

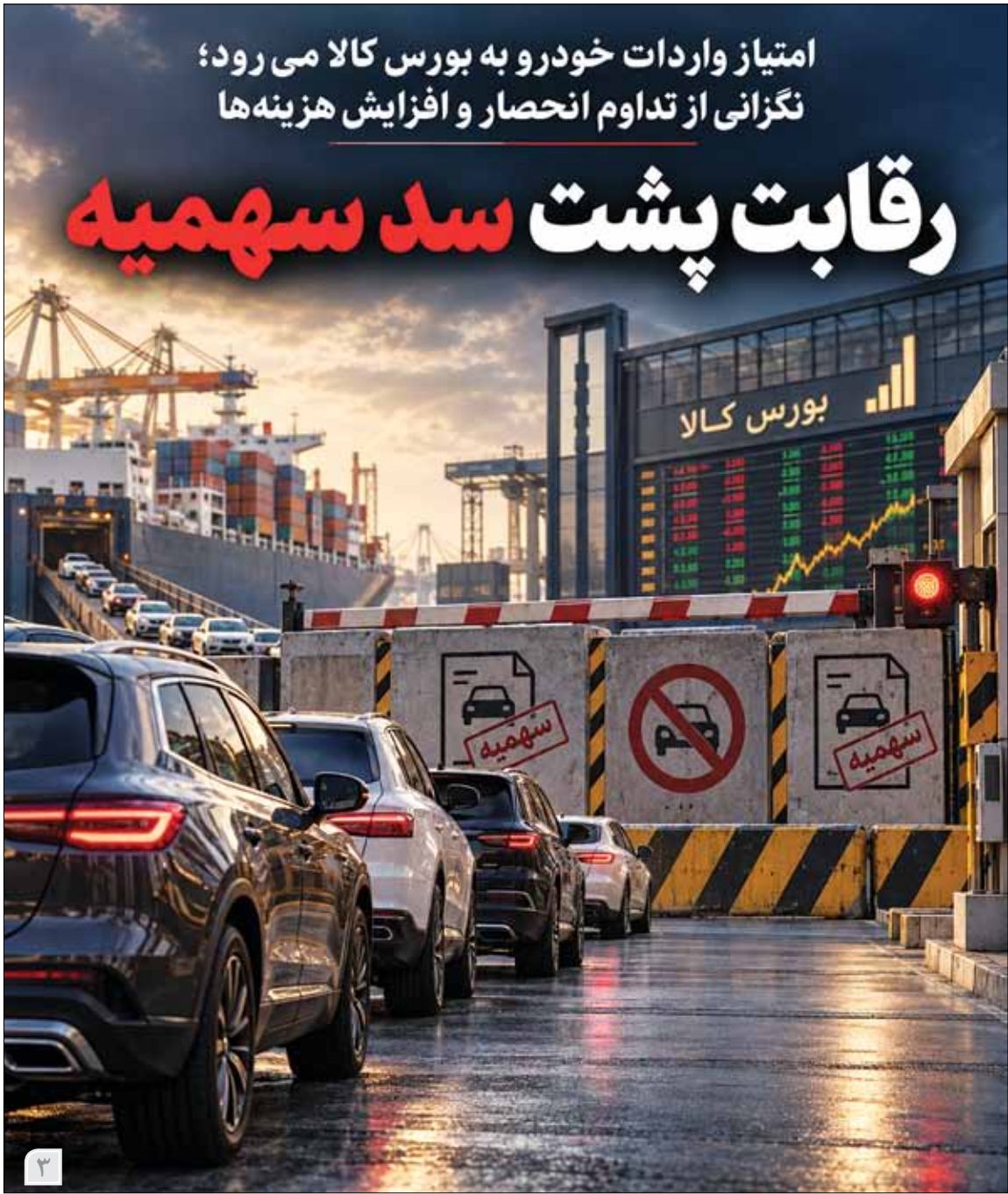
یکی از خطاهای رایج در سیاست‌گذاری اقتصادی آن است که اصلاح سازوکار توزیع یک امتیاز را با اصلاح ساختاری بازاری که آن امتیاز در آن توزیع می‌شود، یکسان تصور کنیم. تصمیم تازه برای واگذاری سهمیه واردات خودرو از طریق بورس کالا، نمونه مناسبی برای بررسی همین مسئله است. در نگاه نخست، انتقال فرایند تخصیص مجوزها از سازوکارهای اداری به یک بازار رسمی و شفاف، اقدامی در جهت بهبود حکمرانی اقتصادی به نظر می‌رسد، اما پرسش اساسی این است که آیا تغییر محل واگذاری سهمیه، می‌تواند محدودیت رقابت در بازار خودرو را نیز برطرف کند؟ پاسخ اقتصادی به این پرسش، به مراتب پیچیده‌تر از آن است که صرفاً با استناد به شفافیت معاملات بورس ارائه شود. برای درک موضوع باید میان دو مفهوم تمایز قائل شد: رقابت برای دستیابی به مجوز فعالیت و رقابت در عرضه کالا به مصرف‌کننده. ممکن است دهها شرکت برای خرید سهمیه واردات در بورس با یکدیگر رقابت کنند، اما اگر حجم کل واردات محدود باقی بماند، این رقابت لزوماً به افزایش عرضه خودرو یا کاهش قیمت برای مصرف‌کننده منجر نخواهد شد. در واقع، آنچه در بورس معامله می‌شود حق دسترسی به بازاری است که ورود به آن همچنان تابع محدودیت‌های اداری، ارزی و تجاری است.

ادامه در همین صفحه

فرصت امروز

برای کسب وکار آفرینی

امتیاز واردات خودرو به بورس کالا می رود؛
نگرانی از تداوم انحصار و افزایش هزینه‌ها



بورس، جایگزین رقابت نیست

می‌ماند، باید در برابر این حمایت، بهره‌وری خود را افزایش دهد، کیفیت محصول را بهبود بخشد و هزینه تولید را کاهش دهد. در غیر این صورت، حمایت به جای ایجاد فرصت توسعه، ممکن است به عاملی برای استمرار ناکارآمدی تبدیل شود.

از سوی دیگر، نباید فراموش کرد که هزینه محدودیت رقابت تنها بر دوش خریداران خودروهای وارداتی قرار نمی‌گیرد. قیمت محصولات مختلف در بازار خودرو از یکدیگر مستقل نیست. خودروهای خارجی در برخی بخش‌های بازار نقش کالای جایگزین یا مرجع قیمتی را ایفا می‌کنند و محدود شدن عرضه آن‌ها می‌تواند بر رفتار قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی و حتی بخشی از محصولات داخلی اثر بگذارد. در بازاری که عرضه به سرعت با تغییر تقاضا هماهنگ نمی‌شود، کاهش فشار رقابتی ممکن است قدرت قیمت‌گذاری فروشندگان موجود را افزایش دهد. بنابراین، آثار تصمیم‌های مربوط به واردات را باید در کل بازار خودرو بررسی کرد، نه صرفاً در تعداد محدودی از خودروهای خارجی.

البته شفافیت بورس کالا را نیز نباید نادیده گرفت. ثبت معاملات، مشخص شدن قیمت امتیازها و امکان شناسایی دریافت‌کنندگان سهمیه، در مقایسه با فرآیندهای غیرشفاف تخصیص مجوز، مزایای قابل توجهی دارد. اما شفافیت شرط لازم حکمرانی اقتصادی مناسب است، نه شرط کافی آن.

بازار، می‌تواند بخشی از حاشیه سود واردکننده را کاهش دهد یا به قیمت نهایی خودرو منتقل شود. بنابراین، اگرچه دولت ممکن است از فروش سهمیه درآمد کسب کند، این درآمد الزاماً بدون هزینه اقتصادی ایجاد نمی‌شود.

هم‌زمانی این تصمیم با افزایش حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی به ۱۰۰ درصد نیز بر اهمیت موضوع می‌افزاید. وقتی هزینه‌های تعرفه‌ای افزایش پیدا می‌کند و در کنار آن امتیاز واردات نیز قیمت‌گذاری می‌شود، احتمال افزایش هزینه ورود خودروهای خارجی مطرح خواهد بود. البته میزان نهایی تأثیر به نرخ‌های پیشین، جزئیات مقررات و قیمت معاملاتی سهمیه‌ها بستگی دارد. با این حال، از نظر اصول اقتصادی، نمی‌توان انتظار داشت افزایش موانع هزینه‌ای ورود کالا، به‌تنهایی به تقویت رقابت قیمتی در بازار منجر شود.

نکته مهم‌تر آن است که حمایت از تولید داخلی نباید با محدود کردن دائمی رقابت اشتباه گرفته شود. صنعت خودرو ایران سال‌ها از انواع حمایت‌های تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای برخوردار بوده است. چنین حمایت‌هایی در شرایط مشخص می‌تواند برای حفظ ظرفیت تولید، اشتغال و توسعه فناوری توجیه داشته باشد، اما منطق اقتصادی حمایت صنعتی ایجاب می‌کند که امتیازهای اعطاشده با تعهدات روشن و قابل سنجش همراه باشند. تولیدکننده‌ای که از فشار رقابت خارجی مصون

تا زمانی که این محدودیت‌ها برقرار باشند، سازوکار جدید می‌تواند شیوه توزیع امتیاز را تغییر دهد، بی‌آنکه الزاماً ساختار بازار محصول را رقابتی‌تر کند.

از منظر اقتصاد خرد، محدودیت واردات به ایجاد ارزشی اقتصادی برای مجوز ورود کالا منجر می‌شود. هنگامی که امکان واردات آزادانه وجود ندارد و تعداد محدودی از فعالان اقتصادی به سهمیه دسترسی پیدا می‌کنند، خود این دسترسی دارای ارزش می‌شود. در ادبیات اقتصادی از چنین ارزشی با عنوان رانت ناشی از محدودیت یاد می‌شود. واگذاری سهمیه در بورس می‌تواند این رانت را آشکار کند و بخشی از آن را از دریافت‌کننده مجوز به فروشنده امتیاز منتقل سازد. این اتفاق از نظر شفافیت و درآمد عمومی ممکن است مزیت داشته باشد، اما نباید آن را با حذف رانت اشتباه گرفت. منشأ رانت، کمیابی مصنوعی مجوز است و تا زمانی که این کمیابی ادامه داشته باشد، ارزش اقتصادی امتیاز نیز می‌تواند باقی بماند.

موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که هزینه خرید این امتیاز به ساختار قیمت تمام‌شده خودرو اضافه شود. واردکننده‌ای که برای تأمین ارز، پرداخت حقوق ورودی، حمل‌ونقل، استاندارد و ترخیص خودرو هزینه می‌کند، در سازوکار جدید ممکن است ناچار به پرداخت بهای دسترسی به سهمیه نیز باشد. این هزینه بسته به شرایط رقابت و تقاضای

بورس تهران در معاملات سه‌شنبه پنجم آبان با فشار فروش گسترده روبه‌رو شد و شاخص کل با افت ۱۱۱ هزار و ۸۳۹ واحدی به محدوده ۷ میلیون و ۹۵۷ هزار و ۹۴۸ واحد رسید. این کاهش معادل حدود ۱.۳۹ درصد بود. شاخص هم‌وزن نیز با افت ۲۳ هزار و ۱۰۹ واحدی به سطح ۲ میلیون و ۲۰۶ هزار و ۴۶۰ واحد عقب نشست و حدود ۱.۰۴ درصد کاهش یافت. افت هم‌زمان این دو نماگر نشان می‌دهد فضای منفی تنها به سهام شرکت‌های بزرگ محدود نبوده است.

اعتبار کالابرگ الکترونیکی سرپرستان خانواری که رقم پایانی کد ملی آنها ۸، ۷ یا ۹ است، روز سه‌شنبه پنجم آبان شارژ شد. با این اقدام، مرحله مربوط به این گروه در برنامه زمان‌بندی کنونی اجرا شده است. پیش از آن، اعتبار خانوارهایی با رقم انتهایی ۱۰۰ و ۲ در پانزدهم مهر و گروه‌های دارای رقم پایانی ۰۳، ۰۴ و ۰۶ در بیست‌وپنجم مهر شارژ شده بود. تقسیم پرداخت‌ها به چند مرحله با هدف توزیع مراجعه خانوارها در طول ماه انجام می‌شود.

کالابرگ الکترونیکی یکی از ابزارهای حمایت معیشتی است که به جای پرداخت نقدی آزاد، اعتبار مشخصی را برای خرید کالاهای ضروری در اختیار خانوار قرار می‌دهد. در گزارش‌های منتشرشده، شمار مشمولان برنامه بیش از ۸۷ میلیون نفر عنوان شده است. با وجود این، رقم اعتبار هر خانوار و شرایط برخورداری از حمایت‌های تکمیلی می‌تواند تابع تصمیم‌های جداگانه و وضعیت مشمولیت باشد؛ بنابراین شارژ مرحله‌ای امروز را نباید به معنای افزایش یکسان اعتبار همه

افراد تلقی کرد. اقلامی مانند مرغ، گوشت، تخم‌مرغ، لبنیات، برنج، روغن، قند و شکر، حبوبات و برخی دیگر از مواد غذایی در سبد خرید کالابری قرار دارند. برای یکسان نیست؛ شرکت‌های صادرات‌محور، ربالی، بانکی و تولیدی می‌توانند واکنش متفاوتی به نوسان نرخ ارز، هزینه خریدهای روزمره است. با این حال اثر واقعی آن بر قدرت خرید به میزان تورم مواد غذایی و تفاوت قیمت کالاها در فروشگاه‌های مختلف بستگی دارد. افزایش اعتبار اسمی اگر با رشد سریع قیمت‌ها همراه شود، لزوماً به معنای بهبود متناسب مصرف خانوار نخواهد بود.

بازاری می‌تواند از نظر معاملاتی کاملاً شفاف باشد و در عین حال، به دلیل محدودیت ورود فعالان جدید، همچنان از رقابت مؤثر فاصله داشته باشد. آنچه کیفیت رقابت را تعیین می‌کند، مجموعه‌ای از عوامل شامل آزادی ورود، تعداد عرضه‌کنندگان مستقل، حجم عرضه، دسترسی به منابع موردنیاز و امکان انتخاب مصرف‌کننده است.

به همین دلیل، اگر قرار باشد واگذاری بورسی سهمیه واردات به اصلاحی معنادار در بازار خودرو تبدیل شود، باید با بازنگری در سایر اجزای نظام واردات همراه باشد. شرایط احراز صلاحیت شرکت‌ها باید روشن، متناسب و غیر تبعیض‌آمیز باشد. الزامات خدمات پس از فروش ضروری است، اما نباید بدون توجه اقتصادی به موانعی برای ورود شرکت‌های توانمند جدید تبدیل شود. همچنین لازم است از تمرکز بخش عمده سهمیه‌ها در اختیار تعداد محدودی از بنگاه‌ها جلوگیری شود و اطلاعات مربوط به میزان استفاده واقعی از مجوزها در دسترس قرار گیرد. تجربه سیاست‌گذاری اقتصادی نشان می‌دهد که گاهی تمرکز بیش از اندازه بر ابزارهای اجرایی، هدف اصلی را به حاشیه می‌راند. بورس کالا ابزار معامله و کشف قیمت است؛ نه نهادی که به‌تنهایی بتواند کمبود عرضه، محدودیت واردات یا ضعف رقابت در صنعت خودرو را حل کند. اگر هدف، افزایش شفافیت تخصیص مجوزها باشد، واگذاری بورسی می‌تواند یکی

افت ۱۱۱ هزار واحدی بورس تهران؛ فشار فروش به بیشتر نمادها رسید

از منظر بنگاه‌ها، وضعیت بورس به توان تأمین مالی نیز ارتباط دارد. کاهش تمایل سرمایه‌گذاران به پذیرش ریسک می‌تواند شرایط افزایش سرمایه، عرضه اولیه و تأمین مالی از طریق بازار را دشوارتر کند. اگر فشار فروش با افت حجم معاملات و کاهش اعتماد ادامه یابد، برخی شرکت‌ها برای جذب منابع جدید ناچار خواهند شد برنامه زمانی خود را بازنگری کنند. در مقابل، گزارش‌های شفاف عملیاتی و سودآوری واقعی می‌توانند در درازمدت باعث افزایش جذابیت شرکت‌ها از جو عمومی بازار کمک

اجرای مرحله‌ای طرح همچنین برای فروشگاه‌ها اهمیت دارد. مراجعه هم‌زمان گروه‌های بزرگ می‌تواند به تراکم خرید، نیاز بیشتر به تأمین موجودی و فشار بر سامانه‌های پرداخت منجر شود. تقسیم زمان شارژ به گروه‌های مختلف در صورت اطلاع‌رسانی مناسب، امکان مدیریت بهتر تقاضا را فراهم می‌کند. در مقابل، ابهام درباره زمان اعتبار یا فهرست اقلام مجاز ممکن است باعث مراجعه‌های مکرر و ناراضیانه خریداران شود. در کنار شارژ امروز، موضوع افزایش حمایت از

سه الزام مدیریت پایدار بازار ارز

مدیرعامل اسبق بانک صادرات با بیان اینکه عرضه ارز به اشخاص می‌تواند در کوتاه مدت بخشی از هیجانات بازار را کاهش دهد، گفت: کنترل تورم، اعتمادسازی و کنار گذاشتن سیاست‌های دستوری از الزامات مدیریت پایدار بازار ارز است. سیدیهال‌الدین حسینی هاشمی - کارشناس پولی و بانکی - در گفت‌وگو با ایسنا، درباره...

نان به نرخ ترازو

فرصت امروز: فروش نان براساس وزن، به‌جای تعداد، قرار است یکی از قدیمی‌ترین شیوه‌های عرضه کالای اساسی خانوارهای ایرانی را تغییر دهد. سیاست‌گذار امیدوار است با این روش، کم‌فروشی کاهش یابد و رابطه میان قیمت و مقدار نان شفاف‌تر شود؛ اما پرسش مهمی در برابر طرح قرار دارد: آیا ترازو می‌تواند به‌تنهایی حقوق مصرف‌کننده را تضمین کند؟ نگرانی از افزایش رطوبت نان، کاهش کیفیت پخت، ابهام در نحوه قیمت‌گذاری و فشار هزینه‌های تولید بر نانوایان نشان می‌دهد که موفقیت این تصمیم به عوامل بسیار بیشتری از نصب یک ترازوی دیجیتال وابسته است.

نان در اقتصاد ایران تنها یک کالای خوراکی نیست. سهم آن در سبد مصرف خانوار، حساسیت اجتماعی قیمت آن و منابع قابل توجهی که دولت برای حمایت از تولید و مصرف آن اختصاص می‌دهد، باعث شده کوچک‌ترین تغییر در شیوه قیمت‌گذاری و عرضه این محصول با واکنش‌های گسترده همراه شود. اکنون طرح فروش وزنی نان، بار دیگر مسئله قدیمی رابطه قیمت، کیفیت و مقدار نان را به صدر بحث‌های اقتصادی بازگردانده است؛ طرحی که قرار است خریدار به‌جای پرداخت مبلغ مشخص برای هر قرص نان، هزینه آن را براساس وزن محاسبه کند. قاسم نوده‌فرهانی، رئیس اتاق اصناف ایران، از برنامه اجرای این طرح خبر داده و اعلام کرده است که وزارت کشور مسئولیت ابلاغ رسمی آن را بر عهده دارد. براساس توضیحات منتشرشده، اجرای اولیه با محوریت نان...

بازار خودرو میان تعرفه و نوسان تصمیمات

مدیریت و کسب‌وکار

چرا فروش محصولات مان کم است؟

تصور کنید موزه ای را بنا کرده اید که سرشار از شگفت‌انگیزترین اختراعات مهندسی و زیبایترین شاهکارهای هنری است. هر قطعه حاصل هزاران ساعت کار دقیق و نبوغ خالص است اما یک مشکل وجود دارد، راهروهای این موزه تقریباً همیشه خالی هستند. بازدیدکنندگان به ندرت از در عبور می‌کنند و آنهایی که می‌آیند، با بی تفاوتی از کنار ویترین‌ها می‌گذرند. این دقیقاً سرنوشت بسیاری از محصولات و خدمات خوش ساخت در بازار امروز است، محصولات درخشانی که با بهترین مواد اولیه و هوشمندانه ترین طراحی‌ها خلق شده‌اند، اما در نهایت در سکوت قفسه‌های فروشگاه یا در اعماق نتایج جست‌وجو غبار فراموشی بر روی‌شان می‌نشینند. مشکل تقریباً هرگز در خود محصول نیست، مشکل در پیامی است که از آن موزه به بیرون ارسال می‌شود. این پیام، اغلب یک کاتالوگ دقیق از مشخصات فنی و پتیرین‌ها و...

از گزینه‌های قابل بررسی باشد. اما اگر هدف، رقابتی‌تر شدن بازار خودرو و افزایش حق انتخاب مصرف‌کننده است، باید سیاست‌های مؤثر بر عرضه و ساختار بازار نیز تغییر کنند.

در نهایت، معیار ارزیابی تصمیم جدید نباید تعداد سهمیه‌های معامله‌شده یا ارزش ربالی معاملات بورس باشد. آنچه اهمیت دارد، تعداد خودروهایی است که واقعاً وارد بازاری می‌شوند، تعداد شرکت‌هایی است که امکان رقابت پیدا می‌کنند و قیمتی است که مصرف‌کننده در برابر کیفیت و امکانات خودرو می‌پردازد. اگر پس از اجرای طرح، بازار همچنان با عرضه محدود، قیمت‌های بالا و تعداد اندکی عرضه‌کننده روبه‌رو باشد، نمی‌توان صرفاً شفاف‌تر شدن فرایند واگذاری سهمیه را به معنای تحقق رقابت دانست. اقتصاد ایران بیش از آنکه به بازارهای تازه برای معامله امتیازهای محدود نیاز داشته باشد، به گسترش فرصت فعالیت اقتصادی و کاهش موانع غیرضروری رقابت نیازمند است. بورس می‌تواند نحوه توزیع یک امتیاز را شفاف کند، اما ارزش واقعی اصلاح اقتصادی زمانی آشکار می‌شود که نیاز به آن امتیاز انحصاری کاهش یابد. مسئله اصلی بازار خودرو این نیست که سهمیه واردات در کجا فروخته می‌شود؛ مسئله این است که چرا امکان رقابت همچنان به سهمیه وابسته است. تا زمانی که این پرسش پاسخ روشنی پیدا نکند، تغییر محل معامله مجوزها را نباید با اصلاح بنیادین بازار خودرو یکسان دانست.

کنند. در پایان معاملات امروز، مهم‌ترین پرسش این است که آیا افت شاخص به یک اصلاح کوتاه‌مدت محدود می‌شود یا فشار عرضه در روزهای بعد هم ادامه می‌یابد. پاسخ به این پرسش به مجموعه‌ای از عوامل، از جمله جهت بازار ارز، تصمیم‌های اقتصادی دولت، وضعیت نقدینگی و اطلاعات جدید شرکت‌ها بستگی دارد. برای سرمایه‌گذار، پرهیز از تصمیم بر پایه یک عدد شاخص و توجه به ریسک و افق زمانی سرمایه‌گذاری در چنین روزهایی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

خانوارهای نیازمند همچنان در دستور بحث‌های اقتصادی قرار دارد. باید میان اعتبار واریزنده در مرحله جاری و هر افزایش جدیدی که ممکن است با شرایط خاص تصویب یا اجرا شود تفاوت گذاشت. آنچه اکنون قطعی است، انجام شارژ گروه دارای رقم پایانی ۰۷، ۰۸ و ۰۹ است. برای ارزیابی اثر طرح نیز لازم است علاوه بر میزان اعتبار اختصاص‌یافته، تغییر هزینه سبد خوراکی و دسترسی خانوارها به فروشگاه‌های طرف قرارداد به‌طور مستمر بررسی شود.

خبرنامه

بازار خودرو میان تعرفه و نوسان تصمیمات

تصمیمات تازه شورای سران قوا درباره تعرفه ۱۰۰ درصدی و عرضه سهمیه واردات خودرو در بورس کالا، معادله بازار خودرو را وارد مرحله‌ای تازه کرده و واکنش‌های متضادی را در بازار خودرو رقم زده است، فضایی که در آن پرسش اصلی اینجاست که آیا هیاهوهای اخیر ناشی از دغدغه دسترسی مردم به خودروی اقتصادی است؟

به گزارش ایسنا، در روزهای اخیر موضوع واردات خودرو از تغییر حقوق ورودی و توقف واردات از محل بند «ر» بودجه سال ۱۴۰۴ گرفته تا واگذاری سهمیه‌ها در بورس کالا و در نهایت توقف موضوع ارزشگذاری گمرکی نرخ ارز برای واردات خودرو حواشی پر بحثی را به همراه داشت. در ابتدای هفته جاری سازمان توسعه تجارت ایران با ابلاغ دستورالعملی تازه، ثبت‌سفارش و ویرایش پرونده‌های واردات خودرو از محل بند «ر» تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴ را رسماً متوقف کرد و اگرچه این بند قانونی بانک مرکزی را مکلف به تخصیص دست‌کم دو میلیارد یورو برای واردات خودروهای نو و کارکرده کرده بود، اما محدودیت منابع ارزی و اولویت‌بندی نیازهای کشور، سیاست‌گذار را به توقف افتتاح ثبت‌سفارش‌های جدید واداشت.

هم‌زمان با این تحولات، حقوق ورودی خودروها نیز تغییر کرد و بر اساس مصوبه جدید شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی در سال ۱۴۰۵ معادل ۱۰۰ درصد تعیین و همچنین حداقل حقوق ورودی خودروهای وارداتی به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به استثنای خودروهای تمام‌برقی، ۶۰ درصد در نظر گرفته شد.

طبق این مصوبه، منابع حاصل از این محل باید به خزانه‌داری کل کشور واریز و درآمد حاصل از واردات خودرو تا سقف ۱۵۰ هزار میلیارد تومان مستقیماً به تأمین اعتباری طرح کالابری اختصاص خواهد یافت.

دولت همچنین مکلف شده توزیع سهمیه واردات خودرو را صرفاً از طریق واگذاری امتیاز در بورس کالا به انجام برساند تا شفافیت فرآیند تخصیص سهمیه واردات افزایش یابد.

مناقشه تعرفه‌ای؛ دغدغه مردم؟

در سوی دیگر ماجرا، استدلال‌ها پیرامون افزایش یا کاهش تعرفه بالا گرفته و مخالفان رشد تعرفه تأکید دارند که افزایش حقوق ورودی، خودرو را برای مصرف‌کننده گران‌تر می‌کند از سوی دیگر برخی معتقد هستند که بخشی از هجمه‌ها، ریشه در نگرانی برای قدرت خرید مردم ندارد، بلکه با منافع تجاری و حاشیه سود برخی شرکت‌ها گره خورده چرا که تعرفه، متغیری تعیین‌کننده در میزان سودآوری شرکت‌ها است.

اما در طرف دیگر نیز در شرایطی که شهروندان و مردم سال‌هاست با بازار انحصارزده و خودروهای بی‌کیفیت دست‌وپنجه نرم می‌کنند، مطالبات عمومی برای دستیابی به خودروی اقتصادی و استاندارد کاملاً طبیعی است.

با این حال، افق پیش‌روی بازار نشان می‌دهد که عبور از این چرخه پرتلهاب مستلزم تفکیک دقیق مطالبات برحق مصرف‌کنندگان از مناسبات تجاری و سوداگرانه است و تا زمانی که شفافیت کامل در داده‌ها، هزینه‌ها، تعرفه‌ها و فرآیندهای توزیع حاکم نشود، واردات خودرو همچنان میدان‌دار حواشی خواهد بود چراکه بازار بیش از هر چیز به ثبات، رقابت واقعی و شفافیت نیاز دارد که پاسخگوی تقاضای واقعی جامعه باشد.

عقب‌نشینی از مصوبه ارزی گمرک

در این میان، ابلاغ و سپس لغو مصوبه مربوط به محاسبه ارزش گمرکی کالاهای وارداتی بر مبنای نرخ روز ارز بانک مرکزی، یک حاشیه دیگر به پا کرد، که در نهایت با واکنش وزارت صمت روبرو شد و عزت‌الله زارعی، سخنگوی این وزارت خانه اظهار کرد: افزایش تعرفه واردات خودرو و تغییر در محاسبه ارزش گمرکی بر مبنای نرخ ارز روز، افزایش قیمت خودرو در بازار را به دنبال داشت که با توجه به التهابات روزهای اخیر در حوزه بازار خودرو و با پیگیری‌های انجام‌شده، تصویب‌نامه هیئت محترم وزیران در خصوص نرخ ارز مبنای محاسبه ارزش گمرکی کالاهای وارداتی که نرخ روز ارز اعلامیه بانک مرکزی تعیین شده بود، لغو شد.

با این حال و تا این لحظه نیز مبنای قطعی جایگزین برای ارزش‌گذاری گمرکی و اثر نهایی آن بر قیمت‌ها به صورت شفاف مشخص نیست.

این همه هیاهو برای خودروهایی که مردم قدرت خرید آنها را ندارد!

واقعیت آن است که بازار خودرو در سال‌های اخیر به نقطه‌ای رسیده که هرگونه تغییر در قوانین گمرکی، تعرفه‌ها یا روش‌های تخصیص ارز، مستقیماً معادلات مالی و زمانی که قواعد بازی تغییر می‌کند و حاشیه‌های سود کلان ناشی از انحصار یا محدودیت عرضه تهدید می‌شود، طبیعی است که فضاسازی‌ها، کمپین‌ها و فشار گروه‌های مختلف برای حفظ منافع اقتصادی شدت بگیرد.

در سوی مقابل، این مسئله به معنای نادیده گرفتن دغدغه‌های به حق مردم نیست، شهروندانی که سال‌هاست با بازار انحصارزده، قیمت‌های سرسام‌آور و خودروهای بی‌کیفیت داخلی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، حق دارند نسبت به سیاست‌هایی که مسیر دسترسی به خودروهای استاندارد را دشوارتر یا گران‌تر می‌کند، منتقد باشند.

مشکل اصلی اینجاست که در میانه این تقابل میان منافع تجاری بنگاه‌ها و مطالبات مصرف‌کنندگان، سیاست‌گذاری‌ها نیز گاه دست‌خوش نوسان و تصمیمات شتاب‌زده می‌شوند. عبور از این چرخه پرتلهاب نیازمند نگاهی عمیق‌تر است؛ نگاهی که در آن، منافع مصرف‌کننده از پشت پرده‌ی رقابت‌های تجاری تفکیک شود اما تا زمانی که شفافیت کامل در داده‌ها، هزینه‌ها، تعرفه‌ها و فرآیندهای توزیع وجود نداشته باشد، موضوع واردات خودرو همچنان پر بحث خواهد بود.

فرصت امروز: فروش نان براساس وزن، به‌جای تعداد، قرار است یکی از قدیمی‌ترین شیوه‌های عرضه کالای اساسی خانوارهای ایرانی را تغییر دهد. سیاست‌گذار امیدوار است با این روش، کم‌فروشی کاهش یابد و رابطه میان قیمت و مقدار نان شفاف‌تر شود؛ اما پرسش مهمی در برابر طرح قرار دارد: آیا ترازو می‌تواند به‌تنهایی حقوق مصرف‌کننده را تضمین کند؟ نگرانی از افزایش رطوبت نان، کاهش کیفیت پخت، ابهام در نحوه قیمت‌گذاری و فشار هزینه‌های تولید بر ناوایان نشان می‌دهد که موفقیت این تصمیم به عوامل بسیار بیشتری از نصب یک ترازوی دیجیتال وابسته است.

نان در اقتصاد ایران تنها یک کالای خوراکی نیست. سهم آن در سبد مصرف خانوار، حساسیت اجتماعی قیمت آن و منابع قابل‌توجهی که دولت برای حمایت از تولید و مصرف آن اختصاص می‌دهد، باعث شده کوچک‌ترین تغییر در شیوه قیمت‌گذاری و عرضه این محصول با واکنش‌های گسترده همراه شود. اکنون طرح فروش وزنی نان، بار دیگر مسئله قدیمی رابطه قیمت، کیفیت و مقدار نان را به صدر بحث‌های اقتصادی بازگردانده است؛ طری‌که قرار است خریدار به‌جای پرداخت مبلغ مشخص برای هر قرص نان، هزینه آن را براساس وزن محاسبه کند.

قاسم نوده‌فراهانی، رئیس اتاق اصناف ایران، از برنامه اجرای این طرح خبر داده و اعلام کرده است که وزارت کشور مسئولیت ابلاغ رسمی آن را بر عهده دارد. براساس توضیحات منتشرشده، اجرای اولیه با محوریت نان سنگک و نانوائی‌های دولتی برنامه‌ریزی شده و در اظهارات تکمیلی نیز اجرای آزمایشی آن در تهران مطرح شده است. با این حال، جزئیات کامل اجرایی و زمان آغاز اجرای فراگیر طرح هنوز به‌صورت عمومی روشن نشده است.

هدف اعلام‌شده سیاست‌گذار، مقابله با کم‌فروشی و شفاف‌سازی قیمت است. در روش رایج فروش تعدادی، مشتری مبلغ مشخصی برای هر قرص نان پرداخت می‌کند، اما الزاماً نمی‌داند چه مقدار نان تحویل گرفته است. دو نان سنگک ممکن است اندازه ظاهری نزدیک به یکدیگر داشته باشند، درحالی‌که وزن آن‌ها متفاوت باشد. در چنین شرایطی، مشتری برای دو مقدار متفاوت از یک کالا، مبلغ یکسانی می‌پردازد و تشخیص کم‌فروشی نیز برای او دشوار خواهد بود.

فروش وزنی می‌تواند این ابهام را تا حدی برطرف کند. وقتی قیمت هر کیلوگرم نان مشخص باشد و وزن محصول در برابر مشتری اندازه‌گیری شود، امکان مقایسه مقدار دریافتی و مبلغ پرداختی افزایش می‌یابد. با این حال، تجربه نظام‌های قیمت‌گذاری نشان می‌دهد که شفافیت درک یک شاخص، لزوماً به معنای شفافیت در همه ویژگی‌های محصول نیست. در بازار نان، وزن تنها یکی از معیارهای ارزش کالا محسوب می‌شود و کیفیت پخت، میزان رطوبت، نوع آرد و قابلیت مصرف نیز اهمیت دارد.

کم‌فروشی مهار می‌شود یا شکل آن تغییر می‌کند؟

مهم‌ترین مزیت فروش وزنی، محدود کردن امکان کاهش مقدار نان بدون کاهش قیمت است. در روش فروش تعدادی، ناوائی ممکن است با کوچک‌تر کردن چانه یا کاهش وزن محصول نهایی، هزینه تولید هر قرص را پایین بیاورد، درحالی‌که قیمت فروش ثابت باقی بماند. در روش وزنی، اگر قیمت هر گرم نان ثابت باشد، کاهش وزن محصول به کاهش قیمت فروش منجر خواهد شد. این ویژگی می‌تواند انگیزه کم‌فروشی از مسیر کاهش وزن را محدود کند.

اما مسئله از زاویه دیگری نیز قابل بررسی است. وزن نان فقط به مقدار آرد مصرف‌شده وابسته نیست؛ آب موجود در خمیر و میزان رطوبتی که در فرآیند پخت باقی می‌ماند نیز بر وزن نهایی اثر دارد. بنابراین، اگر قیمت فروش بر مبنای وزن نان پخته‌شده تعیین شود و استاندارد مشخصی برای کیفیت و رطوبت وجود نداشته باشد، امکان ایجاد انگیزه اقتصادی برای عرضه نان مرطوب‌تر یا کم‌پخت‌تر مطرح می‌شود.

نگرانی برخی مصرف‌کنندگان دقیقاً به همین موضوع مربوط است. آن‌ها می‌پرسند اگر ناوا بتواند با کاهش زمان پخت، رطوبت بیشتری در نان باقی بگذارد و در نتیجه محصول سنگین‌تری بفروشد، چه تضمینی وجود دارد که فروش وزنی به جای کاهش کم‌فروشی، به کاهش کیفیت منجر نشود؟

برای روشن شدن مسئله می‌توان یک مثال فرضی در نظر گرفت. اگر نانی با مقدار مشخصی مواد اولیه پس از پخت مناسب ۴۰۰ گرم وزن داشته باشد، اما همان محصول به دلیل باقی ماندن رطوبت بیشتر با وزن ۴۴۰ گرم عرضه شود، مشتری در نظام قیمت‌گذاری صرفاً وزنی، ۱۰ درصد مبلغ بیشتری برای آن می‌پردازد. در این مثال، افزایش وزن الزاماً به معنای افزایش مقدار آرد یا ارزش غذایی محصول نیست.

این محاسبه به معنای اثبات وقوع چنین تخلفی در ناوائی‌ها نیست، بلکه نشان می‌دهد سیاست‌گذار باید هم‌زمان با تعیین معیار وزن، استاندارد کیفیت محصول را نیز مشخص کند. در غیر این صورت، ممکن است انگیزه اقتصادی تخلف از یک بخش فرآیند تولید به بخش دیگری منتقل شود.

چانه ۶۵۰ گرمی، نان چند گرمی؟

یکی از ابهامات مهم طرح، تفاوت میان وزن چانه خمیر و وزن نان آماده مصرف است. رئیس اتاق اصناف ایران در توضیحات خود به چانه ۶۵۰ گرمی سنگک اشاره کرده و گفته است باید مشخص شود که چنین چانه‌ای پس از پخت با چه وزنی به دست مصرف‌کننده برسد.

اهمیت این موضوع در آن است که نان هنگام پخت بخشی از رطوبت خود را از دست می‌دهد. بنابراین، وزن اولیه خمیر را نمی‌توان بدون محاسبه تغییرات ناشی از پخت، معادل وزن نان قابل فروش دانست.

در همین زمینه، محمدجواد کرمی، رئیس کارگروه آرد و نان اتاق اصناف تهران، در توضیحی جداگانه گفته است که برای یک چانه فرضی ۶۰۰ گرمی، وزن نان پخته‌شده ممکن است حدود ۴۰۰ گرم باشد. این مثال با رقم چانه ۶۵۰ گرمی مطرح‌شده از سوی رئیس اتاق اصناف متفاوت است و نشان می‌دهد اعلام دقیق استاندارد نهایی، پیش از اجرای عمومی ضرورت دارد.

از نگاه اقتصادی، تعیین وزن چانه و وزن محصول نهایی باید با یکدیگر ارتباط روشن داشته باشند. اگر ناوائی بابت مقدار مشخصی آرد یارانه‌ای دریافت می‌کند، لازم است نظام نظارتی بتواند مقدار آرد مصرف‌شده را با تولید واقعی و کیفیت محصول تطبیق دهد. تنها اندازه‌گیری وزن محصول نهایی، بدون توجه به ورودی‌های تولید و فرآیند پخت، برای دستیابی به چنین هدفی کافی نیست.

آیا نان با فروش کیلویی گران می‌شود؟

یکی از پرسش‌های اصلی خانوارها آن است که آیا تغییر واحد فروش از عدد به کیلوگرم، به افزایش قیمت نان منجر خواهد شد؟ پاسخ این

اقتصاد امروز

نان به نرخ ترازو



پرسش به نرخ مصوب هر کیلوگرم و وزن واقعی نانی بستگی دارد که پیش از اجرای طرح یا قیمت تعدادی فروخته می‌شد.

از نظر محاسباتی، فروش وزنی لزوماً به معنای افزایش قیمت نیست. اگر قیمت هر کیلوگرم براساس نرخ فعلی و وزن استاندارد نان تعیین شود، امکان تبدیل قیمت تعدادی به قیمت وزنی بدون افزایش هزینه برای یک مقدار معین از نان وجود دارد. اما اگر نرخ وزنی بالاتر از نسبت قیمت فعلی به وزن واقعی تعیین شود، هزینه خرید مصرف‌کننده افزایش پیدا می‌کند.

مسئله مهم‌تر آن است که ممکن است قیمت اسمی هر قرص نان تغییر نکند، اما مقدار نانی که خانوار در برابر مبلغ پرداختی دریافت می‌کند، متفاوت باشد. برای مثال، اگر خانواری پیش از اجرای طرح با مبلغ مشخص یک کیلوگرم نان خریداری می‌کرد، معیار ارزیابی اقتصادی طرح این است که پس از اجرا همان مقدار نان با کیفیت قابل مقایسه را با چه مبلغی دریافت خواهد کرد.

در واقع، شاخص مناسب برای سنجش اثر تغییر سیاست، هزینه خرید مقدار معینی از نان با کیفیت استاندارد است؛ نه صرفاً مبلغی که برای هر نان یا هر ترانکش ثبت می‌شود.

تا زمانی که جدول رسمی و نهایی نرخ وزنی و ضوابط اجرای آن منتشر نشود، نمی‌توان درباره میزان افزایش یا کاهش واقعی هزینه خانوارها نتیجه‌گیری قطعی کرد. اعلام زود هنگام ارقام غیررسمی نیز ممکن است بر انتظارات مصرف‌کنندگان و رفتار فروشندگان اثر بگذارد.

صدای مصرف‌کنندگان: نان باکیفیت مهم‌تر از نان سنگین
بازتاب طرح فروش وزنی در میان شهروندان نشان می‌دهد نگاه مصرف‌کنندگان به این تصمیم یکسان نیست. گروهی از آن استقبال کرده‌اند و معتقدند فروش براساس وزن، امکان کم‌فروشی را کاهش می‌دهد. از نظر این گروه، زمانی که مشتری بتواند وزن نان و قیمت آن را مشاهده کند، امکان مطالبه حقوق خود را بیشتر خواهد داشت.

در مقابل، گروه دیگری نگران‌اند که تمرکز صرف بر وزن، کیفیت محصول را تحت تأثیر قرار دهد. عرضه نان خمیر، کاهش زمان پخت و تفاوت وزن ناشی از رطوبت از جمله موضوعاتی است که در واکنش‌های شهروندان مطرح شده است.

بخش دیگری از انتقادات نیز به مشکلاتی مربوط می‌شود که مستقیماً با وزن نان ارتباط ندارد. برخی مصرف‌کنندگان از عرضه نان‌های کنجدی یا دارای افزودنی با قیمت بالاتر، محدود شدن امکان خرید نان ساده و طولانی شدن صف خرید گلایه دارند. از نگاه آنان، اصلاح نظام عرضه نان زمانی موفق خواهد بود که حق انتخاب مشتری نیز رعایت شود.

ایین واکنش‌ها بیانگر یک نکته اساسی است: مصرف‌کننده تنها خریدار مقدار مشخصی از نان نیست؛ او به دنبال محصولی با کیفیت قابل قبول، قیمت روشن و دسترسی آسان است. سیاستی که صرفاً یکی از این عوامل را اصلاح کند، ممکن است نتواند رضایت عمومی را به شکل محسوس افزایش دهد.

اقتصاد ناوائی؛ مسئله‌ای فراتر از ترازو

در کنار حقوق مصرف‌کننده، وضعیت اقتصادی ناوائی‌ها نیز باید مورد توجه قرار گیرد. تولید نان با مجموعه‌ای از هزینه‌ها همراه است که تنها به قیمت آرد محدود نمی‌شود. دستمزد نیروی کار، اجاره محل، انرژی، تعمیر و نگهداری تجهیزات، هزینه‌های بهداشتی و استهلاک ماشین‌آلات، همگی در قیمت تمام‌شده محصول نقش دارند.

محمدجواد کرمی، رئیس کارگروه آرد و نان اتاق اصناف تهران، ضمن اشاره به مزیت شفافیت قیمت در فروش کیلویی، درباره چالش‌های فنی و احتمال افت کیفیت هشدار داده است. او همچنین نسبت به پیامدهای تغییر در تأمین آرد برخی ناوائی‌های آردآبد و صنعتی ابراز نگرانی کرده و گفته است اختلال در تأمین مواد اولیه می‌تواند فشار نقدینگی را افزایش دهد و حتی ادامه فعالیت بعضی واحدها را دشوار کند.

این هشدارها نشان می‌دهد که بحث قیمت و کیفیت نان را نمی‌توان مستقل از اقتصاد بنگاه تولیدکننده تحلیل کرد. هنگامی که هزینه‌های واقعی تولید افزایش پیدا می‌کند، اما درآمد واحد صنفی با آن متناسب نیست، انگیزه کاهش هزینه از مسیرهایی مانند کوچک کردن محصول، استفاده از مواد اولیه متفاوت یا کاهش کیفیت ممکن است افزایش یابد.

فروش وزنی می‌تواند یکی از مسیرهای کم‌فروشی را محدود کند، اما اگر مشکلات ساختاری هزینه و درآمد ناوائی‌ها حل نشود، به‌تنهایی تضمینی برای بهبود کیفیت نخواهد بود. به همین دلیل، اصلاح نظام فروش باید با بررسی واقعی قیمت تمام‌شده تولید و نحوه حمایت از ناوائی‌های مشمول همراه باشد.

از سوی دیگر، تجهیز واحدهای ناوائی به ترازوهای دیجیتال، تغییر فرآیند ثبت فروش و آموزش کارکنان نیز هزینه‌هایی دارد. اگر این هزینه‌ها بدون برنامه مشخص به واحدهای صنفی تحمیل شود، ممکن است بر سودآوری و حتی سرعت خدمات‌رسانی آن‌ها اثر بگذارد.

یارانه آرد؛ مسئله‌ای که پشت وزن نان قرار دارد

یکی از پیچیدگی‌های بازار نان در ایران، ارتباط مستقیم آن با نظام یارانه‌ای است. دولت با هدف حفظ دسترسی خانوارها به نان، در زنجیره تأمین و عرضه این کالا مداخله می‌کند. در چنین ساختاری، کنترل مقدار تولید و فروش تنها برای حمایت از حقوق مصرف‌کننده اهمیت ندارد، بلکه با نحوه مصرف منابع عمومی نیز ارتباط پیدا می‌کند. اگر میان مقدار آرد تخصیص‌یافته، وزن خمیر، میزان تولید و فروش واقعی ارتباط قابل سنجشی برقرار نباشد، امکان شناسایی دقیق بهره‌وری و انحراف منابع محدود خواهد بود. در مقابل، ثبت اطلاعات معتبر درباره ورودی و خروجی تولید می‌تواند به ارزیابی دقیق‌تر عملکرد واحدهای ناوائی کمک کند.

اما نباید تصور کرد که فروش وزنی به‌خودی‌خود همه مسائل یارانه آرد و نان را برطرف می‌کند. نظام یارانه‌ای همچنان با موضوعاتی مانند دقت تخصیص آرد، تفاوت هزینه تولید در مناطق مختلف، نحوه جبران هزینه ناوائیان و جلوگیری از انحراف منابع روبه‌رو خواهد بود.

از این منظر، فروش وزنی را می‌توان بخشی از یک اصلاح گسترده‌تر دانست که هدف آن ایجاد ارتباط روشن‌تر میان منابع مصرف‌شده، محصول تولیدی و مبلغ پرداخت‌شده از سوی مصرف‌کننده است. موفقیت این اصلاح به هماهنگی اطلاعات و نظارت در تمام زنجیره وابسته خواهد بود.

خطر افزایش ضایعات و کاهش کیفیت

یکی از پیامدهای احتمالی اجرای نامناسب طرح، تغییر در کیفیت نان و میزان ضایعات است. نانی که رطوبت بیش از حد داشته یا به اندازه کافی پخته نشده باشد، ممکن است از نظر ظاهر و ماندگاری با محصول استاندارد تفاوت داشته باشد. این مسئله برای خانوارهایی که نان را برای مصرف چندروزه خریداری می‌کنند اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

کیفیت پایین نان می‌تواند به افزایش دورریز در سطح خانوار منجر شود. در چنین شرایطی، ممکن است مصرف‌کننده از نظر ظاهری وزن بیشتری دریافت کند، اما مقدار نان قابل مصرف او افزایش نیابد یا حتی کاهش پیدا کند.

این موضوع یک اثر اقتصادی پنهان دارد. معیار رفاه مصرف‌کننده تنها وزن محصول هنگام خرید نیست، بلکه مقدار محصولی است که با کیفیت مناسب امکان مصرف دارد. هر میزان افزایش ضایعات، هزینه واقعی تأمین نان خانوار را بالا می‌برد؛ حتی اگر قیمت رسمی نان ثابت مانده باشد.

بنابراین، ارزیابی طرح باید شاخص‌هایی مانند کیفیت پخت، قابلیت نگهداری و میزان شکایت مصرف‌کنندگان را نیز در بر بگیرد. تمرکز انحصاری بر وزن و کیفیت ممکن است بخشی از هزینه‌های واقعی مصرف را از دید سیاست‌گذار پنهان کند.

آزمون فروش وزنی در صف ناوائی‌ها

اجرای آزمایشی طرح، فرصتی برای شناسایی مشکلات پیش از تعمیم آن به سایر ناوائی‌ها خواهد بود. با این حال، موفقیت اجرای آزمایشی زمانی قابل ارزیابی است که معیارهای سنجش آن از ابتدا مشخص شده باشند.

نخستین معیار، تغییر هزینه خرید مقدار معینی نان استاندارد است. لازم است مشخص شود مصرف‌کنندگان پیش و پس از اجرای طرح برای دریافت وزن یکسانی از نان با کیفیت مشابه چه مبلغی پرداخت می‌کنند.

معیار دوم، کیفیت محصول است. بررسی وزن نهایی بدون کنترل کیفیت پخت و رطوبت نمی‌تواند تصویر کاملی از عملکرد ناوائی ارائه کند. همچنین تعیین زمان و شرایط یکسان برای وزن‌کشی اهمیت دارد؛ زیرا وزن نان داغ و نانی که مدتی از تنور خارج شده، ممکن است به دلیل تغییر رطوبت یکسان نباشد.

معیار سوم، هزینه و زمان اجرای فرایند جدید است. در ناوائی‌های شلوغ، افزودن مرحله وزن‌کشی ممکن است مدت انتظار مشتریان را افزایش دهد. بنابراین، تجهیزات فروش و شیوه ثبت اطلاعات باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که شفافیت بیشتر به کاهش سرعت خدمات‌رسانی منجر نشود.

در نهایت، تعداد شکایات، میزان اختلاف وزن، امکان خرید نان ساده با نرخ مصوب و تغییر ضایعات نیز باید در دوره آزمایشی ارزیابی شود. انتشار عمومی نتایج می‌تواند به تصمیم‌گیری درباره ادامه یا اصلاح طرح کمک کند.

شفافیت لازم است، اما کافی نیست

فروش وزنی نان از نظر اقتصادی می‌تواند گامی در جهت روشن‌تر شدن رابطه قیمت و مقدار محصول باشد. در بازاری که بخشی از اختلاف میان فروشنده و خریدار به وزن واقعی محصول مربوط می‌شود، استفاده از یک معیار قابل اندازه‌گیری ظرفیت کاهش ابهام را دارد.

با این حال، وزن‌کشی زمانی به حمایت از مصرف‌کننده منجر می‌شود که قیمت مصوب، استاندارد محصول و شرایط نظارت نیز روشن باشد. اگر ناانوا انگیزه اقتصادی کافی برای تولید محصول باکیفیت نداشته باشد، اگر معیار مشخصی برای رطوبت و پخت تعریف نشود یا اگر مشتری نتواند قیمت و وزن واقعی را کنترل کند، ممکن است بخشی از مشکلات قبلی در شکل تازه‌ای ادامه پیدا کند.

مسئله اساسی آن است که دولت باید میان سه هدف تعادل برقرار کند: حفظ قدرت خرید خانوار، تأمین شرایط اقتصادی قابل دوام برای ناوائیان و استفاده مؤثر از منابع یارانه‌ای. تمرکز بر یک هدف بدون توجه به دو هدف دیگر، احتمال بروز پیامدهای ناخواسته را افزایش می‌دهد.

طرح فروش وزنی در نهایت آزمونی برای کیفیت تنظیم‌گری بازار نان است. اگر اجرای آن با استانداردهای قابل سنجش، نظارت مؤثر و شفافیت قیمت همراه شود، می‌تواند بخشی از مشکلات موجود را کاهش دهد. اما اگر صرفاً واحد محاسبه قیمت از عدد به کیلوگرم تغییر کند، بعید است همه مشکلات دیرینه این بازار برطرف شود.

در اقتصادی که نان یکی از حساس‌ترین اقلام سبد خانوار است، ارزش واقعی اصلاحات را نمی‌توان تنها با دقت ترازو سنجید. معیار نهایی این است که مردم با پولی که می‌پردازند، چه مقدار نان سالم، باکیفیت و قابل مصرف دریافت می‌کنند. ترازوی می‌تواند وزن نان را مشخص کند؛ اما برای سنجش حق مصرف‌کننده، هنوز معیارهای دیگری لازم است.

اخبار

عرضه ارز درمان بازار نیست

سه الزام مدیریت پایدار بازار ارز

مدیرعامل اسبق بانک صادرات با بیان اینکه عرضه ارز به اشخاص می تواند در کوتاه مدت بخشی از هیجانات بازار را کاهش دهد، گفت: کنترل تورم، اعتمادسازی و کنار گذاشتن سیاست‌های دستوری از الزامات مدیریت پایدار بازار ارز است. سیدبه‌الدین حسینی هاشمی - کارشناس پولی و بانکی - در گفت‌وگو با ایسنا، درباره ارزیابی سیاست جدید بانک مرکزی برای عرضه تا سقف ۱۰ هزار دلار به هر نفر و تعیین سقف دو میلیارد دلاری برای این سیاست، اظهار کرد: هر زمان که تقاضا برای ارز افزایش پیدا کند، افزایش موقت یا موقدی عرضه می‌تواند تاثیر محدودی در کنترل قیمت داشته باشد، اما این سیاست به تنهایی راهکار اساسی برای درمان مشکلات ارزی کشور و رفع التهاب بازار نیست. وی با اشاره به تفاوت میان ارز بازرگانی و غیر بازرگانی افزود: تامین نیازهای ارزی بخش بازرگانی اهمیت بیشتری دارد؛ چراکه اگر تقاضای این بخش پاسخ داده شود، فعالان اقتصادی کمتر به بازارهای دیگر مراجعه می‌کنند. حسینی هاشمی با بیان اینکه عرضه ارز به اشخاص می‌تواند با اهداف دیگری نیز دنبال شود، گفت: این سیاست تا حدی به جمع‌آوری نقدینگی از بازار و تامین منابع ریالی مورد نیاز دولت کمک می‌کند. طبیعتاً جمع‌آوری بخشی از نقدینگی می‌تواند بر تقاضا اثر بگذارد و از شدت هیجانات برای تبدیل ریال به دلار و ملا بکاهد، اما این تاثیر عمدتاً موقتی است. وی ادامه داد: بخشی از ارز عرضه شده نیز ممکن است صرف تامین کالا و مواد اولیه مورد نیاز بخش صنعت و تولید، از جمله صنایع غذایی شود و به تداوم فعالیت‌های اقتصادی کمک کند؛ با این حال، از منظر کلی نمی‌توان این سیاست را راهکاری بنیادی برای حل مشکلات ساختاری بازار ارز دانست.

تجربه چند دهه گذشته درباره مداخله در بازار ارز

این کارشناس پولی و بانکی با تاکید بر ضرورت پرهیز از اتکای بلندمدت به مداخلات ارزی اظهار کرد:، اینکه دولت بخواهد با این پیام به بازار اطمینان دهد که ذخایر ارزی کافی در اختیار دارد، هر میزان ارز مورد نیاز را تأمین می‌کند و در صورت لزوم قادر است قیمت‌ها را کاهش دهد، رویکردی است که تجربه چند دهه گذشته کشور، نتایج آن را نشان داده است.

کنترل تورم، مهم‌ترین ابزار مدیریت بازار ارز

حسینی هاشمی در پاسخ به پرسشی درباره ابزارهای بنیادی بر بانک مرکزی برای مدیریت بازار ارز در شرایط تداوم ریسک‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی، گفت: مهم‌ترین ابزار، کنترل تورم است. زمانی که با تورم شتابان مواجه هستیم، مردم تلاش می‌کنند پول ملی خود را به دارایی‌هایی تبدیل کنند که ارزش آن‌ها متناسب با تورم افزایش پیدا می‌کند؛ بنابراین، تا زمانی که تورم کنترل نشود، نمی‌توان انتظار داشت تقاضا برای دارایی‌هایی مانند ارز و طلا به صورت پایدار کاهش پیدا کند. وی دومین ضرورت را کنار گذاشتن سیاست‌های دستوری ارز افزود: برای مثال، اکنون موضوع ایجاد صندوق‌های ارزی مطرح شده است تا مردم منابع خود را در این صندوق‌ها قرار دهند و در مقابل، وعده دریافت ارز به آن‌ها داده شود. با این حال در گذشته نیز وعده‌هایی درباره پرداخت ارز به سپرده‌گذاران داده شده بود، اما در نهایت، معادل ریالی منابع آن‌ها با نرخ‌هایی پرداخت شد که مورد رضایتشان نبود. این کارشناس پولی و بانکی با تاکید بر ضرورت اعتمادسازی در سیاست‌های ارزی تصریح کرد: مردم باید اطمینان داشته باشند که در صورت سپرده‌گذاری منابع ارزی خود، امکان دریافت ارز را خواهند داشت. از سوی دیگر، بانک‌ها می‌توانند این منابع را به سرمایه در اختیار فعالان اقتصادی تبدیل کنند تا از آن برای تأمین نیازهای تولیدی و اقتصادی استفاده شود.

خروج ارز از کشور با عرضه به اشخاص

حسینی هاشمی با اشاره به احتمال خروج بخشی از ارزهای تخصصی یافته به اشخاص از کشور گفت: باید مراقب بود که سیاست‌های ارزی زمینه آربیتراژ و خروج سرمایه را فراهم نکند. اگر از نرخ‌هایی عرضه شود که امکان کسب سود از اختلاف قیمت‌ها را ایجاد کند، ممکن است بخشی از منابع به‌جای تأمین نیازهای واقعی اقتصاد، وارد فعالیت‌های دلالی شود یا از کشور خارج شود. وی با اشاره به قانون گردش موضح داد: بر اساس این مفهوم اقتصادی، پول بد، پول خوب را از گردش خارج می‌کند؛ به بیان ساده، هنگامی که دو نوع پول در ارزها متفاوت وجود داشته باشد، مردم تمایل پیدا می‌کنند پولی را که ارزش بیشتری دارد نگه دارند و پولی را که ارزش کمتری دارد، خرج کنند. در شرایطی که مردم انتظار کاهش ارزش پول ملی را دارند، ممکن است ترجیح دهند ریال خود را در ارزی تبدیل کنند که از ثبات بیشتری برخوردار است. در نتیجه، بخشی از منابع ارزی کشور می‌تواند از چرخه اقتصادی خارج شود.

ضرورت اصلاح سازوکارهای ارزی

حسینی هاشمی با تاکید بر ضرورت اصلاح سازوکارهای تعیین نرخ ارز اظهار کرد: باید نرخ ارز به‌گونه‌ای مدیریت شود که انگیزه‌های غیروملد و سوداگرانه برای خرید و نگهداری ارز کاهش پیدا کند. همچنین لازم است از ایجاد امتیازهای غیرمنطقی در بازار ارز جلوگیری شود تا برخی افراد نتوانند از طریق شبیه‌آظهاری در واردات یا کم‌آظهاری در صادرات، منابع ارزی کشور را خارج کنند.

وی اظهار کرد: اگر ارز با نرخ‌هایی عرضه شود که زمینه کسب سود از اختلاف قیمت‌ها را فراهم کند، احتمال دارد بخشی از این منابع به‌جای تامین نیازهای واقعی اقتصاد، صرف فعالیت‌های دلالی یا از کشور خارج شود. در چنین شرایطی، منابع ارزی کشور تحلیل می‌رود و مشکلات بازار از نیز به‌صورت بنیادی حل نخواهد شد.

وزیر اقتصاد از مجلس کارت زرد گرفت؛ گرانی‌ها محور اعتراض نمایندگان

نمایندگان مجلس شورای اسلامی در نشست علنی سه‌شنبه پنجم آبان، از توضیحات سیدعلی مدنی‌زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی، درباره گرانی‌های اخیر قانع نشدند و به او کارت زرد دادند. پرسش اصلی، نحوه پاسخگویی وزارت اقتصاد در برابر افزایش قیمت‌ها و سهم این زرد در بخش مدیریت شرایط اقتصادی بود. در رأی‌گیری نهمین جلسه، ۱۰۶ نماینده با قانع‌کننده بودن پاسخ‌ها موافقت کردند، ۱۲۰ نماینده رأی مخالف دادند و ۵ نماینده نیز رأی ممتنع ثبت کردند. شمار نمایندگان حاضر در جلسه ۲۸۱ نفر اعلام شد. این جلسه در ادامه سؤالی بر گزار شد که مصطفی پوردهقان اردکانی و شماری دیگر از نمایندگان مطرح کرده بودند. پورنده سؤال پیش‌تر در کمیسیون اقتصادی بررسی شده بود، اما پاسخ وزیر نتوانسته بود نتوانسته سؤال کنند. قانع کرد. گزارش کمیسیون پس از طی مراحل قانونی به صحن علنی رسید و موضوع با حضور وزیر بررسی شد. کارت زرد در سازوکار نظارتی مجلس، نشانه نارضایتی رسمی از پاسخ وزیر است و به‌خودی‌خود به معنای برکناری یا تغییر فوری سیاست اقتصادی دولت نیست.

وزیر اقصاد در جریان توضیحات خود بر اصلاح نظام مالیاتی و افزایش اتکای بودجه عمومی به درآمدهای پایدار تأکید کرد. او سهم مالیات در تأمین منابع عمومی را حدود نیمی از بودجه عنوان کرد و گفت گسترش فرایندهای الکترونیکی مالیاتی باید به افزایش کارایی وصول درآمدها کمک کند. با این حال، محور انتقاد نمایندگان فراتر از عملکرد یک دستگاه بود و به این پرسش مربوط می‌شد که سیاست‌های اقتصادی دولت تا چه اندازه توانسته‌اند فشار افزایش قیمت‌ها بر خانوارها را کاهش دهند.

موضوع گرانی‌ها برای فعالان اقتصادی نیز اهمیت مستقیمی دارد. تغییر بی‌درپی هزینه مواد اولیه، حمل‌ونقل و خدمات، برانغمیز مالی بانکها را دشوار می‌کند و در نهایت می‌تواند بر قیمت مصرف‌کننده اثر بگذارد. در عین حال، بخشی از عوامل افزایش قیمت‌ها به تحولات نرخ ارز، اختلالات تأمین، محدودیت‌های تولید و انتظارات تورمی وابسته است؛ عواملی که مدیریت آنها میان دستگاه‌های مختلف تقسیم شده و نمی‌توان همه آن را به تصمیم یک وزیرانگانه فروگاست. با صدور کارت زرد، انتظار می‌رود بحث درباره مسئولیت‌پذیری دستگاه‌های اقتصادی و هماهنگی سیاست‌ها با عدیت بیشتری دنبال شود. از منظر بازار، آنچه اهمیت بیشتری از نتیجه این رأی دارد، انتشار برنامه‌ای روشن برای کاهش نااطمینانی، حفظ قدرت خرید و قابل پیش‌بینی کردن تصمیم‌های اقتصادی است. تا زمان اعلام و اجرای چنین برنامه‌ای، کارت زرد بیشتر یک پیام نظارتی و سیاسی خواهد بود تا نشانه‌ای از تغییر قطعی در مسیر قیمت‌ها.

روتینتر: واگذاری مجوز واردات خودرو به بورس کالا؛ بررسی پیامدهای تصمیم تازه برای بازار و مصرف‌کنندگان

رقابت پشت سد سهمیه



می‌یابد و بازار ممکن است در اختیار تعداد محدودتری از شرک‌ها باقی بماند.

بنابراین، یکی از پرسش‌های اساسی درباره طرح تازه آن است که آیا مقررات ورود شرک‌ها هم‌زمان با انتقال سهمیه‌ها به بورس بازرگاری خواهد شد یا همان شرایط قبلی ادامه پیدا می‌کند.

رقابت بر سر مجوز، هزینه تازه واردات؟

بخش مهمی از آثار اقتصادی این تصمیم به نحوه قیمت‌گذاری امتیاز واردات مربوط می‌شود. اگر سهمیه‌ها در قالب یک فرایند رقابتی فروخته شوند، واردکنندگان برای دسترسی به امکان ثبت سفارش باید مبلغی پرداخت کنند که به میزان عرضه و تقاضای سهمیه وابسته است.

در چنین حالتی، امتیاز واردات از یک مجوز اداری به یک حق دارای ارزش معاملاتی تبدیل می‌شود. این‌ تغییر می‌تواند بخشی از ارزش اقتصادی ناشی از محدودیت واردات را آشکار کند؛ ارزشی که در نظام‌های تخصیص غیرشفاف ممکن است در اختیار دریافت‌کنندگان مجوز قرار گیرد.

اما از طرف دیگر، هزینه خرید امتیاز برای واردکننده واقعی است و باید در محاسبه بهای تمام‌شده خودرو منظور شود.

برای مثال، فرض کنیم یک شرک قصد واردات خودرویی با ارزش گرمی ۲۰ هزار دلار را داشته باشد و هزینه خرید امتیاز واردات، معادل سه درصد ارزش خودرو تمام شود. در این حالت، ۶۰۰ دلار به هزینه واردات اضافه خواهد شد؛ مبلغی که مستقل از حقوق ورودی، حمل‌ونقل و سایر هزینه‌هاست. این مثال صرفاً فرضی است و به معنای اعلام نرخ واقعی سهمیه در بورس نیست.

گزارش‌هایی که درباره جزئیات شبیه‌نامه بازار سهمیه واردات منتشر شده‌اند، از تعریف گواهی‌هایی سخن می‌گویند که هر واحد آن معادل یک دلار ارزش مجاز ثبت سفارش است. در این سازوکار، یک دلار واحد اندازه‌گیری ارزش واردات مجاز خواهد بود و نباید آن را با قیمت خرید هر گواهی اشتباه گرفت. قیمت معاملاتی گواهی موضوع جداگانه‌ای است که در صورت اجرای این الگو، از سازوکار عرضه و تقاضا تأثیر خواهد پذیرفت. البته جزئیات اجرایی، شمول دقیق خودروها و شرایط نهایی معاملات نیازمند انتشار و بررسی مقررات رسمی است.

مهم‌ترین مسئله اقتصادی این است که هزینه امتیاز واردات چگونه میان واردکننده و مصرف‌کننده تقسیم خواهد شد. اگر شرک‌ها بتوانند این هزینه را در قیمت فروش منعکس کنند، بخشی از بار مالی آن به خریدار منتقل می‌شود. در مقابل، اگر رقابت شدید باشد یا تقاضای بازار توان پذیرش افزایش قیمت را نداشته باشد، ممکن است بخشی از هزینه از حاشیه سود واردکننده کسر شود.

بنابراین، افزایش هزینه واردات لزوماً به معنای افزایش قیمت نهایی به همان میزان نیست؛ همان‌طور که شفافیت معاملات نیز به‌تنهایی کاهش قیمت را تضمین نمی‌کند.

تقره ۱۰۰ درصدی؛ متغیر دوم معادله

واگذاری سهمیه‌ها در شرایطی مطرح شده که هم‌زمان حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی برای سال ۱۴۰۵ به ۱۰۰ درصد افزایش یافته است. خودروهای تمام‌برقی از این حکم مستثنا شده‌اند و برای ورود خودروهای مشمول به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نیز حداقل حقوق ورودی ۶۰ درصد اعلام شده است.

این هم‌زمانی از نظر اقتصادی اهمیت دارد؛ زیرا هزینه ورود خودرو ممکن است از دو مسیر تغییر کند: افزایش حقوق ورودی و اضافه شدن هزینه احتمالی خرید امتیاز واردات. البته تعبیر حداقل ۱۰۰ درصد به معنای اعمال یک نرخ نهایی و یکسان برای تمامی خودروها نیست و آثار آن بر خودروهای مختلف باید براساس مقررات اختصاصی، ارزش گرمی و وضعیت ثبت سفارش بررسی شود. در کنار این موضوع، تغییرات مربوط به نرخ ارز مبنای محاسبات گرمی‌کی نیز در روزهای اخیر بر فضای بازار اثر گذاشته است. وزارت صمت اعلام کرده مصوبه هیئت وزیران درباره استفاده از نرخ روز ارز بانک مرکزی برای محاسبه ارزش گمرکی کالاهای وارداتی لغو شده است. با این حال، این لغو را نباید با لغو مصوبه مستقل افزایش حداقل حقوق ورودی خودروها یکسان دانست.

تغییرات متوالی مقررات، محاسبه بهای تمام‌شده را برای واردکنندگان دشوار می‌کند. شرک‌تی که قرارداد خرید خارجی منعقد کرده، ممکن است هنگام ترخیص با مجموعه‌ای از هزینه‌ها روبه‌رو شود که در زمان سفارش اولیه قابل پیش‌بینی نبوده‌اند. چنین ریسکی می‌تواند بر سرمایه بردش، برنامه واردات و تصمیم شرک‌ت برای عرضه مدل‌های جدید اثر بگذارد.

از ۲۱۲ هزار ثبت سفارش تا ۶۲ هزار خودروی وارداتی

برای درک چالش اصلی بازار، آمار عملکرد واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ اهمیت ویژه‌ای دارد. دیوان محاسبات کشور در گزارشی که چهارم آبان ۱۴۰۵ منتشر شد، اعلام کرد در سال گذشته با وجود ثبت سفارش ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه خودرو، تعداد خودروهای واردشده به تأمین ارز، ۶۲ هزار و ۷۰۸ دستگاه بوده است. براساس همین گزارش، از دو میلیارد یورو منابع ارزی پیش‌بینی‌شده برای واردات خودرو، در عمل ۹۴۰ میلیون یورو تأمین شده و میانگین ارزش ارزی خودروهای وارداتی نیز حدود ۱۵ هزار یورو بوده است. فاصله میان تعداد ثبت سفارش‌ها و واردات نهایی، بیش از

فرصت امروز: دولت در تصمیمی تازه، واگذاری امتیاز واردات خودرو را به بورس کالا سپرده است؛ اقدامی که با هدف افزایش شفافیت و حفظ رقابت انجام می‌شود، اما کارشناسان هشدار می‌دهند تغییر محل تخصیص سهمیه، به‌تنهایی انحصار بازار خودرو را از میان نخواهد برد. هم‌زمانی این تصمیم با افزایش حداقل تعرفه واردات خودروهای بنزینی و هیبریدی به ۱۰۰ درصد، پرسش تازه‌ای را پیش روی بازار قرار داده است: آیا بورس کالا می‌تواند مسیر ورود رقبای جدید را هموار کند یا رقابت بر سر سهمیه‌های محدود، هزینه دیگری به واردات خودرو اضافه خواهد کرد؟ بررسی ساختار بازار، مقررات ورود شرک‌ها و عملکرد واقعی واردات در سال گذشته نشان می‌دهد که پاسخ این پرسش بیش از آنکه به شیوه معامله سهمیه وابسته باشد، به میزان عرضه، شرایط دسترسی واردکنندگان و قواعد رقابت بستگی دارد.

بازار خودروی ایران بار دیگر در آستانه تجربه سازوکاری تازه برای تنظیم واردات قرار گرفته است. براساس مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، دولت مکلف شده امتیاز واردات خودرو و برخی گروه‌های کالایی دیگر را از طریق بورس کالا واگذار کند. هدف اعلام‌شده این تصمیم، حفظ رقابت و ایجاد شفافیت در تخصیص سهمیه‌هاست؛ موضوعی که در بازاری با محدودیت واردات و اختلاف قابل توجه قیمت‌ها، اهمیت ویژه‌ای دارد. اما مسئله اصلی این است که بورس کالا قرار است چه چیزی را تغییر دهد. آیا با انتقال فرایند واگذاری سهمیه به یک بستر معاملاتی شفاف، امکان واردات برای شرک‌تهای بیشتری فراهم خواهد شد؟ آیا محدودیت عرضه خودروهای خارجی کاهش پیدا می‌کند؟ و مهم‌تر از همه، آیا مصرف‌کننده ایرانی از رقابتی‌تر شدن بازار و کاهش فاصله قیمت خودروهای داخلی و خارجی بهره‌مند خواهد شد؟

در نگاه نخست، واگذاری امتیاز واردات از طریق بورس می‌تواند نسبت به تخصیص اداری و غیرشفاف مجوزها مزیت داشته باشد. در چنین سازوکاری، امکان ثبت و مشاهده اطلاعات معاملات، شناسایی دریافت‌کنندگان سهمیه و کشف قیمت امتیاز واردات بیشتر می‌شود. با این حال، شفاف شدن فرایند توزیع یک امتیاز محدود، با از میان رفتن محدودیت دسترسی به آن امتیاز تفاوت دارد.

انحصار خودرو با تغییر محل عرضه سهمیه از بین می‌رود؟

مصطفی سفاری، کارشناس بورس کالا و مشاور پیشین شورای رقابت، معتقد است واگذاری سهمیه خودرو از طریق بورس می‌تواند به شفافیت بیشتر کمک کند، اما به‌تنهایی قادر به ایجاد رقابت واقعی در بازار خودرو نیست.

سفاری با اشاره به ساختار انحصاری بازار خودرو تأکید کرده است که مشکل این بازار صرفاً به شیوه عرضه یا قیمت‌گذاری محدود نمی‌شود. از نگاه او، تفاوت میان قیمت‌های تعیین‌شده و قیمت‌های معاملاتی و همچنین محدودیت رقابت، از عوامل شکل‌گیری فاصله قیمت در بازار است.

این کارشناس در توضیح تجربه عرضه خودرو در بورس کالا یادآور شده که یکی از اهداف طرح‌های پیشین، شفاف‌سازی اختلاف قیمت و مشخص شدن منافع حاصل از معاملات بوده است. با این حال، به اعتقاد او، چنین سازوکارهایی زمانی می‌توانند آثار گسترده‌تری داشته باشند که ساختار انحصاری بازار نیز تغییر کند.

سفاری همچنین با اشاره به محدودیت واردات خودرو و اجرایی نشدن کامل برخی طرح‌های پیشین، از جمله واردات خودروهای کار کرده، تأکید کرده است که از زمان بایقی ماندن موانع اصلی رقابت، نمی‌توان انتظار داشت صرفاً با واگذاری بورسی سهمیه‌ها، بازار خودرو رقابتی شود.

این دیدگاه به یکی از مباحث مهم اقتصاد صنعتی اشاره دارد: تفاوت میان رقابت برای دریافت مجوز فعالیت و رقابت در بازار محصول. ممکن است چند شرک‌ت برای خرید یک امتیاز وارداتی با یکدیگر رقابت کنند، اما اگر مجموع خودروهایی که اجازه ورود دارند محدود باقی بماند، رقابت میان فروشندگان خودرو لزوماً به همان نسبت افزایش نخواهد یافت.

بورس چه چیزی را شفاف می‌کند؟

برای ارزیابی تصمیم جدید باید میان سه مرحله تفاوت گذاشت: تعیین تعداد و ارزش سهمیه‌های قابل واگذاری، تعیین شرک‌تهای واجد شرایط و واگذاری نهایی امتیاز واردات.

در مرحله نخست، سیاست‌گذار تصمیم می‌گیرد چه میزان خودرو امکان ورود به کشور داشته باشد. این تصمیم می‌تواند تحت تأثیر منابع ارزی، سیاست‌های تجاری، ظرفیت تأمین و اولویت‌های اقتصادی قرار گیرد.

در مرحله دوم، شرایط حضور شرک‌تها در فرایند واردات مشخص می‌شود. داشتن الزامات قانونی، توان مالی، شبکه خدمات پس از فروش و مدارک موردنیاز برای ثبت سفارش می‌تواند تعیین‌کننده چه تعداد از فعالان اقتصادی اساساً امکان حضور در بازار را خواهند داشت.

در مرحله سوم، واگذاری سهمیه میان متقاضیان واجد شرایط است؛ بخشی که اکنون قرار است به بورس کالا منتقل شود.

بورس می‌تواند در مرحله سوم، اطلاعات قابل ثبت و نظارت بیشتری ایجاد کند، اما درباره دو مرحله نخست، همچنان تصمیم‌های تنظیم‌گر نقش تعیین‌کننده دارند. اگر میزان سهمیه محدود باشد یا تعداد شرک‌تهای واجد شرایط اندک باقی بماند، رقابت معاملاتی در بورس لزوماً به معنای رقابت گسترده در بازار خودرو نخواهد بود.

این تفاوت از نظر اقتصادی اهمیت زیادی دارد. در بازاری که ورود بازیگران جدید دشوار است، حتی یک سازوکار کاملاً شفاف برای توزیع مجوزها نیز ممکن است به تمرکز سهمیه‌ها در اختیار شرک‌تهای موجود منجر شود. در مقابل، اگر شرایط ورود روشن و متناسب باشد و تعداد متقاضیان مستقل افزایش یابد، بورس می‌تواند بخشی از زیرساخت یک نظام تخصیص رقابتی‌تر را فراهم کند.

تجربه مقررات قبلی؛ چه کسانی اجازه واردات دارند؟

نگاهی به ضوابط اعلام‌شده برای واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که دریافت سهمیه پیش از این نیز مشروط به رعایت مجموعه‌ای از الزامات بوده است.

براساس بخشنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت در پایان مردادماه، تنها متقاضیانی که دارای شناسنامه گارانتی فعال در حوزه واردات خودروی سواری بودند، مشمول بررسی برای اعطای سهمیه قرار می‌گرفتند. همچنین شرک‌تها باید اسناد مربوط به ارز با منشأ خارجی و مدارک مورد تأیید بانک‌های عملی یا بانک مرکزی را ارائه می‌کردند.

چنین الزاماتی می‌تواند از منظر حمایت از حقوق مصرف‌کننده و اطمینان از خدمات پس از فروش توجیه داشته باشد. واردات خودرو بدون شبکه پشتیبانی معتبر موجب است برای خریداران در زمینه تأمین قطعات، تعمیرات و اجرای تعهدات گارانتی مشکلاتی ایجاد کند.

با این حال، شرایط احراز صلاحیت می‌تواند بر تعداد شرک‌تهای حاضر در بازار نیز اثر بگذارد. اگر هزینه رعایت الزامات برای شرک‌تهای کوچک بیش از توان اقتصادی آن‌ها باشد، امکان حضور فعالان جدید کاهش

خبرنامه

طلب ارزی ۴۰۷ میلیارد یورویی واردکنندگان کالاهای اساسی تأیید شد

بررسی‌های انجام‌شده در وزارت امور اقتصادی و دارایی، میزان مطالبات ارزی واردکنندگان کالاهای اساسی از دولت را ۴۰۷ میلیارد یورو تعیین کرده است. این جمع‌بندی پس از بررسی گزارش‌های وزارت جهاد کشاورزی، بانک مرکزی و گمرک تهیه و برای تصمیم‌گیری درباره شیوه بازپرداخت به مراجع تصمیم‌گیر دولت ارسال شده است. اهمیت این خبر در آن است که رقم بدهی مورد اختلاف اکنون مبنای مشخصی برای بررسی اجرایی پیدا کرده، هر چند تأیید رقم مطالبات به معنای پرداخت کامل یا فوری آن نیست. مطالبات ارزی واردکنندگان به تعهداتی مربوط می‌شود که در جریان تأمین کالاهای اساسی شکل گرفته و تسویه‌نشدن آنها می‌تواند بر سرمایه در گردش شرکت‌ها اثر بگذارد. واردکننده‌ای که بهای کالا را به بودجه‌شننده خارجی پرداخته، اما مابه‌التفاوت یا ارز وده‌داده‌شده را به‌موقع دریافت نکرده است، ممکن است برای تأمین محموله بعدی با کمبود منابع مواجه شود. تداوم چنین وضعی، هزینه تأمین مالی را افزایش می‌دهد و در برخی موارد توان برنامه‌ریزی برای واردات منظم کالا را کاهش می‌دهد. در گزارش ارائه‌شده، گزینه‌هایی از جمله استفاده از منابع در دسترس دولت یا صندوق توسعه ملی برای تسویه تعهدات مطرح شده است. همچنین تمدید تسهیلات ارزی و ریالی شرکت‌های طلبکار و تعیین تکلیف اصل بدهی، سود و جرایم بانکی از موضوعاتی است که باید درباره آنها تصمیم‌گیری شود. جمع‌بندی تهیه‌شده برای بررسی به هیأت وزیران و شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا ارسال شده و هنوز تصمیم نهایی درباره جزئیات زمان و محل تأمین اعتبار اعلام نشده است. پرونده مطالبات واردکنندگان از منظر امنیت غذایی اهمیت دارد، زیرا بخش مهمی از زنجیره تأمین کالاهای ضروری به جریان منظم ثبت سفارش، تأمین ارز، حمل و ترخیص وابسته است. بدهی‌های انباشته ممکن است باعث شود شرکت‌ها برای تأمین مالی محموله‌های تازه به تسهیلات گران‌تر متکی شوند یا حجم سفارش‌های خود را کاهش دهند. این مسئله ضرورتاً به کمبود فوری کالا منجر نمی‌شود، اما می‌تواند ریسک زنجیره تأمین را بالا ببرد و هزینه‌های پنهان واردات را افزایش دهد. گام بعدی، تبدیل تأیید کارشناسی مطالبات به برنامه پرداخت قابل اجراست. فعالان این حوزه نیاز دارند بدانند کدام بدهی‌ها، با چه اولویتی، در چه بازه‌ای و از چه محلی تسویه می‌شود. برای بازار نیز شفافیت در این روند مهم است؛ زیرا حل اختلاف مالی میان دولت و تأمین‌کنندگان، اگر با تأمین منابع واقعی همراه شود، می‌تواند از فشار بر سرمایه در گردش و اختلال در سفارش‌های بعدی کالاهای اساسی بکاهد.

محدودیت کارت سوخت جایگاه‌ها در ۱۱ استان؛ سوخت‌گیری سفرها چگونه انجام می‌شود؟

اجرای طرح محدودسازی استفاده از کارت‌های اضطراری جایگاه‌های بنزین از ابتدای آبان گسترش یافته و اکنون ۱۱ استان کشور را دربر گرفته است. هدف اعلام‌شده این برنامه، مدیریت مصرف و کاهش استفاده گسترده از کارت جایگاه در مناطقی است که حجم سوخت‌گیری با این کارت‌ها بالا بوده است. در مقابل، مسئولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی تأکید کرده‌اند که کارت اضطراری در جایگاه‌های منتخب باید برای شرایط ضروری در دسترس رانندگان قابل بماند.

در این برنامه، علاوه بر سهمیه‌های موجود کارت شخصی شامل ۶۰ لیتر با نرخ هر لیتر هزار و ۵۰۰ تومان و ۵۰ لیتر با نرخ سه هزار تومان، سهمیه‌ای معادل ۵۰ لیتر بنزین با نرخ سوم، یعنی هر لیتر ۱۰ هزار تومان، برای کارت‌های شخصی پیش‌بینی شده است. این ارقام به نرخ‌ها و سهمیه‌های اعلام‌شده در چارچوب همین طرح مربوط است و نباید با نرخ به‌همه شیوه‌های سوخت‌گیری با همه استان‌ها تعمیم داد. استفاده از کارت شخصی همچنان مبنای اصلی سوخت‌گیری در مناطق مشمول عنوان شده است.

اجرای آزمایشی ابتدا از استان کرمان آغاز شد و سپس به سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی رسید. از ابتدای آبان، استان‌های هرمزگان، یزد، آذربایجان غربی، آذربایجان شرقی، خراسان شمالی، خراسان رضوی، اردبیل و کردستان نیز به فهرست اضافه شدند. بنا بر توضیحات منتشرشده، تهران در این مرحله مشمول جمع‌آوری کارت‌های جایگاه نیست؛ زیرا برنامه جداگانه‌ای برای شناسه‌دار کردن سوخت‌گیری در پایتخت دنبال می‌شود.

یکی از پرسش‌های عملی، وضعیت رانندگانی است که در سفر بین‌استانی کارت شخصی خود را فراموش کرده‌اند، کارشان آسیب دیده یا سهمیه آنها پایان یافته است. شرکت ملی پخش اعلام کرده مناطق اجرایی باید جایگاه‌های منتخب دارای کارت اضطراری را پیش‌بینی کنند تا در شرایط ضروری امکان سوخت‌گیری وجود داشته باشد. با این همه، پراکندگی این جایگاه‌ها و سهولت دسترسی به آنها برای مسافران، بخش مهمی از ارزیابی موفقیت اجرای طرح خواهد بود. این تغییر برای ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت‌های خدماتی و رانندگان بررفتوآمد نیز پیامد دارد. اگر محل دسترسی به کارت اضطراری با ضوابط استفاده از آن روشن نباشد، احتمال افزایش زمان توقف و ایجاد صف در بعضی جایگاه‌ها وجود خواهد داشت. اعلام عمومی فهرست جایگاه‌های منتخب، آموزش کارکنان و رسیدگی سریع به مشکلات کارت‌های شخصی می‌تواند از اختلال در سفرها جلوگیری کند. فعلاًصل طرح اجرا شده است، اما کیفیت پشتیبانی در استان‌های مشمول تعیین می‌کند که محدودیت جدید تا چه اندازه بدون مشکل برای مصرف‌کنندگان پیش برود.

فهرست ۲۴ مدل تلفن همراه فاقد مجوز ترخیص و رجیستری ابلاغ شد

گمرک ایران فهرستی شامل ۲۴ مدل تلفن همراه را با موضوع محدودیت ترخیص و رجیستری به گمرکات اجرایی ابلاغ کرده است. در این فهرست مدل‌هایی از برندهای مختلف از جمله اپل و سامسونگ قرار دارند. این اقدام پس از محدودیت ثبت سفارش تجاری گوشی‌های بالای ۴۰۰ یورو صورت گرفته و ابهام تازه‌ای درباره وضعیت ورود و فعال‌سازی بخشی از گوشی‌های وارداتی ایجاد کرده است. جزئیات مدل‌های مشمول باید بر اساس فهرست رسمی ابلاغی بررسی شود و نمی‌توان محدودیت را به همه محصولات یک برند تعمیم داد. ثبت سفارش، ترخیص و رجیستری سه مرحله متفاوت در زنجیره واردات تلفن همراه هستند. ثبت سفارش به مجوز ورود تجاری مربوط می‌شود، ترخیص به خروج قانونی کالا از گمرک و رجیستری به امکان ثبت شناسه دستگاه برای استفاده در شبکه تلفن همراه کشور ارتباط دارد. بنابراین تعیین ارزش گمرکی یک گوشی یا حضور آن در بازار لزوماً به معنای مجاز بودن ترخیص یا فعال شدن آن در شبکه نیست. این تمایز برای واردکنندگان و خریداران اهمیت زیادی دارد. بازار تلفن همراه در ماه‌های گذشته با محدودیت تأمین ارز، توقف و سپس بازگشایی محدود ثبت سفارش روبه‌رو بوده است. هنگامی که ضوابط ورود دستگاه‌ها تغییر می‌کند، فعالان بازار برای تعیین سفارش‌گذاری و تحویل سفارش‌های خود با عدم قطعیت بیشتری مواجه می‌شوند. فروشنده‌ای که کالای گران‌قیمت را بدون اطمینان از وضعیت رجیستری عرضه کند، ممکن است با اختلاف و شکایت مصرف‌کننده روبه‌رو شود. از سوی دیگر، محدودیت ورود رسمی برخی مدل‌ها می‌تواند فاصله قیمت دستگاه‌های دارای مجوز با نمونه‌های فاقد وضعیت روشن را افزایش دهد.

یک کارشناس بازار سرمایه با اشاره به نزدیک‌شدن شاخص بورس به محدوده‌های جدید، افزایش ریسک‌های سیاسی و ابهام در سیاست‌گذاری اقتصادی گفت: تصمیم‌گیری درباره ادامه حضور در بازار باید بر اساس کیفیت گزارش‌های مالی، پایداری سودآوری و وضعیت بنیادی شرکت‌ها انجام شود، نه صرفاً جهت حرکت شاخص کل.

سپیده منصوری در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به اصلاح اخیر سهام اظهار کرد: این اصلاح را باید در تلاقی سه عامل شامل نزدیک شدن شاخص کل به محدوده هدف، افزایش ریسک‌های سیاسی و سیستماتیک و نگرانی از تغییر سیاست‌های اقتصادی دولت بررسی کرد. در چنین شرایطی، افزایش عرضه‌ها پس از یک دوره رشد، اتفاق دور از انتظاری نیست؛ اما پرسش اصلی این است که آیا بازار در حال تغییر روند است یا صرفاً به استراحت و بازتنظیم نیاز دارد.

وی افزود: نخستین عامل در بررسی وضعیت فعلی بازار را باید در رفتار طبیعی بازار پس از رشد‌های قابل توجه جست‌وجو کرد. با نزدیک شدن شاخص کل به محدوده ۸۷ میلیون واحد، انگیزه شناسایی سود در بخشی از سرمایه‌گذاران افزایش پیدا می‌کند. در چنین سطوحی، معامله‌گرانی که از موج صعودی اخیر بازدهی مناسبی کسب کرده‌اند، ممکن است ترجیح دهند بخشی از سود خود را نقد کنند؛ به‌ویژه زمانی که چشم‌انداز کوتاه‌مدت بازار با ابهامات بیشتری همراه شده است.

افزایش ریسک‌های سیاسی و سیاست‌گذاری

این کارشناس بازار سرمایه با اشاره به افزایش ریسک‌های سیستماتیک به عنوان دومین عامل اثرگذار بر معاملات گفت: افزایش نگرانی‌ها درباره تشدید تنش‌های منطقه‌ای می‌تواند بر رفتار معامله‌گران اثر بگذارد. در بازاری که بخش مهمی از انتظارات سرمایه‌گذاران تحت تأثیر تحولات سیاسی قرار دارد، افزایش نااطمینانی ممکن است به سرعت خود را در معاملات نشان دهد.

منصوری ادامه داد: در چنین شرایطی، حتی شرکت‌هایی که از منظر بنیادی وضعیت مناسبی دارند، ممکن است در کوتاه‌مدت از فشار فروش عمومی بازار تأثیر بپذیرند؛ بنابراین نمی‌توان ریسک‌های سیاسی را صرفاً عاملی کوتاه‌مدت و کم‌اهمیت تلقی کرد.

وی همچنین به تحولات مربوط به نرخ خوراک و فرمول قیمت‌گذاری محصولات پالایشی اشاره کرد و گفت: اخبار مربوط به تغییر در سازوکار نرخ‌گذاری و

اصلاح بورس پایان صعود نیست

ملاک ادامه حضور سهامداران در بازار چیست؟

تخفیف‌های پالایشگاه‌ها، ابهاماتی درباره هزینه خوراک و سودآوری شرکت‌های این گروه ایجاد کرده است. توقف و تعلیق نمداهای پالایشی در اوایل مهرماه نیز حساسیت سرمایه‌گذاران نسبت به این موضوع را افزایش داد.

این کارشناس بازار سرمایه سا تأکید بر ضرورت بررسی جزئیات تصمیمات سیاست‌گذار افزود؛ اثر نهایی مصوبات را باید بر اساس جزئیات ابلاغیه، فرمول محاسباتی و صورت‌های مالی هر شرکت بررسی کرد؛ زیرا تغییر نرخ خوراک یا ضرایب قیمت‌گذاری لزوماً اثر یکسانی بر تمام شرکت‌های این گروه ندارد.

آیا اصلاح بازار به معنای پایان روند صعودی است؟

منصوری درباره احتمال پایان روند صعودی بورس اظهار کرد: برای پاسخ به این پرسش باید میان اصلاح شاخص و تغییر روند بنیادی بازار تفاوت قائل شد. نزدیک‌شدن شاخص کل به محدوده ۸۷ میلیون واحد، احتمال افزایش عرضه و نوسان را تقویت می‌کند، اما این موضوع به‌تنهایی نشانه پایان روند صعودی نیست. وی با اشاره به اهمیت وضعیت بنیادی شرکت‌ها در ادامه مسیر بازار گفت: در این مرحله، کیفیت گزارش‌های مالی شرکت‌ها اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. رشد نرخ ارز، تغییرات نرخ‌های فروش و بهبود درآمد عملیاتی می‌توانند برای برخی شرکت‌ها زمینه رشد سودآوری را فراهم کنند؛ در مقابل، شرکت‌هایی که با افت مقدار فروش، افزایش هزینه‌ها، محدودیت انرژی یا ابهام در سیاست‌های قیمت‌گذاری مواجه‌اند، ممکن است حتی در یک بازار صعودی نیز عملکرد ضعیف‌تری داشته باشند.

این کارشناس بازار سرمایه افزود: به همین دلیل، انتظار می‌رود در ادامه مسیر، فاصله عملکردی میان نمداهای بیشتر شود. ممکن است شاخص کل وارد فاز استراحت شود، اما برخی سهم‌های برخوردار از گزارش‌های مناسب و چشم‌انداز سودآوری قابل‌دفاع همچنان مسیر متفاوتی را دنبال کنند.

به گفته وی، این مرحله زمانی است که انتخاب سهم بر اساس تحلیل بنیادی اهمیت بیشتری از همراهی صرف با جهت شاخص پیدا می‌کند و سرمایه‌گذاران باید توجه بیشتری به وضعیت مالی و چشم‌انداز سودآوری شرکت‌ها داشته باشند.

شناسایی سود در سطوح فعلی منطقی است؟

منصوری با اشاره به نزدیک‌شدن شاخص کل به محدوده ۸۷ میلیون واحد و افزایش ریسک‌های سیاسی و سیاست‌گذاری اظهار کرد: با توجه به شرایط فعلی، شناسایی بخشی از سود می‌تواند تصمیمی منطقی و مبتنی بر مدیریت ریسک

سرشماری متفاوت ۱۴۰۵

تکلیف مردم برای ثبت اطلاعات چیست؟

دارند؛ پنج درصد از خانوارها و حدود ۲۰ درصد از افراد ساکن در آن‌ها. در کنار مراجعه میدانی، مرحله راستی‌آزمایی اطلاعات نیز از طریق پیامک انجام می‌شود.

رئیس مرکز مرکز آمار ایران اعلام کرده افرادی که اطلاعات آن‌ها نیازمزد اصلاح یا تأیید است، پیامکی دریافت می‌کنند و باید برای تکمیل یا راستی‌آزمایی اطلاعات خود به سامانه «دولت من» مراجعه کنند.

به گفته او، این اقدام برای همه مردم ضروری نیست و تنها افرادی که پیامک دریافت می‌کنند، باید اطلاعات خود را بررسی و تأیید کنند.

گودرزی همچنین پیش از آغاز مرحله میدانی اعلام کرد که هزینه‌های اجرای سرشماری ۱۴۰۵ تاکنون بیش از ۹۰ درصد نسبت به آخرین سرشماری در سال ۱۳۹۵ کاهش یافته است.

وی افزایش دقت اطلاعات و استفاده از فناوری‌های نوین را نیز از دستاوردهای

مورد انتظار این دوره عنوان کرده است.

ایسن کاهش هزینه، در صورت تحقق در مقیاس اعلام‌شده، یکی از مهم‌ترین تفاوت‌های اجرایی سرشماری جدید با دوره گذشته خواهد بود. وقتی بخشی از اطلاعات از سامانه‌های موجود استخراج می‌شود، نیاز به مراجعه گسترده، جمع‌آوری دوباره داده‌ها و پردازش اطلاعات به شیوه‌های سنتی کاهش می‌یابد. به بیان ساده، قرار نیست برای به دست آوردن هر داده، لزوماً یک بار دیگر آن را درآمده پرسیده؛ بلکه ابتدا بررسی می‌شود چه اطلاعاتی از قبل وجود دارد و چه بخش‌هایی نیازمند تکمیل است.

بااین‌حال، رقم کاهش بیش از ۹۰ درصدی در حال حاضر، اظهارنظر رئیس مرکز آمار ایران درباره هزینه‌های اجرای طرح است. برای ارزیابی کامل این ادعا، باید مشخص شود مقایسه هزینه‌ها بر چه مبنایی انجام شده، چه اطلاعاتی را دربرمی‌گیرد و هزینه نهایی اجرای سرشماری جدید پس از پایان عملیات چقدر خواهد بود. همچنین صرفه‌جویی مالی به‌تنهایی برای قضاوت درباره موفقیت سرشماری کافی نیست؛ کیفیت داده‌ها، پوشش جمعیت، میزان خطا و امکان استفاده از نتایج نیز باید بررسی شوند.

عدد ۷۹.۹ میلیون نفر که از سرشماری سال ۱۳۹۵ در ذهن بسیاری از مردم مانده، تصویری کلی از اندازه جمعیت کشور ارائه می‌دهد؛ اما برای سیاست‌گذاری اقتصادی، دانستن تعداد کل جمعیت به‌تنهایی کافی نیست. دو کشور یا دو شهر با جمعیت یکسان ممکن است به دلیل تفاوت در تعداد خانوارها، ساختار سنی، محل سکونت و وضعیت مسکن، نیازهای کاملاً متفاوتی داشته باشند.

برای مثال، افزایش تعداد خانوارها لزوماً هم‌پای افزایش جمعیت اتفاق نمی‌افتد. اگر جمعیت کل منطقه ثابت بماند، اما تعداد خانوارها افزایش پیدا کند، نیاز آن منطقه به واحدهای مسکونی مستقل، خدمات شهری و زیرساخت‌های مرتبط ممکن است بیشتر شود. به همین دلیل، سیاست‌گذار مسکن فقط به این پرسش نیاز ندارد که چند نفر در کشور زندگی می‌کنند؛ بلکه باید بداند چند خانوار وجود دارد، در کجا زندگی می‌کنند و وضعیت واحدهای مسکونی چگونه است. این اطلاعات در کنار سایر آمارهای اقتصادی می‌تواند به برآورد نیازهای مناطق مختلف کمک کند. برای نمونه، برنامه‌ریزی درباره توسعه شبکه حمل‌ونقل، مدرسه، مرکز درمانی یا زیرساخت‌های شهری زمانی واقع‌بینانه‌تر خواهد بود که محل استقرار جمعیت و روند تغییرات خانوارها به‌درستی شناخته شده باشد. در غیر این صورت، امکان دارد منابع در مناطقی هزینه شوند که نیاز کمتری دارند، درحالی‌که برخی مناطق با کمبود خدمات روبه‌رو بمانند.

سرشماری چه کمکی به اقتصاد کلان می‌کند؟

اهمیت سرشماری برای اقتصاد کلان از جایی شروع می‌شود که تصمیم‌گیری درباره اقتصاد، به شناخت اندازه و ترکیب جمعیت وابسته است. دولت برای برنامه‌ریزی بودجه، توسعه زیرساخت‌ها، سیاست‌گذاری مسکن و برآورد نیازهای خدمات عمومی، به اطلاعاتی فراتر از شاخص‌های کلی اقتصادی نیاز دارد. آمارهای جمعیتی و مکانی به سیاست‌گذار نشان می‌دهند تقاضا برای این خدمات در چه مناطقی متمرکز است و چه تغییراتی در حال رخ دادن است.

در حوزه مسکن، برای مثال، آمار تعداد خانوارها و واحدهای مسکونی می‌تواند به شناخت بهتر نسبت میان نیاز خانوارها و موجودی مسکن کمک کند. بااین‌حال، تعداد واحدهای مسکونی به‌تنهایی نشان نمی‌دهد که مسکن تا چه اندازه در دسترس خانوارهاست؛ برای تحلیل این مسئله باید اطلاعات دیگری مانند قیمت درآمد، مالکیت، اجاره‌نشینی و توان مالی خانوارها نیز بررسی شود. سرشماری می‌تواند بخشی از اطلاعات پایه این تحلیل را فراهم کند، اما جایگزین همه آمارهای تخصصی بازار مسکن نیست.

در حوزه اشتغال نیز شناخت محل زندگی و ترکیب جمعیت می‌تواند به

باشد؛ به‌ویژه برای سرمایه‌گذارانی که در موج اخیر بازدهی مناسبی کسب کرده‌اند یا در نمادهایی حضور دارند که بخش قابل توجهی از انتظارات مثبت در قیمت آن‌ها منعکس شده است.

وی تأکید کرد: البته شناسایی سود را نباید با خروج کامل از بازار یکسان دانست. در شرایط فعلی، حفظ انعطاف‌پذیری پرتفوی و بازنگری در ترکیب دارایی‌ها اهمیت دارد. کاهش وزن سهم‌هایی که از رشد اخیر فاصله زیادی گرفته‌اند یا از منظر بنیادی با ابهام مواجه‌اند، در کنار حفظ موقعیت در شرکت‌های دارای گزارش‌های قوی و ارزش‌گذاری قابل‌دفاع، می‌تواند رویکرد محتاطانه‌تری باشد.

این کارشناس بازار سرمایه درباره سناریوهای پیش‌روی بورس نیز گفت: در سناریوی نخست، اگر تنش‌های منطقه‌ای تشدید نشود، سیاست‌گذاری اقتصادی را ثبات نسبی برخوردار باشد و گزارش‌های شرکت‌ها همچنان از سودآوری مناسب و تصمیمات سیاست‌گذار در تعیین مسیر آتی بازار نقش مهمی خواهد داشت.

کیفیت سودآوری، معیار انتخاب سهام

وی با بیان اینکه بازار سهام در مقطعی قرار گرفته که تصمیم‌گیری صرفاً بر اساس روند صعودی شاخص نمی‌تواند مبنای مناسبی برای سرمایه‌گذاری باشد، اظهار کرد: نزدیک‌شدن به محدوده هدف ۸۷ میلیون واحد، شناسایی سود و مدیریت ریسک را توجیه‌پذیر می‌کند، اما همچنان باید میان شرکت‌های مختلف تمایز قائل

شد. در ادامه مسیر، کیفیت گزارش‌های مالی، پایداری سودآوری و نحوه مواجهه شرکت‌ها با سیاست‌های اقتصادی می‌تواند تعیین کند کدام نمداه در برابر اصلاح بازار مقاوم‌تر خواهند بود.

منصوری خاطر‌نشان کرد: از نگاه من، رویکرد مناسب در این مقطع نه خوش‌بینی بدون قیدوشرط است نه خروج هیجانی از بازار؛ بلکه باید با شناسایی سود به‌صورت حساب شده، حفظ نقدینگی متناسب با سطح ریسک و تمرکز بر شرکت‌هایی که پشتوانه بنیادی برای ادامه مسیر دارند، تصمیم‌گیری کرد.

برنامه‌ریزی منطقه‌ای کمک کند. توزیع جمعیت در سن کار، جابه‌جایی‌های جمعیتی و تمرکز خانوارها در مناطق مختلف، در کنار اطلاعات بازار کار، تصویری روشن‌تر از نیازهای منطقه‌ای ارائه می‌دهد. به همین ترتیب، در حوزه آموزش، سلامت و خدمات عمومی، آمار جمعیتی می‌تواند مبنایی برای تخمین تقاضا و تعیین اولویت‌های سرمایه‌گذاری باشد.

از این منظر، سرشماری صرفاً یک پروژه آماری نیست؛ بخشی از زیرساخت اطلاعاتی تصمیم‌گیری اقتصادی است. اگر داده‌ها دقیق و قابل اتکا باشند، امکان برنامه‌ریزی مبتنی بر نیاز واقعی به‌ترتیب بیشتری می‌شود. اگر اطلاعات ناقص یا نادرست باشند، حتی تصمیم‌هایی که با هدف تخصیص بهینه منابع گرفته می‌شوند، ممکن است به نتیجه مطلوب نرسند.

چرا فاصله میان دو سرشماری اهمیت دارد؟

سرشماری پیشین در سال ۱۲۹۵ انجام شد و سرشماری جدید در سال ۱۴۰۵ به اجرا درآمده است. در فاصله این دو دوره، تغییرات جمعیتی و جابه‌جایی‌های مکانی می‌توانند تصویر پیشین از کشور را دستخوش تغییر کنند. هرچه اطلاعات پایه دیرتر به‌روزرسانی شود، احتمال آنکه برخی تصمیم‌ها بر مبنای تصویری قدیمی از جمعیت و محل سکونت گرفته شوند، بیشتر می‌شود.

روش ثبتی‌مبنا این امکان را ایجاد می‌کند که نظام آماری کشور کمتر به اجرای عملیات گسترده و پرهزینه در فاصله‌های زمانی طولانی وابسته باشد. البته امکان به‌روزرسانی مستمر داده‌ها به این معنا نیست که کیفیت و پوشش آن‌ها خودبه‌خود تضمین می‌شود. این موضوع به میزان به‌روز بودن سامانه‌ها، همکاری دستگاه‌های اجرایی، کیفیت اطلاعات ثبت‌شده و توان مرکز کار آمار در شناسایی و رفع مغایرت‌ها بستگی دارد.

به همین دلیل، یکی از معیارهای مهم ارزیابی سرشماری جدید این خواهد بود که اطلاعات به‌دست‌آمده تا چه اندازه با واقعیت جمعیتی و مکانی کشور تطبیق دارد و آیا زیرساخت لازم برای به‌روزرسانی قابل اتکای این اطلاعات در سال‌های آینده فراهم می‌شود یا نه.

نقطه حساس سرشماری جدید؛ کیفیت داده‌های موجود

روش ثبتی‌مبنا یک مزیت مهم دارد؛ برای تولید آمار، از اطلاعاتی استفاده می‌کند که پیش‌تر در سامانه‌های مختلف ثبت شده‌اند. اما همین ویژگی، یک پرسش اساسی نیز ایجاد می‌کند؛ اگر اطلاعات اولیه ناقص یا اشتباه باشند، چگونه می‌توان از صحت نتیجه نهایی اطمینان پیدا کرد؟ برای مثال، تطبیق اطلاعات هویتی افراد در نشانی محل سکونت آن‌ها اهمیت زیادی دارد. ثبت بودن یک فرد در یک سامانه، لزوماً به این معنا نیست که نشانی ثبت‌شده، محل سکونت فعلی اوست. همچنین ممکن است میان اطلاعات ثبت‌شده در سامانه‌های مختلف مغایرت وجود داشته باشد یا اطلاعات برخی افراد و خانوارها به‌طور کامل در دسترس نباشد.

در چنین شرایطی، صرف وجود چند پایگاه اطلاعاتی برای تولید آمار دقیق کافی نیست. داده‌ها باید با یکدیگر تطبیق داده شوند، مغایرت‌ها شناسایی شوند و در موارد لازم، اطلاعات از طریق مراجعه میدانی تکمیل یا راستی‌آزمایی شود. محدود کردن مراجعه حضوری به موارد ضروری می‌تواند هزینه را کاهش دهد، اما میزان موفقیت این رویکرد به کیفیت فرایند شناسایی موارد ناقص و نحوه رسیدگی به آن‌ها وابسته است. از همین رو، ارزیابی نهایی سرشماری ۱۴۰۵ باید علاوه بر هزینه، به پوشش جمعیت، میزان خطا و کیفیت تطبیق اطلاعات نیز توجه کند. کاهش هزینه زمانی به یک دست‌آورد پایدار تبدیل می‌شود که به کاهش کیفیت داده‌ها منجر نشود و اطلاعات تولیدشده همچنان برای تصمیم‌گیری‌های مهم قابل استفاده باشد.

نتیجه سرشماری چه زمانی مشخص می‌شود؟

بر اساس اعلام رئیس مرکز آمار ایران، برنامه‌ریزی شده است سرشماری ۱۴۰۵ در اسفندماه به پایان برسد و نتایج اولیه آن اعلام شود. این مرحله اهمیت زیادی دارد، زیرا پس از تکمیل گردآوری اطلاعات، باید داده‌ها بررسی و پردازش شوند تا امکان ارائه تصویری قابل اتکا از وضعیت جمعیت و مسکن کشور فراهم شود. با این حال، اعلام نتایج اولیه را نباید با پایان ارزیابی کیفیت سرشماری یکسان دانست. برای قضاوت درباره میزان موفقیت روش جدید، علاوه بر انتشار نتایج، باید اطلاعاتی درباره کیفیت داده‌ها، میزان پوشش، روش‌های کنترل خطا و مبنای مقایسه هزینه‌ها نیز در دسترس باشد.

سرشماری جدید در نهایت با دو پرسش مهم سنجیده خواهد شد؛ نخست اینکه آیا تغییر روش توانسته هزینه اجرای طرح را به میزان اعلام‌شده کاهش دهد؟ دوم اینکه آیا این کاهش هزینه با حفظ یا افزایش کیفیت اطلاعات همراه بوده است؟ پاسخ به این دو پرسش مشخص می‌کند که روش ثبتی‌مبنا تا چه اندازه توانسته است نظام آماری کشور را کارآمدتر کند.

تولد زنجیره‌های تامین خود آگاه در تجارت جهانی



داشته است. این فلسفه، امروز در عصر هوش مصنوعی، معنای جدیدی پیدا کرده است. در کارخانه های هوشمند تیوتا، سیستم های خودران ۹۵ درصد از وظایف روزمره را مدیریت می کنند. اما این ۵ درصد باقی مانده است که ارزش واقعی انسان را نشان می دهد. کارشناسان، به به جای نگرانی بر هوش تولید، زمان خود را صرف تحلیل داده هایی که کنند که سیستم بر هوش مصنوعی جمع آوری کرده تا گلوگاه های پنهان را شناسایی کرده و فرآیند را به طور مداوم بهبود ببخشند (کایزن). آنها همچنین مسئولیت مدیریت بحران های غیرمنتظره، مانند یک نقص کیفی جدید در یک قطعه تامین شده را برعهده دارند، موقعیتی که نیازمند قضاوت، تجربه و همکاری خلاق است، مهارت هایی که ماشین هنوز از آنها بی بهره است.

when-supply-chains-1124.25/https://hbr.org
become-autonomous

معماران جدید ماشین

با خودکار شدن تصمیم‌گیری‌های عملیاتی، نقش انسان در زنجیره تامین به طور بنیادین درگرو می‌شود. متخصصان زنجیره تامین، دیگر اپراتورهای ماشین نخواهند بود، بلکه به معماران و مربیان آن تبدیل خواهند شد. وظیفه آنها، طراحی استراتژی‌های کلان، تعیین اهداف و محدودیت‌های اخلاقی برای سیستم‌های هوش مصنوعی و به‌ویژه از همه، مدیریت استثناها خواهد بود. یعنی آن رویدادهای نادر می‌تواند سابقه‌ای که سیستم خود را برای مواجهه با آنها آموزش ندیده‌است. این یک نقش به مراتب پیچیده‌تر و باارزش‌تر است که نیازمند ترکیبی از تفکر سیستمی، تحلیل استراتژیک و اخلاقیت در حل مسائل پیچیده است. در واقع، هرچه ماشین هوشمندتر می‌شود، نیاز به انسان‌های خردمندتر برای هدایت آن، حیاتی می‌گردد.

سیستم تولید روبات‌ها که برای هدایت آن به عنوان معیار کارایی شناخته می‌شود، همیشه بر اصل جدی‌خواهی یا اتوماسیون‌بر لیس انسانی تأکید

در مدل سنتی، این رویدها باعث ایجاد یک بحران مدیریتی می شوند که نیازمند ساعت ها جلسه، تماس های تلفنی و تصمیم گیری های انسانی تحت فشار است. زنجیره تامین خودران، به گونه ای طراحی شده است که مانند یک ارگانیسم بیولوژیک، قابلیت خودترمیمی را داشته باشد. وقتی یک بخش از شبکه آسیب می بیند، سیستم عصبی دیجیتال به طور اتوماتیک این اختلال را تشخیص داده، تأثیر آن را بر کل ارگانیسم محاسبه کرده و به طور خودکار، مسیرها و فرآیندها را برای جبران آن تغییر می دهد. این کار، بدون هیچ گونه دخالت انسانی و در چند میلی ثانیه رخ می دهد.

گروه ایندیتکس، مالک برند زارا، مدل کسب و کار خود را بر پایه این سرعت و واکنش پذیری بنا نهاده است. سیستم مدیریت موجودی این شرکت، یک شبکه خودتیم‌گر در عمل است. داده‌های فروش از هزاران فروشگاه در سراسر جهان به طور لحظه‌ای به مرکز کنترل ارسال می‌شود. اگر سیستم تشخیص دهد که یک مدل لباس خاص در فروشگاه‌ها با سرعت بسیار بالایی در حال فروش است، در حالی که همان مدل در فروشگاه برلین با تقاضای کمتری روبه‌رو شده، می‌تواند به طور خودکار، دستور انتقال موجودی از انبار برلین به میلان را صادر کند یا تولید آن مدل را در کارخانه‌های نزدیک به اروپا افزایش دهد. این فرآیند، یک «فلکس» سازمانی است که به شرکت اجازه می‌دهد، تا به سرعت، عرضه را با تقاضای واقعی در سطح جهانی هماهنگ کند، اتلاف موجودی را به حداقل برساند و سودآوری را به حداکثر برساند.

از بهینه‌سازی به هم‌افزایی

یکی از بزرگ ترین ناکارآمدی ها در زنجیره های تامین سنتی، پدیده «تورس شلفاکی» است، جایی که یک تغییر کوچک در تقاضای مشتری نه تنها به نوسانات بزرگ و بزرگ تری در سطوح بالاتر زنجیره، یعنی توزیع کنندگان، تولیدکنندگان و تامین کنندگان مواد اولیه، منجر می شود. این پدیده، ناشی از عدم شفافیت و بهینه سازی های سیلویی است. هر پیش از زنجیره تلاش می کند تا موقعیت خود را بهینه کند، غافل از اینکه این کار به کم سیستم آسیب می زند.

زنجیره تامین خودران، این سیلوها را با ایجاد یک پلتفرم داده مشترک و شفاف که تمام بازیگران اکوسیستم، از مزرعه تا مصرف کننده، به آن متصل هستند، از بین می برد. در این مدل، هوش مصنوعی دیگر تنها به دنبال بهینه سازی یک شرکت خاص نیست، بلکه به دنبال ایجاد «هم افزایی» در سراسر اکوسیستم است و تصمیماتی را اتخاذ می کند که برای همه اعضا بهینه باشد.

شرکت اشنایدر الکتریک، پیشرو جهانی در مدیریت انرژی و اتوماسیون، در حال ساختن چنین اکوسیستم هم افزایی است. این شرکت با استفاده از پلتفرم های اینترنت اشیا و هوش مصنوعی، نه تنها کارخانه های خود، بلکه کارخانه های تامین کنندگان و مشتریان را کدی خود را نیز به یک شبکه هوشمند متصل می کند. این شفافیت را، یکبار، به سیستم هوش مصنوعی اجازه می دهد تا دیدی جامع از کل زنجیره ارزش داشته باشد.

برای مثال، اگر سیستم تشخیص دهد که تقاضا برای یک نوع خاص از کنترل گره‌های صنعتی در حال افزایش است، می‌تواند به طور همزمان، هم به تامین کنندگان قطعات سیگنال دهد که تولید خود را افزایش دهند و هم به تیم‌های تعمیر و نگهداری مشتریان اطلاع دهد که خود را برای نصب‌های جدید آماده کنند. این ارکستراسیون هوشمند، جایگزین صدها معامله و مذاکره جداگانه می‌شود و به کل عمل سیستم اجازه می‌دهد تا مانند یک موجودیت واحد و هماهنگ گامی بردارد.

نویسنده: علی آل علی

زنجیره تامین جهانی برای دهه ها به عنوان یک شاهکار مهندسی مکانیکی تحسین می شد. یک ساعت غول پیکر و پیچیده که در آن، هزاران چرخ دنده، از استخراج مواد اولیه تا تحویل محصول نهایی، با هماهنگی شکننده می چرخیدند، اما این ساعت یک ضعف بنیادین داشت. مغز آن، یعنی انسان، همیشه از خود ماشین عقب تر بود. متخصصان واکنش به بحران شدیم، آتش نشانی که با تأخیر به محل آتش سوزی های می رسیدند که خود سیستم ایجاد کرده بود. اکنون این مدل در آستانه یک انقراض کامل قرار دارد. ظهور هوش مصنوعی خردران، تنها یک پدیده سازی درستی برای این ماشین مکانیکی نیست، بلکه یک چش ببولوکری است که در حال حرکت از ساختن یک ساعت پیچیده تر، به سمت پرورش یک ارگانیسم زنده هستیم. یک سیستم عصبی دیجیتال که می تواند محیط خود را حس کند، از آن بیاموزد، خود را ترمیم کند و مهمتر از همه، آینده را پیش بینی نماید. این یک ارتقای فناوری نیست، این تولد یک گونه جدید است و کار است.

از واکنش به پیش بینی

هسته اصلی زنجیره تامین سنتنی بر پایه واکنش به رویدادهای گذشته بنا شده بود. یک سفارش جدید ثبت می شود، یک محصول به دسترس می آید، یک تامین کننده با مشکل مواجه می شود و سپس، تسلیات و سیستم ها و نرم افزاری مبتنی بر قوانین، برای اصلاح این تحولات وارد عمل می شوند. این رویکرد، به طور ذاتی، همیشه یک قدم از واقعیت عقب تر است. زنجیره های تامین خودران، این منطق را معکوس می کنند.

آنها به جای تحلیل داده های گذشته برای فهمیدن اینکه چه اتفاقی افتاده، از الگوریتم های یادگیری ماشین برای پیش بینی اینکه چه اتفاقی خواهد افتاد، استفاده می کنند. این سیستم ها، با تحلیل حجم عظیمی از داده های داخلی و خارجی، از الگوهای خرید مشتری و پیش بینی های آب و هوا گرفته تا ترافیک کشتیرانی جهانی و حتی تحلیل احساسات در اخبار، می توانند سایه یک اختلال را هفته ها یا ماه ها پیش از وقوع آن ببینند و به طور خودکار، اقدامات پیشگیرانه را آغاز کنند.

آمازون یکی از پیشگامان این رویکرد پیش‌بینی‌کننده است. این شرکت مفهوم حمل و نقل پیش‌بینی‌کننده را به ثبت رسانده است که در آن، الگوریتم‌های هوش مصنوعی، حتی پیش از آنکه یک مشتری بر روی دکمه «خرید» کلیک کند، پیش‌بینی می‌کند که او چه محصولی را در چه منطقه‌ای سفارش خواهد داد.

براساس این پیش‌بینی‌ها آمازون به طور خودکار، موجودی آن محصولات را به انبارهای محلی نزدیک به آن مشتری منتقل می‌کند. این استراتژی، زمان تحویل را به طور چشمگیری کاهش داده و هزینه‌های حمل و نقل را بهینه می‌کند. این سیستم دیگر منتظر وقوع یک رویداد (سفارش مشتری) نمی‌ماند، بلکه آینده محتمل را پیش‌بینی کرده و واقعیت فیزیکی را براساس آن شکل می‌دهد و تجربه تأمین را یک مکایزم واکنشی به یک موتور پیش‌بینی‌کننده تبدیل می‌کند.

شبکه خودترمیم گر

حتی در هوشمندانه ترین سیستم ها نیز اختلالات غیرمنتظره رخ می دهند. یک توفان ناگهانی یک بندر را می بندد، یک تامین کننده کلیدی با یک اعتصاب روبه رو می شود یا یک روند ناگهانی در شبکه های اجتماعی، تقاضا برای یک محصول را به طور غیرمنتظره ای افزایش می دهد.

مدیرکل بیمه سلامت استان مرکزی:

پوشش بیمه ای روستائیان با سایر صندوق های بیمه تفاوتی ندارد



اراک - فرناز امیدی: مدیر کل بیمه سلامت استان مرکزی گفت: پوشش بیمه ای روستائیان با سایر صندوق های بیمه تفاوتی ندارد.

ابوالفضل نجادی در نشست خبری با اصحاب رسانه که به مناسبت هفته بیمه سلامت برگزار شد، با تشریح تعهدات بیمه پایه درمان اظهار داشت: پوشش بیمه‌ای روستائیان، عشایر و بیمه‌شدگان صندوق بیمه همگانی از نظر تعهدات پایه با سایر صندوق‌های بیمه‌ای تفاوتی ندارد و این خدمات براساس قوانین و تعرفه‌های مصوب ارائه می‌شود.

وی افزود: بیمه سلامت در بخش سرپایی، ۷۰ درصد تعرفه دولتی خدمات مشمول را پرداخت می‌کند و سهم بیمه‌شده ۳۰ درصد است و در بخش بستری مراکز دولتی، ۹۰ درصد هزینه‌های مشمول برعهده بیمه است و در مراکز خصوصی، پرداخت‌ها مطابق تعرفه‌ها و ضوابط قانونی انجام می‌شود.

مدیرکل بیمه سلامت استان مرکزی با اشاره به اجرای برنامه پزشکی خانواده و روستایی گفت: در این برنامه، بیمه سلامت با مراکز بهداشتی و درمانی و دانشگاه‌های علوم پزشکی قرارداد می‌بندد و منابعی را به صورت سرانه برای ارائه خدمات به بیمه‌شدگان روستایی پرداخت می‌کند.

نجاتی افزود: بیمه‌شدگان روستایی در مرحله نخست به مراکز بهداشتی و درمانی محل سکونت خود مراجعه می‌کنند و خدمات سطح یک را دریافت می‌کنند و در صورت نیاز به خدمات تخصصی، بیمارستانی، آزمایش‌های تخصصی یا تصویربرداری، از طریق نظام ارجاع به مراکز مربوط معرفی می‌شوند. وی ادامه داد: این شیوه موجب می‌شود بیمه‌شدگان برای دریافت خدمات اولیه، از جمله ویزیت عمومی و آزمایش‌های ساده، ناچار به سفر به شهرستان نباشند. مدیر کل بیمه سلامت استان مرکزی گفت: «در مجموع ۶۲۷ هزار نفر بیمه‌شده در استان مرکزی، حدود ۳۱۰ هزار نفر از روستاییان هستند که بیش از ۲۰ سال است به‌صورت رایگان تحت پوشش بیمه سلامت قرار دارند.

پوشش رایگان بیمه‌ای روستاییان و عشایر همچنان برقرار است و در جمعیت شهری نیز پنج دهک نخست درآمدی از پوشش رایگان بیمه سلامت برخوردار هستند. وی با اشاره به وضعیت بیمه همگانی در مناطق شهری بیان کرد: بخش عمده بیمه‌شدگان این صندوق، به‌ویژه افراد پنج دهک نخست درآمدی، به‌صورت رایگان تحت پوشش قرار دارند و افراد دهک‌های بالاتر نیز متناسب با ضوابط تعیین‌شده در قرارداد حق بیمه مشارکت می‌کنند.

نجاتی افزود: در دهک هفتم، سهم پرداختی بیمه‌شده حدود ۴۰ درصد حق بیمه تعیین شده است؛ به‌طوری‌که به‌جای پرداخت کامل هزینه، مبلغ کمتری پرداخت می‌کند. سایر دهک‌ها نیز بر اساس مقررات مربوط از حمایت‌های بیمه‌ای بهره‌مند می‌شوند.

مدیر کل بیمه سلامت استان مرکزی با اشاره به اجرای طرح قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت در این استان بیان کرد: از مجموع ۲ هزار زوج‌های نابارور نشان‌دار شده استان مرکزی، حدود ۸۰ درصد از زنان و ۲۰ درصد از مردان تشکیل می‌دهند و سال گذشته بیش از ۶۰ میلیارد ریال اعتبار برای ارائه خدمات درمانی، دارویی و آزمایشگاهی به این جامعه هدف هزینه شده است.

اخبار



مجری طرح‌های نگهداشت و افزایش تولید طرح‌های توسعه غرب شرکت نفت مناطق مرکزی ایران:

خوراک ان جی‌ال ۳۱۰۰ افزایش می‌یابد

مجری طرح‌های نگهداشت و افزایش تولید طرح‌های توسعه غرب شرکت نفت مناطق مرکزی ایران از نزدیک‌شدن خط لوله ۱۲ اینچ دانن به مرحله راهاندازی خبر داد و گفت: با بهره‌برداری از این خط، روزانه ۱۲ میلیون فوت‌مکعب گاز همراه نفت این میدان جمع‌آوری و به خوراک کارخانه ان جی‌ال ۳۱۰۰ اضافه می‌شود.

مهدی جهانیش شجاعی در گفت‌وگو با خبرنگار شانا درباره تکمیل عملیات نصب خط لوله ۱۲ اینچ دانن بیان کرد: این خط لوله به طول بیش از ۴۸ کیلومتر با هدف انتقال گازهای همراه نفت میدان دانن، جلوگیری از سوزاندن این گازها در مشعل‌ها و تأمین



بخشی از خوراک کارخانه ان جی‌ال ۳۱۰۰ طراحی و اجرا شده است.

وی افزود: با راهاندازی این خط، روزانه ۱۲ میلیون فوت‌مکعب گاز همراه نفت به خوراک کارخانه ان جی‌ال ۳۱۰۰ افزوده و زمینه جمع‌آوری گازهای همراه و کاهش سوزاندن آن‌ها در مشعل‌های میدان دانن فراهم می‌شود.

مجری طرح‌های نگهداشت و افزایش تولید طرح‌های توسعه غرب شرکت نفت مناطق مرکزی ایران با بیان اینکه این پروژه آخرین حلقه زنجیره تأمین خوراک کارخانه ان جی‌ال ۳۱۰۰ به شمار می‌رود، گفت: عملیات اجرایی با نظارت متخصصان شرکت نفت مناطق مرکزی ایران و استفاده از توان پیمانکاران داخلی انجام شده است.

شجاعی با اشاره به اینکه در اجرای این پروژه، بیش از ۴۸ هزار متر خط لوله زیرزمینی و ۹۳۰ متر خط لوله روزمینی نصب شده است، ادامه داد: عبور خط لوله از بستر رودخانه‌های میمه و دویرج نیز از بخش‌های فنی و چالش‌برانگیز این پروژه بود. برای عبور از رودخانه میمه، عملیات اجرای خط لوله در دو بخش به طول‌های ۲۶۴ و ۲۰۴ متر انجام شد و طول خط اجراشده در محدوده رودخانه دویرج نیز به ۲۴۰ متر می‌رسد.

وی با اشاره به پایان عملیات نصب خط لوله روزمینی در محدوده واحد بهره‌برداری دهلران بیان کرد: عملیات اجرایی این بخش از پروژه از حدود یک سال پیش آغاز شد و با وجود چالش‌های موجود، اکنون پایان یافته است. پیش‌بینی می‌شود این خط لوله به‌زودی وارد مرحله راهاندازی شود.

مجری طرح‌های نگهداشت و افزایش تولید طرح‌های توسعه غرب شرکت نفت مناطق مرکزی ایران تأکید کرد: بهره‌برداری از خط لوله ۱۲ اینچ دانن افزون‌بر تأمین خوراک کارخانه ان جی‌ال ۳۱۰۰، با کاهش آلایندگی‌های محیط زیستی ناشی از سوزاندن گازهای همراه نفت و فراهم‌شدن زمینه تولید بهینه و پایدار کمک می‌کند. با راهاندازی این خط، از هدررفت روزانه ۱۲ میلیون فوت‌مکعب گاز همراه نفت در مشعل‌های میدان دانن جلوگیری می‌شود. میدان نفتی دانن در استان ایلام و در فاصله حدود ۳۰ کیلومتری جنوب شرقی دهلران قرار دارد. نفت تولیدی این میدان از طریق خط لوله به واحد بهره‌برداری دهلران منتقل می‌شود و این میدان تحت مدیریت شرکت نفت مناطق مرکزی ایران است.

آمادگی منطقه ۹ عملیات انتقال گاز ایران برای عبور ایمن از پیک زمستان

ساری - دهقان: همزمان با نزدیک شدن به فصل سرما، منطقه ۹ عملیات انتقال گاز با تمرکز بر آمادگی حداکثری تأسیسات و نیروی انسانی، چشم انداز توسعه شبکه انتقال گاز در شمال کشور را تشریح و بر نقش آموزش‌های تخصصی و آمادگی عملیاتی در حفظ پایداری شبکه تأکید کرد.



به گزارش خبرنگار مازندران به نقل روابط عمومی شرکت انتقال گاز ایران، محی الدین مخفمی مدیر منطقه ۹ عملیات انتقال گاز با اعلام این خبر افزود: تقویت زیرساخت‌ها در منطقه ۹ عملیات به دلیل قرارگیری در انتهای شبکه، نقشی کلیدی در پایداری شبکه در شمال کشور ایفا می‌کند. مدیر منطقه ۹ عملیات با اشاره به اقدامات انجام شده در حوزه تعمیرات خطوط لوله و ارتقا تأسیسات این منطقه عملیاتی بر ضرورت پایش مستمر تجهیزات جهت تاب‌آوری شبکه تأکید کرد و یادآور شد: باید همواره آمادگی تغییر آرایش عملیاتی در مواقع ضروری را داشته باشیم و قطعا تجربه‌اندوزی و تبدیل تجربیات گذشته به دانش عملیاتی و اقدامات پیشگیرانه میسر است.

مخفمی به سطح بالای تیم‌های عملیاتی و بلوغ سازمانی در منطقه ۹ عملیات، اشاره کرد و افزود: عدم وقفه در فعالیت تأسیسات رشت و رامسر، نشانه از فرهنگ کار تیمی و هماهنگی بالای همکاران منطقه است چرا که این هماهنگی‌ها موجب می‌شود که عملیات‌ها با دقت و بدون توقف در مسیر پایداری شبکه پیش بروند.

مدیر منطقه ۹ عملیات در پایان با اعلام آمادگی کامل تیم‌های عملیاتی و فنی برای مدیریت شبکه در فصل سرما، بر همدلی و همکاری تمامی همکاران جهت تدویم خدمت‌رسانی به هموطنان شریف استان‌های شمالی تأکید کرد.

گزارش عملکرد طرح ملی سامان در مهرماه

سید محمد جواد عرفان فر / یزد: در راستای افزایش پایداری شبکه برق، ارتقای ایمنی و بهبود کیفیت خدمات‌رسانی به مشترکان، اقدامات اجرایی طرح ملی سامان در مهرماه با مشارکت نیروهای عملیاتی شرکت توزیع نیروی برق استان یزد انجام شد. مهم‌ترین دستاوردهای این طرح در مهرماه: فعالیت ۸۶ اکپ عملیاتی با مشارکت ۲۵۸ نفر از کارکنان سرویس ۸۳ فیدر شبکه برق سرویس ۱۶۸۵ کیلومتر شبکه فشار متوسط و ۷۵۰۲ کیلومتر شبکه فشار ضعیف



سرویس ۱۰۴ پست زمینی و هوایی
اصلاح ۴۳۳ اتصال شبکه و ۶۲ سیستم ارت
رفع خطر از ۱۲ نقطه حادثه‌خیز
بهرمندی ۲۲۴ هزار و ۲۷۴ مشترک از اقدامات اجرایی طرح طرح ملی سامان؛ گامی مؤثر در مسیر افزایش قابلیت اطمینان شبکه، کاهش آسیب‌پذیری تجهیزات و ارتقای کیفیت برق‌رسانی به مردم.

مانور تمام‌عیار مدیریت شبکه گاز کشور و اعلام آمادگی کامل شرکت گاز گلستان

در راستای آمادگی برای مقابله با بحران‌های احتمالی و مدیریت ناترازی انرژی، مانور تمام‌عیار و دورمیزی مدیریت شبکه گاز کشور با حضور معاون انرژی پدافند غیرعامل کشور، مسئول ارشد وزارت نفت و پدافند غیرعامل و مشارکت ویدیوکنفرانسی شرکت‌های گاز استانی و مناطق عملیاتی انتقال گاز برگزار شد به گزارش روابط عمومی، مانور تمام‌عیار مدیریت شبکه گاز کشور (مانور دورمیزی) با هماهنگی سازمان پدافند غیرعامل کشور و با قرائت آیاتی چند از کلام‌الله مجید و بخش سرود جمهوری اسلامی آغاز شد. این مانور دورمیزی به‌صورت ویدئواری برای استان‌های شمالی کشور و با حضور معاون انرژی پدافند غیرعامل کشور، مدیرکل پدافند غیرعامل وزارت نفت، مدیران و اعضای ستاد مدیریت بحران شرکت ملی گاز، شرکت‌های گازرسانی و انتقال گاز و ارزیابان مربوطه برگزار گردید. در این نشست، پس از بررسی شرایط حساس کشور، آسیب‌های ناشی از جنگ احتمالی به تأسیسات صنعت نفت و موضوع ناترازی انرژی، بر اهداف کلیدی از جمله: کمک به مدیریت ناترازی گاز، فرهنگ‌سازی مدیریت مصرف، آگاهی‌بخشی همگانی، آمادگی کامل تجهیزات، تأمین و توزیع به‌موقع سوخت جایگزین، خدمت‌رسانی مطلوب به مردم و حفظ تاب‌آوری و پایداری جریان گاز به‌ویژه در بخش خانگی تأکید شد. در این مانور، مهندس ابوالفضل نرسی، مدیرعامل شرکت گاز استان گلستان، ضمن قدردانی از برگزاری این رزمایش سراسری، گزارشی از اقدامات انجام‌شده در استان ارائه داد و گفت: خوشبختانه در شهرپورماه سال جاری با همکاری استانداردی و سازمان‌های ذربط از جمله بسیج، هلال احمر، صمت و جهاد کشاورزی، مانورهای متعددی برگزار شدند. مهندس نرسی افزود: با وجود شرایط خاص و مشکلات ناشی از جنگ، با تلاش‌های شبانه‌روزی همکاران، اورهال ایستگاه‌ها، تعمیرات شبکه و اجرای اقدامات پیشگیرانه، شرکت گاز استان در آمادگی بسیار مطلوبی به سر می‌برد. هدف از برگزاری این مانورها به کنار، رویکرد فرهنگی و امیدآفرینی، شناسایی نقاط ضعف و چالش‌های احتمالی است تا در اسرع وقت نسبت به رفع آن‌ها اقدام شود. مدیرعامل شرکت گاز گلستان با اشاره به دستاوردهای سال گذشته تصریح کرد: در زمستان سال گذشته با وجود تمامی بحران‌ها، با تلاش‌های صورت گرفته در استان‌های شمالی هیچ گونه قطعی گاز خانگی نداشتیم و تمامی تأسیسات در آمادگی کامل بودند. در سال جاری نیز با همین رویکرد و با بهره‌گیری از ظرفیت‌های تبلیغاتی و رسانه‌ای، برنامه‌ریزی برای کاهش ۱۰ درصدی مصرف در دستور کار قرار گرفت که خوشبختانه در ۶ ماهه نخست سال، شاهد ۵ درصد کاهش مصرف گاز نسبت به مدت مشابه سال قبل بودیم. وی خاطرنشان کرد: با همت مجموعه کارکنان، عملیات اورهال تأسیسات و تجهیزات به اتمام رسیده و با اجرای خطوط تقویتی شبکه، وضعیت پایداری در استان ایجاد شده که این امر تاب‌آوری شبکه را به‌طور قابل‌توجهی افزایش می‌دهد. همچنین بخش عمده‌ای از صنایع استان در حوزه دام، طیور و نانوای‌ها با نظارت نمایندگان سازمان‌های مربوطه از لحاظ سوخت دوم پایش شده‌اند و پیگیری‌های لازم جهت رفع موانع موجود از طریق استانداردی و ادارات تابعه انجام گرفته است. مهندس نرسی در پایان ابراز امیدواری کرد که با همدلی و یاری همگانی، حمایت ستاد شرکت ملی گاز و مسئولین استانی، ناترازی انرژی در زمستان پیش‌رو با موفقیت مدیریت شده و زمستانی بدون دغدغه سپری شود.

آغاز طرح هوشمندسازی خدمات در شهرک صنعتی اشتهارد؛ راه‌اندازی سامانه جامع مدیریت بر خط خدمات



دغدغه‌های اداری و مالی صنعتگران به حداقل برسد.

وی ادامه داد: علاوه بر بخش مالی، بخش‌های عملیاتی و حفاظتی شهرک نیز کاملاً متحول خواهند شد؛ به‌طوری‌که فرایند صدور مجوزهای خروج کالا، کنترل دقیق تردد خودروها، ثبت و پیگیری مکاتبات اداری در دبیرخانه الکترونیک و همچنین گزارش‌دهی لحظه‌ای گشت‌های نظارتی و امنیتی شهرک در این بستر متمرکز می‌گردد. این زیرساخت همچنین امکان اطلاع‌رسانی هوشمند و برخط را فراهم می‌سازد تا مدیران واحدها در هر لحظه از آخرین بخشنامه‌ها، اطلاعیه‌ها و وضعیت درخواست‌های خود و همچنین

کرج - باصلت‌عابد: در راستای تحول دیجیتال و ارتقای سطح خدمات‌رسانی به واحدهای صنعتی، شرکت خدماتی شهرک صنعتی اشتهارد از هفته‌ای آتی، عملیات انتقال تمامی خدمات اداری، مالی و نظارتی به سامانه جامع و یکپارچه مدیریت شهرک را آغاز می‌کند.

علی خدایار مدیر عامل شرکت خدماتی شهرک صنعتی اشتهارد با اعلام این خبر گفت: با تلاش‌های مستمر و برنامه‌ریزی‌های دقیق صورت گرفته در شرکت خدماتی در طول ماه‌های گذشته و بروز اوری اطلاعات واحدهای طرف قرارداد، از هفته‌ای آتی، اجرای سامانه جامع و برخط مدیریت شهرک آغاز خواهد شد. این اقدام تحولی نوین در جهت تسریع فرآیندها، افزایش شفافیت اداری و ارائه خدمات نوین و شایسته در بستر برخط به واحدهای صنعتی مستقر در شهرک خواهد بود تا بستر مناسبی برای بهبود کیفیت خدمت‌رسانی فراهم گردد.

خدایار افزود: در بستر این سامانه یکپارچه، تمامی خدمات مالی و اجرایی با دقت و سرعت بالایی مدیریت خواهند شد؛ از جمله صدور الکترونیکی و مدیریت یکپارچه‌ی قبوض آب، شارژ، فاضلاب‌ها و سایر خدمات زیرساختی. همچنین قابلیت قرائت هوشمند کنتورها از طریق اپلیکیشن‌های تخصصی، اتصال مستقیم به سامانه مؤدیان جهت صدور دقیق صورت‌حساب‌های مالیاتی و ثبت شفاف تراکنش‌ها به صورت کاملاً مکانیزه پیاده‌سازی شده است تا

رئیس ستاد توسعه و بازسازی عتبات عالیات استان مرکزی خبر داد:

آغاز پویش (نذر درخت) برای توسعه و بازسازی عتبات عالیات در اراک



باقری آغاز شد.

رئیس ستاد توسعه و بازسازی عتبات عالیات استان مرکزی در ادامه، پروژه صحن و شبستان حضرت زینب(س) در کربلای معلی را از طرح‌های مهم توسعه فضای زیارتی طرح مطرح امام حسین(ع) برشمرد و افزود: این پروژه با هدف افزایش ظرفیت حضور زائران و توسعه فضاهای زیارتی و خدماتی در حال اجراست. غلامی ادامه داد: این طرح در زمینی به مساحت حدود ۵۲ هزار مترمربع و با زیربنای بیش از ۱۶۸ هزار مترمربع احداث می‌شود و پیشرفت فیزیکی آن بیش از

۸۰ درصد اعلام شده است. وی خاطرنشان کرد: تکمیل بخش زیارتی فاز نخست پروژه نیز تا پایان فصل جاری پیش‌بینی شده است.

رئیس ستاد توسعه و بازسازی عتبات عالیات استان مرکزی همچنین به تشریح دو پویش دیگر ستاد در استان مرکزی پرداخت و گفت: پویش «۷۲-۷۳» با هدف گسترش شبکه مشارکت‌های مردمی طراحی شده است. در این طرح، هر فرد می‌تواند به‌عنوان سرگروه، ۷۲ نفر از اعضای خانواده، دوستان، همکاران و آشنایان خود را به مشارکت در توسعه و بازسازی عتبات عالیات دعوت کند.

غلامی، پویش «کاشی حرم» را نیز یکی از راه‌های مشارکت مردم در تأمین هزینه‌های پروژه‌های عمرانی عتبات دانست و افزود: علاقه‌مندان می‌توانند با پرداخت ۳۰۰ هزار تومان در این پویش مشارکت کنند.

وی افزود: در این طرح، نام فرد یا شخصی که نذر به نیت او انجام می‌شود، مطابق سازوکار اجرایی پویش، پشت کاشی ثبت خواهد شد.

رئیس ستاد توسعه و بازسازی عتبات عالیات استان مرکزی در پایان، بر نقش رسانه‌ها، تشکل‌های مردمی، اصناف و فعالان اجتماعی در معرفی این پویش‌ها تأکید کرد و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بومی و گسترش مشارکت عمومی را از عوامل مؤثر در پیشبرد طرح‌های توسعه و بازسازی عتبات عالیات دانست.

برگزاری دوره آموزشی گزینش گامی نوین در جهت توان‌افزایی محققان و مصاحبه‌گران هسته گزینش غرب کشور



اجرایی آن و همچنین اهمیت انطباق فرایند جذب با چارچوب‌های قانونی آشنا

با هدف نهادینه سازی فرهنگ مدیریت مصرف:

نیروگاه نکا در آئین آغاز اجرای طرح ملی روز «با انرژی‌ها» در مدارس مازندران حضور یافت



انرژی را فرا گرفتند. شرکت مدیریت تولید برق نکا به همراه شرکت‌های

ساری - دهقان: شرکت مدیریت تولید برق نکا با مشارکت و برگزاری کارگاه آموزشی، در آیین آغاز طرح ملی روز «با انرژی‌ها» در مدارس مازندران، بر ترویج فرهنگ مصرف بهینه انرژی و صیانت از منابع انرژی کشور تأکید کرد. به گزارش خبرنگار مازندران به نقل روابط عمومی، آیین روز ملی «با انرژی‌ها» با حضور جمعی از مسئولان آموزش و پرورش و سازمان دانش‌آموزی استان و نیز مدیران شرکت‌های آب، برق و گاز استان، با نواختن زنگ مصرف بهینه انرژی در دبستان غیرانتفاعی مبتکران ساری برگزار شد.

در این رویداد فرهنگی که یکی از برنامه‌های فراگیر نوین در حوزه مصرف انرژی است، دانش‌آموزان از طریق فعالیت‌های آموزشی و مشارکتی در ایستگاه‌های پیش‌بینی‌شده، با راهکارهای مصرف صحیح آب، برق و گاز آشنا شدند و اهمیت اصلاح الگوی مصرف در حفظ منابع و کاهش اتلاف

تأکید بر ضرورت کاهش حداقل ۲۰ درصدی مصرف گاز برای عبور پایدار از زمستان پیش‌رو



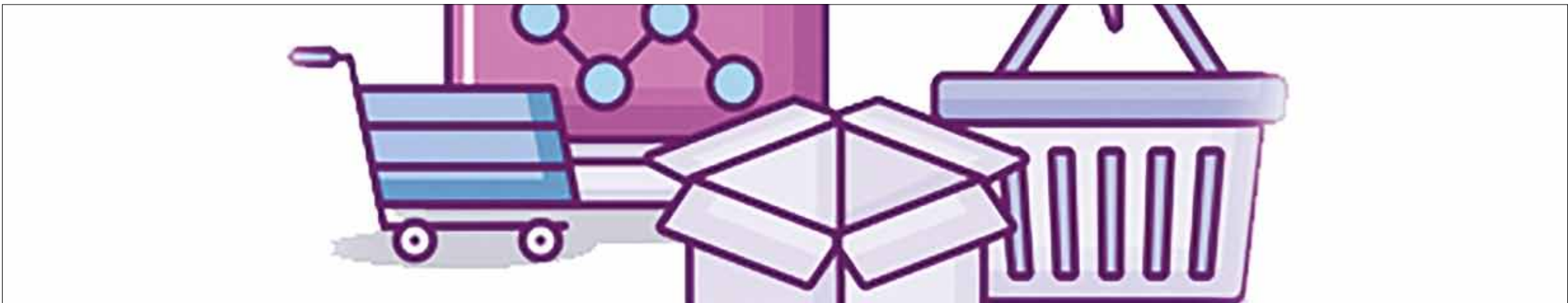
است.

یکی از اهداف مهم مدیریت مصرف، فراهم کردن امکان تأمین پایدار گاز برای

تمامی مناطق کشور، به‌ویژه استان‌های شمالی و شمال‌غربی است که در دوره‌های سرد سال با افزایش نیاز به گاز برای گرمایش مواجه می‌شوند. تحقق این هدف، مستلزم همکاری همگانی و مدیریت هوشمندانه مصرف در سراسر کشور است. در همین راستا، رعایت دمای آسایش بین ۱۸ تا ۲۱ درجه سانتی‌گراد، استفاده از لباس گرم در محیط‌های داخلی، جلوگیری از هدررفت انرژی، عایق‌بندی مناسب ساختمان‌ها و تنظیم وسایل گرمایشی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند به کاهش مصرف گاز کمک کند.

زمستان پیش‌رو را می‌توان با مسئولیت‌پذیری جمعی و صرفه‌جویی هدفمند، به‌فصلی همراه با آرامش و پایداری در تأمین گاز تبدیل کرد. کاهش حداقل ۲۰ درصدی مصرف گاز، هدفی است که تحقق آن به مشارکت همه مشترکان وابسته است و می‌تواند نقش مؤثری در استمرار گازرسانی به بخش‌های مختلف کشور ایفا کند.

چرا فروش محصولات مان کم است؟



نویسنده: علی آل‌علی

تصور کنید موزه ای را بنا کرده اید که سرشار از شگفت‌انگیزترین اختراعات مهندسی و زیباترین شاهکارهای هنری است. هر قطعه حاصل هزاران ساعت کار دقیق و نبوغ خالص است اما یک مشکل وجود دارد، راهروهای این موزه تقریبا همیشه خالی هستند. بازدیدکنندگان به ندرت از در عبور می کنند و آنهایی که می آیند، با بی تفاوتی از کنار ویتترین ها می گذرند. این دقیقا سرنوشت بسیاری از محصولات و خدمات خوش ساخت در بازار امروز است، محصولات درخشانی که با بهترین مواد اولیه و هوشمندانه ترین طراحی ها خلق شده اند، اما در نهایت در سکوت قفسه های فروشگاه یا در اعماق نتایج جست‌وجو غبار فراموشی بر روی‌شان می‌نشیند.

مشکل تقریبا هرگز در خود محصول نیست. مشکل در پیامی است که از آن موزه به بیرون ارسال می شود. این پیام، اغلب یک کاتالوگ دقیق از مشخصات فنی ویتترین ها و تاریخچه ساخت هر قطعه است، در حالی که بازدیدکننده بالقوه در بیرون، تنها یک سوال ساده و شخصی در ذهن دارد: «چرا این موزه باید برای من اهمیت داشته باشد؟».

فرا تر از ویژگی، در جست‌وجوی نتیجه

بنیان بسیاری از شکست های بازاریابی در یک سوءتفاهم بنیادین نهفته است، شرکت ها عاشق محصول خود هستند، اما مشتریان عاشق خودشان هستند. کسب و کارها با وسواس «چه چیزی» را که ساخته اند توصیف می کنند، از الگوریتم های پیچیده نرم افزارشان و فرمولاسیون شیمیایی منحصربه‌فرد کرم پوست‌شان گرفته تا قدرت موتور خودروی جدیدشان. این کالبدشکافی دقیق ویژگی ها، اگرچه برای تیم داخلی هیجان انگیز است، اما برای یک مشتری بالقوه که با صدها پیام دیگر بمباران می شود، اغلب چیزی جز یک نویز پس زمینه نیست.

مشتری در نهایت، به محصول شما اهمیتی نمی دهد، او تنها به مشکلی که آن محصول برایش حل می کند یا به آرزویی که آن محصول برایش محقق می سازد، اهمیت می دهد. گذار از بازاریابی مبتنی بر ویژگی به بازاریابی مبتنی بر نتیجه، به معنای تغییر کامل زاویه دوربین است، از نگاه کردن به محصول به نگاه کردن از چشمان مشتری. این یعنی پاسخ دادن به سوال «خب که چه؟» پس از بیان هر ویژگی.

برند نایک یک امپراتوری جهانی را نه بر پایه فروش ویژگی ها که بر پایه فروش نتیجه بنا کرده است. یک کفش نایک، مجموعه ای از ویژگی های فنی است، فناوری بالشتک‌گذاری پیشرفته، پارچه های

با قابلیت تنفس و طراحی آپرودینامیک، اما پیام های بازاریابی این شرکت به ندرت بر روی این جزئیات فنی متمرکز می شود. در عوض، نایک یک نتیجه را می فروشد، نتیجه تبدیل شدن به یک ورزشکار بهتر، نتیجه غلبه بر محدودیت های خود و نتیجه دستیابی به عظمت شخصی. شعار «فقط انجامش بده» یک توصیف از محصول نیست، بلکه یک دعوت به یک تحول درونی است. مشتری با خرید یک کفش نایک، تنها یک محصول را به دست نمی‌آورد، بلکه ابزاری را برای تحقق بخشیدن به نسخه آرمانی خود تهیه می کند. این استراتژی، کفش را از یک کالا به یک نماد تبدیل کرده است.

رقابت با خود، نه با رقبا

بسیاری از کسب و کارها تصور می کنند که بزرگ ترین رقبای‌شان، دیگر شرکت هایی هستند که محصول مشابهی را ارائه می دهند اما در اغلب موارد، قدرتمندترین و سرسخت ترین رقیب یک محصول جدید، «سکون» است، یعنی تمایل عمیق و ریشه دار مشتری برای تغییر ندادن هیچ چیز. ذهن انسان برای صرفه جویی در انرژی طراحی شده و راحت ترین انتخاب، همیشه ادامه دادن به همان کاری است که دیروز انجام می داده است. یک محصول جدید، هر چقدر هم که برتر باشد، نیازمند یک هزینه شناختی برای یادگیری و یک ریسک برای تغییر عادت است.

بنابراین وظیفه بازاریابی تنها اثبات برتری محصول شما بر رقبایش نیست، بلکه اثبات این است که هزینه «ماندن در وضعیت فعلی» برای مشتری، بسیار بیشتر از هزینه «تغییر کردن» و پذیرش راه حل جدید شماسست. در این نبرد، شما با محصول رقیب نمی جنگید، بلکه با

راحتی منطقه امن مشتری می جنگید.

وقتی اسلک (Slack) وارد بازار شد، رقبای مستقیم کمی با قابلیت های مشابه وجود داشتند اما رقیب واقعی و غول‌پیکر اسلک، یک نرم افزار نبود، یک عادت ریشه دار بود، استفاده از ایمیل برای ارتباطات داخلی تیم. ایمیل برای همه آشنا، در دسترس و رایگان بود. استراتژی اسلک، تمرکز بر ویژگی های محصول (مانند کانال ها یا ادغام ها) نبود. استراتژی آنها، نمایش واضح و بی‌رحمانه «درد» ناشی از وضعیت موجود بود، درد ناشی از صندوق های ورودی بی پایان، زنجیره ایمیل های گیج کننده، اطلاعات گم شده و همکاری ناکارآمد. اسلک نتیجه ای را می فروخت که مستقیما این درد را هدف قرار می داد، نتیجه یک محیط کاری آرام تر، سازمان یافته تر و کارآمدتر. آنها مشتریان را متقاعد کردند که هزینه ادامه دادن به روش قدیمی، بسیار سنگین تر از پذیرش یک ابزار جدید است.

شماره آگهی ۲۳۰۷۵۲۲
نوبت دوم

شماره آگهی ۸۱۴/۰۸/۲۴۱۳۹
نوبت اول

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۰۷۵۲۲
نوبت دوم

مزایده گزار: **شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه خراسان رضوی** موضوع مزایده: **فروش اقلام مزاد و اسقاطی** تاریخ، مهلت ونشانی محل دریافت و تحویل اسناد مزایده: کلیه متقاضیان محترم اعم از اشخاص حقوقی / حقیقی جهت دریافت اسناد مزایده می‌توانند از روز چهارشنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۶ جهت دریافت اسناد به آدرس: درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد)www.setadiran.ir مراجعه‌فرمایند. نوع مزایده: **عمومی یک مرحله‌ای (در ۳ پارت مجزا)** مبلغ برآورد مزایده (قیمت پایه کارشناسی) : به تفکیک هر پارت مندرج در سامانه تاد مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار(مزایده) :

مبلغ تضمین	شرح پارت	شماره پارت
۸۹۹,۶۰۰,۰۰۰	اقلام الکترونیک	۱
۱,۹۲۳,۳۲۵,۵۰۰	اقلام عمومی	۲
۴۲,۰۰۰,۰۰۰	روغن مستعمل	۳

نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: شامل ضمانت نامه بانکی و سایر موارد (از جمله رسیدوجه).. مطابق مفاد ماده ۴ آیین نامه تضمین معاملات دولتی مصوب ۱۳۹۴/۰۹/۱۲ که مدت اعتبار آن سه ماه بوده و این مدت حداکثر برای یک نوبت برابر مدت پیش بینی شده قابل تمدید می باشد. مدت اجرای کار : پس از ابلاغ به برنده مزایده مطابق مفاد قرارداد اقدام می گردد. مهلت دریافت اسناد مزایده (دانلود اسناد): از روز چهارشنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۶ لغایت پایان وقت اداری روز شنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۶ . تاریخ تسلیم اسناد مزایده (آپلود اسناد): از روز چهار شنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۶ لغایت پایان وقت اداری روز شنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۶. زمان برگزاری جلسه توضیح و تشریح: روز یکشنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴ راس ساعت ۹:۰۰ صبح در محل سالن جلسات مستقر در انبار نفت شهید بیخوش، ضمنا علاوه بر بازگذاری پاکت‌های الف و ب و ج در سامانه تاد، حداکثر تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ ضروری است پاکت الف) (تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار) به‌صورت فیزیکی به امور حقوقی و پیمان های منطقه خراسان رضوی واقع در مشهد- ابتدای بلوار اخوان ثالث- طبقه دوم تحویل گردد. زمان و مکان بازگشایی مزایده: روز سه‌شنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۹/۱۰ ساعت ۱۰:۰۰ صبح در محل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه خراسان رضوی

تاریخ انتشار نوبت اول: یکشنبه ۱۴۰۵/۸/۰۲ تاریخ انتشار نوبت دوم : چهارشنبه ۱۴۰۵/۸/۰۶

روابط عمومی منطقه خراسان رضوی

شماره آگهی ۲۳۰۹۳۳۲
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۰۹۳۳۲
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۰۹۳۳۲
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۰۹۳۳۲
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۰۹۳۳۲
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۰۹۳۳۲
نوبت دوم

شماره آگهی ۲۳۱۲۹۷۶
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۱۲۹۷۶
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۱۲۹۷۶
نوبت دوم

فرصت امروز

شماره آگهی ۲۳۱۲۹۷۶
نوبت دوم

اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان کردستان

فراخوان مناقصه عمومی

موضوع مناقصه	شماره فراخوان در سامانه ستاد	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)	مبلغ برآورد (ریال)
خرید رنگ سرد سفید ترافیکی به همراه (تینر/سبوت)	۲۰۰۵۰۱۲۴۲۰۰۰۱۵۱	۱/۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰	۲۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰
تهیه و تحویل تابلوهای اطلاعات مجتمع های خدمات رفاهی به همراه پایه و پیچ و مهره و ترمیم و بهسازی تابلوهای اطلاعاتی موجود مجتمع های خدمات رفاهی سطح استان(نوبت اول)	۲۰۰۵۰۱۲۴۲۰۰۰۱۵۲	۱/۳۲۰/۳۱۴/۲۱۱	۲۶/۲۰۶/۲۸۴/۲۱۱

– مهلت دریافت اسناد مناقصه : تا ساعت ۱۷:۰۰ روز سه شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۸/۱۲
– مهلت تحویل پاکات مناقصه : تا راس ساعت ۱۷ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۸/۲۳
– تاریخ و ساعت بازگشایی پاکات مناقصه: ساعت ۰۰: ۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۸/۲۴
– اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار:
مشهد- انتهای خیابان فدائیان اسلام – کد پستی ۹۱۷۳۹۵۶۳۶-
تلفن تماس۰۵۱-۳۴۴۱۲۰۲۴-۰۵۱-۳۴۴۳۵۸۸۸
– محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی www.setadiran.ir

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۸/۰۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۸/۰۶ اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی

شماره مناقصه: ۷۳/۰۵/۳۱

شماره مناقصه در سامانه ستاد: ۲۰۰۵۰۰۱۱۷۳۰۰۰۰۵۰

مناقصه عمومی یک مرحله ای با ارزیابی کیفی به روش فشرده

کارفرما: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان کردستان به آدرس: سنندج، چهار راه اکباتان، روبروی استادبوم ملک نیا، کد پستی ۶۶۱۵۷۳۳۱۵۴
موضوع: درج آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای با ارزیابی کیفی خرید، تأمین، پشتیبانی، نگهداری، جمع آوری، پالایش و ارسال برخط اطلاعات برخط دستگاه های تردد شمار به سرور مرکزی سامانه تجميع اطلاعات

مبلغ بر آورد اولیه: طبق فهراس پایه ۱۴۰۴ و یا مقطوع طبق جدول ذیل می باشد.

ردیف	عنوان مناقصه	شماره مناقصه	شماره مناقصه در سامانه ستاد	بر آورد اولیه (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه به ریال
۱	مناقصه عمومی یک مرحله ای با ارزیابی کیفی خرید، تأمین، پشتیبانی، نگهداری، جمع آوری، پالایش و ارسال برخط اطلاعات برخط دستگاه های تردد شمار به سرور مرکزی سامانه تجميع اطلاعات	۷۳/۰۵/۳۱	۲۰۰۵۰۰۱۱۷۳۰۰۰۰۵۰	۴۲,۹۱۸,۲۵۶,۳۰۵	۲,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰

مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: طبق جدول فوق به صورت ضمانت نامه بانکی با اعتبار سه ماهه و یا سایر تضامین اعلام شده طبق تصویب نامه هیأت محترم وزیران به شماره ۰۲/۱۲۴۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۱۳۹۴/۰۹/۲۲ می باشد.
ارائه گواهی صلاحیت فعالیت مناقصه گر در زمینه مشاوره یا پیمانکاری حمل و نقل، راه و ترابری، ارتباطات یا فناوری اطلاعات از سازمان مدیریت و برنامه ریزی و یا مجوز فعالیت از شورای عالی انفورماتیک به صورت مصدق شده (کپی برابر اصل) الزامی است.
تبصره: ارائه گواهی معتبر صلاحیت شرکت های دانش بنیان از کار گروه ارزیابی و ترخیص صلاحیت شرکت ها و موسسات دانش بنیان معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، به عنوان جایگزین مدارک بند ۱-۱ مورد تأیید می باشد.
مدارک و اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۵/۸/۰۴ در سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) www.setadiran.ir از ساعت ۰۸:۰۰ قابل دریافت می باشد. مهلت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ انتشار آگهی به مدت ۷ روز و تا ساعت ۱۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۸/۱۰ از سامانه مذکور می باشد.
تحویل پیشنهاده‌ها و درج آن در سامانه ستاد به مدت ۱۴ روز و حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۵/۸/۲۴ ساعت اداری (تحویل فیزیکی پاکت ارزیابی و پاکت الف تا ساعت ۱۳ به دبیرخانه اداره کل و بازگذاری اسناد مناقصه تا ساعت ۱۹ در سامانه ستاد) می باشد
زمان بازگشایی پاکت پیشنهاد قیمت ساعت ۰۸:۰۰ صبح ۱۴۰۵/۸/۲۵ می‌باشد

اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان کردستان