اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

پنجشنبه
• ۲۴ فروردین ۱۴۰۲
• ۲۲ رمضان ۱۴۴۴
• ۱۳ آوریل ۲۰۲۳

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۶۱۵ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۲۹۷ • ۴ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

www.smtnews.ir - http://Telegram.me/smtnews



خداحافظی میرکاظمی و ساداتی‌نژاد با دولت

کابینه سیزدهم روی موج تغییر

رئیس‌جمهوری در پیام نوروزی امسال بر این نکته تاکید کرد که هیچ‌کدام از مدیران چک سفید امضا برای حضور مستمر در دولت دریافت نکرده‌اند؛ در این ارتباط علی بهادری جهرمی، سخنگوی دولت شامگاه ۲۱ فروردین از جابه‌جایی‌های مدیریتی در دولت خبر داد و اعلام کرد: برای استفاده بهتر از ظرفیت مدیران اجرایی، جابه‌جایی‌های مدیریتی در دستور کار دولت است.

سخنگوی دولت روز گذشته ضمن اعلام امامی تغییرات در کابینه دولت سیزدهم این اقدام را در راستای استفاده بهتر از ظرفیت مدیران عنوان کرد؛ براین اساس رئیس سازمان برنامه و بودجه و وزیر جهادکشاورزی با کابینه سیزدهم خداحافظی کردند و مدیرعامل صندوق نوآوری و شکوفایی نیز تغییر کرد. پیش از این یوسف نوری، وزیر آموزش و پرورش به دنبال ایجاد مشکل در پرداخت حقوق اسفند فرهنگیان از سمت خود استعفا داده بود که رئیس‌جمهوری با آن موافقت کرد.

۳



عکس: آیدا فریدی

گلایه کارشناسان از دردسرهای افزایش کرایه ناوگان حمل‌ونقل عمومی

درد نابسامانی حمل‌ونقل دوا ندارد

۴

چهره‌ها



دولت تصمیمی برای تغییر دستمزد ندارد
۲



ترمیم دستمزد در صورت افزایش مجدد حقوق
۳

خبرهای روز

افزایش ۴۵ درصدی کرایه‌ها از اول اردیبهشت
۴

امکان تغییر خودروهای ثبت‌نامی

پس از آنکه نرخ محصولات خودروسازان به صورت رسمی افزایش پیدا کرد، برخی ثبت‌نام‌کنندگان خودروهای داخلی در طرح یکپارچه فروش خودروها، به این فکر کردند که کاش بتوانند نوع خودرو ثبت‌نامی خود را تغییر دهند.

این موضوع تا زمان قرعه‌کشی تعیین نوبت‌ها، به احتمال زیاد نشدنی است و تا آن زمان، مردم منتظر بازگشایی مجدد برای ویرایش خودروها نباشند، اما پس از مشخص شدن نوبت‌ها، امکان ویرایش و تغییر خودروها فراهم خواهد بود.

به گزارش ایسنا، دقیقا یک هفته پیش (سه‌شنبه ۱۵ فروردین) بود که شورای رقابت دستورالعمل افزایش نرخ محصولات خودروسازان را تصویب کرد و بالاخره پس از بیش‌از یکسال، خودروسازان داخلی مجوز افزایش نرخ رسمی درب کارخانه را که از آن به عنوان اصلاح قیمت‌ها یاد می‌شود، دریافت کردند.

۲

نوبت اول

شرکت فولاد خوزستان «سهامی خاص»

فراخوان مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای شماره: ۵۲۴۶۴۶۵۰

شرکت فولاد خوزستان در نظر دارد انجام فعالیت اجرایی ذیل را طبق شرح کار و خدمات تدوین شده مندرج در اسناد مناقصه پس از ارزیابی کیفی از طریق مناقصه به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لازم به ذکر است باتوجه به اینکه اعلام آمادگی و دریافت اسناد مناقصه از طریق وب‌سایت مدیریت تامین‌کنندگان به آدرس الکترونیکی https://pim.ksc.ir انجام خواهد شد. ضروری است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

الف) موضوع مناقصه: مواد خام اولیه (بنتونیت فله بونکر)

ب) شرح مختصری از مشخصات و مقادیر کار:

ج) محل اجرای خدمات و مدت انجام کار: محل انجام خدمات / پروژه در واحد انبارها و سفارشات شرکت فولاد خوزستان و مدت اجرای قرارداد از تاریخ ابلاغ شروع بکار توسط کارفرما ۱ سال می‌باشد.

د) شرایط مناقصه‌گران متقاضی:

- داشتن ظرفیت آزاد (تعدادی و ریالی) در رشته مربوطه (باتوجه به نوع مناقصه)
- دارا بودن رتبه‌بندی متناسب با موضوع مناقصه از سازمان برنامه و بودجه کشور (حسب مورد)
- داشتن سابقه مفید در رابطه با موضوع مناقصه و حسن شهرت در فعالیت‌های گذشته براساس رزومه کاری و توان فنی و مهندسی
- دارا بودن صلاحیت ایمنی معتبر از اداره تعاون کار و رفاه اجتماعی براساس ماده ۲ و ۳ آیین‌نامه ایمنی امور پیمانکاری مصوب وزارت کار و امور اجتماعی در تاریخ ۱۳۸۹/۰۳/۰۵
- دارا بودن گواهی صلاحیت معتبر از اداره تعاون کار و رفاه اجتماعی موضوع تصویب‌نامه شماره ۳۸۳۲۶/ت ۲۷۰۵۶ ه مورخ ۸۱/۰۹/۰۵ هیات محترم وزیران درخصوص انجام خدمات موضوع مناقصه
- توانایی ارائه ضمانتنامه شرکت در مناقصه به مبلغ ۱۴،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (ریال)
- توانایی تهیه ضمانتنامه انجام تعهدات (در صورت برنده شدن) به میزان ۵٪ بار مالی پیمان براساس نرخ پیشنهادی
- در تعیین برنده مناقصه و در شرایط برابر اولویت با شرکت‌های بومی استانی است.

تذکر: حسب مورد ارائه یک نسخه از اساسنامه شرکتنامه و آگهی تاسیس و آخرین آگهی تغییرات ثبت شده در روزنامه رسمی کشور و هرگونه گواهی مبنی بر واجد شرایط بودن شرکت مطابق با مفاد آگهی الزامی می‌باشد.

هـ) محل و مهلت و چگونگی دریافت مدارک مناقصه‌گران:

از کلیه متقاضیان دعوت به عمل می‌آید پس از انتشار آگهی در این فراخوان و حداکثر تا تاریخ **۱۴۰۲/۰۱/۲۶** با مراجعه به نشانی اینترنتی فوق‌الذکر ضمن تکمیل فرایند ثبت‌نام و تایید نهایی آن و ارسال درخواست اعلام آمادگی از طریق وب‌سایت مذکور نسبت به بارگذاری مدارک مورد نیاز به همراه مستندات مربوطه مطابق با اطلاعات درخواست شده در وب‌سایت اقدام نمایید تا ارزیابی لازم وفق آیین‌نامه و دستورالعمل ارزیابی کیفی شرکت فولاد خوزستان بر روی مدارک ارسالی مناقصه‌گران به عمل آید.

تاکید می‌گردد اعلام آمادگی و ارسال مدارک، هیچگونه حقی را برای متقاضیان جهت شرکت در مناقصه‌های آتی این شرکت ایجاد ننموده و مدارک الصاقی و همچنین کسب امتیاز براساس معیارهای ارزیابی کیفی و توانمندی‌های بهداشتی و زیست‌محیطی (HSE) می‌باشد.

ضمنا اسناد مناقصه برای متقاضیان واجد شرایط در مرحله ارزیابی کیفی نیز از طریق آدرس مذکور قابل دریافت خواهد بود. همچنین زمان برگزاری جلسه توجیهی (سایت ویزیت) پیش از اعلام قیمت، زمان تحویل و گشایش پاکات در اسناد مناقصه درج شده است.

(ارائه معرفی‌نامه و کارت ملی برای متقاضیان شرکت در مناقصه و نمایندگان شرکت‌ها در همه مراحل لازم و ضروری می‌باشد.)

و) نام و نشانی کارفرما:

خوزستان اهواز- ابتدای بزرگراه خلیج‌فارس- بلوار فولاد خوزستان- شرکت فولاد خوزستان- کدپستی ۱۳۱۱۱- ۶۱۷۸۸

ضمنا متقاضیان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۰۹۸۶۱۳۲۱۳۶۱۸۹ آقا/ خانم امید ارجمندفر (کارشناس امور قراردادها) تماس حاصل فرمایند.

روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۱/۲۶

جشنواره شکوفه
تبلیغات با قیمت استثنایی

- درج ۲ نوبت اگهی ۴ کادری در پر تیراژ ترین روزنامه صنعتی کشور
- تولید ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای و انتشار در پایگاه خبری گسترش نیوز
- باز نشر ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای در روزنامه صمت
- درج بنر سی روزه در پایگاه خبری گسترش نیوز
- درج یک صفحه پوستر در اولین ویژه نامه صمت
- درج بنر در سایت صمت و روزگار معدن و روزگار ما

سایت ها
WWW.SMTNEWS.IR
WWW.GOSTARESH.NEWS
WWW.ROUZEGAREMADAN.COM

ایمیل
ADS.SMTNEWS@GMIL.COM

شماره بازرگانی
۰۲۱-۸۸۷۲۲۷۳۲-۳

صمت صنعت معدن تجارت
گسترش نیوز پایگاه خبری
روزگار معدن

گزارش خبری

چالش‌های نرخ خوراک پتروشیمی‌ها و کنترل تورم

نرخ تسعیر ارز پتروشیمی‌ها از طرف بانک مرکزی در محدوده ۲۸۵۰۰ تومان تعیین شد که این تصمیم با چالش‌های مختلفی روبه‌رو است.

هفته گذشته بانک مرزی نرخ تسعیر ارز برای خوراک پتروشیمی و پالایشی‌ها را در سال جدید با احتساب دلار ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی تعیین کرد، از طرفی دیگر ارز صادرکنندگان پتروشیمی و فرآورده‌های نفتی بر اساس نرخ حواله دلار در بازار مبادله تعیین می‌شود.

این در حالی است که نرخ پایه محصولات پتروشیمی، فرآورده‌های نفتی و فلزی در بورس کالا نیز بر اساس نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان است، اما نکته مهم در بورس کالا این است که عرضه و تقاضا نرخ تسعیر ارز را مشخص خواهد کرد و صرفاً نرخ پایه در شرایط فعلی اهمیتی ندارد.

تثبیت نرخ خوراک در محدوده مصوب امکان عرضه دلار صادراتی در بازار مبادله و سودآوری را به شرکت‌های کامودیتی بازار سرمایه می‌دهد، به عبارتی اکنون شرکت‌های صادرات محور بالای ۳۰ درصد با همین قیمت‌ها سود را کسب می‌کنند.

▣ مخالفان تثبیت نرخ خوراک چه می‌گویند؟

اما در این باره چند نکته وجود دارد، ابتدا اینکه برخی معتقدند به دلیل هزینه استهلاک در صنایع پتروشیمی و پالایشی حاشیه سود ۳۰ درصدی برای صنعت پتروشیمی واقعی نبوده زیرا درصدی از این حاشیه سود برای استهلاک از بین می‌رود. حاشیه سود صنعت پتروشیمی در سال‌های گذشته بین ۴۰ تا ۵۰ درصد بوده و این ثبات در نرخ خوراک شاید حاشیه سود خالص صنایع پتروشیمی را کاهش دهد اما برخی از تحلیلگران بازار سرمایه نظر دیگری دارند.

احمد جانجان کارشناس بازار سرمایه در این‌باره به مهر گفت: در کشورهای همسایه نرخ خوراک بین ۵ تا ۹ سنت است در حالی که این رقم در ایران ۱۵ سنت محاسبه می‌شود. اگر قرار باشد که نرخ ارز شرکت‌های پتروشیمی و پالایشگاهی را ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان تسعیر کنند، باید نرخ خوراک هم به شکل استاندارد و کمتر از ۱۰ سنت محاسبه شود. مدل کنونی محاسبه نرخ ارز تسعیر برای پتروشیمی‌ها فشار مضاعفی ایجاد می‌کند چرا که از یک طرف رقبای ایران خوراک را با نرخ پایین‌تری دریافت می‌کنند و نرخ تمام شده محصولاتشان پایین‌تر از ایران است، از طرف دیگر به خاطر تحریم ایران، پتروشیمی‌های کشور مجبور هستند محصولات خود را با نرخ پایین‌تری نسبت به بازار جهانی به فروش برسانند.

وی در ادامه بیان کرد: هزینه نقل و انتقال پول و هزینه‌های استهلاک این شرکت‌ها در بخش دلاری و ریالی نیز افزایش یافته است، این فشار مضاعف نیز بر پتروشیمی‌ها باعث می‌شود در صورت بروز یک شوک دیگر، این شرکت‌ها قادر به ادامه حیات نباشند.

این کارشناس بازار سرمایه در ادامه به اهمیت سودآوری این شرکت‌ها برای تامین بودجه دولت اشاره کرد و گفت: دولت بالای ۸۵ درصد سود تقسیمی از پتروشیمی‌ها را دریافت می‌کنند و امکان بازگشت سرمایه‌گذاری وجود ندارد. وقتی سرمایه‌گذاری منفی باشد، استهلاک روز به روز افزایش و راندمان کاهش می‌یابد و به دلیل خارج کردن سود از شرکت، صنعت نیز نمی‌تواند توسعه پیدا کند. در نتیجه منابع نقد این شرکت‌ها کاهش یافته و با ۲ اورهال و فرض افزایش یا ثبات تحریم‌ها این پتروشیمی‌ها عملاً دیگر توان ادامه فعالیت نخواهند داشت و در حدود ۲۰ میلیارد دلار از سمت منابع بودجه با کسری مواجه خواهیم شد.

▣ درآمد پارسال صنعت پتروشیمی

مرتضی شاهمیرزایی در نشست خبری اخیر خود با اشاره اینکه سال گذشته ۲۷ میلیون تن محصول پتروشیمی ایران به نقاط هدف صادر شد، گفت: درآمد ارزی صنعت پتروشیمی از محل صادرات محصولات ۱۶ میلیارد دلار بود که از این میزان نزدیک به ۱۴ میلیارد دلار در سامانه نیما و پس از آن در مرکز مبادله طلا و ارز عرضه شده است.

اگر به همین منوال نرخ ارز صادرات در بازار مبادله عرضه شود، شرکت‌ها حاشیه سود ۳۰ درصدی را خواهند داشت.

▣ موافقان تثبیت نرخ خوراک چه می‌گویند؟

موافقان تثبیت نرخ خوراک می‌گویند اگر دولت نرخ خوراک پتروشیمی را در محدوده ۲۸۵۰۰ تثبیت نکند نرخ خوراک به محدوده بازار مبادله نزدیک شده و همین عامل باعث شده تا ارز صادرکنندگان در بازار مبادله به بالای ۴۵ هزار تومان عرضه شود. اما تثبیت نرخ خوراک در محدوده ۲۸، ۵۰۰ تومان امکان عرضه با نرخ بالا در مرکز مبادله ارز و طلا را داده و شرکت‌ها حاشیه سود نزدیک به ۳۰ درصدی را کسب خواهند کرد و اگر هزینه استهلاک را نیز حساب کنیم باز هم شرکت‌ها در محدوده سودآوری حرکت خواهند کرد.

حال دولت باید مدلی را انتخاب کند که هم نرخ خوراک را در محدوده ۲۸، ۵۰۰ تومان تثبیت کند و هم با ابزارهای حمایتی دیگر برای شرکت‌های بزرگ پتروشیمی و پالایشی انتخاب کرده تا حاشیه سود شرکت‌های پتروشیمی در محدوده سال‌های قبل حفظ شود.

سخنگوی اقتصادی دولت در نشست خبری:

دولت تصمیمی برای تغییر دستمزد ندارد



به گفته سخنگوی اقتصادی دولت با اتخاذ سیاست‌های اقتصادی از سوی دولت سیزدهم روند رشد نقدینگی کاهش یافت.

سید احسان خاندوزی روز گذشته در نشست خبری با اشاره به بودجه ۱۴۰۱ اظهارکرد: در بودجه ۱۴۰۱ غیر از اینکه توانستیم بدون استقراض از بانک مرکزی کل سال ۱۴۰۱ را پشت سر بگذاریم، در حوزه مصارف و هزینه‌ها رشد هزینه‌های عمرانی قابل توجه بود.

سخنگوی اقتصادی دولت افزود: در گذشته، سهم منابع عمرانی از کل پرداختی‌های دولت کاهش یافته بود اما دولت سیزدهم توانست نسبت بودجه عمرانی به کل بودجه را از ۱۲.۷ درصد به ۱۷ درصد در سال ۱۴۰۱ افزایش دهد. عدد مطلق پرداختی‌ها و سهم عمرانی در کل منابع یک نکته دیگر است که در یک سال بیش از تمام سنوات گذشته پرداختیم. بنابراین یک رکورد را در بودجه عمرانی طی سنوات گذشته ثبت کردیم. وی ادامه داد: میزان پرداختی‌های عمرانی دولت از خزانه ۲۷۳ هزار میلیارد تومان بوده است.

به گزارش مهر خاندوزی افزود: در سال ۱۴۰۱ منابع حاصل از نفت و فراورده‌های نفتی ۷۶ درصد نسبت به سال ۱۴۰۰ افزایش یافته است. وزیر اقتصاد گفت: صادرات غیرنفتی به جز برق در سال گذشته ۵۳ میلیارد و ۱۶۳ میلیون دلار بوده که ۹.۷ درصد رشد نسبت به سال ۱۴۰۰ ثبت شده است و بالاترین عدد در سنوات گذشته بوده است.

خاندوزی افزود: ۵۹ میلیارد و ۶۵۵ میلیون دلار واردات صورت گرفته که ۱۲.۵ درصد نسبت با سال ۱۴۰۰ افزایش یافته است. کشور توانست ارز لازم را تأمین کند.

وی به مقاصد صادراتی اشاره کرد و گفت: چین، عراق، ترکیه، امارات و هند شرکای تجاری ما در سال ۱۴۰۱ بودند که سه چهارم تجارت ما را تشکیل می‌دهند. خاندوزی تصریح کرد: شرکای اصلی واردات کشور نیز امارات، چین، ترکیه، هند و آلمان نیز بودند.

▣ روند رشد نقدینگی کاهش یافت

سخنگوی اقتصادی دولت افزود: در ۱۲ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۰ معادل ۴۰.۵ درصد رشد نقدینگی در کشور داشتیم که در سال ۱۴۰۱ به شکل محسوسی کاهش یافت؛ در ۱۸ اسفند ماه ۱۴۰۱ حدود ۲۸.۲ درصد رشد نقدینگی است. وی ادامه داد: این رقم کمترین میزان رشد نقدینگی کشور پس از سال ۹۷ است که نشان می‌دهد دولت در سیاست کنترل نقدینگی بسیار جدی عمل کرده است. وزیر امور اقتصادی و دولت گفت: برای امسال رشد نقدینگی ۲۵ درصدی هدف‌گذاری شده است.

خاندوزی تاکید کرد: انضباط مالی دولت و اتکای کمتر بر منابع ناپایدار و سیاست بانک مرکزی برای کنترل سقف ترازنامه بانک‌ها از جمله دلایل کنترل نقدینگی بود.

▣ تورم ۴۶.۵ درصدی در سال ۱۴۰۱

وزیر امور اقتصادی و دارایی در مورد تورم نیز گفت: به جهت عملکرد تورم ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۱ معادل ۴۶.۵ درصد بود. این عدد گرچه با هدف گذاری‌های تورمی دولت نامطلوب است اما با توجه به اینکه بخشی از عوامل اثرگذار بر آن عوامل برون زا و خارج از تصمیمات دولت بودند، امیدواریم در امسال هم به جهت کنترل این عوامل و هم به جهت کنترل موتورهای تورمی مثل کسری بودجه و کنترل نقدینگی و هم به جهت سیاست دیپلماسی اقتصادی دولت، امسال تورم کاهش یابد.

خاندوزی در مورد افزایش نرخ خودرو و کاهش اختلاف نرخ بازار و کارخانه، اظهارکرد: دولت به جهت اینکه باید بین تمام ملاحظات ناظر بر رشد تولید و سودآوری تولید و هم ملاحظات مربوط به کنترل تورم و فشار بر مصرف‌کنندگان توازنی را ایجاد کند، بهبود وضعیت تولید و سود و زیان خودروسازان و مراعات انصاف نسبت به مصرف‌کنندگان و کاهش دلالی‌های زیانبار این بخش را توأمان دنبال خواهد کرد.

▣ تیراژ و کیفیت خودرو را بالا می‌بریم

وی افزود: با توجه به اینکه مصوبه شورای رقابت مبتنی بر صورتهای مالی نیمه نخست ۱۴۰۱ است اگر شورای رقابت تصمیم به اصلاح بر اساس صورت مالی نیمه دوم سال ۱۴۰۱ بگیرد، اقدام خواهد کرد.

خاندوزی افزود: همزمان کمک می‌کنیم زیاندهی تولید کاهش یابد و انگیزه و تیراژ و کیفیت تولید افزایش پیدا کند. وزیر اقتصاد ادامه داد: افزایش نرخ خودرو نیز از ۳۵ درصد به ۲۹ درصد کاهش یافته است و برنامه وزارت صمت این است که با به کارگیری سایر تدابیر نسبت به تیراژ بالاتر تولید اقدام کرده و آرامش و ثبات را به بازار خودرو برگردانیم.

خاندوزی گفت: وزارت صمت سعی کرد کمک کند عقب افتادگی‌های سال ۹۷، ۹۸ و ۹۹ جبران شو. بر همین اساس در سال ۱۴۰۱ معادل ۳۹ درصد رشد تولید خودرو داشتیم و بیش از یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد و برنامه امسال هم تولید ۱.۶ میلیون دستگاه است. این اقدام به جبران کمبودها و عرضه بیشتر منجر خواهد شد.

سخنگوی اقتصادی دولت تاکید کرد: تقاضای مازاد هم داریم که البته به دلیل جهش‌های ارزی، بخشی از این تقاضاها مربوط به تقاضاهای احتیاطی است که با تقاضای اصلی متفاوت است.

وی افزود: وزارت صمت هفته پیش برنامه دقیقی را با ملاحظه مؤلفه‌های قیمتی و مؤلفه‌های مقداری (تیراژ) در امسال به ریاست جمهوری ارسال کرد. خاندوزی گفت: مذاکرات لازم با شورای رقابت صورت گرفته تا مجموع برنامه‌های وزارت صمت مکمل با شورای رقابت باشد تا هدف امسال وزارت صمت محقق شود.

▣ علت نامه مخبر به شورای رقابت

وی در مورد نامه معاون اول رئیس‌جمهوری به شورای رقابت برای تعدیل قیمت‌ها نیز تصریح کرد: نامه مخبر مبنی بر مخالفت با افزایش نرخ نبود بلکه مبنی بر بازنگری مصوبه شورای رقابت بود. پس از برگزاری جلسات نیز افزایش نرخ به صورت میانگین از ۳۵ درصد به ۲۹ درصد کاهش یافت.

وزیر اقتصاد اظهارکرد: امیدواریم سایر نهادهای عامل بر تولید و واردات در امسال حداکثر همکاری را انجام دهند تا بدون اتخاذ سیاست‌های ناهماهنگ، کمک شود تولید و عرضه خودرو با نرخ قابل دسترس، افزایش یابد.

خاندوزی تاکید کرد: اگر جامعه مطمئن باشد که هر زمان بخواهد می‌تواند با نرخ منصفانه خودرو بخرد قطعاً التهابات سال ۱۴۰۱ را برای امسال نخواهیم داشت.

▣ دلیل کمبود اسکناس در عابر بانک‌ها

وی در مورد اینکه چرا عابر بانک‌ها پول نقد ندارند؟ تصریح کرد: با توجه به اینکه کشور ما یکی از پیشرفته‌ترین نظام‌های پرداخت آنلاین را دارد و با سرعت خوبی تراکنشها صورت می‌گیرد. اساساً در ایران نیاز به حمل کردن اسکناس بسیار ناچیز است و مردم در موارد خاصی بدون داشتن اسکناس نمی‌توانند کار خود را انجام دهند.

خاندوزی افزود: با توجه به مراجعات انتهایی سال قبل و اوایل امسال بانک مرکزی اقدام به انتشار چک پول ۲۰۰ هزار تومانی کرد تا مردم هنگام مراجعه به عابربانک مبالغ بالاتری را دریافت کنند و بانک‌ها مکلف شدند که حداقل ۱۰ درصد از وجوه خود را از طریق چک پول‌های ۲۰۰ هزار تومانی تأمین کنند.

سخنگوی اقتصادی دولت افزود: امروز جلسه شورای پول و اعتبار در مورد رسیدگی به تقاضای پول نقد است که نتیجه را اعلام خواهیم کرد.

▣ تعیین تکلیف جاماندگان سهام عدالت

خاندوزی در مورد جاماندگان سهام عدالت گفت: در پاییز سال قبل ۳.۵ میلیون نفر از افراد تحت پوشش نهادهای حمایتی و دهک‌های پایین جامعه به عنوان مشمولان جامانده از سهام عدالت شناسایی شدند اما به دلیل مخالفت‌هایی در دولت در مورد پرتفویی که قرار بود به این افراد تعلق گیرد، ماجرا به سرانجام نرسید.

وی افزود: در قانون بودجه ۱۴۰۲ حکم اعطای سهام عدالت به جاماندگان تکلیف شد که امیدواریم امسال اجرایی شود.

سخنگوی اقتصادی دولت درباره احتمال تغییر دستمزد کارگران، گفت: تصمیم گیری در مورد حداقل دستمزد، یک مذاکره سه جانبه بین کارفرمایان، کارگران و دولت است.

وی افزود: روال قانونی تعیین دستمزد برای سال ۱۴۰۲ طی شده و فعلاً تصمیم جدیدی برای تغییر دستمزدها نداریم، مگر این سه شریک اجتماعی تصمیم جدیدی را اتخاذ کنند.

سخنگوی اقتصادی دولت به افزایش سرمایه شرکت‌های بورسی اشاره کرد و گفت: در سال گذشته ۲۹۴ هزار میلیارد تومان عدد افزایش سرمایه در در شرکت‌های بورسی کشور است. به گفته وی، انتشار اوراق در بورس به ۱۳۵ هزار میلیارد تومان رسیده است.

خاندوزی تاکید کرد: انضباط مالی دولت موجب ایجاد فضا در بورس شد و باعث این شد که ۱۰۰ هزار میلیارد تومان افزایش داشته باشد. سخنگوی اقتصادی دولت درباره آیین‌نامه افزایش حقوق‌ها، تصریح کرد: آیین‌نامه افزایش حقوق‌ها براساس قانون مدیریت خدمات کشوری است.

وی افزود: تبصره ماده ۷۶ قانون مدیریت خدمات کشوری تصریح شده است سقف حقوق و مزایای کارکنان نباید بیش از ۷ برابر باشد و برداشت دولت این است که مصوبه قانون بودجه برای حقوق و مزایا رعایت این تبصره قانونی است. خاندوزی ادامه داد: اگر در هیأت تطبیق مصوبات مجلس نظر دیگری باشد و بنا بر ابطال باشد، دولت هم آیین‌نامه خود را اصلاح خواهد کرد.

▣ تصمیم‌گیری در مورد نرخ خوراک پتروشیمی‌ها

وی در مورد احتمال تغییر نرخ خوراک پتروشیمی‌ها گفت: در بودجه امسال اختیار نسبت به قیمتگذاری در دست دولت است و جلساتی با پیشنهاد وزارت صمت و نفت و سازمان برنامه در کمیسیون اقتصادی دولت برگزار شد و پیشنهاد کمیسیون اقتصادی به هیأت دولت ارسال شده است.

خاندوزی تصریح کرد: پیش‌بینی بنده این است که هفته آینده در مورد این موضوع تصمیم گیری خواهد شد و پس از آن اعداد دقیق اعلام می‌شود. وی در مورد تصویب قانون مالیات بر سوداگری، اظهارکرد: سال‌ها عقب ماندگی در تصویب قانون مالیات بر سوداگری را با اجرای به هنگام جبران می‌کنیم. خاندوزی افزود: مالیات بر سوداگری به عنوان یکی از ارکان اصلاح ساختاری کشور سال‌ها است که مطرح شده، اما هیچ وقت به این نزدیکی برای اجرا آن نبودیم.

وی اضافه کرد: از ۲۷ ماده این طرح، ۲۰ ماده تصویب شده و ۷ ماده بازگشت داده شده به کمیسیون، نهایی شده و در صف بارگزاری برای بررسی در صحن علنی است.

وزیر اقتصاد تصریح کرد: در حوزه اجرا در حال فراهم آوری زیر ساخت‌ها هستیم. دولت می‌خواهد برای کنترل نوسانات بازار دارایی حتی کمتر از فرصت تعیین شده در قانون آن را به عرصه اجرا بیاورد.

وی گفت: دولت مذاکرات خود را برای استفاده از سامانه‌های بانک مرکزی، سامانه‌های مبتنی بر اطلاعات آنلاین آغاز کرده است تا اگر تصویب قانون زمان برد، اجرای آن به سرعت انجام شود.

▣ برنامه دولت برای حل مشکل ناترازی بانک‌ها

وی در مورد نرخ سود بین بانکی، گفت: افزایش نرخ سود بین بانکی معلول چند متغیر اقتصادی است و یکی از عوامل مهم سیاست‌های کنترل تورم و انقباضی است که توسط بانک مرکزی اجرا می‌شود و همچنین بخشی از شبکه بانکی دچار ناترازی هستند و این منجر به اضافه برداشت از بانک مرکزی شده است.

خاندوزی تصریح کرد: رئیس کل بانک مرکزی برنامه مشخصی را برای حل ناترازی بانک‌ها و هم مدیریت سیاست‌های پولی برای کاهش نرخ سود بین بانکی تهیه کرده است.

سخنگوی اقتصادی دولت افزود: دولت از جهت اینکه نقش خودش را هم در افزایش سرمایه بانک‌ها و هم بازپرداخت بدهی به شبکه بانکی کاملاً جدی است.

وزیر امور اقتصادی و دارایی ادامه داد: در قانون بودجه سال گذشته افزایش ۳۵ هزار میلیارد تومانی سرمایه بانک‌های دولتی اجرایی شد و برای امسال هم افزایش ۵۰ هزار میلیارد تومانی سرمایه بانک‌های دولتی در دستور کار است. این کار عقب ماندگی سنوات قبل را جبران خواهد کرد.

وی گفت: شرایطی که در فروردین با آن مواجه هستیم هیچ ارتباطی با شرایط حبابی بازار سرمایه سال ۹۹ ندارد چون بازار سرمایه هم رشد کمتری نسبت به سایر بازارها داشت و هم روند تولید و سرمایه‌گذاری موید شرایط عادی است و هم تغییرات قیمتی در دو سال اخیر و مجموعه عوامل دیگری که خارج از حوصله جلسه است، از نظر اکثریت صاحب نظران شرایط طبیعی است.

خاندوزی اضافه کرد: همه تلاش ما این بود که اعتماد به بورس برگردد و بسته‌ای که در آبان ماه ۱۴۰۰ تصویب شد که برای بیمه سهام هم مورد استقبال ۵۰۰ هزار نفر قرار گرفت و هم سایر اجزا و بندهای بسته اجرایی شد و موجب بازگشت اعتماد به بازار سرمایه شد.

برخورد شدید با فروش ارز مغایر با ضوابط اعلامی

متخلفان نقره‌داغ می‌شوند!

بانک مرکزی در خصوص فروش ارز خارج از سامانه‌های رسمی و فراتر از محدوده نرخ‌های مجاز به فعالان بازار هشدار داد.

به گزارش ایسنا، این بانک در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: حسب گزارش اعتراض‌های واردکنندگان، برخی از فعالان بازار ارز از جمله شرکت‌های صرافی و صادرکنندگان کالا و خدمات (عرضه‌کنندگان ارزی) بدون توجه به مقررات موضوعه نسبت به فروش ارز، خارج از سامانه‌های رسمی و فراتر از محدوده نرخ‌های مجاز، اقدام نموده‌اند.

بدیهی است هرگونه تخطی و تعدی شرکت‌های صرافی و صادرکنندگان از نرخ‌های اعلامی و یا خرید و فروش ارز خارج از سامانه‌های مجاز اعلامی توسط بانک مرکزی، با اقدامات نظارتی قاطع بانک مرکزی، مراجع قضایی و امنیتی مواجه شده و منجر به سلب صلاحیت مدیران عرضه‌کنندگان ارز و ابطال مجوز صرافی‌های متخلف می‌گردد.

همچنین متخلفین تحت عنوان اخلال در نظام ارزی نیز در محاکم قضایی تحت پیگرد قرار خواهند گرفت.

شایان ذکر است به منظور پایش فعالان بازار ارزی کشور، بازرسی‌ها و نظارت‌های محسوس و نامحسوس توسط بازرسان بانک مرکزی و همچنین مراجع انتظامی و امنیتی در دستور کار قرار دارد و در صورت مشاهده هرگونه تخلف، مرتکبین با شدیدترین برخوردهای ممکن مواجه خواهند شد.

خداحافظی میرکاظمی و ساداتی نژاد با دولت

کابینه سیزدهم روی موج تغییر

سخنگوی دولت ضمن اعلام اسامی تغییرات در کابینه دولت سیزدهم این اقدام را در راستای استفاده بهتر از ظرفیت مدیران عنوان کرد؛ بر این اساس رئیس سازمان برنامه و بودجه و وزیر جهادکشاورزی با کابینه سیزدهم خداحافظی کردند و مدیرعامل صندوق نوآوری و شکوفایی نیز تغییر کرد.

گروه اقتصاد
editor@smtnews.ir



به گزارش ایرنا، علی بهادری جهرمی، در گفت‌وگوی تلویزیونی درباره جزییات تغییرات ایجاد شده در کابینه دولت سیزدهم عنوان کرد: برنامه دولت از آغاز فعالیت این بوده مدیران‌مستمر مورد ارزیابی قرار گیرند و این در پیام‌نوروزی رئیس‌جمهوری هم مورد تاکید قرار گرفت. در این زمینه امروز سه تغییر در مجموعه کلان اعلام عمومی می‌شود.

وی اظهارکرد: نخستین تغییر مربوط به سازمان برنامه و بودجه است؛ آقای داود منظور که رئیس سازمان امور مالیاتی کشور بود، به عنوان رئیس جدید سازمان برنامه و بودجه جایگزین سیدمسعود میرکاظمی شد.

بهادری جهرمی با بیان اینکه آقای منظور تجربه مدیریتی بسیار موفقی در سازمان امور مالیاتی داشته است و طبق ارزیابی‌های صورت گرفته سیاست دولت را خوب پیش برده‌اند، گفت: وی با داشتن دکترای تخصصی اقتصاد و مدیریت بر گروه اقتصاد انرژی در دانشگاه، توان تخصصی برای ریاست بر سازمان برنامه و بودجه کشور را دارد.

وی در عین حال خاطر نشان کرد که آقای میرکاظمی از اواسط سال گذشته سال ۱۴۰۱ به دلیل عارضه قلبی چندبار از رئیس‌جمهوری تقاضا کرده بود که مسئولیت را به دیگری منتقل کند که نظر رئیس‌جمهوری بر این بود که در جریان تدوین بودجه ۱۴۰۲ هستیم و پس از فرآیند بودجه و ابلاغ آن انجام شود.

سخنگوی دولت این را هم گفت که از خدمات میرکاظمی به عنوان مشاور همچنان در تیم اقتصادی دولت استفاده خواهد شد. سخنگوی دولت با بیان اینکه دومین تغییر مربوط به حوزه وزارت جهاد کشاورزی است، گفت: سال گذشته با توجه به شرایط جهانی در حوزه امنیت غذایی و مشکلاتی که در سطح جهان رخ داد، الحمدلله با مدیریت آقای ساداتی نژاد وزیر جهادکشاورزی کشور از ناحیه دچار مشکل نشد.

بهادری جهرمی با یادآوری تداوم تورم ناشی جنگ اوکراین بر بازار جهانی غذا و نیز اجرای سیاست‌های مردمی‌سازی یارانه‌ها اظهارکرد: بر اساس ارزیابی‌های انجام شد، رئیس‌جمهوری تصمیم گرفت تا در حوزه جهادکشاورزی جابه‌جایی مدیریتی داشته باشند و بنابراین سید محمد آقامیری رئیس سازمان نظام دامپزشکی کشور که تجربیات موفقی در این زمینه داشته و دارای دکتری علوم اقتصادی و دکترای حرفه‌ای در حوزه دامپزشکی است، به عنوان سرپرست وزارت جهادکشاورزی منصوب می‌شود.

> رئیس‌جمهوری در پیام نوروزی امسال بر این نکته تاکید کرد که هیچ‌کدام از مدیران چک سفید امضاء برای حضور مستمر در دولت دریافت نکرده‌اند

وی خاطر نشان کرد که آقامیری تخصص کافی در حوزه‌های مرتبط با وزارت جهاد کشاورزی برخوردار است و سوابق و تجربه مدیریتی موفقی هم به‌ویژه در حوزه دامپزشکی داشته است.

بهادری جهرمی اضافه کرد: تغییر سوم مربوط به حوزه صندوق نوآوری و شکوفایی کشور است و آقای محمدصادق خیاطیان رئیس مرکز تحقیقات استراتژیک ریاست جمهوری به عنوان مدیرعامل جدید این صندوق معرفی می‌شود.

وی توضیح داد: با توجه به اولویت‌هایی که حوزه نوآوری و شکوفایی و واحدهای پروژه مجموعه‌های دانش‌بنیان نخبگان دارد، رئیس‌جمهوری تصمیم گرفت که خدمات دکتر خیاطیان که دارای دکترای مدیریت تکنولوژی از دانشگاه علامه طباطبایی و عضو هیات علمی پژوهشکده علم و فناوری دانشگاه شهید بهشتی است، به عنوان مدیرعامل صندوق نوآوری و شکوفایی استفاده کند.

به گزارش ایرنا، رئیس‌جمهوری در پیام نوروزی امسال بر این نکته تاکید کرد که هیچ‌کدام از مدیران چک سفید امضا برای حضور مستمر در دولت دریافت نکرده‌اند؛ در این ارتباط علی بهادری جهرمی سخنگوی دولت شامگاه ۲۱ فروردین از جابه‌جایی‌های مدیریتی در دولت خبر داد و اعلام کرد: برای استفاده بهتر از ظرفیت مدیران اجرایی، جابه‌جایی‌های مدیریتی در دستور کار دولت است.

پیش از این یوسف نوری وزیر آموزش و پرورش به دنبال ایجاد مشکل در پرداخت حقوق اسفند فرهنگیان از سمت خود استعفا داده بود که رئیس‌جمهوری با آن موافقت کرد.

> برنامه دولت از آغاز فعالیت این بوده مدیران‌مستمر مورد ارزیابی قرار گیرند

سید محمد آقامیری، سرپرست وزارت جهاد کشاورزی شد



بر اساس خبر اعلامی سخنگوی دولت سیزدهم «سید محمد آقامیری» سرپرست وزارت جهاد کشاورزی شد. به گزارش مهر، بر اساس گزارش اعلامی علی بهادری جهرمی، سخنگو دولت سیزدهم سید جواد ساداتی نژاد وزیر جهاد کشاورزی برکنار و سید محمد آقامیری رئیس سازمان دامپزشکی کشور جایگزین وی شد.

سید محمد آقامیری متولد ۱۳۵۱ و دانش‌آموخته دانشکده دامپزشکی دانشگاه تهران است. وی علاوه بر مدرک دکترای دامپزشکی، دارای تحصیلات تکمیلی در حوزه اقتصادی بوده و دارای مدرک دکترای تخصصی (Ph.D) علوم اقتصاد است.

آقامیری در تدوین قانون نظام جامع دامپروری کشور و قانون افزایش بهره‌وری بخش کشاورزی و منابع طبیعی و همچنین تصویب آئین‌نامه نظارت بهداشتی دامپزشکی و مواد ۱۸ و ۱۹ این آئین‌نامه نقشی اساسی ایفا نموده و از این طریق نقش بسزایی در تثبیت جایگاه بهداشتی دامپزشکی و همکاران دامپزشک داشته است.

امکان تغییر خودروهای ثبت‌نامی

پس از آنکه نرخ محصولات خودروسازان به صورت رسمی افزایش پیدا کرد، برخی ثبت‌نام‌کنندگان خودروهای داخلی در طرح یکپارچه فروش خودروها، به این فکر کردند که کاش بتوانند نوع خودروی ثبت‌نامی خود را تغییر دهند؛ اما این موضوع تا زمان قرعه‌کشی تعیین نوبت‌ها، به احتمال زیاد نشدنی است و تا آن زمان، مردم منتظر بازگشایی مجدد برای ویرایش خودروها نباشند؛ اما پس از مشخص شدن نوبت‌ها، امکان ویرایش و تغییر خودروها فراهم خواهد بود.

به گزارش ایسنا، دقیقا یک هفته پیش (سه‌شنبه ۱۵ فروردین ماه) بود که شورای رقابت دستورالعمل افزایش نرخ محصولات خودروسازان را تصویب کرد و بالاخره پس از بالغ بر یکسال، محصولات خودرویی داخلی مجوز افزایش نرخ رسمی درب کارخانه را که از آن به عنوان اصلاح قیمت‌ها یاد می‌شود، دریافت کردند.

این مجوز چند روزی در هاله ابهام قرار داشت و منتشر نشد؛ اما در نهایت روز یکشنبه (۲۰ فروردین ماه) به صورت رسمی اعلام شد.

بر اساس مجوز صادره از سوی شورای رقابت، خودروسازان مجاز به افزایش متوسط ۲۹ درصد (بین ۱۰ تا ۴۲ درصد) نرخ محصولات خود شدند و بدین ترتیب لیست نرخ پایه خودروها اعلام شد.

نکته قابل توجه که قصد داریم در این گزارش بدان بپردازیم این است که خودروهای عرضه شده در طرح یکپارچه فروش خودروهای داخلی که ثبت‌نام اولیه آن از ۲۶ اسفند ماه ۱۴۰۱ آغاز شد و تا ۲۹ اسفند ماه ادامه داشت و سپس دو مرحله دیگر در سال جدید تمدید شد، با قیمت‌های جدید (پس از اعمال افزایش قیمت‌ها)، تحویل مشتریان خواهد شد.

حال که نرخ جدید خودروها مشخص شده، تعدادی از ثبت‌نام‌کنندگان در طرح مذکور، به این فکر افتاده‌اند، با توجه به اینکه جز مرحله اولیه ثبت‌نام (۲۶-۲۹ اسفندماه ۱۴۰۰)، دو مرحله دیگر مهلت ثبت‌نام خودرویی افراد دارای حساب وکالتی سازمان حمایت (در تاریخ‌های ۷ و ۸ فروردین ماه و سپس ۱۶ تا ۱۸ فروردین ماه) که تمدید شده بود، کاش بشود بازهم تمدید شده تا بتوانند خودروی انتخابی خود را تغییر دهند.

این موضوع اما تا زمان تعیین نوبت‌ها، بعید و نشدنی به‌نظر می‌رسد؛ چراکه از ابتدا مقرر شده بود که حداکثر تا پایان فروردین ماه نوبت متقاضیانِ تایید شده، اطلاع‌رسانی و مشخص شود؛ بنابراین با توجه به اینکه در ۱۰ روز پایانی از نخستین ماه از سال جدید قرار داریم و طی همین مدت باقی‌مانده، بایستی قرعه‌کشی نوبت‌دهی انجام و لیست نوبت افراد مشخص شود، تقریبا محال و دور از انتظار است.

▣ پس از اعلام نوبت‌ها، امکان ویرایش فراهم می‌شود

امید قالیباف- سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت- در این رابطه، در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: قرعه‌کشی‌های نوبت‌دهی خودروهای داخلی تا پایان فروردین ماه یا نهایتا هفته ابتدایی اردیبهشت ماه، انجام خواهد شد.

پس از مشخص شدن نوبت‌ها، سامانه بازگشایی و افراد می‌توانند از زمان تخصیص خودروی خود مطلع شوند؛ در همان زمان امکان ویرایش اطلاعات یا حتی تغییر نوع خودرو فراهم خواهد بود و متقاضایان می‌توانند نوع خودروی انتخابی خود را تغییر دهند.

بدین ترتیب می‌توان گفت که مشتریان دیگر منتظر هیچگونه بازگشایی مجدد سایت سامانه برای تغییر خودرو (و ثبت‌نام جدید که به‌هیچ عنوان) تا پیش از اعلام نوبت‌های تحویل نباشند؛ ضمن اینکه در اواخر خرداد ماه امسال زمانی دیگر در نظر گرفته شده تا جاماندگان از ثبت‌نام (حساب وکالتی‌های اشتباه که حذف شدند و...) بتوانند در آن زمان برای ثبت‌نام خودرو اقدام کنند.

دلایل افت صادرات فرش دستباف

چندی پیش رئیس مرکز ملی فرش بدون اشاره به ارقام صادرات گفته که اقتصاد پنهان در حوزه فرش دستباف وجود دارد و آمارهای صادرات این هنر- صنعت را غیرواقعی توصیف کرده است. طبق گفته‌های این مقام مسئول، در سال‌های گذشته به دلیل مشکل رفع تعهد ارزی صادرکنندگان، حقوق گمرکی این محصول کاهش یافت و همچنین علاوه بر قاچاق این محصول، متراژ فرشی که مسافران به عنوان کالای همراه می‌توانند خارج کنند به ۲۴ متر مربع افزایش یافت که همه اینها بر غیرواقعی بودن آمارها صحه می‌گذارد. البته او موضوعاتی مثل شیوع کرونا و همچنین سلیقه‌های خاص مشتریان را نیز بر افت صادرات تاثیرگذار می‌داند.

درهمین حال عضو هیات مدیره اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان فرش دستباف با بیان اینکه اقتصاد پنهان و قاچاق در صنعت فرش را تکذیب می‌کنم، گفت: علت اصلی مشکلات مربوط به صادرات فرش دستباف، تحریم است.

مرتضی میری در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: هنوز آمار صادراتی سال ۱۴۰۱ به‌دست ما نرسیده، اما برآوردها این است که صادرات سال گذشته تقریبا مشابه سال ۱۴۰۰ یا حدود ۱۰ درصد کاهش داشته باشد.

وی افزود: اما اقتصاد پنهان و قاچاق در صنعت فرش را تکذیب می‌کنم. کاهش صادرات فرش به مسائل دیگری بر می‌گردد که بارها مطرح شده است. تعهد ارزی و تمدید نشدن کارت بازرگانی صادرکنندگانی که در بازار فعالیت می‌کنند، از جمله مهم‌ترین موانع صادرات است. البته علت اصلی این وضعیت تحریم است و علت در پیش گرفتن سیاست رفع تعهد ارزی هم شرایط غیرعادی ناشی از تحریم‌ها بود.



عضو هیات مدیره اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان فرش دستباف با بیان اینکه بسیاری از این مشکلات به مرکز ملی فرش برنمی‌گردد، بلکه مربوط به نهادهای بالا دستی است، تصریح کرد: با وجود تحریم‌ها ایران از شبکه جهانی مالی، بانکی و تجاری منفک شده است. در چنین شرایطی نمی‌توان انتظار رشد صادرات داشت. اعدادی هم که گاهی برای رشد صادرات عنوان می‌شود در اصل رشد نیست، بلکه به افزایش نرخ ارز برمی‌گردد.

وی با بیان اینکه می‌شد از افزایش نرخ ارز در جهت افزایش صادرات استفاده کرد که این اتفاق نیفتاده، اظهار کرد: تا تحریم‌ها رفع نشود، گشایشی در تولید، صادرات و اقتصاد رخ نخواهد داد.

میری درباره درخواست صادرکنندگان برای افزایش مدت زمان رفع تعهد ارزی فرش نیز گفت: هنوز مدت زمان رفع تعهد ارزی فرش یک ساله است و بانک مرکزی در مقابل سه ساله شدن آن مقاومت می‌کند. البته درخواست صادرکنندگان معاف شدن فرش از تعهد ارزی بود که موافقت نشد.

وی همچنین تاکید کرد؛ موضوع ماده ۱۲۱ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی همچنان حل نشده و در پیچ و خم دولت و مجلس مانده است. قرار بود لایحه‌ای از دولت به مجلس برود، اما مجلس گفت خودشان طرح ارائه می‌کنند اما دولت می‌گوید لایحه می‌دهد. بنابراین این موضوع هنوز حل نشده است.

میری ادامه داد: به نظر می‌رسد عادت کردیم با یک تصمیم خلق‌الساعه غیر کارشناسی مشکلی ایجاد شود و برای رفع آن سال‌ها تلاش کنیم.

چهره

ترمیم دستمزد در صورت افزایش مجدد حقوق



دبیرکل کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران از ترمیم دستمزد کارگران در طول سال خبر داد و گفت: در صورتجلسه دستمزد ۱۴۰۲ قید شد چنانچه دولت درباره افزایش مجدد حقوق کارمندان خود تصمیم گرفت کارگران نیز مشمول این افزایش قرار گیرند و شورای‌عالی کار برای ترمیم دستمزد مشمولان قانون کار تشکیل جلسه دهد.

هادی ابوی در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: یکی از دغدغه‌ها و نگرانی‌هایی که نمایندگان کارگر در شورای‌عالی کار مطرح کردن بحث تورم امسال بود.

درست است که میزان افزایش دستمزد در تورم بی‌تاثیر نیست ولی معتقدیم به دلیل شرایط اقتصادی و ماهیت تورم شاید نتوان به وعده مهار تورم عمل و آن را کنترل کرد بنابراین در چنین حالتی ضرورت ترمیم دستمزدها به جهت حفظ قدرت معیشت خانوارهای کارگری احساس می‌شود.

وی ادامه داد: از سوی دیگر موضوع تعیین حقوق کارمندان در اختیار دولت است و می‌تواند آن را حتی در بین سال تغییر یا افزایش دهد لذا گروه کارگری در نشست دستمزد شورای‌عالی کار این مسئله را مطرح کرد و به دنبال آن گروه دولت و شخص وزیر کار پیشنهاد کردند که چنانچه حقوق کارمندان به هر دلیل در بین سال اضافه شد، این آمادگی وجود دارد که درباره حقوق کارگران نیز مذاکره شود.

به گفته دبیرکل کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران در صورتی که حقوق کارمندان دولت در طول سال یا نیمه دوم سال مشمول افزایش مجدد قرار گرفت شورای‌عالی کار نیز تشکیل جلسه خواهد داد و به همان میزان افزایش در حوزه کارگری بررسی و اعمال خواهد شد.

ابوی با بیان اینکه این پیشنهاد در صورتجلسه دستمزد قید شده است، افزود: با توجه به شرایط اقتصادی و تورم در کشور اگر تصمیمی در خصوص حقوق کارمندان در بین سال گرفته شود دستمزد کارگران نیز ترمیم می‌شود.

وی گفت: در قانون تاکید نشده است که تنها یک بار در سال حقوق کارگران افزایش داده شود بلکه عنوان شده همه ساله و مراد از این عبارت یعنی در بین سال هم می‌توان در خصوص افزایش مزد تصمیم گرفت و آنچه برای ما مهم بود این است که در نیمه دوم سال به منظور حفظ قدرت خرید خانوارهای کارگری دستمزدها بهبود یابد.

این مقام کارگری در پایان درباره تصویب افزایش ۲۷ درصدی حداقل دستمزد و برخی نارضایتی‌ها در خصوص عملکرد گروه کارگری گفت: اینطور نیست که به عنوان نمایندگان کارگران در جلسه بنشینیم و یک صورتجلسه را امضا کنیم، بلکه امسال دغدغه دولت این بود که تورم کنترل شود و علیرغم تلاش برای تعیین مزد شایسته این میزان تصویب شد. امیدواریم این هدف که با شعار سال نیز پیوند خورده به معنای واقعی محقق شود و در کنترل و مهار تورم و تثبیت قیمتها موفق شویم.

پنجشنبه
۲۴ فروردین ۱۴۰۲- ۲۲ رمضان ۱۴۴۴ - ۱۳ آوریل ۲۰۲۳- شماره ۲۲۹۷-پیاپی۳۶۱۵

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»
مدیرمسئول: ناصر بزرگمهر
سردبیر:عاطفه خسروی

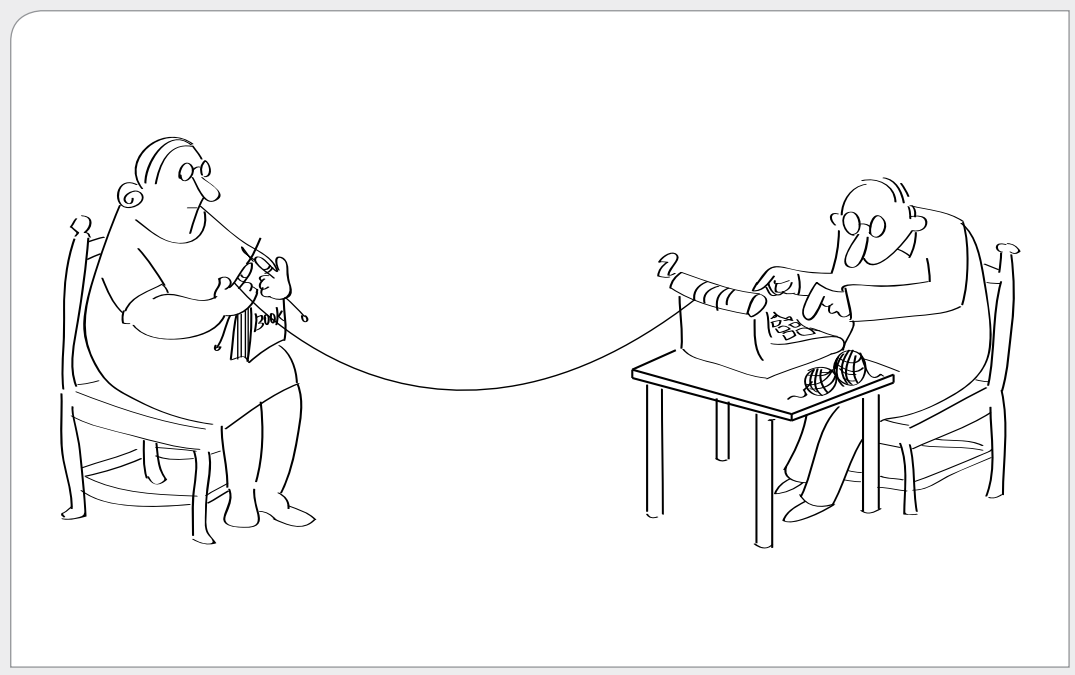
سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۹۹۹۱۹۵۷۶۱
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: انتخاب رسانه

info@smtnews.ir
www.smtnews.ir
instagram.com/smtnewspaper
telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com

روزنامه صمت با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

گلایه کارشناسان از دردسرهای افزایش کرایه ناوگان حمل‌ونقل عمومی

درد نابسامانی حمل‌ونقل دوا ندارد

در آخرین نشست شورای شهر، کرایه وسایل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در سال ۱۴۰۲ افزایش یافت و ابلاغ شد. کرایه اتوبوس، تاکسی و مترو در چند سال اخیر با افزایش ۲۵ درصدی همراه بوده و با هدف هزینه‌کرد این درآمد برای توسعه، نگهداری و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعمال شده است. امسال هم به‌طور میانگین این نرخ تا ۴۵درصد افزایش یافته است.

هر سال، افزایش نرخ حمل‌ونقل و کرایه موافق و مخالفان خود را دارد و گروهی معتقدند در شرایطی که کشور نرخ تورم افزایشی را تجربه می‌کند، افزایش نرخ حمل‌ونقل عمومی فقط می‌تواند بار مضاعفی به سبد معیشتی مخصوصا قشر کارگری اضافه کند و گروه دیگر معتقدند با توجه به افزایش هزینه در سایر بخش‌ها، رشد قیمت در حوزه حمل‌ونقل نیز دور از انتظار نیست. صمت در این گزارش به بررسی ابعاد شهری افزایش کرایه حمل‌ونقل عمومی پرداخته است.



یارانه سوخت، صرف گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی شود



امیررضا رجبی، کارشناس حوزه سوخت در این‌باره به صمت گفت: امروزه یکی از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی شهرها، پیشرفت در بخش حمل‌ونقل است؛ حمل‌ونقل پایدار شهری در واقع حرکت روان وسایل نقلیه مردم و کالاهاست که در نهایت منجر به تامین آسایش شهروندان و پایداری محیط شهری می‌شود.

وی با اشاره به ضرورت اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها اظهارکرد: در حال حاضر بخشی از یارانه به جیب افرادی می‌رود که طبق قانون نباید سهمی از این اعتبار داشته باشند. چنانچه یارانه انرژی نیز بیشتر نصیب کسانی می‌شود که سهم بیشتری از سبد انرژی کشور را مصرف می‌کنند. به‌عنوان مثال، خانواده‌ای که چندین خودرو دارد از یارانه‌ای که به بنزین تعلق می‌گیرد، بیشتر استفاده می‌کند، در حالی‌که خانواده‌ای که خودرو ندارد از آن محروم است، پس باید از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کند.

رجبی گفت: یارانه سوخت افراد ثروتمند باید به حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد تا هم قشر کم‌درآمد با هزینه کمتری رفت‌وآمد کنند و هم هزینه پایین حمل‌ونقل عمومی مانند سایر کشور، مشوقی برای گسترش استفاده از حمل‌ونقل عمومی شود.

این کارشناس حوزه سوخت بیان کرد: افرادی که درآمدهای پایین‌تری دارند در میزان مصرف محتاط‌تر عمل می‌کنند و میزان بهره‌مندی آنها از یارانه انرژی کمتر است؛ بنابراین دولت‌ها باید برنامه مشخصی برای تقسیم عادلانه ثروت ملی داشته باشند تا حق طبقات ضعیف پایمال نشود. رجبی با تاکید بر اجرای دقیق هدفمندی یارانه گفت: در این صورت، قیمت حامل‌های انرژی به نرخ واقعی می‌رسد اما نکته قابل‌توجه نحوه هزینه‌کرد یارانه آزاد شده است که نباید به بهانه‌هایی مانند ایجاد زیرساخت طرح‌های عمرانی، گسترش حمل‌ونقل عمومی و... صرف اموری غیرضروری شود.

وی با تاکید بر اینکه یارانه سوخت باید صرف گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی شود، افزود: آنچه مربوط به ثروت عمومی است و در دست دولت قرار دارد باید عادلانه بین افراد جامعه تقسیم شود. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته افزایش نرخ حامل‌های انرژی مانند بنزین با هدف بالابردن رفاه اجتماعی انجام می‌شود.

▣ افزایش رفاه به‌جای پرداخت یارانه

رجبی معتقد است که باید برای هدفمندی یارانه‌ها برنامه‌ریزی دقیقی انجام داد که البته نیاز به یک مدیریت منسجم دارد. وی ادامه داد: وقتی منابع را گران خریداری کنیم، به‌صورت خودکار، اقتصادی مصرف می‌کنیم و این یک اصل در تمام دنیاست. بنابراین اگر یارانه حامل‌های انرژی برداشته شود، به نفع مردم خواهد بود. البته به این شرط که منابع حاصل از هدفمندی یارانه به‌خوبی مدیریت شود و درآمد حاصل از آن در جهت منافع عمومی به‌کار رود. وی افزود: در حال حاضر بخشی از هزینه‌های حوزه حمل‌ونقل عمومی از محل اعتبارات شهرداری‌ها پرداخت می‌شود، در غیر این صورت، سهم شهروندان برای تامین هزینه حمل‌ونقل عمومی بیش از ارقام مصوب فعلی بود. در صورتی که هزینه‌های احداث حمل‌ونقل ریلی و خرید ناوگان حمل‌ونقل عمومی را حساب کنیم رقم به‌مراتب بیشتر می‌شود؛ بنابراین پیشنهاد می‌شود یارانه سوخت صرف احیای زیرساخت شود.

افزایش کرایه، استفاده از خودرو شخصی را زیاد می‌کند



حسین نجابت، کارشناس اقتصاد و عضو ادوار مجلس شورای اسلامی به صمت گفت: افزایش غیراصولی کرایه حمل‌ونقل عمومی پایتخت، کاهش استفاده شهروندان از وسایل حمل‌ونقل عمومی را به همراه دارد.

وی با تاکید بر اینکه با افزایش غیراصولی کرایه‌ها، استفاده از خودروهای شخصی افزایش می‌یابد، افزود: به تبع افزایش استفاده از خودروهای شخصی و بالارفتن سرانه مصرف سوخت‌های فسیلی در کلانشهرها، با افزایش آلودگی هوا و ترافیک مواجه خواهیم شد.

این کارشناس اقتصاد با بیان اینکه دریافت کرایه تاکسی بیش از نرخ مصوب، تخلف است، تصریح کرد: برخی رانندگان زیر سایه عدم‌نظارت نهادهای مسئول، از مسافران کرایه بیشتری دریافت می‌کنند؛ بنابراین باید نظارت‌های لازم در دستور کار سازمان‌های مربوطه قرار گیرد و چنانچه براساس برچسب افزایش نرخ کرایه حمل‌ونقل عمومی در داخل تاکسی‌ها تخلفی شد، با متخلفان برخوردهای لازم انجام شود.

نجابت با تاکید بر اینکه نهادهای نظارتی عامل بسیار موثری در نظام پرداخت کرایه هستند، گفت: یکدست بودن کرایه‌ها، استقبال از سیستم حمل‌ونقل عمومی را افزایش می‌دهد.

▣ اصلاح نظام حمل‌ونقل شهری

نجابت جدا شدن ردیف بودجه‌ای حوزه حمل‌ونقل عمومی از زیرمجموعه ردیف‌های بودجه‌ای شهرداری یا سایر نهادهای مربوطه را پیشنهاد داد و گفت: دولت باید در بودجه سالانه، حمایت‌های لازم را از حمل‌ونقل عمومی داشته باشد و در این راستا، سهم شهرداری‌ها از محل هدفمندی یارانه نیز باید در دستور کار قرار گیرد. وی همچنین ادامه داد: اصلاح نظام حمل‌ونقل شهری در گرو هوشمندسازی شهر و اصلاح نظام طراحی شهری است و در کنار ارتقای کیفیت، خدمات‌رسانی هم باید موردتوجه قرار گیرد.

▣ چتر حمایتی بر سر اقشار پردرآمد!

نجابت همچنین با انتقاد به انتفاع چندبرابری دهک‌های بالای جامعه از یارانه حامل‌های انرژی نسبت به دهک‌های پایین جامعه، گفت: این امر، تحقق عدالت را به چالش می‌کشد و چتر حمایتی را به‌جای اقشار ضعیف بر سر اقشار پردرآمد می‌گیرد.

وی افزود: هر یک از دهک‌های جامعه به میزان مصرف انرژی از یارانه این بخش بهره می‌برند. به این ترتیب، سهم مصرف‌کنندگان بالای انرژی از این یارانه بیشتر خواهد بود. این امر منجر به نابرابری در سیستم توزیع یارانه‌های هدفمند می‌شود. برای جلوگیری از این بی‌عدالتی بهتر است یارانه سوخت به یارانه حمل‌ونقل عمومی افزوده شود تا کشور از پیامدهای مثبت این تغییر بهره‌مند شود.

▣ یک تفاوت چشمگیر

این عضو سابق مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه نوع فعالیت تاکسیرانی با قطار شهری و اتوبوسرانی متفاوت است، گفت: در تاکسیرانی، تاکسیران سرمایه‌گذاری کرده و ناوگان حمل‌ونقل عمومی را خریداری می‌کند و یارانه‌ای نیز از شهرداری و دولت دریافت نمی‌کند؛ پس نرخ دریافتی بابت خدمات توسط آنها باید بر مبنای بهای تمام‌شده باشد.

وی افزود از سوی دیگر، ناوگان تاکسیرانی کشور فرسوده است که عموما مصرف سوخت بالایی به نسبت سرانه جهانی دارد؛ بنابراین دولت باید نوسازی ناوگان تاکسیرانی را در اولویت قرار داده و از طریق کسر پرداخت یارانه عمومی سوخت مابه‌التفاوت هزینه را به نوسازی ناوگان تاکسیرانی اختصاص دهد.

وی تاکید کرد: با این همه، افزایش کرایه حمل‌ونقل عمومی باید به‌نحوی باشد که بتواند شیوه سفر شهروندان را مدیریت کرده و آنها را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی تشویق کند. وی ادامه داد: به‌منظور اجرایی کردن چنین سیاست و رویکردی، بهای خدمات حمل‌ونقل عمومی باید تا حد ممکن کاهش یابد و استفاده از خودروهای شخصی را منوط به پرداخت هزینه کنیم. در سال ۱۴۰۱، ۳۵ درصد افزایش برای بهای خدمات تاکسیرانی در نظر گرفته‌شده که این مصوبه برای امسال نیز درنظرگرفته خواهدشد. وی توضیح داد: در موضوع نرخ‌گذاری کرایه حمل‌ونقل عمومی دو رویکرد مطرح است. نخست اینکه سیستم خدمات‌دهی با هزینه اعلام‌شده باید پایدار بوده و قابلیت استمرار داشته باشد. در این صورت، شهروندان با افزایش قیمت‌های مقطعی در بازه‌های زمانی متعدد مواجه نخواهند شد. افزایش چندباره بهای حمل‌ونقل عمومی با توجه به تورم موجود، مشکلات معیشتی شهروندان را بیشتر می‌کند. این در حالی است که هزینه‌های تمام‌شده برای فعالان حوزه حمل‌ونقل نیز این گروه را با مشکلات جدی مواجه می‌کند. در این بین، حق رانندگان و مشکلات معیشت و دغدغه زندگی آنها کمتر موردتوجه قرار گرفته است. به‌عنوان مثال، بیمه رانندگان تاکسی و ایجاد تسهیلات برای خرید لوازم یدکی خودرو از جمله مواردی است که قرار بود در قالب بسته‌های حمایتی به رانندگان داده شود اما هنوز محقق نشده است.

سخن پایانی

توسعه‌یافتگی حمل‌ونقل عمومی مبنای پیشرفت کلانشهرهاست. افزایش دسترسی شهروندان به حمل‌ونقل عمومی، تسهیل دسترسی به مراکز آموزشی، بازار، خدمات بهداشتی و مراکز اقتصادی را برای شهروندان در زندگی روزمره شهری فراهم می‌کند. این مسئله اتفاقی است که با وجود برنامه‌ریزهای چند سال اخیر هنوز تحقق نیافته است. افزایش کرایه حمل‌ونقل هم تنها به‌صورت مسکن موقت عمل کرده و درد فرسودگی و عدم‌توسعه‌یافتگی ناوگان حمل‌ونقل را دوا نمی‌کند. حال اگر یارانه سوخت که به‌تمامی اقشار تعلق می‌گیرد، فقط به بخش حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد، هم ناوگان توسعه‌یافته و به‌روز خواهد شد و هم هزینه استفاده از حمل‌ونقل عمومی را کاهش خواهد داد. این کاهش هزینه به افزایش استقبال عمومی از این خدمات و در نهایت کاهش ترافیک و آلودگی هوا می‌انجامد. علاوه بر این، کشمکش فرمانداری، استانداری و شهرداری بر سر این موضوع، باعث‌شده موضوع افزایش کرایه‌ها برای برخی رانندگان به دستاویزی تبدیل شود تا بدون مجوز و پیش از موعد نسبت به افزایش نرخ کرایه اقدام کنند و در برابر اعتراض مسافران نیز کوتاه نیایند.

یادداشت

فروپاشی ساختار حمل‌ونقل پایتخت



وحید نوروزی
کارشناس حمل‌ونقل

توجه به زیرساخت‌های شهری، توسعه کلانشهرها در بخش‌های گوناگون را به همراه دارد و بدون فراهم‌آوری زیرساخت‌های مناسب و کارآمد، هیچ‌یک از انواع توسعه شهری امکان‌پذیر نخواهد بود. امروزه در آلودگی شهرهای بزرگ، خودروها نقش زیادی دارند؛ بنابراین ضروری است مدیران شهری برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک خودروهای تک‌سرنشین در خیابان‌های شهری به‌دنبال یک راه‌حل منطقی باشند. توسعه حمل‌ونقل عمومی به عنوان یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های زیرساختی، تاثیر بسیار زیادی در توسعه اقتصادی و پایدار شهری دارد. در این بخش توسعه حمل‌ونقل عمومی و توجه ویژه به این مقوله مهم برای دستیابی به توسعه و مدیریت بهتر شهرها، باعث شده همواره پیشرفت و نحوه اداره سیستم حمل‌ونقل شهری یکی از دغدغه‌های اساسی مدیران کلانشهرها باشد. پس با توجه به شرایط ذکر شده، دولت باید توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی داشته باشد اما در کلانشهر تهران، ناوگان فرسوده معضل ترافیک را رقم زده تا آنجا که در حال‌حاضر فرسودگی حمل‌ونقل شهر تهران موجبات نارضایتی شهروندان و عدم‌تمایل آنها برای استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی را رقم زده و منجر به گسترش ترافیک شده است. یکی از مهم‌ترین راهکارها برای رهایی از ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی شهر تهران، بازسازی اتوبوس‌های فرسوده است که به‌عنوان مثال با هزینه بسیار کمتر از خرید یک دستگاه اتوبوس نو، قابلیت اجرا دارد. فروپاشی ساختار حمل‌ونقل تهران به‌دلیل فرسودگی شدید ناوگان بسیار محتمل و بهانه‌تراشی دولت‌ها برای کمک به توسعه حمل‌ونقل بسیار آشکار است. آنچه به وضوح مشخص است این است که چه این دولت و چه دولت‌های قبل، هیچ‌گاه توسعه حمل‌ونقل عمومی را اولویت اصلی قرار نداده‌اند. مجلس شورای اسلامی در حوزه حمل‌ونقل عمومی مصوبات خوبی داشته اما قوانین مصوب به‌دلایل و بهانه‌های گوناگون اجرا نشده‌اند. در حالی‌که قوانین خوبی همچون قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب ۸۵، قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۸۶، قانون استفاده از تسهیلات حساب ذخیره ارزی برای حمل‌ونقل ریلی و عمومی شهری مصوب ۸۸، قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب ۸۸، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۸۹ و قانون هوای پاک مصوب سال ۹۶ داریم که یا اصلا اجرا نشده یا ناقص اجرا شده‌اند. در این بین، دولت‌ها همیشه در برابر اصرار مدیریت شهری برای تامین سهم خود برای خرید ناوگان‌حمل نقل عمومی بهانه‌تراشی می‌کنند و حتی در دوره‌ای، صددرصد بهای اتوبوس‌های بی‌آرتی شهر تهران از محل عوارض شهر تهران و از بودجه شهرداری تهران پرداخت شد. به هر حال این روزها نه‌تنها در بحث توسعه، بلکه حتی در موضوع نگه‌داشت نیز با مشکلات زیادی در اتوبوسرانی و مترو مواجه هستیم. وضعیت به قدری نگران‌کننده است که باید نگاه ویژه‌ای به حم ونقل عمومی تهران داشته باشیم. جلسات شهردار تهران و رئیس شورای‌شهر تهران با مسئولان دولتی از جمله سازمان برنامه و بودجه نیز آغاز شده تا بتوانند برای توسعه حمل‌ونقل عمومی سهم بیشتری از دولت بگیرند. در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نیز آن‌طور که باید به حمل‌ونقل عمومی توجه نشده است. البته باید به این نکته نیز توجه داشت که به هر میزان منابع دولتی محقق شود، رافع مسئولیت شهرداری نبوده و این سازمان باید با همت بلند، گام‌های اساسی برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی بردارد. تمرکز مدیریت شهری باید بر تقویت حمل‌ونقل عمومی باشد و در همه سطوح حمل‌ونقل عمومی شامل مترو، اتوبوس و تاکسی این تقویت انجام شود. به علاوه اینکه باید بتوانیم در حوزه بازسازی و نوسازی مترو، اتوبوس و تاکسی برنامه داشته باشیم تا با بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها، سقف خدمتی خود را ارتقاء دهیم و شرایط بسیار بدی که امروز با آن مواجه هستیم را جبران کنیم.

ممیوه

افزایش ۴۵ درصدی کرایه‌ها

درصد و سی و هشتمین جلسه شورای شهر تهران نامه فرماندار در خصوص اعتراض هیات تطبیق به مصوبه تعیین نرخ بلیت و کرایه وسایل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در سال ۱۴۰۲ مورد بررسی قرار گرفت و افزایش ۴۵ درصدی بر اساس نرخ تورم تصویب شد. سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر با بیان اینکه با وجود اختیار جهت افزایش ۴۶ درصدی نرخ کرایه، میزان افزایش کمتر از نرخ تورم بود، گفت: پس از جلسه‌ای که در کمیسیون برای اصلاحیه‌های موردنظر فرمانداری داشتیم، جلساتی با فرمانداری برگزار شد تا نتایجی حاصل شود. وی افزود: بند الف بخش دوم ماده یکم به گونه‌ای بود که برای کارت بلیت مبلغ دار، مبلغ ۲ هزار و ۹۰۰ تومان اعلام کرده بودیم که به ۲ هزار و ۸۵۰ تومان تقلیل پیدا کرد و به ازای هر کیلومتر پیمایش ۱۶۰ ریال پیش‌بینی کرده بودیم که به ۱۴۷ ریال کاهش یافت. تشکری هاشمی با بیان اینکه ایرادات بند «ب» نیز بررسی شد و بدون تغییر باقی ماند، گفت: برای کرایه‌های نقدی نیز مشکلاتی داریم و باید راهکارهایی اجرایی شود که بر این اساس مقرر شد که شش درصد افزایش برای کسانی که مبالغ را به صورت نقد پرداخت می‌کنند، حذف شود؛ هرچند امکان پرداخت نقدی وجود ندارد و تقاضا داریم که شرکت بهره‌برداری مترو برای پرداخت الکترونیک قراردادهایی را با شرکت‌های صاحب صلاحیت منعقد کند.

▣ کرایه اتوبوس

وی عنوان کرد: قرار شد مبلغ هزار و ۸۰۰ تومان پایه برای نرخ کرایه اتوبوس حفظ شود و به ازای هر ۵ کیلومتر ۴۰۰ تومان مبنا باشد؛ در بخش اتوبوس‌های عادی نیز هر خطی که بیش از ۲۰ کیلومتر طول داشت با همان نرخ ۲۰ کیلومتر، کرایه دریافت می‌شود. وی با تاکید بر اینکه نرخ کرایه در شرایط بد آب و هوایی که ۴۰ درصد پیش‌بینی شده بود به ۱۵ درصد رسید، بیان کرد: در بخش اتوبوس تندرو حداکثر افزایش به ۴۱ درصد رسید و در مترو نیز نرخ پیشنهادی ۹ درصد کاهش یافت.

▣ کرایه تاکسی

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با بیان اینکه ۷۵ درصد تغییر به شرط حفظ میانگین ۴۵ درصد برای نرخ کرایه تاکسی لحاظ شد، گفت: در جلسه فرمانداری ۶۰ درصد افزایش تایید شد و در معابر دارای شیب نیز در جلسه با فرمانداری، رقم به ۱۰ درصد کاهش یافت و به عبارتی نرخ در این معابر با ۱۰ درصد افزایش همراه خواهد بود.

▣ کرایه مینی‌بوس و میدل باس

تشکری تصریح کرد: همچنین نرخ کرایه مینی‌بوس با همان طول پایه ورودی و پیمایش اعلام شده برای اتوبوس‌های عادی ضربدر ۱.۲ محاسبه خواهد شد؛ در خصوص اتوبوس‌های دربستی نیز از حداقل ۵۰۰ هزار تومان و به ازای هر ساعت ۲۵۰ هزار تومان محاسبه و برای اتوبوس‌های تشریفات مبلغ ورودی ۷۸۱ هزار و ۲۵۰ تومان و به ازای هر ساعت ۳۹۰ هزار و ۶۲۵ تومان محاسبه خواهد شد. برای مینی بوس‌های ویژه دربستی نیز نرخ ورودی ۴۰۰ هزار تومان و برای هر ساعت ۱۷۰ هزار تومان پیش‌بینی شده است. وی ادامه داد: برای میدل‌باس نیز ورودی ۴۵۰ هزار تومان و به ازای هر ساعت ۲۰۰ هزار تومان در نظر گرفته شده است همچنین درخواست‌هایی برای اتوبوس‌های خارج از شهر تهران و حومه وجود دارد که ۲۵ درصد برای خدمت در خارج از شهر تهران به اعداد اعلام شده اضافه خواهد شد.