

جزئیات کامل طرح جدید سازمان تامین اجتماعی تشریح شد

افزایش ۱۰ میلیون تومانی وام باز نشستگان

صفحه ۳

خدمات پس از فروش، حلقه مفقوده خودروهای وارداتی

صفحه ۲

رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور: طراحی بسته جامع معیشتی در دستور کار دولت

صفحه ۲

توسعه چک الکترونیک در دستور کار بانک مرکزی

صفحه ۳

سرمقاله

اقتصاد پساشوگ؛ دولت باید

چه نقشی ایفا کند؟

همین صفحه



ساسان باقرپناه

کارشناس ارشد مالی و اقتصاد

یادداشت

توسعه اقتصاد، تجارت و صنعت ایران

در دوران پسا جنگ

صفحه ۴

یادداشت

کاهش پیامدهای جنگ با مدیریت هزینه

های پنهان غرقه داران سازمان میادین

همین صفحه



سیده سمانه عباس میری

کارشناس پژوهشی گروه میادین

میوه و تره بار

یادداشت

طرز تهیه دستور کار

همین صفحه



راضیه حسینی

روزنامه نگار

طرز تهیه دستور کار

راضیه حسینی - روزنامه نگار

وزیر نیرو: «فعلاً جیره بندی آب در دستور کار قرار ندارد.»

همیشه دوست داشتیم بدانیم این «دستور کار» چطور و چگونه درست می‌شود؟ مثلاً چرا به طور معمول دوست دارد هر چه قطعی و حذفی و نبود و کمبود است را در خودش جا دهد و برعکس، رابطه‌اش با هرچه به نفع مردم است مثل رابطه‌ی گریه و آب است؟ اگر هم قرار باشد اتفاقی به نفع مردم رخ دهد آن‌قدر طول می‌کشد که خود دستور کار یادش می‌رود. خبرهایش همیشه طوری است که انگار می‌خواهد به نفع مردم باشد ولی نیست. یعنی می‌گردیم که نفع را پیدا کنیم، ولی موفق نمی‌شویم. مثلاً همین که فعلاً جیره‌بندی آب نداریم، خبری است که انگار باید به نفع‌مان باشد. باید حس کنیم خبر خوشی است، ولی مغزمان این خوشی را درک نمی‌کند.

پیشنهاد می‌کنیم برای دستور کار یک برنامه‌ریزی مشخص بنویسید. مثلاً ابتدا بگویید جیره‌بندی آب به نزدیکی دستور کار رسیده است. بعد بگویید دستور کار با جیره‌بندی دست داد. بعد بگویید دیگر چیزی نمانده است که جیره‌بندی در دستور کار قرار بگیرد و در انتها، یک‌ه‌و مردم را سورپرایز کنید و بگویید فعلاً خبری از جیره‌بندی آب نیست. با این شیوه قول می‌دهیم خبر خوش را بهتر درک کنیم و واقعاً خوش‌حال شویم. اصلاً آن‌قدر ذوق کنیم که دستور کار را، به طور فرضی، در آغوش بگیریم.

اگر هم مدتی بعد خبر «جیره‌بندی آب در دستور کار قرار گرفت» را خواندیم، اصلاً نگران و ناراحت نمی‌شویم. با خودمان می‌گوییم چه ایرادی دارد، وسط این‌همه خبر خوش، حالا یک خبر بد هم در دستور کار قرار بگیرد. ما که نباید این‌قدر جزئی‌نگر باشیم.

به نظرتان خبر بعدی در مورد دستور کار قرار است چه باشد؟ می‌دانید که تنوع در این زمینه بالاست و هیچ کمبودی نداریم. حتی اگر کشورهای خارجی با دستور کار خالی مواجه شدند می‌توانیم چندتایی برای‌شان صادر کنیم!

در حال حاضر به نظرم برق بهترین گزینه است. حالا که قرار است با همراهی ما، مسئولان برق را مدیریت کنند، بهتر است از همین‌الان خبرها به شیوه‌ای که پیشنهاد دادیم در دستور کار قرار بگیرد، تا اگر یک‌وقت رسیدیم به «فعلاً قطعی شبانه‌روزی در دستور کار نیست» کلی از مسئولان ممنون و متشکر باشیم و باز هم ذوق کنیم!

کاهش پیامدهای جنگ با مدیریت هزینه های پنهان غرقه داران سازمان میادین (با تاکید بر کیسه‌های پلاستیکی)

سیده سمانه عباس میری: کارشناس پژوهشی گروه میادین میوه و تره‌بار، آرامستان‌ها و ساماندهی صنایع و مشاغل

محاسبات روزمره دیده نمی‌شود. پیشنهادهای اجرایی برای کاهش کیسه‌های پلاستیکی از میادین میوه و تره‌بار را می‌توان بصورت زیر ارائه نمود:

دریافت هزینه برای ارائه کیسه‌های پلاستیکی و درج هزینه مربوط به کیسه‌های پلاستیکی در فیش خرید مشتریان به منظور کاهش مصرف و تغییر رفتار خرید

استفاده از ظرفیت رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی برای فرهنگ‌سازی در کاهش مصرف کیسه‌های پلاستیکی

اتخاذ قرارداد میان سازمان مدیریت میادین میوه و تره‌بار و شرکت‌ها برای استفاده از ظرفیت تبلیغاتی کیسه‌های خرید؛ در واقع، شرکت‌ها تبلیغات خود را بر روی کیسه‌های خرید (شامل کیسه‌های پلاستیکی دوستدار محیط زیست، پاکت‌های کاغذی و کیسه‌های پارچه‌ای بادوام) درج می‌کنند و هزینه تولید این کیسه‌ها را تقبل می‌نمایند. اجرای این راهکار چندین مزیت به همراه دارد: نخست، کاهش یا حذف هزینه تأمین کیسه برای غرفه‌داران که منجر به کاهش مصرف کیسه‌های آنان می‌شود. دوم، ایجاد یک منبع درآمد پایدار برای سازمان از محل واگذاری فضای تبلیغاتی، که می‌تواند در توسعه زیرساخت‌ها یا بهبود خدمات هزینه شود. سوم، ترویج مصرف کیسه‌های سازگار با محیط زیست، که در راستای سیاست‌های توسعه پایدار سازمان قرار می‌گیرد.

چاگیرینی تدریجی کیسه‌های پلاستیکی با کیسه‌های پارچه‌ای؛ در جهت عملیاتی نمودن این راهکار اقدامات زیر پیشنهاد می‌شود:

توزیع اولیه کیسه‌های پارچه‌ای برای مدت کوتاه و به‌صورت رایگان برای تشویق شهروندان توسط سازمان مدیریت میادین میوه و تره بار

راه‌اندازی غرفه‌های عرضه کیسه‌های پارچه‌ای با دوام در داخل میادین و بازارهای میوه و تره‌بار؛ البته با اجاره این غرف به زنان سرپرست خانوار می‌توان همزمان دو هدف کاهش مصرف پلاستیک و حمایت اجتماعی را دنبال کرد. اما از آنجا که حفظ صرفه اقتصادی غرفی که عرضه کننده کالایی با تقاضای غیر مستمر هستند با چالش مواجه است، پیشنهاد می‌شود در جهت حفظ صرفه اقتصادی غرفه‌های عرضه کیسه‌های پارچه‌ای با دوام، در کنار کیسه‌های پارچه‌ای، مجموعه‌ای از کالاهای مکمل از قبیل: کیسه‌های پلاستیکی دوستدار محیط زیست، پاکت‌های کاغذی مقاوم، ظروف یکبارمصرف گیاهی و تجزیه‌پذیر نیز ارائه شود. این تنوع‌بخشی می‌تواند هم جذابیت غرفه را افزایش دهد و هم جریان درآمدی پایدار برای سازمان مدیریت میادین میوه و تره‌بار ایجاد کند. اعطای تخفیف به مشتریانی که کیسه پارچه‌ای شخصی همراه دارند

نصب تابلوها و پیام‌های اطلاع‌رسانی در میادین برای ترویج استفاده از کیسه‌های پارچه‌ای

برگزاری برنامه‌های تشویقی همانند قرعه‌کشی برای شهروندانی که از کیسه‌های پارچه‌ای استفاده می‌کنند

در مجموع می‌توان اینطور اظهار نمود که موفقیت از حذف کیسه‌های پلاستیکی مستلزم ترکیبی از سیاست‌های تشویقی، فرهنگ‌سازی و اجرای تدریجی است. در این راستا، فراهم‌سازی جایگزین‌های مناسب و مقرون‌به‌صرفه و همچنین طراحی سازگارهای اقتصادی برای حمایت از غرفه‌داران و مصرف‌کنندگان، نقش مهمی در پذیرش و پایداری این سیاست‌ها خواهد داشت.

روایت صعود «هرمز»



صفحه ۴

شروع ثبت‌نام پارس نوآ و کوپیک GX-L از ۲۶ خرداد



صفحه ۴



عصر اقتصاد آغاز کاشی ساعت کارتابستانه و اقتصاد را از منظر کارشناس بررسی کرد

ناهماهنگی زمانی در اقتصاد ایران

صفحه ۲

اقتصاد پساشوگ؛ دولت باید چه نقشی ایفا کند؟

ساسان باقرپناه - کارشناس ارشد مالی و اقتصاد

دوران بازبایی، می‌تواند آثار بسیار پایدartری نسبت به حمایت‌های مقطعی داشته باشد. دومین وظیفه دولت، بازگرداندن قابلیت پیش‌بینی به اقتصاد است. سرمایه‌گذاری تصمیمی درباره آینده است و هیچ سرمایه‌گذاری بدون تصویر نسبی از آینده اقدام به توسعه فعالیت خود نمی‌کند. فعال اقتصادی لازم نیست همه متغیرهای آینده را بداند، اما باید بتواند چارچوب کلی تصمیم‌گیری را پیش‌بینی کند. هرچه نااطمینانی بیشتر باشد، تمایل به سرمایه‌گذاری کمتر می‌شود و اقتصاد در وضعیت انتظار باقی می‌ماند.

در این میان، ثبات در تصمیمات اقتصادی اهمیت ویژه‌ای دارد. تغییرات مکرر مقررات، سیاست‌های متناقض و تصمیمات کوتاه‌مدت، هزینه فعالیت اقتصادی را افزایش می‌دهند. اقتصاد برای بازبایی بیش از هر چیز به ثبات نیاز دارد؛ ثباتی که به بنگاه‌ها اجازه دهد برای ماه‌ها و سال‌های آینده برنامه‌ریزی کنند.

سومین وظیفه دولت، بازنگری در اولویت‌های هزینه‌ای خود است. در بسیاری از کشورها، بحران‌ها فرصتی برای اصلاح ساختارهای پرهزینه و افزایش بهره‌وری دولت محسوب می‌شوند. زمانی که بخش خصوصی ناچار است هزینه‌های خود را کاهش دهد، بهره‌وری را افزایش دهد و منابع محدود خود را با دقت بیشتری مدیریت کند، انتظار مشابهی نیز از بخش عمومی وجود دارد.

تاب‌آوری اقتصادی تنها از مردم و کسب‌وکارها مطالبه نمی‌شود. دولت نیز باید در این فرآیند نقش ایفا کند. اگر بنگاه‌ها برای عبور از شرایط دشوار بخشی از هزینه‌ها را پذیرفته‌اند، دولت نیز باید با بازنگری در هزینه‌های کم‌بازده، افزایش کارایی و تمرکز بر مأموریت‌های اصلی خود، سهم خود را در فرآیند بازبایی اقتصاد ایفا کند.

در نظریه‌های جدید حکمرانی اقتصادی، موفق‌ترین دولت‌ها الزاماً آن‌هایی نیستند که بیشترین مداخله را انجام می‌دهند. بلکه دولت‌هایی موفق‌تر هستند که هزینه فعالیت مولد را کاهش می‌دهند، مسیر سرمایه‌گذاری را هموار می‌کنند و اجازه می‌دهند بخش خصوصی با اطمینان بیشتری فعالیت کند. تفاوت مهمی میان حمایت از اقتصاد و اداره مستقیم اقتصاد وجود دارد. حمایت پایدار زمانی شکل می‌گیرد که انگیزه تولید، سرمایه‌گذاری و کارآفرینی تقویت شود.

اقتصاد ایران امروز بیش از هر زمان دیگری به سیاست‌های بازبایی نیاز دارد. مسئله اصلی تنها عبور از یک شوک یا مدیریت یک بحران نیست. مسئله اصلی بازگرداندن اقتصاد به مسیر رشد، افزایش سرمایه‌گذاری، حفظ اشتغال و احیای اعتماد فعالان اقتصادی است. این اهداف تنها با مطالبه تاب‌آوری از مردم و بخش خصوصی محقق نخواهد شد. دوران پساشوگ، زمان تصمیم‌های سخت اما ضروری است. تصمیم‌هایی که می‌توانند هزینه بازبایی را کاهش دهند و مسیر رشد را کوتاه‌تر کنند یا برعکس، اقتصاد را برای سال‌ها درگیر پیامدهای یک شوک موقت نگه دارند. به همین دلیل، شاید مهم‌ترین پرسش امروز اقتصاد ایران این نباشد که چگونه از بحران عبور کنیم؛ بلکه این باشد که چگونه از فرصت پس از بحران برای اصلاحات اقتصادی، افزایش بهره‌وری و بازسازی ظرفیت‌های مولد استفاده کنیم.

اقتصادها معمولاً بحران‌ها را پشت سر می‌گذارند، اما همه آن‌ها به یک شکل از بحران خارج نمی‌شوند. تفاوت اصلی نه در زمان وقوع شوک، بلکه در دوران پس از آن شکل می‌گیرد. بسیاری از کشورها در زمان بحران با مشکلات مشابهی مواجه می‌شوند؛ کاهش سرمایه‌گذاری، افزایش نااطمینانی، افت فعالیت‌های اقتصادی و فشار بر بنگاه‌ها. اما آنچه سرنوشت اقتصاد را تعیین می‌کند، نحوه مدیریت دوره پساشوگ است؛ دوره‌ای که در آن باید مسیر بازگشت به رشد، سرمایه‌گذاری و تولید دوباره ترسیم شود.

در ادبیات اقتصاد کلاسیک، میان «مدیریت بحران» و «مدیریت بازبایی» تفاوت مهمی وجود دارد. در دوران بحران، هدف اصلی جلوگیری از گسترش خسارت‌ها و حفظ ثبات است. اما پس از عبور از مرحله اولیه، مسئله تغییر می‌کند. در این مرحله دیگر سؤال اصلی این نیست که چگونه بحران را کنترل کنیم؛ بلکه این است که چگونه اقتصاد را به مسیر رشد بازگردانیم.

یکی از خطاهای رایج در سیاست‌گذاری آن است که دولت‌ها تصور می‌کنند با فروکش کردن شوک، اقتصاد نیز به طور طبیعی به وضعیت گذشته بازخواهد گشت. در حالی که اقتصاد حافظه دارد. سرمایه‌ای که مصرف شده، پروژه‌ای که متوقف شده، بازاری که از دست رفته و سرمایه‌گذاری‌ای که به تعویق افتاده، به صورت خودکار احیا نمی‌شود. بازگشت به شرایط پیشین نیازمند زمان، منابع و مهم‌تر از همه سیاست‌گذاری مناسب است.

امروز بخش مهمی از کسب‌وکارهای کوچک و متوسط کشور در چنین وضعیتی قرار دارند. بسیاری از آن‌ها توانسته‌اند از دوره دشوار عبور کنند، اما عبور از بحران با بازبایی کامل تفاوت دارد. بنگاهی که برای حفظ نیروی انسانی خود بخشی از سرمایه در گردش را مصرف کرده، بنگاهی که برای ادامه فعالیت سود انباشته سال‌های گذشته را هزینه کرده یا شرکتی که بخشی از بازار خود را از دست داده است، اگر چه همچنان فعال است، اما در نقطه‌ای ضعیف‌تر از گذشته قرار دارد.

اقتصاددانان این وضعیت را «شکاف بازبایی» می‌نامند؛ فاصله میان وضعیت فعلی بنگاه و سطح فعالیتی که پیش از شوک در آن قرار داشته است. هرچه این شکاف بزرگ‌تر باشد، هزینه بازگشت نیز بیشتر خواهد بود. مسئله مهم اینجاست که اگر سیاست‌گذاری اقتصادی این شکاف را نادیده بگیرد، روند بازبایی بسیار کندتر و پرهزینه‌تر خواهد شد. در چنین شرایطی، نخستین وظیفه دولت کاهش اصطکاک‌های اقتصادی است. اصطکاک اقتصادی به مجموعه هزینه‌ها و موانعی گفته می‌شود که بدون ایجاد ارزش افزوده، فعالیت اقتصادی را دشوارتر می‌کنند. فرآیندهای اداری طولانی، مقررات متغیر، پیچیدگی‌های غیرضروری، تعدد مجوزها، تأخیر در تصمیم‌گیری‌ها و رویه‌هایی که زمان و منابع بنگاه‌ها را مصرف می‌کنند، همگی بخشی از این اصطکاک‌ها هستند. در دوران پساشوگ، کاهش اصطکاک اقتصادی گاهی بسیار مؤثرتر از اجرای بسته‌های حمایتی پرهزینه است. زیرا بسیاری از بنگاه‌ها بیش از آنکه به حمایت مستقیم نیاز داشته باشند، به کاهش موانع فعالیت نیاز دارند. تجربه کشورهای مختلف نشان داده است که تسهیل فضای کسب‌وکار در

دوشنبه ۲۵ خرداد ۱۴۰۵ . یکم بیست و سوم، شماره ۵۹۳۲.

اقتصاد

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

غیرقانونی بودن پیش‌فروش و قرعه‌کشی خودروهای منطقه آزاد قصر شیرین

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قصرشیرین، با

قدردانی از سردار سید تیمور حسینی فرمانده راهور فراجا و همچنین استاندار کرمانشاه به دلیل همراهی و همکاری با مجموعه منطقه آزاد قصرشیرین، جزئیات و ضوابط مربوط به واردات خودرو با پلاک منطقه آزاد قصرشیرین را تشریح کرد.

به گزارش عصر اقتصاد به نقل ازروابط عمومی و امور بین‌الملل دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، رضا قبادی مهر با اشاره به اینکه فرآیند اخذ مجوز و اختصاص پلاک منطقه آزاد قصرشیرین حاصل بیش از یک سال تلاش مستمر کارشناسان و همکاران این سازمان از زمان سفر ریاست جمهوری و اختصاص این پلاک بوده است، اظهار داشت: ضروری است برخی قوانین و چارچوب‌های اجرایی در این زمینه به اطلاع عموم مردم و فعالان اقتصادی برسد. قبادی‌مهر تأکید کرد: هیچ‌گونه اختصاص خودرو، سهمیه ویژه یا امتیاز خاصی برای اشخاص حقیقی، حقوقی یا شرکت‌های خاص وجود نداشته و نخواهد داشت و تمامی فرآیندها بر اساس قانون و با رعایت عدالت انجام می‌شود.

وی افزود: مطابق قوانین جاری، تمامی فعالان اقتصادی منطقه آزاد در هر سطحی امکان دسترسی و واردات خودرو را دارند و این ظرفیت به صورت برابر برای متقاضیان فراهم شده است.

مدیرعامل منطقه آزاد قصرشیرین، همچنین از برگزاری فراخوان عمومی برای شرکت‌های متقاضی واردات خودرو خبر داد و گفت: شرکت‌های متقاضی در این فراخوان اعلام آمادگی کرده‌اند و پس از انجام بررسی‌های لازم، نتایج نهایی طی هفته آینده اعلام خواهد شد.

قبادی‌مهر در خصوص محدوده تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد قصرشیرین اظهار داشت: بر اساس نص صریح قانون، تردد این خودروها در محدوده منطقه آزاد تعریف شده بود، اما با نظر مساعد استاندار کرمانشاه و صوبه شورای تأمین استان، شغاع تردد این خودروها به سراسر استان کرمانشاه تعمیم یافته است.

تحول در زیرساخت‌های جدید منطقه آزاد دوغانرون

مدیرکل گمرک منطقه آزاد دوغانرون، بر نقش زیرساخت‌های جدید در تسهیل تجارت، روان‌سازی تردد و تقویت جایگاه دوغانرون در مبادلات اقتصادی منطقه تأکید کرد.

به گزارش عصر اقتصاد به نقل ازروابط عمومی و امور بین‌الملل دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سیدحسین رحیمی‌زاده با اشاره به اثرگذاری زیرساخت‌های جدید در ارتقای عملکرد مرز گفت: با اقدامات انجام‌شده، ظرفیت صادرات و ترانزیت دوغانرون از ۳ به ۴ میلیون تن افزایش یافته است. رحیمی‌زاده افزود: همچنین با ایجاد لاین جدید ورودی از سمت افغانستان، میزان ورود کامیون‌ها ۲۰ تا ۳۰ درصد افزایش یافته و این مرز اکنون قابلیت پاسخگویی به حدود ۲ هزار دستگاه در روز را دارد. وی درباره نقش تجهیزات نوین در تسهیل تجارت نیز اظهار داشت: استقرار دستگاه ایکس‌ری موجب افزایش دقت در کنترل محموله‌ها، کاهش بازرسی‌های فیزیکی غیرضروری و کاهش خطای انسانی شده و در مجموع، به تسریع فرآیندهای گمرکی و روان‌سازی تردد کمک کرده است.

مدیرکل گمرک منطقه آزاد دوغانرون در پایان با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی و تجاری منطقه آزاد دوغانرون گفت: این منطقه علاوه بر تجارت مرزی، در حوزه‌هایی مانند فرآوری و بسته‌بندی زعفران، زرشک و پسته و نیز توریسم درمانی، آموزش و خدمات بین‌المللی از ظرفیت بالایی برخوردار است و با تکمیل زیرساخت‌ها می‌تواند نقش پررنگ‌تری در اقتصاد منطقه ایفا کند.

تسهیل سفرهای چندمسیره زمینی دریایی به کیش

به گزارش عصر اقتصاد به نقل از روابط عمومی و امور بین‌الملل دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، علی حسنلو با تشریح برنامه‌های این سازمان در حوزه توسعه مسیرهای دسترسی به جزیره اظهار کرد: تمرکز فعلی سازمان منطقه آزاد کیش، شرکت‌های تابعه، فعالان گردشگری و آژانس‌های مسافرتی بر این است که مسیرهای ورود مسافر به کیش از طریق جاده، دریا و ریل، که پیش‌تر نیز فعال بوده‌اند، بیش از گذشته تسهیل و سامان‌دهی شوند و به عنوان مسیرهای مکمل و جایگزین مسیر هوایی مورد بهره برداری قرار گیرند. حسنلو افزود: کمیته توسعه مسیرهای ریلی، جاده‌ای و دریایی به جزیره کیش طی دو ماه گذشته با هدف تسهیل سفر گردشگران و تقویت رفت و آمد کیشوندان با سرزمین اصلی تشکیل شده است. اقدامات انجام‌شده در این کمیته، زمینه‌ای برای فعالیت و تنظیم مجموعه‌های گردشگری و آژانس‌های فعال در جزیره را فراهم می‌کند تا بتوانند سفرهایی با کیفیت مناسب و هزینه معقول برای گردشگران طراحی و اجرا کنند.

وی با اشاره به مدل اجرایی حمل‌ونقل در این طرح گفت: برنامه‌ریزی به‌گونه‌ای انجام شده است که مسافر به همان اتوبوسی که از شهر مبدأ سوار می‌شود، بدون جابه‌جایی‌های متعدد، مستقیماً تا هتل یا محل اقامت خود در کیش سفر کند. معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش افزود: هدف این است که مسافر مجبور نباشد چند

گروه اقتصاد

مریم غدیریور

https://asre-eghtesad.com

تغییر ساعات

کاری ادارات

می‌تواند در

کوتاه‌مدت به

مدیریت مصرف

انرژی کمک

کند، اما اگر این

تصمیم بدون

هماهنگی با

بخش خصوصی

اجرا شود،

ممکن است به

اختلال در روند

فعالیت‌های

اقتصادی منجر

شود

تغییر ساعات کاری ادارات دولتی

در ماه‌های گرم سال، بخشی از

سیاست مدیریت تقاضای انرژی برای

کاهش فشار بر شبکه برق کشور

است. با افزایش دمای هوا، مصرف

برق به‌ویژه به دلیل استفاده گسترده

از سامانه‌های سرمایشی به شکل

قابل توجهی افزایش می‌یابد و همین

موضوع شبکه برق را در ساعات

اوج مصرف با فشار بیشتری مواجه

می‌کند. در چنین شرایطی، دولت با

جابه‌جایی زمان فعالیت دستگاه‌های

اجرایی به ساعات خنک‌تر روز

تلاش می‌کند مصرف همزمان برق

در ساعات گرم بعدازظهر را کاهش

دهد و از بروز ناپایداری در تأمین

انرژی جلوگیری کند. آغاز کار ادارات

در ساعت ۷ صبح و پایان آن در

ساعت ۱۳ باعث می‌شود بخش قابل

توجهی از فعالیت‌های اداری پیش

از اوج گرمای روز انجام شود و نیاز

به استفاده گسترده از سیستم‌های

سرمایشی در ساعات اوج بار کاهش

یابد.

با این حال، یکی از چالش‌های

مهم این سیاست، عدم تبعیت بخش

خصوصی از تغییر ساعات کاری

است. بسیاری از شرکت‌ها، واحدهای

تولیدی و کسب‌وکارهای خصوصی

همچنان بر اساس روال عادی

فعالیت می‌کنند و همین موضوع

باعث می‌شود الگوی مصرف انرژی

در بخش قابل توجهی از اقتصاد

کشور تغییر محسوسی نداشته

باشد. این ناهماهنگی می‌تواند

اثربخشی سیاست‌های مدیریت

مصرف را کاهش دهد و حتی برای

شهروندان نیز مشکلاتی ایجاد کند؛

زیرا مراجعه‌کنندگان به ادارات ممکن

است در هماهنگی با ساعات کاری

بخش خصوصی یا خدمات دیگر

با دشواری مواجه شوند. بنابراین

موفقیت چنین سیاستی تا حد زیادی

به هماهنگی گسترده‌تر میان بخش

دولتی و خصوصی وابسته است.

ناهماهنگی ساعت کار دولت و بخش خصوصی
در همین راستا و با توجه به چالش ناهماهنگی میان ساعات کاری دستگاه‌های دولتی و بخش خصوصی و پیامدهای احتمالی آن بر فعالیت‌های اقتصادی، عصر اقتصاد نظری مرتضی افقه، اقتصاددان، را نیز جویا شده است. افقه معتقد است تغییر ساعات کاری ادارات می‌تواند در کوتاه‌مدت به مدیریت مصرف انرژی کمک کند، اما اگر این تصمیم بدون هماهنگی با بخش خصوصی

اجرا شود، ممکن است به اختلال در روند فعالیت‌های اقتصادی منجر شود. به گفته او، بخش قابل توجهی از تعاملات اقتصادی میان دولت، بنگاه‌های خصوصی و فعالان بازار شکل می‌گیرد و تفاوت در زمان فعالیت آنها می‌تواند فرآیندهای اداری، مالی و تجاری را با تأخیر مواجه کند.

او تأکید می‌کند برای افزایش اثربخشی چنین سیاستی، لازم است هماهنگی بیشتری میان بخش‌های مختلف اقتصادی ایجاد شود. اقتصاد جزی‌ره‌ای؛ چالش

این اقتصاددان در ارزیابی تغییر ساعات کاری ادارات با هدف مدیریت مصرف انرژی می‌گوید این اقدام در بسیاری از کشورهای جهان تجربه شده و محدود به یک یا چند کشور خاص نیست.

به گفته او، در سال‌های گذشته کشورهای مختلف اعم از توسعه‌یافته و در حال توسعه برای کاهش مصرف انرژی و مدیریت بار شبکه برق، تغییر در ساعات فعالیت ادارات و مراکز خدماتی را در دستور کار قرار داده‌اند و در بسیاری از موارد نیز نتایج مثبتی به همراه داشته است. افقه تأکید می‌کند ایران نیز پیش از این چنین تجربه‌ای داشته و در اصل، تغییر ساعات کاری می‌تواند بخشی از یک روند منطقی برای مصرف بهینه انرژی و مدیریت بهتر منابع باشد. با این حال او معتقد است موفقیت این سیاست در کشورهای دیگر تنها به تغییر ساعت کار محدود نبوده، بلکه با نوعی هماهنگی در کل ساختار اقتصادی همراه بوده است.

عصر اقتصاد آثار کاهش ساعت کارتابستانه بر اقتصاد را از منظر کارشناسان بررسی کرد

ناهماهنگی زمانی در اقتصاد ایران



به گفته این اقتصاددانان، دولت‌ها معمولاً تلاش می‌کنند میان دستگاه‌های دولتی، بخش خصوصی، نظام بانکی و سایر بخش‌های اقتصادی نوعی هم‌زمانی و انسجام ایجاد کنند تا فعالیت‌های اقتصادی بدون وقفه ادامه پیدا کند.

افقه می‌گوید در ایران این هماهنگ‌سازی هنوز به‌طور کامل شکل نگرفته و بسیاری از بخش‌های اقتصادی به صورت جزیره‌ای عمل می‌کنند؛ موضوعی که می‌تواند باعث کند شدن چرخه اقتصاد، به‌ویژه در حوزه‌های پولی و مالی و تعاملات میان بخش دولتی و خصوصی شود.

پیش روی اقتصاد
در پاسخ به پرسش عصر اقتصاد درباره پیامدهای اقتصادی کاهش ساعات کاری، افقه، استاد دانشگاه، معتقد است که این سیاست در شرایط فعلی می‌تواند با چالش‌هایی برای اقتصاد کشور همراه باشد. او می‌گوید یکی از اشکالات کاهش ساعت کاری این است که در اقتصادی مانند ایران که پیش‌تر نیز با وقفه‌های متعدد در روند فعالیت‌ها مواجه است، این تصمیم می‌تواند به کاهش بهره‌وری منجر شود.

به گفته افقه، در ماه‌های تابستان قطعی برق در برخی بخش‌ها موجب توقف یا کندی فعالیت‌های اقتصادی می‌شود و در زمستان نیز تعطیلی‌های ناشی از برودت هوا گاه روند کارها را مختل می‌کند. در چنین شرایطی، کوتاه‌تر شدن ساعات فعالیت اداری می‌تواند به این وقفه‌ها اضافه شود.

این اقتصاددان تأکید می‌کند

تداوم این وضعیت در مجموع ممکن است به کندتر شدن فرآیندهای اداری، مالی و اقتصادی منجر شود و در نهایت به زیان عملکرد کلی اقتصاد کشور تمام شود.

دو روی سکه یک تصمیم
تغییر ساعات کاری ادارات در ماه‌های گرم سال با هدف مدیریت مصرف انرژی و کاهش فشار بر شبکه برق اجرا می‌شود و می‌تواند با انتقال فعالیت‌ها به ساعات خنک‌تر روز، مصرف برق در زمان اوج گرما را تا حدی کاهش دهد. این رویکرد در بسیاری از کشورها نیز به‌عنوان یکی از ابزارهای کنترل تقاضای انرژی به کار گرفته شده و در صورت اجرای هماهنگ می‌تواند به پایداری بیشتر شبکه برق کمک کند. با این حال، کارآمدی این سیاست تنها به تغییر ساعات کاری ادارات محدود نمی‌شود و به میزان هماهنگی آن با سایر بخش‌های اقتصادی وابسته است.

در شرایطی که بخش خصوصی، واحدهای تولیدی و خدماتی از این الگو تبعیت نمی‌کنند، ناهماهنگی زمانی میان بخش‌های مختلف می‌تواند روند امور اداری، مالی و تجاری را کندتر کند. از سوی دیگر، در اقتصادی که پیش‌تر نیز با وقفه‌هایی مانند قطعی برق در تابستان یا تعطیلی‌های مقطعی در زمستان روبه‌رو است، کاهش ساعات کاری ممکن است به کاهش بهره‌وری و طولانی‌تر شدن فرآیندهای اقتصادی منجر شود. در نتیجه، این سیاست در کنار مزایای مدیریت مصرف انرژی، بدون هماهنگی گسترده در ساختار اقتصادی می‌تواند چالش‌هایی نیز به همراه داشته باشد.

خودرو

خدمات پس از فروش، حلقه مفقوده خودروهای وارداتی

بازار خودرو ایران در سال‌های اخیر تحت‌تأثیر مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، از جمله نوسانات نرخ ارز، کاهش قدرت خرید خانوارها، محدودیت‌های وارداتی و چالش‌های تولید داخلی، روزهای پر فراز و نشیبی را پشت سر گذاشته است.

در این میان، ازسرگیری واردات خودرو امیدهایی را برای افزایش رقابت، ارتقای کیفیت محصولات عرضه‌شده در بازار و پاسخگویی به بخشی از تقاضای انباشته مصرف‌کنندگان ایجاد کرد. با این حال، بسیاری از کارشناسان معتقدند موفقیت سیاست واردات خودرو تنها به‌ورود محصولات جدید محدود نمی‌شود و موضوعاتی همچون تأمین قطعات، کیفیت خدمات پس از فروش، آموزش شبکه تعمیرگاهی و ثبات مقررات از اهمیت بیشتری برخوردار است.

علی منصوری، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» معتقد است آینده بازار خودروهای وارداتی بیش از آن‌که به تعداد خودروهای واردشده وابسته باشد، به ایجاد اطمینان در میان مصرف‌کنندگان نسبت به پشتیبانی بلندمدت این خودروها گره خورده است.

بازار خودروهای وارداتی در شرایط کنونی بیش از هر زمان دیگری به یکی از بخش‌های تأثیرگذار صنعت‌خودرو تبدیل شده است. اگرچه از نظر حجم عرضه هنوز فاصله قابل توجهی با نیاز واقعی بازار وجود دارد، اما حضور خودروهای وارداتی توانسته فضای جدیدی را در حوزه انتخاب مصرف‌کنندگان ایجاد کند. در سال‌های گذشته محدودیت واردات باعث شده بود بخش قابل توجهی از تقاضا به‌سمت بازار خودروهای کارکرده یا محصولات محدود داخلی هدایت شود؛ اما اکنون ورود برندهای جدید تا حدودی این شرایط را تغییر داده است.نکته مهم این است که خودروهای وارداتی تنها یک کالای مصرف نیستند، بلکه بر رفتار کل بازار نیز اثر می‌گذارند. زمانی که مصرف‌کننده امکان انتخاب میان محصولات مختلف را داشته باشد، سطح انتظارات او از کیفیت، ایمنی، امکانات رفاهی و خدمات پس از فروش افزایش پیدا می‌کند.این موضوع در بلندمدت می‌تواند به نفع کل صنعت‌خودرو باشد؛ زیرا خودروسازان داخلی نیز ناچار خواهند شد برای حفظ سهم بازار خود کیفیت محصولات و خدمات خود را ارتقا دهند.

از سوی دیگر نباید فراموش کرد که بازار خودرو همچنان تحت‌تأثیر متغیرهای کلان اقتصادی قرار دارد. نرخ ارز، تورم عمومی، هزینه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و سیاست‌های تجاری دولت از جمله عواملی هستند که می‌توانند بر قیمت نهایی خودروهای وارداتی و میزان استقبال مصرف‌کنندگان تأثیرگذار باشند.

هشدار سازمان حمایت نسبت به تعهدات معوق

رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان گفت: «خودروسازانی که بر اساس فرمول سازمان حمایت دارای تعهدات معوق بیش از حد فراموش هستند، اجازه فروش جدید نخواهند داشت.» حسین فرهیخته‌زاده افزود: «براساس فرمول سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان براساس نسبت تعداد خودروهای پیش‌فروش معوق، مدت‌زمان تاخیر در تحویل و حجم تولیدات شرکت یک عدد تعیین می‌شود که متبوی مجوز فروش‌های جدید است و ممکن است برای شرکت‌های مختلف این عدد متفاوت باشد.» وی گفت: «خودروسازانی که در تحویل خودروها تعهدات معوق دارند و ابفای تعهد نکرده باشند و عدد آن‌ها براساس فرمول غیر مجاز تعیین شود، اجازه فروش جدید ندارند.»

رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان افزود: «براساس رای هیات عمومی دیوان عدالت اداری، قرارداد حقوقی بین فروشنده و خریدار در مراجع قضایی پیگیری می‌شود؛ اما سازمان حمایت و وزارت صمت هم به تاخیرهای طولانی نمی‌هیم. وزارت صمت هم خدمات ارزی و گمرکی آن‌ها را بسود می‌کند؛ همچنین اجازه افزایش قیمت هم نخواهند داشت.» این درحالی است که سازمان حمایت مصرف‌کنندگان افزایش قیمت خودروهای ام‌جی توسط سام خودرو و فردا موتورز را غیرقانونی اعلام کرد و از ممنوعیت فروش جدید این شرکت به‌دلیل تعهدات معوق خبر داد.

فروش ۸۲.۸ همتی گروه خودرویی در بازار سرمایه

بررسی عملکرد شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز حاضر در بازار سرمایه نشان می‌دهد مجموع فروش این شرکت‌ها در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۵ به‌رقم قابل توجه ۸۲ هزار و ۸۱۹ میلیاردتومان رسیده بود. این میزان فروش درمقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۵ درصدی را به ثبت رسانده که بیانگر بهبود شرایط عملیاتی، افزایش حجم تولید و همچنین رشد نرخ فروش محصولات در بخش‌های مختلف زنجیره صنعت‌خودرو است.

در میان شرکت‌های فعال این صنعت، شرکت «ایران‌خودرو» با ثبت درآمد ۵۵ هزار و ۵۲۳ میلیاردتومان، بیشترین سهم را در فروش ماهانه به خود اختصاص داده و همچنان جایگاه نخست درآمذزایی را در بین خودروسازان بورسی حفظ کرده است. ثبت چنین درآمدی نشان‌دهنده استمرار تقاضا برای محصولات این شرکت و افزایش ظرفیت فروش در بازار داخلی است.

در بخش صادرات نیز مجموع فروش صادراتی شرکت‌های این گروه به ۱۶۱ میلیاردتومان رسید. هرچند این رقم نسبت به اردیبهشت سال گذشته با کاهش ۲۴ درصدی همراه بوده، اما برخی شرکت‌ها همچنان حضور فعالی در بازارهای خارجی داشته‌اند.

در این میان شرکت «ریخته‌گری تراکتورسازی ایران» با ثبت ۱۳۴ میلیاردتومان فروش صادراتی، بیشترین میزان صادرات را در بین شرکت‌های خودرویی و قطعه‌سازی بورسی به‌خود اختصاص داده است.

حال حاضر در زمینه حجم صادرات ایران به عراق و مبادلات تجاری با این کشور مشکل خاصی وجود ندارد.

وی درباره حجم تجارت ایران و عراق نیز اظهار کرد: سال گذشته حدود ۱۲ میلیارد دلار مبادلات رسمی میان دو کشور انجام شد. امسال میزان تجارت اندکی کاهش یافته که علت اصلی آن کاهش صادرات گاز بوده است. در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود حجم مبادلات بدون احتساب گاز حدود ۹ میلیارد دلار باشد و در صورت حل مسئله صادرات گاز، این رقم می‌تواند به سطح سال گذشته بازگردد.



عبور از شرایط موجود تدوین شود. پورمحمدی تصریح کرد: در جریان این مذاکرات، دولت و مجلس بر سر ۹ موضوع و اولویت مهم کشور به توافق رسیده‌اند و هم‌اکنون جزئیات و برنامه‌های اجرایی این محورها در حال تدوین است.

به گفته وی، بخشی از اقدامات ممکن است در قالب اصلاح بودجه سال جاری، بخشی در چارچوب بازنگری برخی احکام برنامه هفتم توسعه و بخش دیگری از طریق مصوبات هیأت وزیران، مجلس شورای اسلامی یا شورای عالی

عهده‌کدام دستگاه باشد، زیرا منابع و اهداف مشترک است و همه اعضای تیم اقتصادی دولت در یک مسیر حرکت می‌کنند.رئیس سازمان برنامه و بودجه با اشاره به رازینی‌های گسترده میان دولت و مجلس مسئول هستند و بهبود معیشت خانوارها مهم‌ترین اولویت دولت محسوب می‌شود.

وی افزود: آنچه اهمیت دارد، یافتن کم‌هزینه‌ترین و کارآمدترین روش برای تأمین منابع مورد نیاز طرح‌های حمایتی است؛ از این رو، تفاوتی ندارد که مسئولیت اجرایی تأمین منابع بر سازمان برنامه و بودجه، وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک مرکزی در قالب یک تیم واحد فعالیت می‌کنند و اگرچه ممکن است روش‌ها و ابزارهای اجرایی آنها متفاوت باشد، اما همه در برابر مردم مسئول هستند و بهبود معیشت خانوارها مهم‌ترین اولویت دولت محسوب می‌شود.

انتقال کالاهای دیو شده در جبل‌علی از مسیر عراق

مسائل احتمالی از سوی عراق قابل حل است، وی افزود: سالانه حدود ۱۲ میلیارد دلار کالا از طریق امارات و منطقه جبل‌علی وارد چرخه تجارت ایران و از آنجا به مقاصد مختلف ارسال می‌شود. همچنین حجم مبادلات تجاری ایران از طریق امارات حدود ۲۰ میلیارد دلار است. با شرایطی که اخیراً ایجاد شده، این روند با مشکلاتی مواجه شده است؛ هم در خصوص کالاهای موجود در جبل‌علی و هم سفارش‌های جدیدی که باید انجام شود.

