

عامل دوم، «انتخاب روغن موتور مناسب» با ویسکوزیته (گرانروی) استاندارد کارخانه است. استفاده از روغن‌های سنگین و ارزان قیمت غیراستاندارد با این تصور سنتی که موتور کارکرده نیازمند روغن سفت‌تر است، مقاومت قطعات داخلی پیستون و میل‌لنگ را بالا می‌برد. پمپ کردن یک سیال غلیظ نیازمند توان بیشتری از میل‌لنگ است و همین بار اضافی، مصرف بنزین را بین یک تا ۲ درصد بالا می‌برد. در مقابل، روغن‌های سینتتیک مدرن با درجه گرانروی پایین در موتورهای سازگار، لایه‌نشانی روان‌تری دارند و هدررفت انرژی را به حداقل می‌رسانند.

سومین فوت‌وفن حیاتی، رسیدگی به «شمع‌ها و فیلتر هوا» است. فیلتره‌های گرفته، تنفس موتور را خفه می‌کند؛ در این شرایط، سیستم کامپیوتری خودرو (ECU) برای جبران مکش ضعیف هوا، بنزین بیشتری تزریق می‌کند تا راندمان توان حفظ شود. از سوی دیگر، شمع‌های کهنه با جرقه‌زنی ضعیف، مانع از اشتعال کامل مخلوط سوخت و هوای می‌شوند و بخشی از بنزین بدون تولید توان حرارتی، به صورت خام از اگزوز خارج می‌شود. تعویض به موقع شمع‌ها و فیلتر هوا، علاوه بر بازایی شتاب اولیه خودرو، می‌تواند ۵ تا ۷ درصد از بار مصرفی سوخت کم‌کند.

کنترل مصرف بنزین لزوماً نیازمند طرح‌های پیچیده و شوک‌های اقتصادی نیست. تلفیقی از الزام خودروسازان به خروج موتورهای عهد عتیق از خط تولید، راه‌اندازی سامانه‌های پایش فصلی معاینه فنی و فرهنگ‌سازی برای اقدامات ساده مکانیکی توسط مالکان، بسته‌ای جامع و کم‌هزینه را پدید می‌آورد که با کمترین چالش، ریشه بخش بزرگی از ناترازی سوخت را خشک خواهد کرد.



قیمت آرد نان های صنعتی بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافت

رئیس کارگروه آرد و نان گفت: با افزایش تقریباً ۳ برابر نرخ آرد نان های حجیم، قیمت این نان ها افزایش یافت. به این ترتیب، باکت بزرگ ۹۰ هزار تومان و نیم باکت ۳۰ هزار تومان شد. با تصویب جدید ستاد تنظیم بازار، نرخ گندم و متعاقباً قیمت آرد با افزایش بی سابقه مواجه شده است که این تغییرات، زنجیره تأمین نان های حجیم، صنعتی و ماکارونی و مصرف آن در سسبد خانوار با اماواکهای بسیاری مواجه کرده است.

محمد جواد کرمی، رئیس کارگروه آرد و نان با اشاره به جزئیات این تغییرات قیمتی و پیامدهای آن برای تأمین انواع نان را در گفت وگو با خبرنگار مهر تشریح کرد.

افزایش ۳ برابری قیمت آرد
به گفته کرمی، تصویب جدید ستاد تنظیم بازار، قیمت گندم از: ۲۳۰۰۸۶۰ تومان به ۶۰۰۰۰ تومان افزایش یافته است. وی با اشاره به اثر زنجیره ای این تصمیم بر قیمت آرد اظهار کرد: با افزایش قیمت گندم به ۶۰۰۰۰ تومان در هر کیلوگرم، قیمت آرد نیز با جهشی نزدیک به ۳ برابر از ۲۰۰۲۰ تومان به حدود ۷۸۰۰۲۰ تومان رسیده است. با احتساب هزینه های حمل و نقل، قیمت تمام شده آرد برای تولیدکننده عملاً به ۸۰۰۰۰ تومان می رسد.

این مسئول صنفی افزود: این افزایش ناگهانی، شوک بزرگی به بخش نان های صنعتی و حجیم وارد کرده است، در حالی که نان های سنتی به دلیل ساختار متفاوت قیمتی در بازار، فعلاً تحت تأثیر مستقیم این عدد قرار نگرفته اند.

کرمی در بخشی از سخنان خود به بررسی وضعیت محصولات نانوائی های صنعتی پرداخت و گفت: اگرچه قیمت نان های سنتی (مانند سنگک و بربری) همچنان در بازارهای آزاد و دولتی تغییری نداشته، اما در بخش نان های حجیم، افزایش قیمت ها اجتناب ناپذیر بوده است. وی جزئیات قیمت های جدید نان های حجیم و صنعتی را به شرح زیر اعلام کرد:

ن-ان باکت فرانسوی بزرگ: از ۶۰۰۰۰ به ۹۰۰۰۰ تومان افزایش یافته است. ن-ان همبرگری و نیز نیم باکت: ۳۰۰۰۰ تومان به ۴۵۰۰۰ تومان رسیده است.

وی در خصوص قیمت ماکارونی هم عنوان کرد: انجمن این صنف قیمت جدید را باید اعلام کند.

پیشنهاد یکسان سازی قیمت نان

یکی از محورهای اصلی انتقادات رئیس کارگروه آرد و نان، عدم توجه به عدالت رقابتی میان نانوائی های سنتی و صنعتی است. رئیس کارگروه آرد و نان با اشاره به اینکه نان های سلامت محور (صنعتی و حجیم) همواره در شرایط بحرانی به تأمین نیازهای کشور کمک کرده اند، خواستار اصلاح ساختار قیمت گذاری انواع نان های موجود بر اساس یکسان سازی نرخ ها شد.

این مسئول صنفی با طرح یک پیشنهاد راهبردی گفت: ما با چالشی مواجه هستیم که در آن نان سنتی با گندم ۹۰۰ تومانی و نان صنعتی با گندم ۶۰ هزار تومانی در بازار رقابت می کنند. پیشنهاد ما این بود که به جای این شکاف فاحش، نرخ گندم را برای همه یکسان سازی کنیم. اگر قیمت گندم را مثلاً به ۷۰۰۰ یا ۸۰۰۰ تومان برسانیم، حتی با افزایش قیمت گندم، فشار بر مصرف کننده نان یارانه ای بسیار کمتر می شود.

از وضعیتی خواهد بود که امروز شاهد آن هستیم. کرمی در ادامه عنوان کرد: افزایش قیمت گندم در حال حاضر تنها حدود ۴ تا ۳ درصد بر قیمت تمام شده نان یارانه ای تأثیر گذاشته است، اما عدم مدیریت درست بر زنجیره تأمین و عدم یکسان سازی نرخ ها، می تواند منجر به اختلال در تولید و تداوم شوک های قیمتی در بخش نان های غیر یارانه ای و سایر کالاهای اساسی مثل ماکارونی شود. وی درباره قیمت حال حاضر نان های سنتی دارای یارانه و آزاد پز هم گفت: قیمت نان سنگک یارانه دار ۱۵۰۰۰ تومان و آزاد پز ۳۷۰۰۰ تومان، نان بربری یارانه دار ۱۰۰۰۰ تومان و آزاد پز ۳۰۰۰۰ تومان، نان لواش و تافتون یارانه دار ۲۷۰۰ تومان و آزاد پز ۷۰۰۰ تومان است.

شوک به خط تولید نان های صنعتی

کرمی در ادامه سخنان خود با اشاره به پیامدهای اجتماعی این تصمیمات، از فشار دوجندان بر تولیدکنندگان و مصرف کنندگان خبر داد. وی تأکید کرد: این افزایش قیمت ها، فراتر از یک تغییر عدد ساده، مستقیماً بر معیشت خانواده ها و هزینه های روزمره مردم تأثیری می گذارد. وی با اشاره به حجم غظیم نان های یارانه ای که بخش بزرگی از امنیت غذایی جامعه را تأمین می کند، افزود: در حالی که بخش بزرگی از تولید نان کشور تحت پوشش آرد یارانه ای است، عدم تناسب قیمتی باعث ایجاد خلأهای اقتصادی در زنجیره تولید و عدم رقابت نانوائیان صنعتی شده است.

وی در ادامه با افزایش حدود ۳ برابری قیمت ها در بخش نان های حجیم عنوان کرد: تولیدکنندگان از افزایش قیمت ها استقبال نمی کنند؛ ما هم مانند مردم، نگران تبعات آن هستیم. امروز وقتی قیمت ها بالا می رود، این هزینه در نهایت از سفره مردم پرداخت می شود. برای مثال، نانی که یک کارگر ممکن بود در قالب ساندویچ برای ناهار خود تهیه می کرد، اکنون با هزینه های بسیار بیشتری روبه رو شده است. حتی نان هایی که دانش آموزان به عنوان میان وعده همراه خود به مدرسه می برند، با این تغییرات قیمتی، با مار مالی جدیدی را بردوش خانواده ها می گذارند.

کلایه تولیدکنندگان نان های حجیم به سیاست های فعلی

کرمی با اشاره به اینکه نامه های مکرری در خصوص تبعات این تصمیمات به مراجع ذی صلاح ارسال شده است، اظهار کرد: تولیدکنندگان نان صنعتی و حجیم، در حال حاضر در موقعیت بسیار دشواری قرار دارند. وی افزود: ما بارها اعلام کردیم که این سیاست ها، تولیدکننده را با چالش مواجه کرده و در نهایت، مهم ترین آسیب را به مصرف کننده نهایی وارد می کند. اما دولت نیز به دلیل محدودیت های موجود در تأمین گندم، به سمت این تصمیمات سوق داده شده است.

این مسئول صنفی در پایان تأکید کرد: به هر روی، مدیریت هزینه ها باید به گونه ای باشد که نه تولید از بین برود و نه معیشت مردم آسیب ببیند.

■ پنجشنبه ۷ آبان ۱۴۰۵ ■ ۱۸ جمادی الاول ۱۴۴۸ ■ ۲۹ October ۲۰۲۶ ■ سال سوم ■ شماره ۵۹۳

■ چاپخانه: نگار نقش ■ تلفن: ۶۶۱۲۸۶۱۲ ■ روابط عمومی: ۹۹۱۸۴۴۱۵۲۹

■ کد پستی: ۱۵۸۶۶۱۳۴۱۳ ■ آدرس: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه ۱۵، پلاک ۴۴، طبقه ۲



جنگال تعرفه وثبت سفارش خودرو هیا هو برای چیست؟

گزارش

مناقشه تعرفه خودرو بالا گرفته است؛ درحالی که از ۲۱۲ هزار ثبت سفارش سال ۱۴۰۴، فقط ۶۲ هزار دستگاه وارد کشور شد. انتشار گزارش دیوان محاسبات از عملکرد واردات خودرو در سال ۱۴۰۴، فاصله معنادار میان اسناد ثبت سفارش و واردات واقعی را نمایان کرده است؛ آماری که هم زمان با بحث های داغ پیرامون تغییرات تعرفه ای و ضوابط واردات، ابعاد تازه ای از مناقشه در بازار خودرو را پیش روی ناظران قرار داده است.

کارنامه ۱۴۰۴: گره اصلی در گمرک است. نه در تعرفه
براساس آرزبانی های صورت گرفته از اجرای بند «ب» تبصره (۱) قانون بودجه سال ۱۴۰۴، فرآیند واردات خودرو با چالش هایی در بخش تأمین منابع و ترخیص مواجه بوده است؛ **تأمین ارز کمتر از نصف سقف مصوب**؛ با وجود پیش بینی ۲ میلیارد یورو منابع ارزی برای واردات خودرو، در عمل ۹۴۰ میلیون یورو تأمین و تخصیص یافته است.

۱۶ سال وعده ساماندهی؛ چرا معضل کارت بازرگانی همچنان پابرجاست؟

شازنده سال از وعده ساماندهی کارت های بازرگانی می گذرد، اما کارت های اجارای و تعهدات ارزی ایفانشده همچنان مسئله سازند؛ کارشناسان از ضرورت اصلاح سازوکار صدور و نظارت می گویند. حدود ۱۶ سال است که ساماندهی کارت بازرگانی، جلوگیری از صدور کارت های صوری و مقابله با کارت های اجارای در دستور کار دولت ها، نهادهای نظارتی و فعالان اقتصادی قرار دارد؛ اما با وجود تغییر سامانه ها، اصلاح لین نامه ها، اعلام محدودیت های تازه وعده حذف امضای طلای، اصل مسئله همچنان در تجارت خارجی ایران دیده می شود. پرسش اصلی دیگری این نیست که آیا کارت بازرگانی نیاز به ساماندهی دارد؛ این موضوع سال هاست پذیرفته شده است. پرسش این است که چرا هر دور اصلاح، به جای حل ریشه ای مشکل، به مرحله ای تازه از کنترل و مقرات گذاری منتهی می شود و پس از مدتی همان تکرار می آید دوباره مطرح می شوند. در این سابقه را می توان دست کم در گزارش ها و تصمیم های سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ درباره اصلاح فرآیند صدور کارت و سپس در تکالیف قانونی و تلاش های سامانه ای سال های بعد دنبال کرد. در سال ۱۳۹۲، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، دولت را به ایجاد سازوکار یکپارچه اعتبارسنجی و رتبه بندی مرتبط با کارت های بازرگانی مکلف کرد. با این حال، گزارش های سال ۱۳۹۸ همچنان از سابقه طولانی سوءاستفاده از کارت ها و بی نتیجه ماندن تلاش های ساماندهی سخن می گفتند. در سال ۱۳۹۹ نیز سامانه اعتبارسنجی و رتبه بندی به عنوان راه حل اصلی معرفی شد؛ اما همان سال و در سال ۱۴۰۰، مشکلات اتصال سامانه ها و استعلام های قضایی، اختلال در روند صدور و تمدید و بازگشت به برخی روش های پیشین را در پی داشت. این توانایی نشان می دهد که ساماندهی، بارها به عنوان هدف اعلام شده، اما اجرای پایدار و نتیجه قابل پیشش آن محل ردید باقی مانده است. از این رو، گزارش حاضر به جای تکرار هشدارهای قدیمی، مسئله را از زاویه یک پرسش محوری بررسی می کند اینکه چرا پس از حدود ۱۶ سال، سازوکار صدور و استفاده از کارت بازرگانی هنوز نتوانسته میان تسهیل تجارت، احراز اهلیت و پاسخ گویی واقعی توازن برقرار کند؟

هر بار یک راه حل تازه؛ اما مشکل ساختاری باقی است
در سال های گذشته، راه حل های متعدی همچون انتقال فرآیند به سامانه جامع تجارت، اعتبارسنجی و رتبه بندی، اتکای بیشتر به استعلام های سیستمی، تغییر شرایط صدور و تمدید، کنترل بدی های مالیاتی و تعهدات ارزی و در دوره های اخیر، اعمال محدودیت یا ضمانت برای برخی کارت های جدید مطرح یا اجرا شده اند. هر یک از این اقدامات می تواند بخشی از فرآیند را اصلاح کند؛ اما هیچ سامانه ای به تنهایی جایگزین سیاست درست و مسئولیت پذیری روشن نمی شود. به عنوان نمونه سامانه یکپارچه اعتبارسنجی و رتبه بندی در سال ۱۳۹۹ به بهره برداری رسید، اما قطع ارتباط با برخی استعلام ها قوه قضائیه موجب اختلال در روند کار شده و حتی استفاده دوباره از گواهی سوء پیشینه به عنوان راه حل جایگزین مطرح شد بود. این نمونه نشان می دهد که راه اندازی سامانه، بدون تضمین اتصال پایدار داده ها، تعیین مسئولیت دستگاه ها و تعریف مسیر جایگزین روشن، به اصلاح پایدار منتهی نمی شود. در فروردین ۱۴۰۴ نیز بار دیگر ضرورت ساماندهی مجدد فرآیند صدور کارت بازرگانی مطرح شد. این بازگشت دوباره به نقطه آغاز، خود نشانه ای از آن است که اصلاحات پیشین نتوانسته اند اختلاف نظر درباره مسئولیت صدور کارت، نحوه احراز اهلیت و اثرسنجی های ارزی را برای همیشه حل کنند.

کارت بازرگانی؛ ابزار شناسایی مأموزی که به تنهایی کافی نیست؟
داشتن کارت، به تنهایی ثابت نمی کند که دارنده آن سابقه تجاری، توان مالی، دانش مقرراتی، ظرفیت اجرایی یا امکان ایفای تعهدات هم زمان با مسئله کارت بازرگانی، ثبت سفارش نیز از موضوعات مهم در بحث ساماندهی تجارت خارجی است. ثبت سفارش در منطق اولیه، ابزاری برای ثبت تقاضای واردات و فراهم کردن اطلاعات لازم برای سیاست گذاری بود؛ اما به تدریج، اضافه شدن کنترل های متعدد و پیوند آن با محدودیت ها و دسترسی به ارز، در مواردی آن را به گواهی تعیین کننده برای ورود کالا تبدیل کرده است. در مرداد ۱۴۰۵، محمد علی دهقان دهنوی، رئیس سازمان توسعه تجارت، اعلام کرد که ثبت سفارش از ابتدا اسندی آماری برای اطلاع از میزان تقاضای واردات بود، اما با اضافه شدن کنترل های مختلف به یکی از گواه های تجارت تبدیل شد. او از برنامه انتقال کنترل هایی مانند سقف واردات از مرحله ثبت سفارش به گمرک و بازرگاندن

شکاف ۱۵ هزار دستگاهی میان ثبت سفارش و واردات؛ از مجموع ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه خودروی ثبت سفارش شده، ۶۲ هزار و ۷۰۸ دستگاه وارد کشور شده اند. این فاصله نشان دهنده معلق ماندن حجم قابل توجهی از درخواست هاست؛ موضوعی که البته برای تحلیل دقیق دلایل آن، بررسی زمان بندی تخصیص ارز و مراحل اداری ضروری است.

توقف واردات در بخش اقامتی؛ آمارها نشان می دهد از میان ۲۴۴ دستگاه خودرو ثبت سفارش شده از طریق سازوکار «ایرانین مقیم خارج»، هیچ کدام به مرحله ترخیص نرسیده اند؛ امری که تحقق نیافتن اهداف این مسیر را بازگو می کند. **میانگین قیمت ۱۵ هزار یورویی**؛ میانگین ارزش ارزش ارزی خودروهای واردشده روی رقم ۱۵ هزار یورو قرار دارد که تصویری از تمرکز نسبی سبد واردات در محصولات اقتصادی و میان رده ارائه می دهد.

این ارقام نشان می دهند ناترازی فعلی بازار خودروهای وارداتی محصول تولید نیست؛ بلکه ناشی از «شکاف شدید میان ثبت سفارش تا تحویل واقعی» و ماندگاری تعهدات اجراننده روی کاغذ است.

کالبدشکافی مناقشه: تضاد منافع میان خودروی اقتصادی و لوکس
برای فهم علت جنگال بر سر تعرفه ها، باید منطق سودآوری در بازار را از یکدیگر تفکیک کرد: ۱- مدل های اقتصادی (زیر ۱۵ هزار یورو)؛ این خودروها بازاری رقابتی دارند، حاشیه سود بازرگانی آن ها محدود و فرمول بندی شده است و خریدار آن ها طبقه متوسط است. افزایش یا کاهش منطقی تعرفه در این رده مستقیماً بر قدرت خرید مصرف کننده اثر می گذارد. با این حال، کانون اصلی اعتراض ها و چانه زنی های اخیر منوجه این بخش نبوده است. ۲. مدل های لوکس و نیمه لوکس (بالای ۱۵ تا ۲۵ هزار یورو)؛ حاشیه سود اصلی واردکنندگان در این بخش شکل می گیرد. در بازار تشنه و انحصاری خودروهای وارداتی، هر دستگاه

خودروی گران قیمت می تواند سود خالص چند برابری نسبت به مدل های اقتصادی ایجاد کند. اعمال حقوق ورودی پلگانی، محدود کردن سقف قیمت و سد کردن ورود لوکس ها، حاشیه سود این گروه از فعالان تجاری را به شدت منقبض می کند. از این زاویه، مخالفت سرسختانه با حقوق ورودی جدید و اصرار بر مسیرهایی مانند «ارز شخصی اشخاص» برای آوردن مدل های رده بالا، تلاشی برای جلوگیری از افت درآمد های حاصل از حاشیه سود انحصاری است؛ تلاشی که زیرنقاب دغدغه برای گرانی کل بازار خودرو صورت بندی می شود.

انحراف از منطق مدیریت منابع ارزی

در تحلیل اقتصاد کلان، ارز یک منبع راهبردی و دارای هزینه فرصت مستقیم برای تولید، خطوط صنعتی و کالاهای سرمایه ای است. وقتی در سال ۱۴۰۴ تأمین ارز واردات خودرو نتوانسته از مرز ۹۴۰ میلیون یورو فراتر برود، اختصاص حتی بخشی از این ذخایر به خودروهای گران قیمت به معنای محروم ماندن بخش بزرگ تری از بازار از خودروهای اقتصادی است. طرح هایی نظیر واردات با «رز منشأ خارجی» یا کارت اقامت که طی ماه های اخیر با هر مطرح شده بود نیز پیامد پنهان خود را داشت به نحی که این سازوکارها با کشاندن تقاضا به بازار غیررسمی ارز، زمینه ساز نوسان در نرخ ارز آزادی می شوند، در حالی که آمار دیوان محاسبات نشان می دهد بازدهی واقعی این مسیرها (مانند کارنامه صفر دستگاهی مقیمان خارج) حتی در حد جریان هزینه های اداری آن هم نبوده است.

سیاست گذار چه مسیری باید برود؟

بررسی پیوند میان آمار دیوان محاسبات و پرونده تعرفه نشان می دهد راه حل ساماندهی بازار خودرو از مسیر حاشیه سود تجاری نمی گذرد:

توقف توسعه صوری و تعیین تکلیف معوقات؛ پیش از گشودن ثبت سفارش های جدید، باید سر نوشت ۱۵۰ هزار خودروی معلق و ۹۴۰ میلیون یورو منابع تخصیص یافته روشن شود و واردکنندگان ملزم به ایفای تعهدات قطعی شوند.

شفاف سازی زنجیره قیمت تا تحویل؛ انتشار عمومی فهرست دریافت کنندگان ارز، زمان ثبت سفارش و قیمت نهایی خودروها در مبادی ورودی، امکان سوء استفاده از مباحث تعرفه ای را از میان می برد.

اختلاف امروز بر سر تعرفه خودرو، مناقشه ای صرفاً گمرکی یا دلسوزی برای بازار نیست؛ تقابل میان «انضباط در تخصیص منابع محدود» و «تلاش برای احیای سودهای حاشیه ای کلان» است. تازمانی که تعهدات بر زمین مانده تعیین تکلیف نشوند، هر گونه تغییر ریل خروج از منطق اولویت بندی اقتصادی خواهد بود.

سازمان برنامه پرداخت ارز واردکنندگان کالای اساسی را به سامانه حواله داد

بیش از سه ماه پس از دستور رئیس جمهور برای پرداخت ۵۰ درصد مطالبات واردکنندگان کالاهای اساسی، این بار رئیس سازمان برنامه و بودجه، پرداخت این بدهی ها را به ثبت اسناد در سامانه وزارت اقتصاد و تأیید سازمان حسابرسی منوط کرد؛ رویکردی که بدون ارائه زمان بندی مشخص برای بررسی پرونده ها و آغاز تسویه، بار دیگر فاصله میان تصمیم دولت و اجرای آن را برجسته می کند. در حالی که واردکنندگان کالاهای اساسی ماه هاست برای دریافت مطالبات ارزی خود انتظار می کشند، رئیس سازمان برنامه و بودجه اکنون پرداخت این بدهی ها را به ثبت اسناد در سامانه وزارت اقتصاد و تأیید سازمان حسابرسی گره زده است؛ موضوعی که یک پرسش اساسی را پیش می کشد: اگر احراز اسناد و تعیین تکلیف مطالبات هنوز در انتظار طی مراحل اداری است، دستور قبلی رئیس جمهور برای پرداخت ۵۰ درصد بدهی ها بر چه مبنایی صادر شده و چرا این مسیر از ابتدا با زمان بندی مشخص دنبال نشده است؟ حمید پورمحمدی، معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه اعلام کرده است واردکنندگان کالاهای اساسی نیز مانند سایر طلبکاران دولت باید مستندات مطالبات خود را در سامانه وزارت امور اقتصادی و دارایی بارگذاری کنند. به گفته وی، سازمان حسابرسی پس از بررسی صحت و میزان مطالبات، پرونده را برای تعیین تکلیف بدهی و یکپیکری روش های بازپرداخت در اختیار دولت قرار می دهد. اصل بررسی اسناد و جلوگیری از پرداخت مطالبات غیر واقعی، ضرورت انکار ناپذیر مدیریت منابع عمومی است اما مسئله اینجاست که اظهارات پورمحمدی درباره سازوکار رسیدگی است، نه سر نوشت بدهی ها. وی توضیح نداده چه میزان از مطالبات واردکنندگان کارت ثبت سفارش را تأیید شده، چه تعداد از شرکت ها باید تازه اسناد خود را ثبت کنند و این مرحله چه مدت زمان خواهد برد. در نتیجه، اعلام این فرآیند هنوز پاسخ روشنی درباره زمان پرداخت بدهی ها به دست نمی دهد.

دستور پرداخت بود: حالا نوبت ثبت اسناد است؟

مسعود پزشکیان در ۲۲ تیرماه ۱۴۰۵ دستور پرداخت علی الحساب ۵۰ درصد مطالبات واردکنندگان کالاهای اساسی را صادر کرد. با گذشت بیش از سه ماه، اظهارات تازه رئیس سازمان برنامه و بودجه نشان می دهد دولت همچنان در طی فرآیند بررسی و تأیید اسناد تأکید دارد، بی آنکه در همین اظهارات مشخص کند آیا الزامات تا چه اندازه پیش رفته اند یا چه زمانی به پرداخت متجر خواهند شد. اگر ثبت اسناد و تأیید سازمان حسابرسی پیش شرط پرداخت است، این پرسش مطرح می شود که چرا در فاصله صدور دستور رئیس جمهور تا امروز، برنامه ای روشن برای تکمیل این مراحل و اجرای تصمیم اعلام نشده است. اگر هم بخش مهمی از مطالبات قبلاً مستند و قابل بررسی بوده، دولت باید توضیح دهد چرا نتیجه این بررسی ها هنوز به برنامه ای مشخص برای تسویه تبدیل نشده است.

درواقع، تفاوت مهمی میان اعلام یک مسیر اداری و ارائه برنامه اجرایی وجود دارد. مسیر اداری می گوید طلبکار چه کاری باید انجام دهد؛ برنامه اجرایی مشخص می کند دولت چه زمانی، با چه قطعی یک مرحله از فرایند پرداخت است. پس از تأیید اسناد، همچنان مسئله تأمین اعتبار، تعیین روش بازپرداخت و اعلام زمان تسویه باقی می ماند؛ موضوعاتی که در اظهارات رئیس سازمان برنامه و بودجه تعیین تکلیف نشده اند.



ثبت سفارش به ماهیت اطلاع رسانی و آماری آن سخن گفت. این اظهارات نشان می دهد که خود سیاست گذار نیز به فاصله میان ماهیت اولیه ثبت سفارش و نقش عملی آن توجه دارد. وقتی ثبت سفارش از ثبت اطلاعات فراتر می رود و تعدائین می کند چه کسی، چه کالایی و در چه زمانی امکان واردات داشته باشد، ارزش اقتصادی آن افزایش می یابد و زمینه شکل گیری واسطه گری، امتیازخواهی و آنچه فعالان اقتصادی «امضای طلایی» می نامند، فراهم می شود. وقتی ثبت سفارش از ثبت اطلاعات فراتر می رود و عملاتعین می کند چه کسی، چه کالایی و در چه زمانی امکان واردات داشته باشد، ارزش اقتصادی آن افزایش می یابد و زمینه شکل گیری واسطه گری، امتیازخواهی و آنچه فعالان اقتصادی «امضای طلایی» می نامند، فراهم می شود. اصل نظارت دولتی بر تجارت محل بحث نیست؛ موضوع، شفافیت و تناسب آن است. اگر محدودیت یا اولویت بندی ضروری است، باید مبنای قانونی، معیار روشن، زمان بندی قابل پیش بینی و مسیر اعتراض داشته باشد. ثبت سفارش نباید به مجوزی مهم تبدیل شود که دسترسی به آن به تصمیم موردی یا امتیازهای غیرشفاف وابسته باشد.

کارت های اجارهای؛ محصول فرعی یک نظام معیوب

کارت بازرگانی اجاره ای صرفاً عاملی تخلف یک درخت نیست؛ گسترش آن می تواند از ترکیب چند ضعف ساختاری شامل احراز هویت و اهلیت ناکافی، فاصله میان دارنده اسمی کارت و ذی نفع واقعی، اختلاف نرخ های ارز، محدودیت دسترسی به منابع ارزی و ارزش اقتصادی سهمیه ها و مجوزهای تجاری ناشی شود. در این الگو، شخصی که نامش روی کارت ثبت شده است، باید با آزمون های ورودی پایدار در بازار نامتناسب، بازرگانان واقعی و خوش سابقه را نیز گرفتار کرد. **ثبت سفارش؛ از ثبت آماری تا گلوگاه تجارت**
هم زمان با مسئله کارت بازرگانی، ثبت سفارش نیز از موضوعات مهم در بحث ساماندهی تجارت خارجی است. ثبت سفارش در منطق اولیه، ابزاری برای ثبت تقاضای واردات و فراهم کردن اطلاعات لازم برای سیاست گذاری بود؛ اما به تدریج، اضافه شدن کنترل های متعدد و پیوند آن با محدودیت ها و دسترسی به ارز، در مواردی آن را به گواهی تعیین کننده برای ورود کالا تبدیل کرده است. در مرداد ۱۴۰۵، محمد علی دهقان دهنوی، رئیس سازمان توسعه تجارت، اعلام کرد که ثبت سفارش از ابتدا اسندی آماری برای اطلاع از میزان تقاضای واردات بود، اما با اضافه شدن کنترل های مختلف به یکی از گواه های تجارت تبدیل شد. او از برنامه انتقال کنترل هایی مانند سقف واردات از مرحله ثبت سفارش به گمرک و بازرگاندن

یک بار مصرف است که بدون اعتبارسنجی صادر شده اند.»