

خبر

تورم دی ماه به ۳۲ درصد رسید

در دی ماه ۱۴۰۳ نرخ تورم سالانه برای خانوارهای کشور به ۳۲ درصد رسیده که نسبت به همین اطلاع در ماه قبل، ۰.۵ واحد درصد کاهش یافته است.

گزارش مربوط به شاخص قیمت مصرفکننده - دی ماه ۱۴۰۳ (۱۰۰ = ۱۴۰۰) از سوی مرکز آمار ایران منتشر شد. در دی ماه ۱۴۰۳ شاخص قیمت مصرفکننده خانوارهای کشور به عدد ۲۹۳.۴ رسیده است که نسبت به ماه قبل، ۲.۹ درصد افزایش، نسبت به ماه مشابه سال قبل، ۳۱.۸ درصد افزایش و در ۱۲ ماهه منتهی به ماه جاری نسبت به دوره مشابه سال قبل، ۳۲.۰ درصد افزایش داشته است.

تورم نقطه به نقطه خانوارهای کشور

منظور از تورم نقطه به نقطه، درصد تغییر عدد شاخص قیمت نسبت به ماه مشابه سال قبل است. در دی ماه ۱۴۰۳ تورم نقطه به نقطه خانوارهای کشور، ۳۱.۸ درصد بوده است؛ یعنی خانوارهای کشور به طور میانگین، ۳۱.۸ درصد بیشتر از دی ماه ۱۴۰۲ برای خرید یک «مجموعه کالاها و خدمات یکسان» هزینه کرده‌اند. تورم نقطه به نقطه دی ماه ۱۴۰۳ در مقایسه با ماه قبل، ۰.۴ واحد درصد افزایش داشته است.

تورم ماهانه خانوارهای کشور

منظور از تورم ماهانه، درصد تغییر عدد شاخص قیمت، نسبت به ماه قبل است. در دی ماه ۱۴۰۳ تورم ماهانه خانوارهای کشور برابر ۲.۹ درصد بوده است. تورم ماهانه برای گروه‌های عمده «خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات»، ۳.۲ درصد و برای گروه عمده «کالاها غیرخوراکی و خدمات»، ۲.۸ درصد بوده است.

نرخ تورم سالانه خانوارهای کشور

منظور از نرخ تورم سالانه، درصد تغییر میانگین اعداد شاخص قیمت در یک سال منتهی به ماه جاری، نسبت به دوره مشابه قبل از آن است. در دی ماه ۱۴۰۳ نرخ تورم سالانه برای خانوارهای کشور به ۳۲.۰ درصد رسیده که نسبت به همین اطلاع در ماه قبل، ۰.۵ واحد درصد کاهش یافته است.

درصد تغییرات شاخص قیمت در دهک‌های هزینه‌ای کل کشور در دی ماه ۱۴۰۳

نرخ تورم سالانه کشور در دی ماه ۱۴۰۳ برابر ۳۲.۰ درصد است که دامنه تغییرات آن برای دهک‌های مختلف هزینه‌ای از ۲۹.۷ درصد برای دهک اول، تا ۳۲.۴ درصد برای دهک نهم است. بر این اساس فاصله تومی دهک‌ها در این ماه به ۲.۷ واحد درصد رسید که نسبت به ماه قبل (۲.۹ واحد درصد) ۰.۲ واحد درصد کاهش داشته است.

چالش تعارض منافع در خودروسازی دولتی

دولتی‌بودن و تعارض منافع در نظام سیاست‌گذاری صنعتی خودرو در ایران با مشکلات ساختاری و تصمیم‌گیری‌های ناکارآمد رویه‌روست که این مسئله به عقب‌ماندگی این صنعت در مقایسه با رقبای خارجی منجر شده است. پس از انقلاب، ۲۹ نهاد حاکمیتی در حوزه خودرو به تصمیم‌گیری مشغول هستند که این تنوع نهادها، مانع از ایجاد یک راهبردی واحد و هماهنگ برای این صنعت شده است. به معنای دیگر، این شرایط به عدم کارایی موتور حرکت شرکت‌های بزرگ خودروساز مانند ایران خودرو و سایپا منجر شده است.

در میان نهادهای تنظیم‌کننده، هیئت وزیران، شورای رقابت، شورای عالی حفاظت محیط زیست، شورای عالی استاندارد، وزارت صمت، وزارت نفت، وزارت کشور، وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهنمایی و رانندگی به چشم می‌خورند. سیاست‌های اتخاذ شده شامل تعرفه واردات خودرو و قطعات، استانداردها و دستورالعمل‌های قیمت‌گذاری بوده است. اما این سیاست‌ها به دلیل فهم ناقص از ابزارهای موجود و اشتباهات عملیاتی، نتایج مطلوبی به همراه نداشته است. موضوعی که حالا رهبری در این دو سه سال اخیر بر ضرورت خصوصی سازی تأکید داشته‌اند.

تعرفه‌ها و استانداردها

تعرفه واردات قطعات به‌گونه‌ای طراحی شده که عملاً داخلی‌سازی بیش از ۲۰ درصد را از صرفه اقتصادی خارج کرده است. همچنین استانداردهای خودرویی بدون توجه به نیازهای بازار منطقه و ظرفیت‌های خودروسازان کشور تدوین می‌شوند و در اجرا یا چالش‌های جدی مواجه‌اند. دستورالعمل‌های قیمتی نیز خودروسازان را به سمت کاهش کیفیت و عدم انگیزه برای افزایش تولید سوق می‌دهد.

فساد و عدم شفافیت

وجود بسترهای فساد در صنعت خودرو و ایران خودرو عدم لزوم افشای اطلاعات درباره همکاری خودروسازان با زیرمجموعه‌هایشان و شیوه فروش خودروها، سبب بروز فسادهای فراوان در تأمین قطعات داخلی و خارجی شده است. این شرایط به عدم کارایی موتور حرکت شرکت‌های بزرگ خودروساز مانند ایران خودرو و سایپا منجر شده است.

فشار بازار و انگیزه‌ها

در چنین وضعیتی، خودروسازان از جمله ایران خودرو تحت فشار بازار قرار ندارند و وجود بازاری تضمین‌شده نتهتا انگیزه‌های اقتصادی آنها را برای توسعه محصول و به‌روزرسانی تولیدات تقویت نمی‌کند، بلکه مشوقی برای حفظ محصولات گذشته و کاهش کیفیت می‌شود.

تغییرات مدیریتی و عدم رقابت

در چهار دهه گذشته، مدیران بی‌دریسی و منصوب به جناح‌های سیاسی مختلف با تفکرات مختلف بر صنعت خودروی ایران حاکم بوده‌اند، اما روند تصمیمات میان آنها تفاوت چندانی نداشته است. دو خودروساز بزرگ داخلی (ایران خودرو و سایپا) تقریباً ۹۰ درصد از سهم بازار را در اختیار دارند که این امر موجب عدم رقابت واقعی بین آنها شده است.

بنابراین آنچه موجب تقویت و پیشرفت صنعت خودرو می‌شود عدم مداخله دولت در این صنعت و اتخاذ رویکردهای حمایتی منسجم تحت یک برنامه مدون و مشخص است، به‌گونه‌ای که برنامه کاهش تعرفه‌ها به شکل نزولی و با شیب مناسب طراحی شود و سپس طی یک برنامه زمان‌بندی شده حذف شود و در نهایت به رقابتی شدن بازار خودرو منجر شود.

به نظر می‌رسد برای بهبود وضعیت صنعت خودرو در ایران، نیاز به بازنگری اساسی در نظام سیاست‌گذاری، کاهش تعداد نهادهای تصمیم‌گیرنده و ایجاد شفافیت در فرایندها وجود دارد. همچنین باید به تشویق رقابت واقعی میان خودروسازان و تأکید بر کیفیت و نوآوری توجه بیشتری شود تا این صنعت بتواند جایگاه مناسبی در سطح جهانی پیدا کند.



نگاهی به سهم دستگاه‌ها در عرصه پیشگیری و مبارزه با قاچاق سوخت

پیشگیری از قاچاق سوخت وظیفه کیست؟

محمدحسین صفائی

کارشناس صنایع پایین دستی نفت

این روزها توجه همه ارکان دولتی و افکار عمومی معطوف به مباحث ناترازی انرژی و به‌طور دقیق‌تر، تراز تولید و مصرف سوخت مایع است. به‌طوری که با اعلام آمارهای شگفت‌انگیز قاچاق فرآورده‌های نفتی، کانون این توجه‌ها به مباحث قاچاق و عملکرد متولیان امر، خاصه وزارت نفت، سمت‌وسو یافته است.

ایران عزیز در سال‌های گذشته به دلیل مواجهه با بحران‌های متعدد سیاسی، اقتصادی و اجتماعی نظیر تحریم‌های ظالمانه که از سوی جامعه جهانی و ناپجا بر ما تحمیل شده است، در موقعیت‌های دشواری قرار گرفته و اگر فداکاری و رشادت‌های مردم و مسئولان نبود، هیچ‌گاه امکان بررون‌رفت از آنها حاصل نمی‌شد.

مقطع کنونی نیز بحران ناترازی انرژی و پیشگیری و مبارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی، آزمون دیگری برای کشور ماست. با تاسی از کلام رهبر انقلاب که بیان کردند «بر همه دستگاه‌هایی که به نحوی می‌توانند در این امر دخیل باشند، واجب است که سهم خود را در این مبارزه ایفا کنند»، باید این بار نیز از این عرصه تاریخی در مقوله مدیریت تراز انرژی، با سربلندی و عزت گذر کرده و به این منظور قطعاً لازم است حداکثر تدبیر به کار گرفته شود و منابع و ظرفیت‌ها به درستی و با دقت تخصیص پیدا کنند.

همگان بر این مقوله آگاهی دارند که نفت خام از سوی دولت به‌عنوان خوراک اولیه به پالایشگاه‌های کشور منتقل می‌شود، سپس مقدار تحویل داده‌شده در پردازش‌های پالایشی و تخصصی، به انواع فرآورده‌های نفتی تبدیل می‌شود.

فرآورده‌های اصلی تولیدی (شامل بنزین، نفت سفید، نفت‌گاز، نفت کوره و گاز مایع) به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی واگذار می‌شود تا به نیابت از دولت، برای عرضه با نرخ مصوب یارانه‌ای در اختیار بخش‌های مختلف مصرف نظیر حمل‌ونقل (زمینی، دریایی و هوایی)، کشاورزی، صنعت، معدن، نیروگاهی، تولیدی و... و فسق ضوابط مربوطه قرار گیرد. سایر تولیدات پالایشگاه‌های کشور تحت عنوان فرآورده‌های ویژه در مقوله صادرات و عرضه به سایر مجتمع‌های تولیدی به‌عنوان خوراک، راساً از طریق بورس انرژی و به قیمت غیریارانه‌ای عرضه می‌شود.

با واکاوی دقیق چرخه تأمین، انبارش، حمل و عرضه فرآورده‌های نفتی، درمی‌یابیم که در حلقه پایانی، فرایندهای مربوطه به «درخواست فرآورده» از اهمیت بسزایی برخوردار است.

بر اساس قوانین موضوعه، متقاضیان سهمیه سوخت یارانه‌ای می‌بایست نسبت به ثبت‌نام، کاربرد، درخواست و اعلام نوع فرآورده، مقدار (موجودی باقی‌مانده از دوره قبل) و محل مصرف در سامانه‌ای که به این منظور تعریف شده است، اقدام کنند. نام این سامانه «سدف» یا همان «سامانه درخواست فرآورده» است.

طبق قانون، تعدادی از دستگاه‌ها، نهادهای و سازمان‌ها به‌عنوان «دستگاه متولی» تعریف شده و به لحاظ مأموریت ذاتی، وظیفه دارند به ازای هر یک از مصرف‌کنندگان متناظر، نقش‌های مشخصی را ایفا کنند. این دستگاه‌ها وظیفه دارند مصرف‌کنندگان حائز شرایط و صلاحیت تحت پوشش خود را برابر تکالیف قانونی تأیید و به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی معرفی کنند. وزارت نفت در شناسایی مصرف‌کنندگان برای تخصیص سهمیه به نظرات دستگاه‌های متولی مذکور اتکا دارد.

دستگاه‌های متولی به‌عنوان محور اصلی و تأثیرگذار فرایند تخصیص سهمیه، دارای وظایف کلیدی مشخصی هستند؛ از جمله اینکه فعالیت و عملکرد مصرف‌کننده بر اساس شاخص‌های تأثیرگذار در ممیزی انرژی را تأیید می‌کنند. تأیید و سنجش صحت اطلاعات مصرف‌کننده نیز بر عهده دستگاه متولی مربوطه است. متقابلاً مواردی همچون اعلام توقف کار آن مصرف‌کننده (تعطیلی یا کاهش حجم تولید و مصرف) و تطبیق میزان خدمات با کالای تولیدشده در بازه زمانی مصرف نیز بر عهده دستگاه متولی است. به‌عنوان نمونه، شرکتی که به دلایل مختلف از ادامه کار بازمانده یا تعطیل شده است، می‌تواند همچنان سوخت خود را از وزارت نفت دریافت کند؛ چراکه این وزارتخانه هیچ دستگاه حقیقت‌یابی درباره آمار یا سوابق کار و تولید آن شرکت ندارد. در این موارد، دستگاه متولی مربوطه باید توقف کار را به وزارت نفت اعلام کرده تا از تحویل سوخت به آن سهمیه‌بگیر ممانعت شود. در غیر این صورت، مصرف‌کننده یادشده به‌طور مرتب و متوالی سوخت خود را دریافت کرده و بالطبع آن را در مسیر غیررسمی به فروش می‌رساند.

دستگاه‌های متولی به منظور حسن انجام مسئولیت‌های تعیین‌شده، می‌توانند از «دستگاه‌های همکار» اطلاعات مورد نیاز مصرف‌کنندگان تحت پوشش را به‌طور سیستمی دریافت کنند. مثلاً قبوض انرژی (از جمله برق، آب و گاز) یا اسنادی همچون مالیات، بیمه و سایر موارد مرتبط با خدمات و تولیدات بنگاه‌ها را دریافت و بررسی کنند.

در مرحله پایانی فرایند یادشده، پس از انجام بررسی‌ها و اقدامات بیان‌شده از سوی دستگاه متولی، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران وظیفه دارد مبتنی بر تأییدات دستگاه متولی، مقدار نیاز فرآورده متقاضیان و نحوه مصرف را بررسی کرده و نوع و میزان سهمیه فرآورده در بازه زمانی مشخص را تعیین و از طریق مکانیسم مربوطه، نسبت به فروش و واگذاری سوخت به مصرف‌کننده اقدام کند.

در جهت تعیین صحیح و برآورد متناسب با میزان مصرف واقعی مصرف‌کنندگان، دستگاه‌های متولی با همکاری سازمان ملی استاندارد و شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت، باید اقدام به تدوین الگوهای برآورد سهمیه سوخت کنند. در این راستا، الگوهای استاندارد مصرف هر یک از مصرف‌کنندگان، ملاک اقدامات بعدی دستگاه‌ها و سنجش و تخصیص سهمیه سوخت قرار می‌گیرد.

با نگاهی اجمالی بر مسئولیت‌های تعیین‌شده هر یک از دستگاه‌های متولی در فرایند تخصیص سهمیه سوخت به مصرف‌کنندگان، پرواضح است که دستگاه‌های متولی نقشی تعیین‌کننده در تخصیص سهمیه سوخت دارند.

در صورتی که اقداماتی غیرمنطبق با تکالیف قانونی محوله صورت پذیرد (مثلاً تأییدات غیرمنطبق با واقعیت میدانی، عدم احراز صحیح میزان عملکرد متقاضیان، معرفی مصرف‌کنندگان غیرفعال، تأییدات غیرواقعی کاربرد، عدم سنجش صحت اطلاعات ارائه‌شده توسط متقاضیان دریافت سوخت یارانه‌ای و...)، بالطبع هرگونه تبعات و مسئولیت‌های حقوقی و عملیاتی ناظر بر هرگونه سوخت اختصاص‌یافته، متوجه آن دستگاه‌ها خواهد بود.

دیدگاه

یک‌راه‌حل اساسی برای حل مشکل آلودگی هوا

سیدطه حسین مدنی

رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند

طبق گزارش سازمان حفاظت محیط زیست و با استناد به ترازنامه انرژی کشور، می‌توان دریافت که سهم کل حمل‌ونقل در آلودگی هوا حدود ۷۶ درصد و حمل‌ونقل عمومی نزدیک به ۵۰ درصد است. این گزارش‌ها همچنین اعلام کرده که سهم کل نیروگاه‌های کشور در آلودگی هوا هفت درصد و نقش مازوت در این معضل خسارت‌بار، دو درصد است.

این آمار نشان می‌دهد که اصلی‌ترین ریشه آلودگی هوا در کشور حمل‌ونقل است اما در بسیاری مواقع فضای رسانه‌ای با نادیده‌گرفتن سهم حمل‌ونقل، به سمت مطالبه‌گری برای کاهش مازوت‌سوزی می‌رود. اگرچه کسی منکر آسیب‌های مازوت در منطقه تحت تأثیر آن نیست؛ اما برای کاهش آلودگی بهتر است فضای اندیشه‌ای و رسانه‌ای به سمت چاره‌اندیشی برای بخش حمل‌ونقل برود.

یکی از راهکارهای کاهش آلودگی هوا، تغییر مدل حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه حمل بار کشور از جاده‌ای به ریلی است. میزان مصرف سوخت در ناوگان جاده‌ای و در نتیجه آلودگی آن، ۱۰ برابر میزان مصرف سوخت و آلودگی حمل‌ونقل ریلی است، بنابراین بهتر است برای افزایش سهم راه‌آهن از حمل بار کشور برنامه‌ریزی شود. این سهم درحال حاضر فقط هشت درصد بوده و ۹۲ درصد بارهای کشور به وسیله ناوگان آلاینده جاده‌ای جابه‌جا می‌شود.

یک پیشنهاد اساسی دیگر، برقی‌سازی حمل‌ونقل کشور است. شاید بگویند در شرایطی که ما با ناترازی شدید در تولید و مصرف برق مواجه هستیم، چطور می‌توان به این سمت حرکت کرد. برق هسته‌ای یکی از گزینه‌های رفع ناترازی و رفع نیازهای کنونی و آینده است.

بخشش

بنیاد خیریه شنوایی بخشی شفا



خدمات "بخشش"

۱ | کمک هزینه کاشت حلزون شنوایی

۲ | کمک هزینه تأمین، تعویض و تعمیر قطعات

۳ | کمک هزینه توانبخشی

۴ | کمک هزینه پیشگیری از تولد کودک ناشنوا

متقاضیان عزیز می‌توانند با مراجعه به یکی از مراکز کاشت حلزون شنوایی در سراسر کشور یا سایت "بخشش"، از خدمات این بنیاد بهره مند شوند.

شماره گیری کد دستوری از طریق تلفن همراه

۳۵۳۵ * ۷۸۰ *

شماره کارت جاری نزد بانک پارسیان

۸۲۷۳-۰۷۲۲-۰۶۱۲-۰۶۲۱

شماره شبا نزد بانک پارسیان

۰۳-۸۸۶-۰۵۱۰-۰۵۸۸-۲۰۱۰-۱۰۲۳-۰۵۴۰-۸۸۶

کمک به "بخشش"

ما می‌خواهیم هیچ انسانی به جهت فقر و تنگدستی از شمیم آزادی هستی محروم نباشد.

www.bakhshesh.ir | bakhsheshcharity | info@bakhshesh.ir | ۰۲۱-۴۰۸۸۰۷۶۱-۲