شرایط تنظیم فرآیند احراز و تایید منشاء برای واردات خودرو کارکرده

بانک مرکزی شرایط تنظیم فرآیند احراز و تایید منشاء ارز توسط این بانک در قبال آیین‌نامه اجرایی واردات خودروی کارکرده را اعلام کرد.

هیات وزیران به استناد تبصره "۳" ماده (۱۱) الحاقی به قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب سال ۱۴۰۲ مجلس شورای اسلامی، مبادرت به تنظیم آیین‌نامه اجرایی واردات خودروی کارکرده طی تصویب‌نامه شماره ۶۶۵۳۸/ت ۶۱۶۸۷ ه مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۲۴ کرده است.

با عنایت به ضرورت تشکیل کارگروه مندرج در ماده (۲) آیین‌نامه مزبور، لزوم تنظیم فرآیند احراز و تایید منشاء ارز از سوی بانک مرکزی (موضوع مندرج در ماده ۳ آیین‌نامه موصوف) و تهیه و ابلاغ ضوابط مربوط به افتتاح و معادل حساب ارزی توسط بانک مرکزی (موضوع مندرج در ماده ۵ آیین‌نامه صدرالاشاره)، به کلیه اشخاص حقوقی و حقیقی توصیه می‌شود تا قبل از تنظیم آیین‌نامه، دستورالعمل و ضوابط اجرایی آن و تایید برنامه واردات توسط کارگروه ماده (۲) آیین‌نامه، از هرگونه اقدام برای واردات خودرو کارکرده اجتناب نمایند.

قطار کانتینری چین وارد ایران شد

قطار کانتینری چین از مرز اینچه برون وارد ایران شد.

جلال مختاری، مدیرکل روابط عمومی راه‌آهن گفت: قطار کانتینری ایران نیز که چند روز گذشته از مرز اینچه برون عبور کرده بود، از ایستگاه اترک ترکمنستان به مقصد چین حرکت کرد. این دو قطار محموله کانتینری خود را در ایستگاه اترک ترکمنستان مبادله کرده بودند.

ارائه گزارش نحوه محاسبات قیمت خودروها براساس مصوبه ۶۳۳ به شورای رقابت

شورای رقابت با اشاره به افزایش چشمگیر شکایت‌های مشتریان خودروسازان درباره افزایش قیمت کارخانه‌ای برخی محصولات خودرویی، بر طی روند بررسی نحوه محاسبات قیمت خودروها در مرکز ملی رقابت تاکید کرد که پس از جمع‌بندی، گزارش این مرکز به شورای رقابت اعلام خواهد شد.

سپهر دادجوی ترکلی در ویدئویی، بر موضوع افزایش قیمت‌های اعمال شده برای برخی محصولات شرکت‌های خودروساز که منجر به اعتراض مشتریان آنها نیز شده است، تصریح کرد: باتوجه به افزایش چشمگیر شکایت‌های مردمی در خصوص افزایش قیمت محصولات خودروسازان در کارخانه، مرکز ملی رقابت در حال بررسی نحوه محاسبه قیمت این خودروها است و پس از جمع‌بندی، گزارش خود را بر اساس مصوبه ۶۳۳ به شورای رقابت ارائه خواهد داد.

پیخنگری شورای رقابت تاکید کرد: چنانچه تخلفی صورت گرفته باشد، قطعا شورای رقابت با خودروسازان متخلف برخورد خواهد کرد.

گفتنی است که پس از ابلاغ قیمت شش محصول یک گروه خودروسازی و ارائه لیست قیمت جدید محصولات، معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صنعت، معدن و تجارت در گفت‌وگویی با این خبرگزاری، به صراحت تاکید کرد که بررسی صورت‌های مالی ارائه شده توسط خودروسازان در حال بررسی است اما هنوز هیچ مصوبه و مجوز افزایش قیمتی به دو خودروساز بزرگ کشور داده نشده است، این درحالیست که اصلاح قیمت صورت گرفته در محصولات مونتاژی نیز از محل افزایش قیمت نیست، بلکه براساس تغییر تعرفه‌های حقوق ورودی و حقوق گمرکی تغییر قیمت و به‌روز رسانی آن انجام شده است.

شورای رقابت: با افزایش غیرقانونی قیمت خودرو برخورد می‌کنیم

سخنگوی شورای رقابت گفت: این شورا با خودروسازان متخلف درباره افزایش قیمت‌های غیر قانونی خودرو، برخورد می‌کند.

سپهر دادجوی ترکلی گفت: باتوجه به افزایش چشمگیر شکایت‌های مردمی درباره افزایش قیمت کارخانه‌ای برخی محصولات خودرویی، مرکز ملی رقابت درحال بررسی نحوه محاسبه قیمت این خودروهاست.

سخنگوی شورای رقابت تاکید کرد: مرکز ملی رقابت پس از بررسی‌های انجام شده، گزارش خودش بر اساس مصوبه شماره ۶۳۳ به شورای رقابت ارائه خواهد داد. درصورتی که از نتایج بررسی‌ها مشخص شود که تخلفی صورت گرفته، شورای رقابت با خودروسازان متخلف برخورد خواهد کرد.

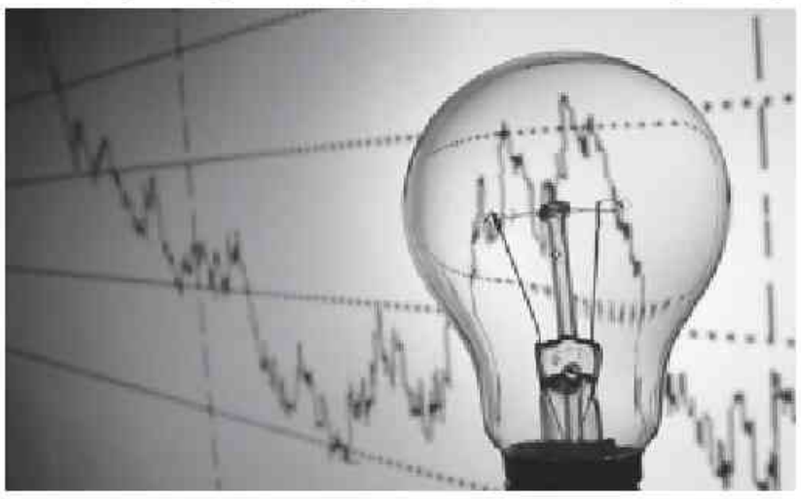
برخی خودروسازان در روزهای گذشته قیمت محصولات خود را افزایش داده اند.

در مسابقه تولید و مصرف برق باختیم

وزارت نیرو برنامه‌ریزی درستی ارائه نداد

استاد دانشگاه صنعتی‌شریف گفت: مادامی که اصرار بر دولتی بودن و قیمت‌گذاری دستوری باشد، مشکل برق حل نمی‌شود اما اگر در دوره ۵ ساله به سمت خصوصی‌سازی واقعی برویم، مشکل قیمت‌گذاری هم خودبخود حل می‌شود، بعلاوه اینکه از قشر آسیب‌پذیر و نه همه حمایت کنیم.

هاشم اورعی درباره اوضاع کنونی تامین برق در کشور و راهکارهای حل آن اظهار داشت: ما برای این شرایط فعلی برق با وزارت نیرو طرف هستیم،



اما تمام تقصیرها گردن وزارت نیرو نیست، مقصر اصلی دولت است چون وزارت نیرو بخشی از دولت است.

مشکل برق از صنعت شروع شد

وی افزود: وزارت نیرو در برنامه‌ریزی و همچنین مطرح کردن حاد بودن مسئله در دولت ضعیف عمل کرده است، ضمن اینکه شرایطی که امروز شاهد هستیم موضوع جدیدی نیست و ابتدا از صنعت شروع شده و اکنون به جایی رسیده‌ایم که مملکت تعطیل است.

تا ۱۴۰۸؛ ۳۷ هزار مگاوات نابرازی داریم

استاد دانشگاه صنعتی‌شریف تصریح کرد: تقصیر وزارت نیرو این بود که نتوانسته برنامه‌ریزی درستی ارائه دهد، زمانی مطرح شد که تا سال ۱۴۰۸، ۳۷ هزار مگاوات نابرازی داریم، امسال طبق آمار ترلیر ۷.۵ درصد افزایش تقاضا داشته‌ایم که اگر بخواهیم امروز این میزان از تقاضا را تامین کنیم ۶ میلیارد دلار پول و ۴ سال زمان نیاز داریم. حال اگر هر سال به این رقم ۷.۵ درصد دلار را تامین اعتبار کند زیرا در دولت، بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه این میزان پول و اعتبار وجود ندارد، اگر هم پول وجود داشته باشد ۴ سال زمان می‌برد، بعبارت دیگر سیاست‌گذاری وزارت نیرو اشتباه بوده است و این وزارتخانه همچنان اصرار دارد صنعت برق یک صنعت دولتی بماند همانگونه که وزارت نفت اصرار دارد صنعت گاز دولتی بماند و این قضیه ادامه دارد و در این ماجرا در اصل دولت مقصر است.

همه مقصرند غیر از مردم

اورعی برنامه تغییر ساعات اداری را راه‌حلی اشتباه و حداقل کم‌تاثیر برای کنترل مصرف خواند و گفت: مثلا ساعات اداری را برای بنزین تغییر دادند اما طبق آماری که ارائه شد شاهدیم در تهران ۱۱ درصد و در دیگر مناطق ۶ درصد مصرف بنزین افزایش پیدا کرد، بنابراین همه دست به دست هم داده‌اند که کشور به این وضعیت برسد و همه مقصرند غیر از مردم. زیرا تمام تمرکز روی تولید بوده و مصرف را کنار گذاشته‌ایم در حالی افزایش تقاضا اضافه شود ما هیچگاه به مرحله رفع نابرازی نمی‌رسیم و نمی‌توانیم برق مورد نیاز را تامین کنیم و درواقع بازنده مسابقه تولید و مصرف هستیم.

نه پول داریم و نه زمان

وی بیان داشت: تقصیر وزارت نیرو این است که تمام تمرکز را روی تولید گذاشته با این امید که به روند رشد مصرف برسد که هیچوقت نمی‌رسد، چراکه نمی‌تواند همین رقم ۶ میلیارد دلار را تامین اعتبار کند زیرا در دولت، بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه این میزان پول و اعتبار وجود ندارد، اگر هم پول وجود داشته باشد ۴ سال زمان می‌برد، بعبارت دیگر سیاست‌گذاری وزارت نیرو اشتباه بوده است و این وزارتخانه همچنان اصرار دارد صنعت برق یک صنعت دولتی بماند همانگونه که وزارت نفت اصرار دارد صنعت گاز دولتی بماند و این قضیه ادامه دارد و در این ماجرا در اصل دولت مقصر است.

همه مقصرند غیر از مردم

اورعی برنامه تغییر ساعات اداری را راه‌حلی اشتباه و حداقل کم‌تاثیر برای کنترل مصرف خواند و گفت: مثلا ساعات اداری را برای بنزین تغییر دادند اما طبق آماری که ارائه شد شاهدیم در تهران ۱۱ درصد و در دیگر مناطق ۶ درصد مصرف بنزین افزایش پیدا کرد، بنابراین همه دست به دست هم داده‌اند که کشور به این وضعیت برسد و همه مقصرند غیر از مردم. زیرا تمام تمرکز روی تولید بوده و مصرف را کنار گذاشته‌ایم در حالی که ابتدا باید مصرف بهینه شود.

سیستم انرژی کشور بهم ریخته است

وی ادامه داد: اولین گام برای معنادار شدن بهینه‌سازی، اصلاح سیستم قیمت‌گذاری انرژی بوده و این ریسکی است که دولت انجام نمی‌دهد و اگر هم انجام داده و یا کاری در این راستا اجرا می‌کند یک‌شبه و اشتباه است خلاصه کلام اینکه نه فقط برق بلکه تمام سیستم انرژی کشور بهم ریخته است.

دعا کنیم گرما کاهش یابد!

این استاد دانشگاه معتقد است: فعلا کاری نمی‌توانیم انجام دهیم و باید با وصله‌پینه از این وضع عبور کنیم و دعا کنیم که گرما کاهش یابد و اگر منتظریم یک‌شبه مسئله برق کشور حل شود، باید بگوییم نه‌تنها حل نمی‌شود، بدتر هم می‌شود و بدتر شدن به اندازه حل نشدن اوضاع قطعیت دارد.

لزوم طراحی جدید

وی تاکید کرد: کاری که اکنون می‌توان انجام داد اینکه به مردم بگویند اشتباه کردیم و یک تیم نه ۵۰ مدیر دولتی که خود مسبب این اوضاع هستند، بلکه تعداد محدودی در حد ۳ تا ۵ نفر متخصص، باصداقت و باتجربه انتخاب شده و واقعا برنامه‌ای برای مقابله با این وضعیت بنویسند، حل مشکل باید از طراحی شروع شود و در یک برنامه ۵ ساله به سرانجام برسد.

آینده مبهم رشد ۸.۵ درصدی صنعت

اورعی خاطرنشان کرد: در برنامه هفتم توسعه رشد سالانه ۸.۵ درصدی برای بخش صنعت دیده شده است، اگر قرار است این توسعه صنعتی اجرا شود به شدت به انرژی نیاز داریم زیرا مصرف برق در صنعت زیاد می‌شود، پس اکنون توسعه معلق مانده و آینده هم مبهم است.

اشتباه در اصرار بر دولتی ماندن

وی با بیان اینکه باید به میز طراحی برگردیم و همه چیز را از ابتدا طراحی کنیم، گفت: اگر دولت جدید دنبال این است که مشکل برق را حل کند باید برنامه‌ریزی کند و روی تولید و مخصوصا مصرف تمرکز کند و کار از دولت خارج شود، مادامی که اصرار بر دولتی بودن و قیمت‌گذاری دستوری باشد، مشکل برق حل نمی‌شود اما اگر در دوره ۵ ساله به سمت خصوصی‌سازی واقعی برویم، مشکل قیمت‌گذاری هم خودبخود حل می‌شود، بعلاوه اینکه از قشر آسیب‌پذیر و نه همه حمایت کنیم.

ادغام ایرلاین ها یا ورشکستگی؟

وضعیت بیشتر ایرلاین‌ها به گونه ای است که با وجود کمک‌های بزرگ دولتی، بازهم زیانده هستند. اما در کمال تعجب دولت‌ها حاضر به قطع کمک رسانی به این ایرلاین‌ها و ادغام آنها با سایر ایرلاین‌های دیگر نیستند تا از این طریق "شاید" حداقل زیان کمتری داشته باشند.

بر اساس آخرین آمارهای موجود، تعداد ایرلاین‌های ایرانی ۲۱ مورد اعلام شده است، اما برخی از این ایرلاین‌ها به دلیل فقدان کیفیت لازم و عدم رعایت استانداردهای داخلی و خارجی، نبودشان بر موجودیت‌شان ارجحیت دارد، بنابراین حیف است که آنها را حتی ایرلاین بنامیم.

وضعیت بیشتر این ایرلاین‌ها به گونه ای است که با وجود کمک‌های بزرگ دولتی، بازهم زیانده هستند. اما در کمال تعجب دولت‌ها حاضر به قطع کمک رسانی به این ایرلاین‌ها و ادغام آنها با سایر ایرلاین‌های دیگر نیستند تا از این طریق "شاید" حداقل زیان کمتری داشته باشند.

باید از مسئولان مربوطه پرسید صاحبان سفرهای ایرلاین‌های زیانده چه کسانی هستند که هیچ کدام از دولت‌ها حاضر به قطع کمک‌های خود به آنها نیستند؟ واقعا چرا یارانه‌ی سوختی که می‌تواند ایرلاین‌های بزرگتر و کمتر زیانده را یاری کند تا از این طریق خدمات بهتری به مسافران ارائه کنند هر ساله باید در اختیار چنین ایرلاین‌های بی‌کیفیت و کوچکی قرار بگیرد! ایرلاین‌هایی که هیچ ماه و سالی را سراغ نداریم که فریاد مسافران علیه‌شان بلند نشود. البته ایرلاین‌های بزرگ هم چندان فرقی ندارند اما شاید بتوان با ادغام کوچک‌ها و بزرگ‌ها وضعیت مخرب صنعت هوایی کشور را مقداری ترمیم کرد. البته مدیریت چنین ایرلاین‌های زیان‌سازی، همواره برای کج‌کارکردی خودشان تحریم ها را بهانه می کنند و معمولا با چنین حیله‌ای در پستوی فقدان توانمندی‌های‌شان جا خوش می‌کنند. همفکران این افراد نیز همان کسانی هستند که ضمن ورود هواپیماهای برجامی به کشور، انتقاد سر می‌دادند که کشور چه نیازی به هواپیما دارد! کشور نیازی به هواپیما ندارد اما چگونه است که نیاز به ایرلاین و فرودگاه دارد؟ سوال اینجاست که چرا با خرید هواپیما مخالفند اما با تاسیس فرودگاه بدون هواپیما موافقند؟

اگر خرید هواپیما برای این شرکت‌ها به مثابه دستوری قطعی قابلیت اجرایی داشت، اولین معنای آن کاهش سود جیب مدیران آن بود همان سودی که می بایست صرف ناوگان‌شان کنند تا کیفیت معیوب خود را افزایش دهند اما در عوض در جیب شخصی‌شان نگهداری می کنند! یعنی همان جیبی که غالبا از پرداخت مالیاتش هم گریزانند. علت رشد قارچ‌گونه این ایرلاین‌های بی‌خاصیت که با مدیریتی بی‌کفایت میزبانی می‌شوند، هر چند می‌تواند متعدد باشد اما بدون شک یکی از دلایل مهم آنرا می‌شود در صدور مجوزهای فله‌ای تأسیس ایرلاین‌ها، آنهم بدون رعایت معیارهای لازم دانست. ماحصل ظهور این ایرلاین‌ها در چنین فضای غیرشفافی، سوء استفاده از منابع دولتی همچون سوخت ارزان، تسهیلات مالی و سایر حمایت‌های دولتی خواهد بود. لذا بی‌پرده باید گفت حامیان و موافقان تاسیس ایرلاین‌های جدید در اکثر موارد(اگر بی‌مراد نباشند) مطمئنا به فکر جیب شخصی خود

و هم فکران خود هستند. اکنون همان سیستمی که بذر این شجره‌ی زقوم را کاشته، در این اندیشه است که چگونه می‌تواند درآمد یک ایرلاین را با دارایی چند فروند هواپیمای قراضه‌ی خارج از رده‌ی روسیه، چند برابر کند. بهترین گزینه برای افزایش درآمد این ایرلاین‌ها، کاشت بذری بی حاصل به نام "تاسیس فرودگاه" است و عجیب اینکه تا حد بسیار زیادی هم موفق شده‌اند و کسی هم جلودارشان نیست چراکه به هر ناکجاآبادی که می‌رسند، می‌خواهند آنرا با تاسیس فرودگاه آباد کنند.

چه فرودگاه‌هایی که عنوان بین‌المللی بر پیشانی شان حک شده اما حتی در تامین پروازهای داخلی‌شان هم وامانده‌اند. سال‌ها پیش عباس آخوندی، طی یک آمار تکان‌دهنده‌ای گفته بود که حدودا ۱۳ فرودگاه غیرفعال در کشور وجود دارد. مشخص نیست که چرا فلان استان همجوار تهران باید دارای فرودگاه باشد؟ استانی که اکنون کارشناسان مربوطه، تاسیس فرودگاه را در آن به لحاظ اقتصادی به صرفه نمی‌دانند. اما سوال اساسی‌تر این است که پشت این تصمیمات غیرقابل توجیه چه کسانی هستند؟ چرا ضمن چنین پروژه‌های نامعتبری هیچ مسئولی به افکار عمومی پاسخ نمی‌دهد و چرا پای آنها به دادگاه باز نمی‌شود؟ به عنوان مثال، فرودگاهی مثل فرودگاه بین‌المللی همدان که حتی در تامین مسافران داخلی هم مشکل دارد، چرا باید برای نگه‌داشت آن، مجددا هزینه‌های کلانی صورت بگیرد؟ آیا برای اینکه مسئولان مربوطه دریابند این فرودگاه ۸۰ ساله نمی‌تواند مورد اقبال قرار گیرد، باید هزینه‌های بیشتری خرج شود؟ بخش تاسف‌بار این ماجرا زمانی به چشم می‌آید که می‌دانیم یک رسانه‌ی خاص که از قضا آن هم بین‌المللی است و از بیت‌المال ارتزاق می‌کند، چند مدت پیش این فرودگاه را زیانده معرفی کرده و یک فصل انتقادی در باب آن گشوده بود. ولی اکنون تریبونی برای مسئولانی شده که می‌خواهند مجدد نبش قبر کنند تا شاید این مرده‌ی ۵۰ ساله را زنده کنند.

بحث ما تنها همدان نیست و قصد نداریم برخی از مسئولان خوش‌نیت را هم مسئولانی با سوء نیت معرفی کنیم. اما همانگونه که در منابع اسلامی ما نیز آمده باید کار را به اهلش سپرد. ما در مورد ایرلاین‌ها و فرودگاه‌ها، "همدان‌ها" داریم. این یک واقعیت است که زمانیکه مردم وضعیت اقتصادی مناسبی نداشته باشند، هیچگاه برای مسافرت‌های خود حاضر به هزینه های کلان نمی شوند.

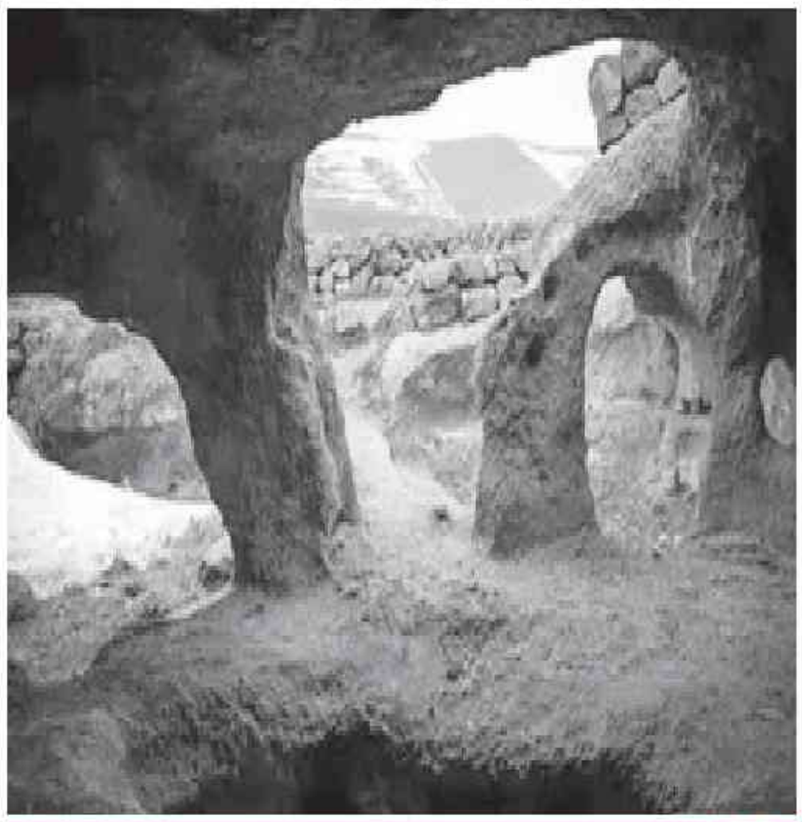
حتی در کشورهای پیشرفته که مردمان‌شان وضعیت اقتصادی بهتری دارند، بازهم در موارد متعدد، از گزینه‌های جایگزینی همچون اتوبوس و قطار که ارزان‌تر هستند استفاده می‌کنند. اما در ایران چرا برخی نمی‌خواهند ببینند و بشنوند؟ واقعا هدف آنها چیست و چه کسانی به چنین مسئولانی مشاوره می‌دهند؟

ما نمی‌گوییم دست از ناوگان هوایی کشور بردارید، دست بر قضا سخن اصلی‌مان این است که بیش از پیش باید به ناوگان هوایی کشور رسیدگی شود. اما نه از طریق صدور مجوز به ایرلاینی که با چند جین هواپیمای ۲۵ ساله درخواست مجوز می‌دهد، اما نه با تاسیس فرودگاهی جدید. هزینه‌های جاری را می‌توان سمت نوسازی ناوگان موجود برد. می‌توان هواپیماهای جدیدتری خریداری کرد و فرودگاه‌های موجود را هم بازسازی کرد. اصلا زیبنده‌ی یک فرودگاه بین‌المللی نیست که شکل و ظاهرش در حد یک رستوران بین‌راهی باشد، شکل و ظاهر یک فرودگاه باید فرودگاهی باشد.

به جای صدور مجوز دوستانه به ایرلاین‌های بی‌خاصیت و فاقد کیفیت مناسب و همچنین تاسیس فرودگاه‌های بدون مسافر، همین وضعیت موجود را اگر بتوانیم ارتقاء دهیم، به ناگاه خواهیم دید که مردم چگونه از یک ایرلاین و یک فرودگاه با کیفیت حمایت خواهند کرد.

آخر کلام اینکه آنچه که هر شهری به آن نیاز دارد ورزشگاه است، ترمینال اتوبوس رلی است، قطار و راه آهن است، ساخت کارخانه و دانشگاه با کیفیت است نه فرودگاه بدون هواپیما!

دهکده صخره‌ای حیله‌ور اسکو– آذربایجان‌شرقی



استمرار افزایش تولید و کاهش قیمت گوشت مرغ در بازار

مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغداران گوشتی کشور، علت کاهش قیمت گوشت مرغ در بازار را استمرار افزایش تولید دانست و از صادرات ۱۲ هزار تن گوشت مرغ را از ابتدای سال تاکنون خبر داد.

«علی ابراهیمی» درباره وضعیت تولید و بازار گوشت مرغ، افزود: اکنون قیمت هر کیلوگرم مرغ زنده درب واحدهای تولیدی بین ۵۲ تا ۵۵ هزار تومان است که نسبت به نرخ تورم افت قیمت را تجربه می‌کند. در دوره‌های قبلی بین ۱۵۰ تا ۱۵۲ میلیون قطعه جوجه‌ریزی صورت می‌گرفت که این مهم در دوره اخیر به ۱۴۷ میلیون قطعه برای تنظیم بازار رسیده است.

وی، وضعیت تولید فعلی را مطلوب عنوان کرد و گفت: با توجه به کاهش قیمت گوشت مرغ در داخل کشور، صادرات این محصول موجب شده تا تولیدکنندگان متضرر نشوند.

ابراهیمی میزان صادرات گوشت مرغ را از ابتدای سال تاکنون توسط بخش خصوصی و دولتی را بیش از ۱۲ هزار تن دانست و اضافه کرد: حدود ۸ هزار تن از صادرات توسط بخش خصوصی انجام شده است.

مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغداران گوشتی کشور با بیان اینکه گوشت مرغ به طور عمده به عراق صادر می‌شود، تصریح کرد: قرار است با توجه به استمرار افزایش تولید، گوشت مرغ در آینده نزدیک با حجم بیشتری به کشورهای قطر، عمان و ارمنستان صادر شود.

وی بیان کرد: با توجه به وضعیت مطلوب تولید و کاهش قیمت گوشت مرغ در بازار، لازم است دولت از افزایش عرضه مرغ منجمد در بازار جلوگیری کند. طبق روال سال‌های اخیر، برای تنظیم بازار گوشت مرغ و همچنین دسترسی همه هموطنان به این محصول پروتئینی، مرغ منجمد از ذخایر راهبردی کشور (از محل تولید داخل و وارداتی) به بازار عرضه می‌شد به دلیل افت قیمت مرغ زنده و گوشت مرغ گرم نیاز است که مرغ منجمد با مدیریت و کنترل در بازار عرضه شود تا تولیدکنندگان متضرر نشوند.

وی اظهار داشت: طبق برنامه‌ریزی و روال ماه‌های اخیر جوجه‌ریزی در واحدهای پرورش انجام خواهد شد تا قیمت در بازار مصرف منطقی باشد.

بانک جهانی: تورم در ایران کاهشی و نرخ ارز تثبیت شد

بانک جهانی در تحلیلی از سیاست های پولی دولت ایران اعلام کرد این سیاست ها منجر به کاهش تورم از ۵۵ درصد به ۴۰ درصد و تثبیت نرخ ارز و پایداری ارزش ریال شده است.

بانک جهانی در تحلیلی از سیاست های پولی بانک مرکزی ایران نوشت: علیرغم یک روند تعدیل‌کننده، تورم قیمت مصرف‌کننده برای پنجمین سال متوالی در سال ۱۴۰۲ بالای ۴۰ درصد باقی ماند. از زمان اعلام تغییرات در یارانه نرخ ارز در ژوئن ۲۰۲۲ و افزایش تورم متعاقب آن، تورم به‌تدریج کم شد و از ۵۵,۵ درصد (نسبت به مدت مشابه سال قبل) در آوریل ۲۰۲۳ به ۳۱ درصد (نسبت به مدت مشابه سال قبل) در می ۲۰۲۴ کاهش یافت. این روند با انقباض سیاست پولی اخیر و تثبیت ارزش ریال به دنبال برخی پیشرفت‌های جزئی در مذاکرات با ایالات‌متحده و اخبار مربوط به لغو مسدود شدن وجوه در خارج از کشور حمایت شد.

تورم کل و تورم مبنا در سال ۱۴۰۲ به ترتیب به ۴۰,۷ درصد و ۴۰,۸ درصد رسید. تورم بالا در درجه اول به تورم قیمت مواد غذایی نسبت داده می‌شود که تقریبا یک‌سوم نرخ تورم کلی و به دنبال آن هزینه مسکن را به همراه دارد. تورم بالاتر به‌طور نامتناسبی بر خانوارهای کم‌درآمد تأثیر می‌گذارد زیرا غذا و مسکن حدود ۸۰ درصد از سبد مصرفی آن‌ها را تشکیل می‌دهد. پیشرفت جزئی در مذاکرات هسته‌ای و تلاش برای تشدید سیاست پولی به این روند کمک کرده است. در روندی مشابه، تورم قیمت تولیدکننده نیز در سال ۱۴۰۲ به ۳۲,۶ درصد کاهش یافت که پایین‌ترین نرخ طی پنج سال گذشته است.

ریال تا حدی با بازگردانده نرخ ارز ترجیحی جدید برای کالاهای اساسی، دوره‌ای از ثبات نسبی را پشت سر گذاشته است، اما بازار موازی همچنان تحت تأثیر انتظارات قرار دارد. شش ماه پس از حذف نرخ ارز یارانه‌ای در ماه می ۲۰۲۲ (که در ابتدا به دلار ۴۲۰۰۰ ریالی پس از اعمال مجدد تحریم‌های ایالات‌متحده در سال ۲۰۱۸ وابسته بود)، بانک مرکزی در دسامبر ۲۰۲۲، نرخ ثابت جدید (دلار ۲۸۵,۰۰۰ ریالی) را برای واردات کالاهای اساسی معرفی کرد. تمایل به حفظ نرخ ارز ثابت با مداخله مستقیم در بازار، درعین‌حال که بازار صادرات و واردات را در سطوح پایین نگه می‌دارد، فاصله را با بازار ارز موازی (بازار آزاد) افزایش داده است. نرخ ارز بازار موازی همچنان منعکس‌کننده شرایط عرضه و تقاضا و احساسات بازار است که پس از ماه‌ها ثبات نسبی، بین ژانویه تا می ۲۰۲۴ در راستای افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی و انتخابات آتی ایالات‌متحده، ۱۹,۳ درصد افزایش یافت.

بانک مرکزی برای مهار تورم و تثبیت اقتصاد اقدامات مختلفی را انجام داد. این اقدامات شامل محدود کردن رشد ترازنامه بانکی به محدوده ۱,۵ تا ۲,۵ درصد، افزایش ذخایر الزامی برای بانک‌های پرریسک و افزایش نرخ سپرده و سود بین بانکی است. درنتیجه، رشد نقدینگی به ۲۴,۳ درصد در سال ۱۴۰۲ رسید و نسبت به ۳۱,۱ درصد در سال ۱۴۰۱ کاهش یافته است. رشد پول پایه نیز به ۲۸,۱ درصد در سال ۱۴۰۲ رسید و نسبت به ۴۲,۳ درصد در سال ۱۴۰۱ کاهش یافته است. بااین‌حال، اعمال این محدودیت‌ها بر بانک‌ها، همراه با تأمین مالی کسری بودجه دولت و ابتکارات وام‌دهی دستوری، منجر به افزایش استقراض از بانک مرکزی شده است. محدودیت‌های زیاد بر بانک‌ها نیز منجر به کاهش اعتبار نسبی تخصیص‌یافته به بخش‌های

مختلف شده است.

نظام بانکی همچنان با چالش‌ها و عدم تعادل ساختاری مواجه است. بخش بانکداری با سطوح بالای وام‌های غیرجاری و سرمایه ناکافی دست‌وپنجه نرم می‌کند، بیش از ۷۰ درصد از بانک‌ها نمی‌توانند الزامات نسبت کفایت سرمایه را برآورده کنند و نزدیک به نیمی از آنها دارای «نسبت کفایت سرمایه» منفی هستند. این امر، که با افزایش اعطای اعتبارات هدایت‌شده توسط دولت تشدید می‌شود، خطر ورشکستگی را به همراه دارد. انباشت وام‌های غیرجاری و عدم کفایت سرمایه، خطر ورشکستگی بانک‌ها را افزایش می‌دهد و ثبات مالی را تهدید می‌نماید. درحالی‌که بانک مرکزی اقداماتی را برای کاهش ریسک‌ها انجام می‌دهد، کمبود نقدینگی همچنان ادامه دارد. این امر منجر به محدودیت‌های برداشت و افزایش نرخ سپرده می‌شود. این امر تخصیص اعتبار را محدود می‌کند. حل این مسائل نیازمند راهکارهایی جامع است.