خبر

اختصاص سهمیه بنزین ویژه سفر منتفی شد

• **مهر:** پس از منتفی‌شدن تخصیص سهمیه ویژه بنزین نوروزی و افزایش قیمت این فرآورده نفتی به بیش از هزارتومان، تخصیص سهمیه ویژه سفرهای تابستانی هم به حالت تعلیق درآمد. دومین سهمیه بنزین تابستانی چهارشنبه هفته آینده اول مرداد در کارت هوشمند سوخت خودروها واریز می‌شود و با وجود آغاز سفرهای تابستانی، دولت برنامه‌ای برای اختصاص سهمیه ویژه سفر به خودروها ندارد.

اوپک: درآمد نفتی ایران در ۲ سال گذشته نصف شد

• **خبرگزاری‌ها:** سازمان کشورهای صادرکننده نفت، اوپک، در تازه‌ترین بولتن آماری سالانه خود اعلام کرد تحریم‌ها درآمد نفتی ایران را طی دو سال گذشته تقریبا نصف کرده است. به گزارش ایسنا به نقل از دبیرخانه اوپک، ایران طی شش ماه گذشته در حال گفت‌وگو با قدرت‌های جهانی برای رسیدن به یک توافقنامه نهایی درباره برنامه هسته‌ای خود بوده است، اما با وجود امضای توافق موقت در ماه نوامبر، دو طرف هنوز موفق به برطرف کردن اختلافات خود نشده‌اند. اوپک در تازه‌ترین گزارش آماری سالانه خود اعلام کرد درآمد حاصل از صادرات نفت ایران در سال ۲۰۱۳ به ۶۱میلیاردو۹۲۰میلیون‌دلار رسیده که نسبت به سال ۲۰۱۱ که ۱۱۴میلیاردو۷۵۰میلیون‌دلار بود، ۴۶درصد کاهش یافته است. همچنین تحریم‌های بین‌المللی علیه صادرات نفت، فروش نفت خام ایران را در سال ۲۰۱۳ به میزان ۴۲درصد نسبت به سال قبل‌تر کاهش داده است. این در حالی است که کاهش درآمد صادرات نفت ایران در سال ۲۰۱۲ تا حد زیادی بر اثر افزایش بهای نفت جبران شده است.

افزایش ۵۰۰میلیون بشکه‌ای ذخایر نفت ایران

اوپک از افزایش ۵۰۰میلیون بشکه‌ای ذخایر نفت ایران در سال ۲۰۱۳ خبر داد و ایران را سومین دارنده بزرگ ذخایر نفت در جهان معرفی کرد. براساس برآورد اوپک، کل ذخایر نفت خام ایران در پایان سال ۲۰۱۳ به ۱۵۷/۸میلیارد بشکه رسید. ذخایر نفت ایران در این سال نسبت به سال قبل نیم میلیارد بشکه افزایش داشته است. ذخایر نفت ایران در پایان سال ۲۰۱۲ بالغ بر ۱۵۷/۳میلیارد بشکه اعلام شده بود. ایران از نظر بزرگی ذخایر نفت خود در رتبه سوم جهان قرار گرفته است. ونزوئلا بزرگ‌ترین دارنده ذخایر نفتی در جهان شناخته شده است. ذخایر نفت این کشور ۲۹۸میلیارد بشکه برآورد شده است. عربستان با ذخایر ۲۶۵میلیارد بشکه‌ای در رتبه دوم از این نظر قرار گرفته است. کل ذخایر نفت جهان در پایان سال ۲۰۱۳ نیز هزارو۴۸۹میلیارد بشکه اعلام شده است. این رقم نسبت به سال قبل شش میلیارد بشکه افزایش داشته است.

ایران یازدهمین صادرکننده نفت جهان

اوپک، ایران را یازدهمین صادرکننده نفت جهان در سال ۲۰۱۳ معرفی و اعلام کرد ایران در این سال ۱/۲۱۵میلیون بشکه در روز نفت صادر کرد که ۱۲۸هزاربشکه در روز از این رقم به مقصد اروپا فرستاده شده است. سازمان کشورهای صادرکننده نفت در گزارش جدید خود موسوم به بولتن آماری سالانه ۲۰۱۴، کل صادرات نفت ایران در سال ۲۰۱۳ را ۱/۲۱۵میلیون بشکه در روز اعلام کرده است.

صادرات نفت ایران در این سال نسبت به سال قبل از آن حدود ۹۰۰هزار بشکه در روز کاهش داشته است. ایران در سال ۲۰۱۲ بالغ بر ۲/۱۰۲میلیون بشکه در روز نفت صادر کرده بود. در میان کشورهای صادرکننده نفت جهان ایران در رتبه یازدهم از نظر میزان صادرات نفت خود در سال ۲۰۱۳ قرار گرفته است. عربستان با صادرات روزانه ۷/۵میلیون بشکه‌ای بزرگ‌ترین صادرکننده نفت جهان شناخته شده است. روسیه با صادرات ۴/۷میلیون بشکه‌ای در رتبه دوم از این نظر قرار گرفته است. در میان ۱۲عضو اوپک، از نظر میزان صادرات نفت رتبه هشت به ایران رسیده است.

منابع پاکستانی اعلام کردند

واردات برنج به جای پول برق

• **تسنیم:** منابع پاکستانی از لغو ممنوعیت صادرات انبه این کشور به ایران توسط تهران خبر دادند و اعلام کردند ایران همچنین نسبت به دریافت طلب صدمیلیون‌دلاری خود از پاکستان با دریافت برنج باسماتی ابراز تمایل کرده است. به گزارش رسانه‌های پاکستانی، دولت پاکستان در قبال بدهی بیش از صدمیلیون‌دلاری خود به ایران از بابت واردات برق، به این کشور برنج باسماتی یا گندم صادر خواهد کرد. این موضوعات در نشستی با حضور مسوولان وزارتخانه‌های مختلف پاکستان به ریاست اسحاق دار، وزیر دارایی این کشور برگزار شد. هدف از برگزاری این نشست برطرف‌کردن موانع گسترش مبادلات تجاری با ایران با وجود تحریم‌ها بود. در این نشست، وقار مسعود، از مسوولان وزارت دارایی پاکستان گفت شرکت ملی انتقال و توزیع برق پاکستان تمایل دارد بدهی‌های معوق خود به ایران از بابت تامین برق مناطق مرزی را تسویه کند. در این زمینه، وزارت بازرگانی پاکستان در حال انجام اقدامات مقتضی برای مبادله کالایی با ایران است. وی افزود، ایران قبلا خطوط انتقال برق تا مرز خود برای عرضه احتمالی برق به گوادر و شهرهای مجاور را ایجاد کرده است.

خودروسازان ایرانی ادغام شوند

۷۰درصد خودروها در سال ۲۰۱۳ توسط ۸ غول خودروسازی دنیا تولید شدند

محسن وفادوست

عکس: آیدین رهبر

صنعت شبه‌انحصاری تولید خودرو کشور درگیر بحران است. کارخانه‌های بزرگ با چنده‌زار کارگر سالانه چندهزارمیلیاردتومان بدهی به بار می‌آورند و به نظر می‌رسد، بحران بسیار جدی‌تر از تصور دست اندرکاران این صنعت باشد؛ دست‌اندرکارانی که تصور می‌کنند با بالابردن قیمت یا لابی‌گری و بالابردن تعرفه‌های وارداتی و تقویت موضع انحصاری‌شان می‌توانند رانت حمایتی موقتی برای خود دست‌وپا کنند و مدتی دیگر خودروهای خود را به مردم بفروشند. آنها به جای اتخاذ تصمیم بلندمدت اقتصادی، تصمیم‌های کوتاه‌مدت و غیراصولی می‌گیرند که نتیجه و خروجی‌اش از قیمت گرفته تا کیفیت و خدمات پس از فروش بر همگان واضح و روشن است.

امروزه بازارهای جهانی شاهد تغییراتی سریع و پویا و رقابتی سنگین و نفسگیر هستند. بنگاه‌های اقتصادی برای باقی‌ماندن در گود رقابت باید به روندهای کلی صنعت توجه کنند. سوارشدن بر موج روندها در کوتاه‌مدت سهم بازار شرکت‌ها را افزایش می‌دهد و در بلندمدت پیش‌نیاز بقا و ماندگاری در صنعت است. روندها به مرور به استانداردهای صنعت تبدیل می‌شوند و شرکت‌های عقب‌مانده خودبه‌خود از گردونه رقابت خارج خواهند شد. صنعت خودرو نیز یکی از صنایعی است که به‌دلیل تقاضای بالا و تاثیر زیادش بر اشتغالزایی و تولید ناخالص ملی کشورها، توجه و حمایت تصمیم‌گیران اقتصادی بسیاری از کشورها از جمله ایران را به خود جلب کرده است. خودروسازان ایرانی با وجود بیش از سه دهه دسترسی انحصاری به یک درصد از بازار خودرو دنیا به دلیل حمایت کنترل‌نشده و بیش‌ازحدی که در این سال‌ها در اختیار داشته‌اند متاسفانه بدون توجه به روندهای جهانی صنعت خودرو، به تولید پرداخته‌اند.

روندهای نسبتا جدید صنعت خودرو دنیا ادغام و شراکت شرکت‌های بزرگ و پیشرفت تکنولوژی‌های به‌کار رفته در خودروهاست و روندهای قدیمی صنعت خودرو که اکنون به استاندارد و پیش‌نیاز فعالیت در بازارهای رقابتی تبدیل شده‌اند، افزایش امنیت برای راننده، سرنشینان و عابران، کاهش مصرف سوخت و سفارشی‌سازی تولید انبوه هستند. ادغام شرکت‌های خودروساز بزرگ و خرید متقابل سهام، یکی از روندهای جهانی صنعت خودرو است. پیش‌بینی می‌شود تا ۱۵ سال دیگر فقط تعداد اندکی خودروساز در سراسر جهان حضور داشته باشند و روندهای ادغام، شراکت یا اتحادهای استراتژیک صنعت تولید خودرو چون فیات-کرایسلر، رنو- نیسان، پژو- سیتروئن و خریداری شرکت‌های قدیمی انگلیسی چون ام‌جی، روور و جگوار توسط شرکت‌های چینی و هندی شواهدی بر این روند هستند. خودروسازان با ادغام یا شراکت در پروژه‌های بزرگ، هزینه‌های تحقیق و توسعه و ریسک‌های خود را کاهش می‌دهند و درهای بازارهای جدید را به روی خود می‌گشایند و در نتیجه با قیمت‌های نسبی پایین‌تر، محصولاتی با کیفیت بالاتر و خدمات پس از فروش بهتر را به بازار عرضه می‌کنند. تولید محصول با قیمت تمام‌شده مناسب در صنعت خودرو نیازمند صرفه به مقیاس و متاثر از تیراژ تولید است، در سال ۲۰۱۳ حدود ۷۵میلیون خودرو در دنیا تولید شد که حدود ۷۰درصد این خودروها معادل تقریبا ۵۵ میلیون دستگاه، محصول فقط هشت غول خودروساز هستند. کاربرد تکنولوژی‌های پیشرفته در صنعت خودرو طبق پیش‌بینی‌ها در آینده نزدیک رشد بسیار چشمگیری خواهد داشت و سهم راننده در هدایت خودرو مقدار قابل‌توجهی کاهش خواهد یافت. امروزه امکاناتی چون کنترل‌کننده‌های هوشمند و خودکار سرعت، دوربین‌های مختلف، راهنماهای مسیریابی و پارک و تشخیص‌دهنده‌های نقاط کور که به کمک تکنولوژی‌های جدید در خودروها وجود دارند، نسل جدید خودروها را امن‌تر و رانندگی با آنها را ساده‌تر کرده‌اند. استفاده از تکنولوژی‌های جدید همچنین در موتورهای هیبریدی جدید نیز بروز پررنگی داشته است؛ موتورهایی که برخلاف نسل‌های قبل دیگر ضعیف نیستند و با مصرف بسیار کم، قدرت و شتاب قابل‌قبول و مناسبی ارایه می‌دهند. در شرایطی که در اکثر مناطق دنیا قیمت سوخت‌های فسیلی نسبتا بالاست و تقاضا برای ماشین‌های پاک و کم‌مصرف افزایش یافته است، این خودروها به سمت کسب سهم بازار از بازارهای رقابتی پیش می‌روند و در سال‌های اخیر موفقیت‌های چشمگیری داشته‌اند.

صنعت خودرو در ایران به‌دلیل وضعیت غیررقابتی از روندهای جهانی خودرو دور است. خودروسازان ایرانی تقریبا در هیچ‌کدام از روندهای جهانی حرفی برای گفتن ندارند. تیراژ بالایی ندارند و در اوج رونق تولید در سال ۱۳۹۰ حدود ۱/۶میلیون دستگاه خودرو تولید کردند. تقریبا همیشه بیش از ۸۰درصد تولیداتشان به انواع و اقسام پژو۴۰۵، پژو پارس، سمند و پراید اختصاص داشته است؛ خودروهایی که در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ میلادی طراحی شده‌اند و از استانداردهای ایمنی و مصرف سوخت امروز بسیار فاصله دارند. خودروسازان ایرانی برای به پای میز مذاکره و همکاری نشاندن خودروسازان خارجی توانمندی و موقعیت استراتژیکی به جز بازار انحصاری ایران و شبکه فروش و خدمات پس از فروششان در اختیار ندارند. سهم عمده‌ای از پروژه‌های مشترک فعلی و سابقشان با خودروسازان فرانسوی بوده و این در حالی است که خودروسازان فرانسوی در بازارهای رقابتی خودرو سهم بازار قابل اعتنایی ندارند و بعید است که خود از مهلکه جهانی رقابت و مازاد ظرفیت تولید خودرو در جهان به سلامت عبور کنند. واحدهای تحقیق و توسعه خودروسازان نیز تقریبا بدون خروجی ملموس فعالیت می‌کنند و در رقابت استفاده از تکنولوژی‌های جدید و ارایه امکانات پیشرفته تکنولوژیک در خودرو دستشان تهی است و تغییرات ظاهری بسیار ساده و بدون هزینه را به‌عنوان تغییر نسل و طراحی جدید یک خودرو به مشتریان معرفی می‌کنند. اکثر محصولات خودروسازان ایرانی به نسبت استانداردهای فعلی دنیا پرمصرف و آلاینده محسوب می‌شوند و حتی به نسبت زمان طراحی‌شان غیرایمن هستند. ایمنی در نظر خودروسازان ایرانی کاری لوکس، تجملاتی و غیرضروری است و شاهد این ادعا رویکرد آنها در مواجهه با تکنولوژی‌های قدیمی افزایش ایمنی خودرو که در بسیاری از کشورها اجباری هستند، است. آنها این تکنولوژی‌ها را به‌عنوان آپشن‌های اختیاری به مشتریان عرضه می‌کنند. با اوصاف انجام‌شده، صحبت از سفارشی‌سازی محصولات تولید انبوه در این بازار انحصاری به شوخی تلخ می‌ماند.

خودروسازان ایرانی همیشه با لابی و فشار به مراجع تصمیم‌گیری، آنها را از ورشکستگی خودشان و به‌تبع آن ازبین‌رفتن زنجیره تامین بلندوبالای تولید خودرو در ایران می‌ترساندند. زنجیره تامینی که به ادعای آنها کسر قابل‌توجهی از بازار کار ایران را شامل می‌شود و حفظ و صیانت از آن وظیفه‌ای ملی و انسانی هر مرجع تصمیم‌گیری است. البته که فرض آنها در ازبین‌رفتن فرصت‌های شغلی ساده‌انگارانه است و بسیاری از بخش‌های این زنجیره تامین در صورت ورشکستگی خودروسازان با تغییراتی به فعالیت خود ادامه خواهند داد. البته در صحت آمارهای ارایه‌شده توسط خودروسازان در مورد میزان اشتغالزایی صنعت خودرو ایران نیز تردیدهایی وجود دارد و حتی در صورت پذیرفتن ادعاهای خودروسازان این میزان بالای اشتغالزایی به نسبت حجم تولید که بالاتر از عرف جهانی صنعت است، فقط نشان‌دهنده ناکارآمدی و ضعف شرکت‌های خودروسازی در استفاده از نیروهای انسانی‌شان و همچنین قدیمی و ازرده‌خارج‌بودن تکنولوژی‌های تولیدشان است.

صنعت خودرو ایران از ابتدای تاسیس تاکنون اکثر محصولاتش را در قالب پروژه‌های همکاری با شرکت‌های خارجی تولید کرده است. اگر زنجیره خلق یک محصول را شامل بخش‌های طراحی، تولید، فروش و خدمات پس از فروش در نظر بگیریم، می‌توان تجربیات همکاری‌های قبلی را در سه نوع دسته‌بندی کرد:

نوع اول: طرف خارجی بدون سرمایه‌گذاری، تمام یا بخشی از تکنولوژی تولید قطعات و مونتاژ یک خودرو را به شرکت ایرانی منتقل می‌کند. در قالب این پروژه‌ها ماشین‌هایی که زمانی در بازارهای خارجی فروخته می‌شده‌اند تا زمانی که بازار ایران کشش داشته باشد، تولید و فروخته می‌شوند، این زمان ممکن است به چند دهه برسد. تولید پیکان، پراید، پژو ۴۰۵ یا پژو ۲۰۶ مثال‌هایی از این نوع پروژه‌ها هستند.

نوع دوم: پروژه‌های مونتاژ به‌صورت قطعات غیرمتصل CKD است. در این روش قطعات غیرمتصل و باکیفیت تولیدشده در خارج از کشور، در کارخانه‌های مخصوص مونتاژ متعلق به خودروسازان داخلی زیر نظر شرکت خارجی توسط کارگران ایرانی مونتاژ می‌شوند در قالب این پروژه‌ها خودروهایی به‌روز و باکیفیت که همزمان توسط شرکت خارجی در بازارهای جهانی هم فروخته می‌شوند مونتاژ می‌شوند. محصولاتی چون رنو، مگان یا نیسان‌ماکسیما و مورانو از این جنس هستند.

نوع سوم: پروژه‌های شراکت هستند. در قالب این پروژه‌ها شرکت جدیدی با سهام مشترک خودروسازان داخلی و خودروسازان خارجی تاسیس می‌شود و بخشی از قطعات توسط قطعه‌سازان داخلی تولید شده و مونتاژ در پلنت‌ها و فروش و خدمات پس از فروش در نمایندگی‌های شریک داخلی تحت مسوولیت و نظارت دقیق مجموعه شراکت و در سطح استانداردهای شریک خارجی انجام می‌شود. تنها مورد استفاده از این نوع قرارداد پروژه رنو تندر ۹۰ است که در آن شرکت رنو پارس با ۴۹ درصد سهام متعلق به شرکت رنو و ۵۱درصد سهام متعلق به ایران‌خودرو و پارس خودرو تاسیس شد و به تولید رنو تندر ۹۰ پرداخت.

قراردادهای نوع سوم تفاوت عمده و قابل‌توجهی در نحوه تعامل خودروسازان داخلی و خارجی دارند. در این نوع قراردادها برخلاف دو نوع قبل که تعامل خودروساز داخلی و شریک خارجی‌اش فقط در بخشی از زنجیره و به صورت موقت اتفاق می‌افتاد، فرآیند تولید، فروش و خدمات پس از فروش در قالب شرکت جدید و تعامل خودروساز داخلی و خارجی به‌صورت مستمر و در طی زمان و از جنس شراکت انجام می‌شود. در این قراردادها سطح کیفیت و استانداردها در تمام بخش‌های تولید قطعات، مونتاژ، خدمات پس از فروش و گارانتی‌ها توسط شریک خارجی کنترل می‌شوند. این کنترل به مرور منجر به ارتقا سطح عملکرد، استانداردها و پروتکل‌های کاری خودروساز داخلی به سطوح جهانی می‌شود. علاوه بر این شرکت‌های قطعه‌ساز دخیل در این پروژه‌ها هنگامی که آموختند چگونه و تحت چه پروتکل‌ها و استانداردهایی باید در سطح جهانی با شریک خارجی پروژه کار کنند، به‌راحتی می‌توانند برای سایر خودروسازان جهانی نیز قطعه تولید کنند.

از طرفی می‌دانیم ایران قصد دارد با عضویت در سازمان تجارت جهانی به بازیگری در صحنه اقتصاد و تجارت جهان تبدیل شود. این عضویت اگرچه مزایای زیادی به همراه خواهد داشت ولی تصمیم‌گیران اقتصادی باید در نظر داشته باشند، ایران عضو سازمان تجارت جهانی مجبور است به روندهای جهانی تن در دهد و دیگر نمی‌تواند بر خلاف موج دریا شنا کند، پس چه بهتر که اکنون در تصمیم‌گیری‌های بلندمدت برای صنایع بزرگ دورنمایی بلند را هم در نظر داشته باشند. برخلاف تصوری که در ابتدای مواجهه با هر بحران وجود دارد، بحران می‌تواند منشاء تغییر و تحول باشد. بحران می‌تواند محرکی برای بررسی عیب‌ها و ایرادها و کنترل صحت پارامترهای اساسی کسب و کار و منشاء بازنگری در رفتارها و تصمیمات گذشته و اصلاح و بهبود باشد. بنابراین، اکنون که کشتی خودروسازی در ایران با چندهزارمیلیاردتومان زیان به گل نشسته، بهترین زمان برای تصمیم‌گیری اصولی و بلندمدت با درنظرگرفتن همه جوانب است.

خودروسازان ایرانی با نگاه واقع‌بینانه به توانمندی‌ها، سطح تکنولوژی و تیراژشان باید بپذیرند در صنعت خودرو امروز دنیا حتی بازیگر ساده و درجه چندم خوبی نیز نیستند. آنها بعد از بیش از سه دهه در اختیار داشتن بازار انحصاری خودرو در ایران، در حال ازدست‌دادن سهم بازار به شرکت‌های درجه چندم چینی و محصولات بی‌کیفیتشان هستند و توقع بازیگر بودن در مقابل شرکت‌های پیشرفته، صاحب برند، جایگاه و سهم از بازارهای با رقابت سنگین جهانی جدا غیرواقع‌بینانه به نظر می‌رسد. نگاه اکثر کارشناسان و تصمیم‌گیران اقتصادی به صنعت خودرو حمایت کامل یا مخالفت است. شاید بتوان با رویکرد سومی بدون آسیب‌زدن به منافع صنعتی و اقتصادی خودروسازی در ایران، مانعی بر آسیب‌های این صنعت حمایت‌شده، منزوی و غیرکارآمد ایجاد کرد. در این راستا پیشنهاد می‌شود تولید خودروهای ازرده‌خارج و قدیمی متوقف شود (انواع پژو۴۰۵، سمند، پراید، تیبا و پیکان) و فقط خودروهای به روزی که هنوز در پلنت‌های اصلی شرکت‌های طراح و صاحب‌برند تولید می‌شوند تحت لیسانس و نظارت شرکت‌های بزرگ و در قالب قراردادهای شراکت و با سرمایه‌گذاری مشترک شرکت‌های خارجی و بازیگران جهانی و بزرگ صنعت خودرو در داخل ایران تولید شوند. در قالب این قراردادها، شرکت‌های خارجی به مزیت‌های محدود خودروسازان ایرانی یعنی بازار ایزوله ایران و شبکه گسترده فروش و خدمات پس‌ازفروش دسترسی پیدا می‌کنند؛ آنها همچنین می‌توانند از پلنت‌های خودروسازی داخل ایران به‌عنوان مراکز تولید منطقه‌ای نیز استفاده کنند. استفاده از این بازار و افزایش تیراژ تولید به اندازه سالانه چندصدهزار دستگاه، موقعیت رقابتی شریک خارجی پروژه را در بازار جهانی خودرو که درگیر مازاد ظرفیت و رقابتی سنگین است، مستحکم می‌کند. در سوی دیگر، شراکت شرکت‌های ایرانی با در اختیار گذاشتن پلنت‌های تولید و مونتاژ سطح اشتغالزایی کارخانه‌های‌شان را حفظ می‌کنند و راه خروجی بر وضعیت بحران فعلی خواهند یافت، علاوه بر اینکه در این نوع قراردادها شبکه بزرگ شرکت‌های قطعه‌ساز ایرانی، هم با سفارش‌گرفتن و تولید قطعه و هم با ارتقای استانداردهای تولید و استفاده از پروتکل‌های روز و جهانی و یادگیری فوت‌وفن قطعه‌سازی با استانداردهای جهانی منتفع خواهند شد. آخرین و مهم‌ترین برنده این نوع قراردادها، مردم و خریداران خودروها خواهند بود که محصولاتی باکیفیت، پیشرفته، امن و کم‌مصرف را با قیمت‌هایی مناسب خریداری خواهند کرد.

گذر

کم‌درآمدترین و پردرآمدترین خانوارهای روستایی

• **فارس:** بر اساس نتایج طرح آمارگیری هزینه و درآمد خانوار روستایی سال ۹۲ کشور از میان ۳۱استان هزینه کل یک خانوار روستایی در یک سال برای کل کشور ۱۲۹میلیون‌و۶۱۰هزارریال برآورد شده که میانگین هرماه برابر حدود یک‌میلیون‌و۸۰هزارتومان‌است.

بر اساس این آمار بیشترین هزینه یک خانوار روستایی در طول سال ۹۲ به ترتیب مربوط به استان خوزستان با ۱۶۶میلیون‌و۱۹۵هزارریال، مازندران ۱۶۲میلیون‌و۸۷۱هزارریال و آذربایجان‌غربی با ۱۶۲میلیون‌و۷۴۲هزارریال‌است.

همچنین کمترین هزینه یک خانوار روستایی در طول همین سال مربوط به استان‌های سیستان‌وبلوچستان، همدان و قم به‌ترتیب با ۸۰میلیون‌و۱۶هزارریال، ۹۵میلیون‌و۴۵۷هزارریال و ۹۹میلیون‌و۳۷هزارریال است. طبق این گزارش، رشد هزینه‌های خانوار روستایی در سال ۹۲ نسبت به ۹۱در دو استان منفی گزارش شده است که مربوط به زنجان با منفی ۱۱/۲درصد و فارس با منفی ۷/۴درصد است.

همچنین بیشترین رشد در همین مدت مربوط به استان‌های ایلام با ۵۵/۷درصد، کهگیلویه‌وبویراحمد ۵۱/۲درصد و خراسان‌رضوی ۴۹درصد گزارش شده است. بیشترین درآمد کل برای یک خانوار روستایی در این سال برای استان‌های البرز، تهران و اردبیل به‌ترتیب با ۱۷۴میلیون‌و۱۴۵هزارریال، ۱۶۵میلیون و۱۹۲هزارریال و۱۶۴میلیون‌و۴۹هزارریال است.

در این میان کمترین درآمد خانوار روستایی مربوط به استان‌های سیستان‌وبلوچستان با ۱۶۷میلیون‌و۱۳۲هزارریال، خراسان‌جنوبی ۹۲میلیون‌و۲۹۷هزارریال و کرمان با ۹۳میلیون‌و ۶۱۵هزارریال است.

همچنین رشد درآمد کل یک خانوار روستایی در سال ۹۲ نسبت به ۹۱ نشان می‌دهد بیشترین رشد مربوط به استان‌های سمنان با ۶۱/۹درصد، البرز ۵۱/۶درصد و چهارمحال‌وبختیاری با ۳۶/۴درصد است.

بر این اساس کمترین رشد در همین مدت برای یک خانوار روستایی مربوط به استان‌های فارس ۵/۵درصد، هرمزگان با ۱۰درصد و کردستان ۱/۵درصد است.

LEON
Since 1960

Happy Ramadan

افطاری متفاوت در ماه رمضان
رستوران لئون

آبان جنوبی: خیابان کریم خان زند
خیابان آبان جنوبی، نبش چهارراه ورشو
تلفن : ۸۸۹۰۴۶۲۵-۸۸۹۳۰۳۶۳

فرشته: سام سنتر- طبقه۸
تلفن : ۲۲۶۵۳۸۴۱

نیاوران: خیابان دکتر باهنر(نیاوران)
قبل از دوراهی دزاشیب
تلفن : ۲۲۷۷۲۴۰۰-۲۲۷۷۲۴۴۰

www.leon1960.com

Design: HIG+/Rakhshani