ابرار اقتصادی
Daily Economic News
ابرار اقتصادی
دوشنبه ۵ مرداد ۱۴۰۵ – ۱۲ صفر ۱۴۴۸ – شماره ۷۷۲۲
MONDAY - 27 JULY 2026

حلقه مفقوده درآمدهای نفتی از بشکه تا خزانه

در اقتصاد ایران، مساله نفت فقط به میزان صادرات و تعداد بشکه‌های فروخته‌شده محدود نمی‌شود؛ مساله اصلی این است که درآمد حاصل از این فروش، با چه هزینه‌ای، از چه مسیری و در چه زمانی به چرخه رسمی اقتصاد بازمی‌گردد. در شرایط تحریم، محرمانگی در شیوه فروش شاید قابل درک باشد، اما ابهام در سرنوشت منابع حاصل از آن، دیگر نه یک ضرورت، بلکه یک چالش جدی برای اقتصاد کشور است.

در سال‌های اخیر و همزمان با تشدید تحریم‌ها، ساختار فروش نفت ایران ناگزیر به سمت مسیرهای پیچیده، چندلایه و محرمانه حرکت کرده است؛ مسیری که در آن واسطه‌ها، شرکت‌های پوششی، حساب‌های واسطه‌ای و تسویه‌های غیرمستقیم، نقش پررنگ‌تری یافته‌اند.

با این حال، آنچه امروز محل پرسش است، اصل استفاده از این مسیرها نیست، بلکه نبود تصویر شفاف از نتیجه نهایی این فرآیند است. در واقع، اقتصاد ایران نیاز دارد بداند از نفتی که فروخته می‌شود، چه میزان ارز به‌صورت واقعی، در دسترس و قابل استفاده به کشور بازمی‌گردد. این تفاوتی اساسی است؛ زیرا میان «درآمد اسمی نفت» و «درآمد قابل دسترس نفت» فاصله‌ای جدی وجود دارد.

ممکن است محموله‌ای فروخته شده و حتی در گزارش‌ها به‌عنوان صادرات ثبت شده باشد، اما تا زمانی که منابع حاصل از آن به شکلی روشن، قابل ردیابی و قابل استفاده وارد چرخه اقتصاد نشده، نمی‌توان آن را درآمد قطعی و موثر تلقی کرد.

تجربه سال‌های گذشته نیز نشان داده است که بخشی از درآمدهای نفتی، یا با تاخیر طولانی به کشور بازگشته، یا در قالب‌هایی تسویه شده که اثر فوری و کامل بر بودجه و بازار ارز نداشته است.

در چنین شرایطی، مساله مهم دیگری نیز مطرح می‌شود و آن هزینه پنهان دور زدن تحریم‌ها است.

تخفیف در فروش، کارمزد واسطه‌ها، طولانی‌شدن فرآیند انتقال پول، تهاتر اجباری و محدودیت در نوع ارز دریافتی، همگی بخشی از هزینه‌هایی هستند که از ارزش واقعی درآمد نفتی می‌کاهند. به بیان دیگر، ممکن است آمار صادرات امیدوارکننده باشد، اما آنچه در نهایت به اقتصاد ایران می‌رسد، به‌مراتب کمتر از رقم اسمی فروش باشد.

وقتی دولت یا بانک مرکزی تصویر روشنی از زمان و کیفیت بازگشت منابع نفتی نداشته باشد، برنامه‌ریزی مالی با اختلال مواجه می‌شود. بودجه ممکن است بر پایه درآمدهایی بسته شود که وصول آنها با تاخیر یا عدم‌قطعیت همراه است و بازار ارز با نااطمینانی بیشتری روبه‌رو شود.

در واقع، اقتصاد ایران امروز بیش از آنکه به آمارهای کلی درباره افزایش فروش نفت نیاز داشته باشد، به صورت‌حساب روشن درآمدهای نفتی نیازمند است. در غیاب چنین شفافیتی، نه فقط امکان ارزیابی عملکرد دستگاه‌های مسئول کاهش می‌یابد، بلکه فضای عمومی نیز بیش از پیش مستعد شایعه، تردید و بی‌اعتمادی می‌شود.

الویت پکن امنیت انرژی است تا ملاحظه سیاسی

بحران تنگه هرمز بار دیگر نشان داد سیاست انرژی چین بیش از هر چیز بر حفظ منافع اقتصادی این کشور استوار است. مجموعه اقداماتی که پکن برای مدیریت بازار انرژی در هفته‌های اخیر انجام داد، نه با هدف حمایت از ایران یا فشار بر غرب، بلکه برای جلوگیری از آسیب به اقتصاد دومین قدرت بزرگ جهان طراحی شده بود.

در هفته‌های گذشته برخی تحلیل‌ها بر این فرض استوار بود که وابستگی چین به نفت خلیج فارس، پکن را ناگزیر می‌کند در صورت تشدید بحران تنگه هرمز، از مواضع ایران حمایت کند. حتی افزایش شدید قیمت نفت و اختلال در عرضه انرژی، از سوی برخی به‌عنوان ابزاری برای تغییر موازنه سیاسی و اقتصادی جهان مطرح می‌شد. روند تحولات بازار، تصویر متفاوتی را به نمایش گذاشت.

◆ پکن به‌دنبال مهار شوک انرژی بود

چین هم‌زمان با افزایش ریسک‌های ژئوپلیتیکی، واردات نفت خود را کاهش داد، بخشی از نیاز پالایشگاه‌ها را از ذخایر راهبردی تأمین کرد، مصرف زغال‌سنگ را افزایش داد، صادرات برخی فرآورده‌های نفتی را محدود ساخت و با مدیریت تقاضای داخلی، فشار بر بازار انرژی را کاهش داد. این مجموعه اقدامات با هدف کنترل هزینه انرژی، جلوگیری از افزایش تورم و حفظ روند تولید صنعتی انجام شد.

در عمل، بزرگ‌ترین واردکننده نفت جهان تلاش کرد آثار احتمالی اختلال در تنگه هرمز را پیش از آنکه به اقتصاد این کشور منتقل شود، مدیریت کند؛ رویکردی که نشان می‌دهد امنیت انرژی برای پکن، بیش از هر ملاحظه سیاسی اهمیت دارد.

◆ پیامد کاهش خرید نفت برای ایران

کاهش واردات نفت چین، برای صادرکنندگان نفت تحریمی نیز پیامدهایی به همراه دارد. هرچه تقاضای بزرگ‌ترین خریدار نفت کاهش پیدا کند، رقابت میان فروشندگان افزایش می‌یابد و قدرت چانه‌زنی خریدار بیشتر می‌شود. در چنین شرایطی، صادرکنندگانی که گزینه‌های محدودی برای فروش دارند، معمولاً ناچار به ارائه تخفیف‌های بیشتری می‌شوند تا سهم خود را در بازار حفظ کنند.

این وضعیت بار دیگر نشان داد روابط نفتی، بیش از آنکه تابع ملاحظات سیاسی باشد، از قواعد عرضه و تقاضا و منافع اقتصادی پیروی می‌کند.

◆تفاوت شریک تجاری با متحد راهبردی

رفتار چین در بحران اخیر، تفاوت میان شریک تجاری و متحد راهبردی را نیز آشکار کرد. پکن تا زمانی به خرید نفت ایران ادامه می‌دهد که قیمت، شیوه پرداخت و ریسک معامله برای اقتصاد این کشور مقرون‌به‌صرفه باشد. در همان حال، روابط انرژی خود با عربستان، امارات، روسیه و سایر تأمین‌کنندگان را نیز حفظ می‌کند و هم‌زمان بزرگ‌ترین روابط تجاری جهان را با آمریکا و اروپا در اختیار دارد.

این الگوی رفتاری بخشی از راهبرد ثابت سیاست خارجی چین است؛ راهبردی که بر تنوع‌بخشی به شرکای اقتصادی و کاهش وابستگی به یک مسیر یا یک کشور استوار شده است.

◆ درس بحران هرمز برای سیاست انرژی ایران

تحولات اخیر تنگه هرمز نشان داد نمی‌توان خرید نفت از سوی چین را معادل حمایت سیاسی این کشور از ایران دانست. پکن در جریان این بحران، با استفاده از ذخایر راهبردی، مدیریت مصرف و تنوع‌بخشی به منابع انرژی، تلاش کرد از اقتصاد خود در برابر شوک‌های احتمالی محافظت کند؛ اقدامی که در نهایت بخشی از آثار افزایش قیمت نفت را نیز مهار کرد.

بررسی عملکرد چین در این دوره نشان می‌دهد سیاست خارجی و انرژی این کشور بر پایه مدیریت هزینه و حفظ منافع ملی شکل گرفته است. از همین رو، هرگونه ارزیابی از روابط تهران و پکن، بیش از هر چیز باید بر واقعیت‌های اقتصادی و منافع متقابل استوار باشد، نه بر این فرض که رقابت چین و آمریکا به‌طور خودکار به هم‌سویی کامل پکن با ایران منجر خواهد شد.

بنزین سه نرخی؛ راه حل ناترازی

بر اساس مصوبه جدید دولت که دوم آذرماه ۱۴۰۴ به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شد، از نیمه دوم آذرماه سال ۱۴۰۴، قیمت بنزین برای سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه به ۵ هزار تومان رسید؛ رقمی که به عنوان «نرخ سوم» وارد نظام عرضه سوخت شد.

پاییز سال گذشته بود که دولت چهاردهم، تصمیم جدیدی را در خصوص نظام قیمت‌گذاری بنزین، به منظور تقویت نقش کارت سوخت شخصی، کاهش مصرف و جلوگیری از افزایش واردات بنزین اتخاذ کرد. در واقع، بر اساس مصوبه جدید دولت که دوم آذرماه ۱۴۰۴ به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شد، از نیمه دوم آذرماه سال ۱۴۰۴، قیمت بنزین برای سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه به ۵ هزار تومان رسید؛ رقمی که به عنوان «نرخ سوم» وارد نظام عرضه سوخت شد.

طبق این سیاست، نرخ‌های فعلی بنزین ــ ۱۵۰۰ تومان سهمیه‌ای و ۳۰۰۰ تومان آزاد ــ بدون تغییر باقی ماندند، اما استفاده از آن‌ها تنها از طریق کارت سوخت شخصی امکان‌پذیر است. دولت با تعیین نرخ سوم قصد داشت استفاده از کارت‌های جایگاهی را به حداقل رسانده و دارندگان خودرو را به استفاده از کارت شخصی ملزم کند. در عمل، سوخت‌گیری با کارت جایگاه به گزینه‌ای پرهزینه بدل شد و این پیام را به مصرف‌کنندگان مخابره کرد که تنها مسیر دسترسی به نرخ‌های یارانه‌ای، کارت شخصی است.

همچنین، سقف سهمیه‌ها همچنان شامل ۶۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۷۰ لیتر بنزین ۳۰۰۰ تومانی در هر ماه است. حال اگر تصمیم جدید دولت درباره افزایش نرخ سوم بنزین اجرا شود، قیمت بنزین برای سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه به ۱۰ هزار تومان خواهد رسید. هرچند دولتمردان پزشکیان تاکنون هیچ واکنشی به خبر افزایش قیمت بنزین نشان نداده‌اند، اما طبق پیگیری‌های خبرنگار خبرگزاری خبرآنلاین، دولت توانسته برای افزایش قیمت بنزین به ۱۰ هزار تومان، موافقت سران قوا را کسب کند و در صورت نهایی شدن این مصوبه، احتمالا این تصمیم از مردادماه اجرایی خواهد شد؛ البته که دولت همچنان در حال کار برای این اقدام است.

رشد ۵۰ درصدی تولید برق از برق آبی ها

مدیر برنامه‌ریزی تولید و بازار آب و برق شرکت آب نیرو از رشد ۵۰ درصدی تولید برق از برق آبی ها خبر داد و افزود: پیش بینی می شود که تولید ما امسال به ۶ هزار گیگاوات ساعت برسد.

حسین علوی با بیان اینکه پیش بینی می شود که امسال نسبت به سال گذشته ۵۰ درصد انرژی بیشتری را از نیروگاه های برق آبی تولید کنیم، گفت: در سال گذشته مقدار تولید برق آبی ها حدود ۴ هزار گیگاوات ساعت بود. اما امسال پیش بینی می شود این رقم به ۶ هزار گیکاوات ساعت افزایش یافته است.

مقدار تولید برق آبی ها را تا هفته گذشته حدود ۳ هزار و ۱۰۰ گیگاوات ساعت بوده ، جالب است که بدانید تا حالا معادل ۷۵ درصد تولید سال گذشته تا حالا تولید داشته ایم

او در ادامه سخنان خود مقدار تولید برق آبی ها را تا هفته گذشته حدود ۳ هزار و ۱۰۰ گیگاوات ساعت اعلام کرد و افزود: جالب است که بدانید تا حالا معادل ۷۵ درصد تولید سال گذشته تا حالا تولید داشته ایم.

علوی با اشاره به این نکته که با افزایش دما استفاده از نیروگاه های برق آبی هم بیشتر می شود، اظهار داشت: از آنجایی که عمده تولید ما در فصل تابستان صورت می گیرد. از طرفی با توجه به افزایش دما و نیاز شبکه برق با تمام توان مشغول تولید هستیم. بر همین اساس می توان ادعا کرد که تولیدات ما در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته حدود ۱۰۰ درصد افزایش یافته است.

او درباره وضعیت منابع آبی نیز گفت: ما نسبت به سال گذشته بارش های مطلوب تری را تجربه کردیم. اما باید توجه داشت که مقدار بارش ها به اندازه رشد تولید برق آبی ها بیشتر نشده است. آنگونه که آمارها نشان می دهد بارش ها حدود ۴۰ الی ۵۰ درصد در حوضه های آبی نیروگاه های برق آبی افزایش یافته اما با مدیریت مخزن و بهینه سازی و حفظ تراز سدها در بالاترین حد ممکن، شرایطی فراهم شده که افزایش تولید برق ما حتی از رشد ورودی سدها ها بیشتر بوده است.

◆ خط قرمزها در مدیریت آب مخازن سدها را به هیچ وجه رد نمی کنیم

این مقام مسئول در شرکت آب نیرو در پاسخ به این سوال که برای مدیریت منابع آبی در فصل های دیگر سال چه تدابیری اندیشیده شده، گفت: باید توجه داشته باشید که مدیریت کلان تولید برق نیروگاه ها توسط شرکت مدیریت شبکه برق صورت می گیرد. بنابر این در تولید برق تسلیم فرمان دیسپاچینگ است. اما در بعضی از مخازن و سدها برای تامین آب کشت پاییزه و تامین آب شرب ملاحضاتی وجود دارد و خط قرمز هایی تعریف شده است. به دلیل همین ملاحظات از یک ترازی در مخزن پایین تر نمی رویم.

مدیریت کلان تولید برق نیروگاه ها توسط شرکت مدیریت شبکه برق صورت می گیرد. بنابر این در تولید برق تسلیم فرمان دیسپاچینگ است. اما در بعضی از مخازن و سدها برای تامین آب کشت پاییزه و تامین آب شرب ملاحضاتی وجود دارد و خط قرمز هایی تعریف شده است. به دلیل همین ملاحظات از یک ترازی در مخزن پایین تر نمی رویم.

مدیر امور برنامه‌ریزی تولید و بازار آب و برق شرکت توسعه منابع آب و نیروی ایران درباره نقش نیروگاه‌های برق‌آبی در پایداری شبکه برق کشور گفت: یکی از مهم‌ترین توانمندی‌های نیروگاه‌های برق‌آبی، قابلیت «بلک استارت» یا خودراه‌اندازی است؛ به این معنا که اگر شبکه برق دچار فروپاشی شود، نیروگاه‌های برق‌آبی می‌توانند از ابتدا شبکه را برق‌دار کنند. این موضوع یکی از خدمات جانبی بسیار مهم نیروگاه‌های برق‌آبی برای حفظ پایداری شبکه است.

او با اشاره به نقش این نیروگاه‌ها در مدیریت ناترازی برق اظهار کرد: با توجه به شرایط شبکه و ناترازی‌هایی که طی چند سال گذشته وجود داشته است، همواره حداکثر توان خود را در اختیار شبکه قرار داده‌ایم. به نوعی می‌توان گفت از سمت نیروگاه‌های برق‌آبی هیچ‌گونه محدودیتی برای همکاری با شبکه وجود نداشته و همواره بالاترین سطح آمادگی برای تولید انرژی و کمک به پایداری شبکه را داشته‌ایم و این روند ادامه خواهد داشت.

◆قیمت تمام شده برق بالاتر از قیمت فروش

علوی در مورد اقتصاد برق نیز گفت: هم اکنون سقف قیمت برق در بازار حدود ۴۴۰ تومان است. این در حالی است که قیمت تمام شده برق برای ما حتی کمی بالاتر از این رقم است.

او ادامه داد: قیمت برق در کشور ما توسط وزارت نیرو تعیین می شود این در حالی است که هزینه های نیروگاهی متاثر از اقتصاد کلان کشور و عوامل مختلفی از قبیل جنگ، حقوق و دستمزد، نرخ تورم و بهای ارز است.

تخفیف ۳۰ درصدی قبض برق برای مشترکان کم‌مصرف

مدیرکل دفتر مدیریت انرژی و برنامه‌ریزی امور مشتریان شرکت توانیر گفت: : طرح تشویقی کاهش مصرف برق از خردادماه آغاز شده و تا پایان دوره گرم سال (شهریورماه) ادامه دارد.

یاقوتی گفت: طرح تشویقی کاهش مصرف برق از خردادماه آغاز شده و تا پایان دوره گرم سال (شهریورماه) ادامه دارد. مشترکانی که مصرف آنها زیر الگوی مشخص شده (جزو ۷۵ درصد خوش‌مصرف‌ها) باشد و در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته حداقل ۱۰ درصد کاهش مصرف ثبت کنند، پس از صدور قبوض، مشمول تخفیف ۳۰ درصدی روی بهای برق مصرفی خود خواهند شد.

او همچنین به بندهای حمایتی دیگر این دستورالعمل اشاره کرد و افزود: شهروندانی که اقدام به نصب نیروگاه‌های خورشیدی کوچک‌مقیاس روی پشت‌بام منازل خود کنند، مشمول تخفیف و تسهیلات خواهند شد. علاوه بر این، در صورت تجهیز ساختمان‌ها به سیستم‌های خورشیدی ترکیبی (هیبرید) که قابلیت ذخیره‌سازی، مصرف شخصی و همچنین تزریق برق مازاد به شبکه عمومی را دارند، مشترکان می‌توانند تا ۳۰ درصد تخفیف اضافی روی قبوض خود دریافت کنند که این مصوبات کاملاً ابلاغ شده و پس از پایان دوره گرم اعمال خواهد شد.

او گفت: این طرح در حال اجراست و گزارشات نهایی آن به محض پایان دوره مشخص شده اعلام خواهد شد.

زمین‌های بلااستفاده شهرک‌های صنعتی خلع ید شدند

معاون وزیر صمت گفت: مشکل قانونی خلع ید زمین‌های غیرفعال شهرک‌های صنعتی در قانون برنامه هفتم برطرف شده و طی یک سال گذشته زمین‌های زیادی خلع ید شدند.

طهمورث لاهوتی اشکوری اظهار کرد: بر اساس ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم پیشرفت، نحوه برخورد با زمین‌های خالی و بلااقدام در شهرک‌های صنعتی تعیین شده و در همین راستا، کارگروه فسخ قرارداد و خلع ید زمین‌های راکد با استناد به این قانون تشکیل شده است.

رئیس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در گفت‌وگوی تلویزیونی افزود: پیش‌نیاز فعالیت این کارگروه، تشکیل کمیته پایش است که وظیفه ارزیابی وضعیت زمین‌ها را بر عهده دارد و بر اساس بند «خ» ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم، پرونده‌ها را بررسی و برای تصمیم‌گیری به کارگروه ارجاع می‌دهد.

رئیس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران ادامه داد: طی یک سال گذشته، تعداد قابل توجهی از زمین‌هایی که قرارداد واگذاری داشتند اما بدون استفاده رها شده بودند، بر اساس این قانون خلع ید شدند. این کارگروه ماهیتی شبه‌قضایی دارد و آرای صادره از سوی آن، بدون نیاز به تأیید مرجع دیگری، قابلیت اجرا و عملیاتی شدن دارد.

کف قیمت خودرو های وارداتی به ۵ میلیارد رسید!

تویوتا کرولا از تیرماه سال گذشته تا مرداد ۱۴۰۵ رشد ۱۷۲درصدی را تجربه کرده است. چانگان که از لحاظ قیمتی به مرز یک‌میلیارد تومان در سال گذشته می‌رسید از سال گذشته تا تیرماه امسال با رشد ۲۱۵درصدی روبه‌رو بوده که یکی از بیشترین رشدهای قیمتی را در میان خودروهای مورد بررسی ثبت کرده است.

بازار خودرو در سال‌های اخیر بارها با جهش قیمت روبه‌رو شده، اما آنچه امروز در این بازار رخ داده، صرفا ادامه روند تورمی سال‌های گذشته نیست، بلکه از تغییر در مرزهای قیمتی خودرو حکایت دارد.

◆ شیفت میلیاردی بازار خودرو

اگر تا همین یک سال پیش هنوز می‌شد در فهرست خودروهای وارداتی، محصولاتی با قیمتی کمتر از یک‌میلیارد تومان پیدا کرد، اکنون همان بازار به نقطه‌ای رسیده که کف قیمت خودروهای وارداتی عرضه‌شده به حدود پنج‌میلیارد تومان رسیده است. این تغییر تنها به خودروهای خارجی محدود نیست؛ همزمان خودروهای داخلی نیز یکی پس از دیگری وارد کانال میلیاردی شده‌اند و فاصله قیمتی میان بخش‌های مختلف بازار بیش از آنکه بر مبنای «میلیون تومان» تعریف شود، بر پایه «میلیارد تومان» شکل گرفته است. بررسی از قیمت‌های مصوب سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نشان می‌دهد که برخی خودروهای وارداتی تنها طی یک سال با رشدهای بیش از ۲۰۰درصدی مواجه شده‌اند؛ افزایش‌هایی که نه در بازار آزاد بلکه در قیمت‌های رسمی ثبت شده است.

مجموعه این تحولات نشان می‌دهد که بازار خودرو صرفا با افزایش قیمت روبه‌رو نشده، بلکه مرزهای قیمتی آن نیز دستخوش تغییر شده است. تا همین یک سال پیش، خودروهای وارداتی با قیمتی کمتر از یک‌میلیارد تومان نیز در فهرست عرضه قرار داشتند، اما اکنون کف قیمت آنها به حدود ۵میلیارد تومان رسیده است. همزمان خودروهای داخلی نیز به تدریج وارد کانال یک‌میلیارد تومان شده‌اند. به این ترتیب، آنچه تغییر کرده فقط قیمت چند محصول نیست، بلکه کل ساختار قیمتی بازار خودرو یک پله به سطوح بالاتر منتقل شده است.

از سال‌های گذشته تا به امروز بازار خودرو به سه بخش نسبتا مشخص تقسیم شده است؛ خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی. هر یک از این بخش‌ها نیز محدوده قیمتی نسبتا مشخصی داشتند و همین موضوع، مرزهای بازار را برای مصرف‌کننده روشن می‌کرد. اما همان‌طور که عنوان شد هم اکنون این مرزها به‌تدریج در حال تغییر است. به بیان دیگر، مرزهای قیمتی که تا همین چند سال پیش معیار تصمیم‌گیری خریداران بود، اکنون جای خود را به مرزهای جدیدی داده که چند برابر گذشته است.

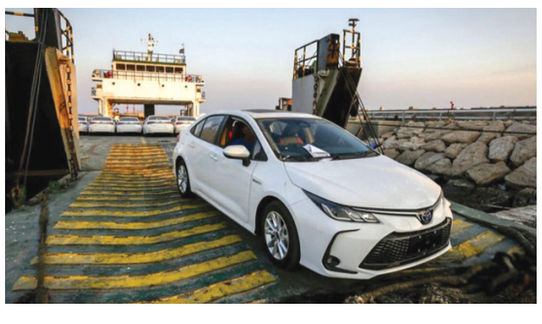
◆ تورم رسمی وارداتی‌ها

با مقایسه قیمت خودروهای وارداتی عرضه‌شده ۱۴۰۴ در سامانه یکپارچه وارداتی‌ها را با خودروهای مشابه ۱۴۰۵، تاکید می‌شود که بررسی مورد نظر مربوط به بازار آزاد نیست، بلکه در قیمت‌های مصوب سازمان حمایت است.

مقایسه قیمت‌های تیرماه امسال با مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد که تویوتا کرولا از تیرماه سال گذشته تا مرداد۱۴۰۵ رشد ۱۷۲درصدی را تجربه کرده است. چانگان که از لحاظ قیمتی به مرز یک‌میلیارد تومان در سال گذشته می‌رسید از سال گذشته تا تیرماه امسال با رشد ۲۱۵درصدی روبه‌رو بوده که یکی از بیشترین رشدهای قیمتی را در میان خودروهای مورد بررسی ثبت کرده است. هوندا سیویک نیز طی این مدت ۱۶۷درصد رشد قیمت داشته، هیوندای النترا نیز از آذرماه ۱۴۰۴ تا تیرماه امسال ۸۶درصد گران‌تر شده و نیسان قشقایی نیز از خرداد سال گذشته تا مردادماه امسال رشد ۶۳.۵درصدی را تجربه کرده است. این ارقام نشان می‌دهد که حتی قیمت‌های رسمی نیز از موج تورمی بازار خودرو در امان نمانده‌اند. در واقع، رشد قیمت تنها ناشی از معاملات بازار یا فعالیت واسطه‌ها نیست، بلکه در سازوکار قیمت‌گذاری رسمی نیز بازتاب یافته است.

آنچه مشخص است واردات خودرو پس از آزادسازی دوباره در سال۱۴۰۱ با این هدف از سر گرفته شد که از یک‌سو رقابت را در بازار افزایش دهد و از سوی دیگر با ایجاد تنوع، بخشی از تقاضای انباشته را پاسخ دهد. اما بررسی قیمت‌های فعلی نشان می‌دهد که بازار وارداتی نسبت به نخستین سال‌های آزادسازی، تغییر محسوسی کرده است. اگر در سال گذشته هنوز خودروهایی با قیمت کمتر از یک‌میلیارد تومان در میان محصولات وارداتی دیده می‌شد، امروز چنین سطح قیمتی عملا از این بازار حذف شده است. به این ترتیب، واردات اگرچه همچنان ادامه دارد و حتی وزارت صمت نیز هرگونه توقف آن را رد می‌کند، اما بازاری که امروز شکل گرفته، از نظر سطح قیمت با بازار یک سال قبل تفاوت بنیادین دارد. به بیان دیگر، موضوع تنها ادامه یا توقف واردات نیست، بلکه تغییر ماهیت سبد وارداتی است. خودروهایی که وارد کشور می‌شوند، اکنون در بازه‌های قیمتی کاملا متفاوتی نسبت به گذشته قرار دارند.

وقتی کف قیمت خودروهای وارداتی ظرف یک سال از یک‌میلیارد تومان به حدود پنج‌میلیارد تومان می‌رسد و قیمت رسمی برخی محصولات نیز بیش از ۲۰۰درصد افزایش می‌یابد، این پرسش مطرح می‌شود که آیا سیاست واردات بدون اصلاح متغیرهای کلان اقتصادی، نظام تعرفه‌ای، شیوه تامین ارز و فرمول قیمت‌گذاری، قادر خواهد بود نقش تنظیم‌گر خود را ایفا کند یا خیر. آنچه داده‌های موجود نشان می‌دهد این است که بازار خودرو ایران وارد مرحله تازه‌ای شده است؛ مرحله‌ای که در آن دیگر تنها قیمت چند خودرو افزایش نیافته، بلکه نردبان قیمت کل بازار از نو ترسیم شده است. شاید مهم‌ترین ویژگی این مرحله آن باشد که مرزهای قیمتی خودرو که سال‌ها مبنای تصمیم‌گیری مصرف‌کنندگان و سیاستگذاران بود، اکنون جای خود را به مرزهایی داده که با واقعیت‌های جدید اقتصاد ایران تعریف می‌شود.



خاموشی خانگی در سیستان و بلوچستان تا ۲ هفته آینده اعمال نمی‌شود

مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق سیستان و بلوچستان گفت: با وجود تداوم گرمای هوا و ناترازی شبکه برق، خاموشی برنامه‌ریزی‌شده خانگی در استان تا ۲ هفته آینده اعمال نخواهد شد و هرگونه قطعی احتمالی تنها در برخی مناطق و به دلیل محدودیت‌های فنی شبکه بالادست، آن هم در ساعات اوج مصرف، رخ خواهد داد.

محمد رئیسی اظهار کرد: در یک هفته گذشته خاموشی برنامه‌ریزی‌شده بخش خانگی در سیستان و بلوچستان اعمال نشده و این روند تا ۲ هفته آینده نیز ادامه دارد؛ مگر اینکه در برخی نقاط، به دلیل اشکالات فنی شبکه بالادست، در بازه زمانی ساعت ۱۱ تا ۱۵ اختلال‌های کوتاه‌مدت و ناخواسته ایجاد شود.

وی با بیان اینکه این اختلال‌ها ارتباطی با ظرفیت تولید برق سیستان و بلوچستان ندارد، افزود: هم‌اینک حدود یک‌هزار و ۴۵۰ مگاوات برق در داخل استان تولید می‌شود، اما استان با ناترازی حدود ۸۰۰ تا ۹۰۰ مگاواتی روبه‌روست که از طریق شبکه سراسری و با کمک استان‌های خراسان جنوبی، کرمان و هرمزگان جبران می‌شود.

مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق سیستان و بلوچستان ادامه داد: مشکلات احتمالی در ساعات اوج مصرف، ناشی از برخی محدودیت‌ها و اشکالات فنی شبکه‌های بالادست است و هیچ برنامه‌ای برای اعمال خاموشی برنامه‌ریزی‌شده از صبح تا ساعت ۲۳ در سطح استان وجود ندارد.