آرمان ملی
armanmeli.ir
سال هشتم
شماره ۲۳۹۸
یکشنبه
۱۷ • ۰۳ • ۱۴۰۵
۲۱ ذی‌الحجه ۱۴۴۷ / ۰۷ ژوئن ۲۰۲۶

«آرمان ملی» دلایل تشدید درگیری ایران و آمریکا با وجود آتش‌بس را بررسی می‌کند

دلایل تشدید درگیری ایران و آمریکا با وجود آتش‌بس

آرمان ملی- صدیقه بهزادپور: درگیری پراکنده، حملات متقابل، نقض آتش‌بس و همزمانی این رخدادها با مذاکرات سیاسی، فضای پیچیده‌ای ایجاد کرده که تحلیل آن بدون توجه به منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی بازیگران اصلی ممکن نیست. آنچه در ماه‌های اخیر در این منطقه رخ داده، از نگاه بسیاری از تحلیلگران، فقط مجموعه‌ای از برخوردهای نظامی محدود یا واکنش‌های مقطعی نبوده است، همزمانی حملات و مذاکرات نشان می‌دهد که میدان تنش و میز گفت‌وگو در عمل از یکدیگر جدا نیستند. در چنین شرایطی، هر اقدام نظامی می‌تواند پیام سیاسی داشته باشد و هر پیام سیاسی ممکن است با هدف اثرگذاری بر محاسبات امنیتی طرف مقابل طراحی شود. به اعتقاد برخی از کارشناسان نقض آتش‌بس می‌تواند ابزاری برای چانه‌زنی در میز مذاکرات باشد یا شاید محک زدن میزان آمادگی طرف مقابل.

جنگ منافع در هرمز

بهمن آرمان تحلیلگر امور بین‌الملل در این باره گفت: تحولات اخیر در محدوده تنگه هرمز بار دیگر نشان داده است که این آبراه راهبردی تنها یک مسیر دریایی برای عبور نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری نیست، بلکه یکی از مهم‌ترین نقاط اثرگذار بر اقتصاد جهانی، امنیت انرژی و مناسبات سیاسی میان قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به شمار می‌رود. تنگه هرمز از سال‌ها پیش به عنوان یکی از حساس‌ترین نقاط انتقال انرژی در جهان شناخته می‌شود. بخش قابل توجهی از نفت و فرآورده‌های نفتی جهان از این مسیر عبور می‌کند و هرگونه اختلال در تردد کشتی‌ها می‌تواند پیامدهای فوری برای بازار انرژی داشته باشد. افزایش قیمت نفت، نگرانی کشورهای واردکننده، بالا رفتن هزینه حمل‌ونقل دریایی، بیمه نفتکش‌ها و فشار بر بازار کالاهای وابسته به انرژی، تنها بخشی از آثار ناامنی در این منطقه است. از همین رو، هر تنش در تنگه هرمز خیلی زود به موضوعی جهانی تبدیل می‌شود و محدود به ایران، آمریکا یا کشورهای حاشیه خلیج فارس باقی نمی‌ماند. او افزود: در چنین شرایطی، ایران تلاش می‌کند نقش خود را در این گذرگاه راهبردی حفظ کند. چراکه از نظر ایران، حضور اثرگذار در تنگه هرمز تنها یک موضوع اقتصادی نیست، بلکه بخشی از قدرت منطقه‌ای و توان بازدارندگی کشور محسوب می‌شود. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود در شمال خلیج فارس و نزدیکی به این آبراه، همواره یکی از بازیگران اصلی در امنیت و مدیریت تحولات پیرامون آن بوده است و از این رو، هرگونه کاهش نقش ایران در این منطقه می‌تواند به معنای تضعیف جایگاه ژئوپلیتیکی کشور تلقی شود. به همین دلیل، انتظار اینکه ایران به آسانی از ظرفیت‌های راهبردی خود در این محدوده چشم‌پوشی کند، چندان واقع‌بینانه نیست. آرمان تاکید کرد: از طرفی، آمریکا نیز نگاه خاص خود را به تنگه هرمز دارد، چون سال‌هاست که امنیت انرژی و کنترل مسیرهای انتقال نفت را بخشی از راهبرد کلان خود در سیاست خارجی می‌داند. حضور نظامی آمریکا در خلیج فارس، حمایت از برخی دولت‌های منطقه و مداخله در بحران‌های مرتبط با کشورهای نفت‌خیز، همگی در همین چارچوب قابل بررسی است. ایالات متحده نه تنها به منابع نفتی توجه دارد، بلکه سعی دارد که با این جنگ به کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده نفت نیز مسلط باشد.

فرصت‌طلبی ترامپ

این تحلیلگر اقتصادی اضافه کرد: دولت دونالد ترامپ با رویکردی تهاجمی‌تر نسبت به انرژی و منابع نفتی شناخته می‌شود. نگاه او به نفت، نگاهی صرفاً اقتصادی نیست، بلکه نفت را ابزاری برای قدرت‌سازی سیاسی و اعمال نفوذ بین‌المللی می‌داند. از این نظر، ناامنی در مناطق تولید یا انتقال نفت الزاماً برای آمریکا زیان‌بار نیست و اگر این ناامنی موجب افزایش وابستگی کشورهای مصرف‌کننده به تصمیمات واشنگتن شود، می‌تواند در محاسبات راهبردی آمریکا به عنوان یک فرصت دیده شود. به این ترتیب، آمریکا در ظاهر از بازگشایی کامل مسیرها و کاهش تنش سخن می‌گوید، اما در عمل ممکن است از تداوم فضای بی‌ثباتی کنترل شده نیز سود ببرد. او معتقد است: یکی از نکات مهم در بررسی بحران تنگه هرمز، این است که هیچ‌یک از طرف‌های اصلی حاضر نیستند امتیازات خود را به راحتی واگذار کنند. از یک سو برای ایران، تنگه هرمز بخشی از امنیت ملی و قدرت چانه‌زنی در برابر فشارهای خارجی است و برای آمریکا نیز این آبراه نقطه‌ای برای اعمال نفوذ بر بازار جهانی انرژی و کشورهای وابسته به واردات نفت محسوب می‌شود و همین تضاد منافع باعث شده است که چشم‌انداز پایان تنش‌ها در کوتاه‌مدت چندان روشن نباشد. حتی اگر مذاکرات ادامه پیدا کند، تا زمانی که منافع راهبردی طرفین با یکدیگر تعارض داشته باشد، احتمال بازگشت تنش همواره وجود خواهد داشت.

بهره‌برداری مستقیم

آرمان توضیح داد: موضوع دیگری که در این میان مطرح می‌شود، بحث بهره‌برداری اقتصادی مستقیم از تنگه هرمز است. برخی تصور می‌کنند ایران می‌تواند مانند برخی کانال‌های مصنوعی جهان، از عبور کشتی‌ها عوارض دریافت کند. اما واقعیت حقوقی تنگه هرمز با آبراه‌هایی مانند کانال سوئز یا کانال پاناما تفاوت دارد. تنگه هرمز یک گذرگاه طبیعی و بین‌المللی است و قوانین حقوق دریاها محدودیت‌هایی برای اعمال چنین سازوکارهایی ایجاد می‌کند. با این حال، حتی اگر امکان دریافت مستقیم عوارض وجود نداشته باشد، اهمیت این تنگه برای ایران کاهش نمی‌یابد و قطعاً نقش‌آفرینی در امنیت، کنترل بحران، اثرگذاری بر تردد و حفظ جایگاه سیاسی در این منطقه، ارزش راهبردی بسیار بالایی دارد. او ادامه داد: اهمیت تنگه هرمز زمانی بیشتر روشن می‌شود که تأثیر ناامنی آن بر زنجیره‌های تولید جهانی بررسی شود. نفت تنها کالایی نیست که از اختلال در این مسیر آسیب می‌بیند. فرآورده‌های پتروشیمی، کودهای شیمیایی، متانول، گاز مایع و بسیاری از کالاهای وابسته به انرژی نیز تحت تأثیر قرار می‌گیرند. ایران در برخی از این حوزه‌ها جایگاه قابل توجهی در بازار جهانی دارد و هرگونه آسیب به زیرساخت‌های تولید یا مسیرهای صادراتی می‌تواند درآمدهای کشور را تحت فشار قرار دهد. بنابراین، بحران در تنگه هرمز برای ایران نیز هزینه‌زا است، اما، همین بحران می‌تواند به ابزاری برای یادآوری اهمیت نقش ایران در امنیت انرژی جهان تبدیل شود. از جایگاه اقتصاد جهانی، تنگه هرمز همچنان یکی از نقاطی است که می‌تواند تعادل بازار نفت را به سرعت بر هم بزند. کشورهای مصرف‌کننده انرژی، به ویژه کشورهایی که وابستگی بالایی به واردات نفت از خلیج فارس دارند، بیش از دیگران نسبت به تحولات این منطقه حساس هستند. اقتصادهای بزرگ آسیایی، برخی کشورهای اروپایی و مجموعه‌ای از صنایع جهانی که با انرژی ارزان و پایدار کار می‌کنند، در برابر هرگونه اختلال در این مسیر آسیب‌پذیر هستند. به همین دلیل، بحران هرمز تنها بحران یک منطقه نیست، بلکه بحرانی است که می‌تواند به سرعت به هزینه تولید، قیمت کالاها، تورم جهانی و تجارت بین‌المللی منتقل شود.

باخت تجدیدپذیرها به نفت

او اضافه کرد: بسیاری از دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی بر توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر تأکید می‌کنند، اما واقعیت موجود نشان می‌دهد که فاصله زیادی میان شعارهای محیط زیستی و ساختار واقعی مصرف انرژی در جهان وجود دارد. زیرساخت‌های صنعتی، حمل‌ونقل، صنایع سنگین، پتروشیمی، کشاورزی مدرن و حتی بسیاری از سامانه‌های تولید برق همچنان وابستگی گسترده‌ای به سوخت‌های فسیلی دارند. گذار انرژی روندی کند، پرهزینه و پیچیده است و نمی‌توان انتظار داشت که در مدت کوتاهی وابستگی جهان به نفت از میان برود. آرمان معتقد است: برخی ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که حتی تا میانه قرن حاضر نیز سهم انرژی‌های تجدیدپذیر از کل سبد انرژی جهان نمی‌تواند به اندازه‌ای افزایش یابد که نفت و گاز را از مرکز معادلات کنار بزند. اگرچه سرمایه‌گذاری در انرژی‌های پاک افزایش یافته و بسیاری از کشورها برنامه‌هایی برای کاهش انتشار کربن تدوین کرده‌اند، اما نیاز رو به رشد اقتصاد جهانی به انرژی باعث می‌شود منابع فسیلی همچنان جایگاه اصلی خود را حفظ کنند. این موضوع به ویژه در کشورهای در حال توسعه اهمیت بیشتری دارد، زیرا این کشورها برای رشد صنعتی، حمل‌ونقل، تولید و توسعه زیرساخت‌ها به انرژی پایدار و گسترده نیاز دارند. ادامه وابستگی جهان به نفت، دلیل اصلی تداوم رقابت‌های سیاسی بر سر مناطق نفت‌خیز و مسیرهای انتقال انرژی است. تا زمانی که نفت نقش محوری در اقتصاد جهانی داشته باشد، کشورهایی که بر منابع یا مسیرهای انتقال آن تسلط دارند، از قدرت چانه‌زنی بالایی برخوردار خواهند بود. این قدرت می‌تواند به شکل نفوذ سیاسی، توان بازدارندگی، درآمد اقتصادی یا ابزار فشار در روابط بین‌الملل ظاهر شود. به همین دلیل، نفت برخلاف تصور برخی، هنوز از مرکز سیاست جهانی خارج نشده است. حتی رشد انرژی‌های تجدیدپذیر نیز نتوانسته اهمیت ژئوپلیتیکی نفت را از میان ببرد.

نفت و ترامپ

این تحلیلگر ارشد افزود: در چنین چارچوبی، اقدامات آمریکا علیه کشورهای نفت‌خیز یا کشورهای دارای موقعیت راهبردی را می‌توان بخشی از سیاست گسترده‌تر این کشور در حوزه انرژی دانست. ایران، ونزوئلا و برخی دیگر از کشورهایی که منابع نفتی یا موقعیت ژئوپلیتیکی مهم دارند، همواره در معرض فشارهای سیاسی و اقتصادی قرار داشته‌اند. این فشارها فقط با هدف کنترل منابع تولید نیست، بلکه با هدف مدیریت بازار مصرف و اثرگذاری بر مسیرهای تجارت انرژی نیز انجام می‌شود. آمریکا می‌داند که در جهان وابسته به نفت، کنترل جریان انرژی به معنای کنترل بخشی از اقتصاد جهانی است. او ادامه داد: بعلاوه تداوم تنش در منطقه خلیج فارس همچنین می‌تواند به عنوان ابزاری برای بازتعریف روابط قدرت میان بازیگران بین‌المللی عمل کند. هر بار که بحران در تنگه هرمز شدت می‌گیرد، کشورهای مصرف‌کننده انرژی مجبور می‌شوند موضع خود را نسبت به آمریکا، ایران و سایر بازیگران منطقه مشخص کنند. این وضعیت به قدرت‌های بزرگ اجازه می‌دهد از نگرانی مصرف‌کنندگان نفت برای شکل دادن به ائتلاف‌های سیاسی و امنیتی استفاده کنند. در واقع، بحران انرژی فقط قیمت نفت را تغییر نمی‌دهد، بلکه روابط دیپلماتیک، قراردادهای نظامی، مسیرهای تجاری و حتی سیاست داخلی کشورها را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

پیش‌بینی جنگ

او درباره پیش‌بینی جنگ گفت: با توجه به این شرایط، پایان سریع تنش‌ها در تنگه هرمز چندان محتمل به نظر نمی‌رسد. تا زمانی که منافع اقتصادی، امنیتی و سیاسی بازیگران مختلف در این آبراه با یکدیگر گره خورده باشد، هر توافقی شکننده خواهد بود. ممکن است در مقاطعی آتش‌بس برقرار شود، مذاکرات از سر گرفته شود یا سطح درگیری‌ها کاهش یابد، اما ریشه بحران همچنان باقی می‌ماند. این ریشه همان وابستگی جهان به نفت، رقابت قدرت‌ها برای کنترل مسیرهای انرژی و تلاش کشورها برای حفظ جایگاه ژئوپلیتیکی خود است. قطعاً تنگه هرمز در آینده نیز یکی از مهم‌ترین نقاط حساس جهان باقی خواهد ماند. هرچند جهان از گذار به انرژی پاک سخن می‌گوید، اما اقتصاد بین‌المللی هنوز با نفت حرکت می‌کند. تا زمانی که کشتی‌ها، صنایع، نیروگاه‌ها، پالایشگاه‌ها و بازارهای جهانی به سوخت‌های فسیلی وابسته باشند، هرمز نیز در مرکز معادلات امنیتی و اقتصادی خواهد بود. این گذرگاه کوچک جغرافیایی، اثری بسیار بزرگ بر سیاست جهانی دارد و همین ویژگی باعث شده است که هیچ قدرتی نسبت به آن بی‌تفاوت نباشد. به این ترتیب هرمز و این بحران فقط درباره عبور نفتکش‌ها نیست، بلکه درباره آینده نفوذ سیاسی، امنیت اقتصادی، قدرت چانه‌زنی و نظم انرژی جهان است. ایران، آمریکا، کشورهای منطقه و مصرف‌کنندگان بزرگ نفت هر کدام از زاویه منافع خود به این آبراه نگاه می‌کنند. همین تنوع منافع و تعارض دیدگاه‌ها باعث شده است که هرمز نه فقط یک تنگه دریایی، بلکه یکی از نمادهای اصلی کشمکش قدرت در جهان معاصر باشد.

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۳۲۰۰۰۵۵۵ - ۱۴۰۵/۰۲/۰۱ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک میاندورود کلاسه ۲۹۰-۱۴۰۴ تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای/ خانم فاطمه داودی اسرمی فرزند مسلم بشماره شناسنامه ۲۰۸۰۳۶۰۳۷۱ نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین با بنای احداثی با کاربری مسکونی به مساحت ۴۵۳/۵۵ متر مربع پلاک ۱۲۰۷ فرعی از ۳۴ اصلی بخش ۴ واقع در اسرم خریداری از مالک رسمی آقای/ خانم حاج مسلم داودی محرز گردیده است.لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. م الف: ۲۱۸۷۴۳۱
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۳/۰۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۳/۱۷
معصومه زارع تیله نوئی - رئیس ثبت اسناد و املاک میاندرود ۱۴۴۶

ذره بین

شرکت‌های کوچک پشت سد ضمانت‌نامه‌های بانکی

در حالی که تورم، افزایش هزینه‌های تولید و کمبود سرمایه در گردش فشار سنگینی بر بنگاه‌های اقتصادی وارد کرده است، فعالان بخش خصوصی می‌گویند بخش عمده تسهیلات بانکی همچنان در اختیار شرکت‌های بزرگ قرار می‌گیرد و بنگاه‌های کوچک و متوسط به دلیل شروطی مانند ارائه سند ملکی و الزامات سختگیرانه بانکی، از دسترسی به منابع مالی محروم مانده‌اند. مهراد عباد در گفت‌وگو با ایسنا، درباره شیوه‌های تامین مالی شرکت‌ها در شرایط فعلی اظهار کرد: طی چند دهه اخیر، انواع و اقسام روش‌های تامین مالی از سوی بانک‌ها ارائه شده، اما عمدتا شرکت‌های بزرگ توانسته‌اند از آن بهره ببرند. اصولا ضمانت‌نامه‌هایی که درخواست می‌شد یا گردش‌های مالی مورد نیاز برای دریافت تسهیلات، همچنین مجوزهایی که لازم بود، به‌گونه‌ای بود که فقط شرکت‌های بزرگ دارای این شرایط بودند. برای مثال، داشتن پروانه تولید از وزارتخانه یا برخی مشخصات ملکی، معمولاً فقط در اختیار شرکت‌های بزرگ قرار داشت. او ادامه داد: در این سال‌ها، بخشی از این شرکت‌ها توانستند از این نوع تسهیلات استفاده کنند و متاسفانه برخی شرکت‌ها نیز به دلیل روابطی که با بانک‌ها برقرار کردند، خارج از روال متعارف از منابع مالی بهره‌مند شدند. در این سال‌ها بارها شاهد اعطای وام‌های چندهمتی یا تخصیص ارزهایی بوده‌ایم که در مسیر اصلی خود هزینه نشده‌اند. عباد افزود: اکنون در شرایط کنونی، با توجه به مسائل جنگ و چند دهه تحریم، ناگهان با تورم بسیار شدیدی مواجه شده‌ایم. تورم برخی اقلام غذایی به حدود ۷۰ درصد رسیده و حتی در برخی موارد خوراکی تورم سه رقمی شده است. هزینه بنگاه‌داری به شدت افزایش یافته، هزینه نیروی انسانی برای کارفرما بالا رفته و بحران نقدینگی و سرمایه در گردش برای بنگاه‌ها ایجاد شده است. قیمت مواد اولیه چندین برابر شده و به همین دلیل همه بنگاه‌ها، چه بزرگ و چه کوچک، به سرمایه در گردش بیشتری نیاز دارند. درست است که مسیر تامین مالی تاکنون وجود داشته، اما اصولا این تسهیلات به تعداد محدودی از افراد و شرکت‌ها می‌رسیده و چندان عادلانه نبوده است. دولت نیز طرح‌های مختلفی را اعلام کرده است. پیش از این هم طرح ۷۰۰ همتی مطرح بود که در همان زمان نیز انتقادهای زیادی به آن وارد شد و در عمل اتفاق خاصی نیفتاد و شرکت‌های کوچک و متوسط چندان مشمول آن نشدند. در طرح‌های جدید وزارت اقتصاد، وزیر اقتصاد اعلام کرد که شرکت‌ها را لایه بندی کرده‌اند؛ برای شرکت‌های بزرگ طرح‌های خاصی در نظر گرفته شده، برای شرکت‌هایی که کالاهای اساسی تولید می‌کنند برنامه‌های ویژه‌ای تعریف شده و برای شرکت‌های کوچک و متوسطی که تعدیل نیرو انجام نمی‌دهند نیز تسهیلاتی پیش‌بینی شده است. عضو هیات نمایندگان اتاق تهران تصریح کرد: من روی یکی از این طرح‌ها تأکید می‌کنم که از همان ابتدا با مشکل مواجه شد؛ یعنی طرح «کارت» وزارت اقتصاد است. در این طرح قرار بود به شرکت‌های دارای ۱ تا ۵۰ نفر نیروی انسانی، در صورت عدم تعدیل نیرو، تسهیلات ارائه شود. شرایطی نیز تعیین شده بود؛ مثلاً اگر تا ۲۰ درصد تعدیل نیرو انجام شود، میزان مشخصی تسهیلات تعلق بگیرد و اگر تعدیلی صورت نگیرد، شرایط دیگری اعمال شود. بسیاری از شرکت‌ها ثبت نام کردند، اما فرآیند ثبت نام با مشکلات زیادی همراه بود و در نهایت زمان ثبت نام را تمدید کردند. پس از آن نیز تقریبا همه شرکت‌ها با این مسئله مواجه شدند که بانک‌ها اعلام می‌کردند برای اعطای وام نیاز به ضمانت‌نامه‌های ملکی دارند. در حالی که مبلغ وام نیز چندان زیاد نبود. اگر اشتباه نکنم، به ازای هر کارمند بین حدود ۳۰ تا ۴۷ میلیون تومان تسهیلات تعلق می‌گرفت؛ یعنی کمتر از ۵۰ میلیون تومان برای هر نیروی کار که رقم قابل توجهی نبود. با این حال، ارائه سند ملکی همچنان به عنوان یک مانع جدی برای شرکت‌های کوچک و متوسط در دریافت وام باقی مانده است. وی با بیان اینکه در این سال‌ها بانک‌ها معمولاً از دو طریق با اعطای وام موافقت می‌کردند توضیح داد: یکی اینکه شرکت‌ها باید سند ملکی ارائه می‌دادند؛ در حالی که بسیاری از شرکت‌ها مالک ملک نیستند. به ویژه شرکت‌های دانش‌بنیان که اخیرا مورد توجه قرار گرفته‌اند. روش دیگر نیز مبتنی بر گردش مالی شرکت‌هاست. بانک‌ها اصرار دارند که منابع مالی در حساب شرکت باقی بماند تا وضعیت بانک بهتر به نظر برسد و سپس بر اساس میانگین گردش حساب، بابت خرید کالا یا تأمین مواد اولیه به شرکت وام می‌دهند. این موضوع نیز مستلزم گردش مالی بالاست که شرکت‌های کوچک و متوسط معمولاً توانایی آن را ندارند.

گزارش

افزایش قیمت بلیت قطار

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری و خدمات وابسته از افزایش ۲۱ درصدی قیمت بلیت قطار از ۱۷ خرداد خبر داد. ابوالقاسم سعیدی در گفت‌وگو با ایسنا، در پاسخ به اینکه قیمت بلیت قطار افزایش یافته است یا خیر؟ گفت: با توجه به افزایش هزینه‌ها از جمله هزینه قطعات قطار، هزینه‌های خدماتی، مواد غذایی و دستمزدها، درخواست افزایش قیمت بلیت‌ها را داشتیم که با پیگیری‌های انجام شده با حداقل افزایش قیمت موافقت شد. وی با اشاره به اینکه در بخش مسافری ارزبری زیاد است، افزود: ۳۰ درصد قطعات یدکی قطار وارداتی است و به همین جهت تغییرات نرخ ارز برای این بخش بسیار اثرگذار است. از طرفی دستمزد نیز حدود ۵۸ درصد بالا رفته که افزایش هزینه‌ها را به دنبال دارد. دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری و خدمات وابسته تصریح کرد: قیمت بلیت قطار در همه مسیرها ۲۱ درصد افزایش داشته و از فردا نیز اعمال می‌شود.

تکذیب افزایش قیمت ایران خودرو

در حالی که برخی رسانه‌ها شنبه ۱۶ خرداد قیمت‌های جدید تأییدنشده محصولات ایران خودرو را منتشر کرده‌اند، پیگیری‌ها از سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نشان می‌دهد درخواست افزایش قیمت این شرکت همچنان در دست بررسی است. یکی از مسئولان روابط عمومی سازمان حمایت به فارس گفت که قیمت‌هایی که به عنوان نرخ جدید محصولات ایران خودرو منتشر شده، صرفاً گمانه‌زنی بوده و با عنوان «قیمت تأییدنشده» مطرح شده است و «قیمت‌های جدید هنوز مصوب نشده است». شرکت ایران خودرو سال گذشته سه بار قیمت محصولات خود را افزایش داد و آخرین بار در بهمن پارسال بدون مجوز، قیمت جدید محصولاتش را اعلام کرد؛ موضوعی که در آن مقطع با واکنش نهادهای نظارتی مواجه شد، اما در نهایت قیمت‌های مصوب اندکی کمتر از نرخ‌های خودسرانه اعلام‌شده از سوی این خودروساز تأیید شد. بر اساس قیمت‌های منتشرشده که هنوز به تأیید نهایی نرسیده‌اند، بهای اغلب خودروهای ایران خودرو حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان گران شده؛ با این حال سازمان حمایت می‌گوید این ارقام مورد تأیید نیست و هرگونه اعلام قیمت نهایی تنها پس از طی فرآیند قانونی از سوی مراجع رسمی اطلاع‌رسانی خواهد شد.

آغاز پروازهای اروپایی ایران ایر به زودی

رئیس کمیسیون عمران مجلس گفت: با رفع تحریم‌ها؛ به زودی پروازهای اروپایی ایران ایر آغاز می‌شود. محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس در گفت‌وگو با ایلنا با بیان اینکه با پیگیری‌های حقوقی و مذاکرات مستمر؛ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران پروازهای عبوری را از سرگرفت، اظهار داشت: پس از حدود یکسال پیگری‌های حقوقی و مذاکرات مداوم، دوباره شرکت هواپیمایی ایران ایر به مقاصد اروپایی پرواز می‌کند و به زودی پروازهای اروپایی ایران ایر آغاز می‌شود. وی ادامه داد: به مرور مسیرهای اروپایی برای ایران ایر فعال خواهد شد و اینکه در اوج و شدت تحریم‌ها در میانه جنگ این تحریم برداشته شد؛ نتیجه نمایش اقتدار ایران در حوزه نظامی در چند ماه گذشته و همچنین مذاکرات و گفت‌وگوهای مستمر با طرف‌های مقابل بوده است. رییس کمیسیون عمران همچنین با اشاره به ضرورت توسعه ناوگان ملی کشور گفت: برنامه‌هایی برای توسعه ناوگان ایران ایر به عنوان ناوگان ملی کشور در نظر گرفته شده است تا صدمات وارد آمده به این شرکت در جنگ رمضان جبران شود. رضایی کوچی همچنین از بازگشت دو فروند هواپیمای ایرباس ۳۳۰ به این ناوگان خبر داد و گفت: اخیر دو فروند هواپیمای ایرباس ۳۳۰ که از ایران ایر پس گرفته شده بود به این ایرلاین بازگشت. مشکلات مالی مطرح بود که با رفع این مشکلات مالی دو فروند هواپیما به ایران ایر پس داده شد.

خودروسازان موظف به اعلام تعداد عرضه

شورای رقابت با اصلاح دستورالعمل بازار خودرو سواری، خودروسازان را مکلف کرد اطلاعات مربوط به مشخصات خودرو، تعداد عرضه و مهلت ثبت‌نام را در تمامی طرح‌های فروش و پیش‌فروش خود منتشر کنند و در صورت بیشتر بودن تقاضا از عرضه، روش ثبت نام خودرو را از طریق قرعه‌کشی انجام دهند. هفته گذشته و در تاریخ ۱۲ خردادماه جلسه هشتصد و چهل و ششم (۸۴۶) شورای رقابت با موضوع دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری به درخواست کمیته خودرو وزارت صمت تشکیل شد که در آن دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری (مصوبه جلسه ۵۴۳ شورای رقابت به همراه اصلاحات بعدی آن) مورد بازنگری قرار گرفت. در اصلاحیه جدید، خودروسازان موظف شده‌اند اطلاعاتی از جمله مشخصات خودروها، تعداد خودروهای قابل عرضه و بازه زمانی ثبت‌نام را به صورت شفاف اعلام کنند. با این حال، تاکید بر استفاده از قرعه‌کشی در شرایطی که تقاضا از عرضه بیشتر باشد، نشان می‌دهد شورای رقابت همچنان بازار خودرو را با بازاری غیررقابتی و دارای شکاف میان عرضه و تقاضا ارزیابی می‌کند. در نسخه قبلی دستورالعمل، صرفا بر الزام خودروسازان به ارائه طرح‌های فروش و پیش‌فروش در سامانه مربوطه تاکید شده بود، اما جزئیاتی درباره نحوه اطلاع‌رسانی، میزان عرضه و سازوکار مدیریت مازاد تقاضا وجود نداشت. در بخش دوم ماده ۵ مصوبه پیشین (بازنگری مورخ پنجم اسفندماه ۱۴۰۴) با موضوع «شرایط طرف عرضه»، آمده بود: «عرضه‌کنندگان خودرو موظف‌اند طرح‌های فروش و پیش فروش خود را در سامانه خود ارائه دهند.» حال این ماده در جلسه هفته گذشته (جلسه ۸۴۶) شورای رقابت بازنگری و به صورت شفاف‌تری تشریح شده است؛ به طوری‌که شورای رقابت در این مصوبه به خودروسازان تکلیف کرده است که: «عرضه‌کنندگان خودرو موظف‌اند در کلیه طرح‌های عرضه خود، اطلاعاتی از قبیل مشخصات خودروها و تعداد عرضه را با تعیین مدت زمان مشخص برای ثبت نام در سامانه خود ارائه نمایند و در مواردی که تعداد تقاضا بیشتر از تعداد عرضه باشد، باید از روش قرعه‌کشی با نظارت مراجع ذی‌صلاح استفاده شود.» طبق ابلاغ شورای رقابت، مسئولیت نظارت بر حسن اجرای این دستورالعمل برعهده سازمان حمایت است و این سازمان موظف است که گزارش عملکرد دستورالعمل را هر شش ماه یکبار به شورای رقابت ارائه کند. بنابراین؛ اصلاح دستورالعمل تنظیم بازار خودرو بیش از آنکه یک تغییر بنیادین در شیوه فروش خودرو باشد، اقدامی در راستای شفاف‌تر شدن فرآیند عرضه و افزایش نظارت بر عملکرد خودروسازان محسوب می‌شود.