

واریز سود سهام عدالت

طی ۳–۲ هفته آینده

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار ضمن اشاره به اینکه در سال جاری با احتساب برزهای معاملاتی مثبت و منفی حدود ۴۶ درصد بازار مثبت بوده است، درباره واریز سود سهام عدالت گفت این سود طی ۲ تا ۳ هفته آینده واریز می‌شود.

به گزارش ایسنا، حجت‌الله صیدی، در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری سیما، با اشاره به شروط بازگشایی نمادهای مرتبط با سهام عدالت، گفت:مجمیع شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی بر گزار نشده و نماد آنها بسته است که در جلسه شورای عالی بورس مقرر شد تا ۳۱ تیر مجامع بر گزار و بعد نمادها باز شود اما به دلیل شرایط جنگی و همچنین به دلیل اینکه صورت‌های مالی برخی استان‌ها آماده نبود، این مهلت تا آخر شهریور تمدید شد وی تصریح کرد:از ۲۸ استان بالغ بر ۷ استان مجامع خود را برگزار کردند و صورت‌های مالی آنها تصویب شده است. در مساله بازگشایی سهام عدالت اما باید به ۲ نکته توجه داشت، یکی اینکه سهامداران باید به گونه‌ای و بر اساس نیاز خود به نقدینگی، اقدام به فروش کنند که سهام به یکباره خالی نشود و مورد دیگر اینکه کنترل سهم دست سهامدار عمده نباشد.

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار خاطرنشان کرد: بخش مهمی از سود سهام عدالت جمعیع شده و چند شرکت سرمایه‌پذیر شوشان را واریز نکرده‌اند و در حال حاضر مشخص شده که هر کد چه سهمی و چند درصد سهام دارد. فقط موضوع، قابل معامله شدن برای سهام شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی باقی مانده است و سود سهام عدالت طی ۳ تا ۴ هفته آینده واریز می‌شود.

■ ■ ■

تجهیز بزرگ‌ترین شهرک صنعتی کشور به نیروگاه خورشیدی

مدیرکل دفتر هماهنگی شبکه، سنجش و پایش تولید انرژی ساتبا گفت: طبق برنامه‌ریزی، تا پیش از شروع فصل زمستان، تامین بخشی از برق مورد نیاز بزرگ‌ترین شهرک صنعتی کشور از انرژی خورشیدی آغاز خواهد شد.

به گزارش ایسنا، علی شهبانور، مدیرکل دفتر هماهنگی شبکه، سنجش و پایش تولید انرژی ساتبا اظهار کرد: مجموعه شمس‌آباد به عنوان بزرگ‌ترین شهرک صنعتی کشور دارای مصرف برق به میزان ۲۴۰ مگاوات در ساعات اوج بار است و تا پیش از شروع فصل زمستان، تامین بخشی از برق مورد نیاز این شهرک آغاز خواهد شد؛ این شهرک صنعتی در سال‌های گذشته با مشکل تامین برق مواجه بوده است.

شهبانورد با اشاره به اینکه طرح احداث نیروگاه خورشیدی شمس‌آباد به ظرفیت ۶۳ مگاوات از تیرماه ۱۴۰۴ آغاز شد، افزود: مهم‌ترین ویژگی برجسته این پروژه، احداث نیروگاه خورشیدی در مجاورت محل مصرف یعنی شهرک صنعتی شمس‌آباد استان تهران است که تاثیر قابل توجهی در تامین برق این منطقه صنعتی و مناطق مجاور دارد.

وی با اظهار امیدواری از اینکه فاز نخست این نیروگاه با ظرفیت ۲۵ مگاوات آبان‌ماه وارد مدار شود، بیان کرد: این طرح با سرمایه‌گذاری بالغ بر یک هزار و ۸۹۰ میلیارد تومان و در ۲۱ ساختگاه ۳ مگاواتی در حال اجراست.

مدیرکل دفتر هماهنگی شبکه، سنجش و پایش تولید انرژی ساتبا افزود: به دلیل سست بودن بستر خاک منطقه، بالغ بر ۷۵ درصد پایه استراکچرها به صورت بتنی و کمتر از ۲۵ درصد پایه‌ها به صورت کوبشی خواهد بود.

وی با تشریح جزئیات پروژه اظهار کرد: هم‌اکنون بیش از ۲۵ دستگاه حفر گودال و پایه‌کوب به صورت همزمان در حال کار هستند و این نیروگاه در ۹۷ هکتار می‌تواند تاثیر بسزایی در پایداری شبکه برق منطقه داشته باشد. شهبانورد در ادامه یادآور شد: با به مدار آمدن این نیروگاه خورشیدی و اتمام احداث یک نیروگاه ۳۲ مگاواتی که با مشارکت صاحبان صنایع مستقر در شهرک، احداث آن به تاگی آغاز شده است، حدود ۴۰ درصد برق مورد نیاز این شهرک صنعتی بزرگ از انرژی خورشیدی تامین خواهد شد.

پیش‌تر حشمت‌الله عسگری، معاون هماهنگی و امور اقتصادی استانداری تهران نیز در بازدید از این نیروگاه، خواستار تسریع در اجرای فعالیت‌ها و بهره‌برداری از نیروگاه براساس برنامه‌ریزی انجام شده شده بود. شهرک صنعتی شمس‌آباد در حال حاضر حدود ۳۰۰ مگاوات برق تامین شده دارد و مصرف برق آن در ساعات پیک (بار اوج) به حدود ۲۴۰ مگاوات می‌رسد؛ بر اساس اطلاعات ثبت‌شده در تارنمای این شهرک صنعتی، نزدیک به ۲۴۰۰ واحد و کارخانه در شمس‌آباد مشغول فعالیت هستند.

■ ■ ■

ارسال پیامک تکمیل آورده به برخی متقاضیان فاز ۷ پرند: ۸۰۰ میلیون تومان!

شرکت عمران شهر جدید پرند با ارسال پیامک به برخی متقاضیان نهضت ملی مسکن به آنها اعلام کرد در اسرع وقت نسبت به تکمیل آورده به مبلغ ۸۰۰ میلیون تومان اقدام کنند.

متن پیامک شرکت عمران شهر جدید پرند به برخی متقاضیان در فاز ۷ به شرح زیر است: «احتراما به اطلاع می‌رساند به منظور تداوم عملیات اجرایی و پیشرفت فیزیکی پروژه، ضروری است در اسرع وقت آورده خود بدیهی است در صورت عدم پرداخت در موعد مقرر، امتیاز شما کاهش یافته و به پروژه بلوک دیگری که متاسب با میزان آورده باشد منتقل خواهید شد».

متقاضیان می‌گویند با وجود اینکه شرکت عمران با اعلام تداوم عملیات اجرایی و پیشرفت فیزیکی پروژه اقدام به ارسال پیامک واریز آورده می‌کند ولی هیچ اطلاعاتی از وضعیت پروژه‌ها در دسترس نیست، در عین حال تأمین این مبلغ احتمالا در توان برخی متقاضیان نباشد.

«وطن امروز» از ضعف دستورالعمل تازه شورای رقابت درباره شیوه جدید محاسبه قیمت خودرو گزارش می‌دهد

خودروسازان محور قیمت‌گذاری

وجود دارد؛ موضوعی که می‌تواند به بی‌ثباتی جدی در بازار منجر شود.

ترکیب وظایف محاسبه، ابلاغ و نظارت بر قیمت توسط سازمان حمایت نیز از نظر حقوقی محل اشکال است. این سازمان، به عنوان یک نهاد اجرایی، نمی‌تواند همزمان نقش تنظیم‌گر و ناظر را ایفا کند. وظیفه ابلاغ مجوز تغییرات قیمتی باید از سوی ستاد تنظیم بازار انجام شود تا تضاد منافع و تداخل وظایف به حداقل برسد.

در کنار این موارد، ضعف زیرساخت سامانه ۱۲۴ نیز مانع اجرای دقیق و شفاف دستورالعمل خواهد شد. این سامانه در حال حاضر بیشتر به عنوان یک پلتفرم خوداظهاری عمل می‌کند و فاقد ابزارهای لازم برای مدیریت و انتشار دقیق قیمت‌هاست.

بنابراین اگرچه هدف دستورالعمل جدید، شفاف‌سازی و بهبود فرآیند قیمت‌گذاری است اما اتکای صرف به صورت‌های مالی زیان‌ده خودروسازان، بدون توجه به هزینه واقعی تولید و قطعات، می‌تواند منجر به قیمت‌گذاری غیرواقعی و فشار بیشتر بر مصرف‌کننده شود. برای اصلاح این روند، ضروری است ارزیابی قیمت تمام‌شده خودرو بر مبنای هزینه‌های واقعی تولید، قطعات، نیروی انسانی و فناوری انجام شود، نه بر اساس صورت‌های مالی که متأثر از بدهی‌های انباشته و سود تسهیلات هستند.

از این رو شورای رقابت و وزارت صمت باید با بازنگری در دستورالعمل، مسیر قیمت‌گذاری را از مدار ناکارآمدی خارج کرده و با تعریف رویه‌های اجرایی دقیق، از منافع مصرف‌کننده در برابر فشار ساختاری خودروسازان دفاع کنند. تنها در این صورت است که می‌توان به ایجاد یک بازار رقابتی، شفاف و قابل پیش‌بینی امیدوار بود.

■ **تثبیت وضعیت موجود بازار و حفظ انحصار خودروسازان**

در ادامه چالش‌های ساختاری بازار خودرو، آنچه بیش از هر زمان دیگری ضرورت دارد، حرکت دولت به سمت ایجاد رقابت واقعی در این صنعت است. دستورالعمل‌های شورای رقابت، هرچند با هدف تنظیم بازار تدوین شده اما در غیاب رقابت مؤثر، تنها به تثبیت وضعیت موجود و حفظ انحصار خودروسازان منجر می‌شوند. در شرایطی که خودروسازان به بهره‌وری فکر نمی‌کنند، هزینه‌های

مالی سنگین بر دوش مصرف‌کنندگان می‌افتد، چراکه قیمت تمام‌شده خودرو به جای آنکه بر مبنای هزینه تولید و قطعات باشد، تحت تأثیر ساختار مالی شرکت‌ها قرار گرفته است. این یعنی مصرف‌کننده، بهای عدم بهره‌وری و زیان خودروساز را می‌پردازد، نه صرفاً بهای خودرو.

یکی از راهکارهای کلیدی، فعال‌سازی قطب سوم خودروسازی کشور است؛ یعنی ایجاد یا حمایت از یک بازیگر جدید که بتواند با بهره‌گیری از فناوری روز، ساختار مالی سالم و مدل‌های تولید اقتصادی، رقابت را به بازار بازگرداند. این قطب سوم می‌تواند با جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، بویژه در حوزه خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف، فضای انحصاری موجود را بشکند و انگیزه نوآوری و کاهش قیمت را در خودروسازان فعلی ایجاد کند.

راهکار دوم که به بسیاری از کشورها تجربه شده، واردات هدفمند خودروهای دست دوم با عمر محدود و استانداردهای مشخص است. این اقدام، نه‌تنها می‌تواند تنوع و انتخاب را برای مصرف‌کننده افزایش دهد، بلکه با ورود خودروهای اقتصادی و قابل رقابت، فشار واقعی بر خودروسازان داخلی برای ارتقای کیفیت و کاهش قیمت وارد خواهد کرد. در حال حاضر بازار خودرو در ایران بشدت از نبود گزینه‌های اقتصادی و رقابتی رنج می‌برد و واردات کنترل‌شده خودروهای کار کرده می‌تواند این خلأ را تا حد زیادی پر کند.

دولت باید بپذیرد که تنظیم بازار خودرو تنها با دستورالعمل و نظارت قیمتی ممکن نیست. رقابت، موتور واقعی اصلاحات است. بدون آن، نه قیمت‌ها واقعی خواهند شد، نه کیفیت ارتقا می‌یابد و نه مصرف‌کننده از حقوق خود بهره‌مند خواهد شد. فعال‌سازی قطب سوم خودروسازی و واردات خودروهای دست دوم، ۲ مسیر عملی برای تحقق این هدف هستند؛ مسیریایی که اگر با سیاست‌گذاری هوشمندانه همراه شوند، می‌توانند بازار خودرو ایران را از انحصار خارج کرده و به سمت پویایی و عدالت سوق دهند.

در امتداد چالش‌های ساختاری بازار خودرو، یکی از مهم‌ترین گره‌های حل‌نشده وضعیت مهم مالکیتی خودروسازان بزرگ کشور است. این شرکت‌ها در ظاهر به عنوان بنگاه‌های بورسی فعالیت می‌کنند و در زمان

قیمت‌گذاری، بر لزوم رعایت منافع سهامداران تأکید دارند اما در عمل، از حمایت‌های گسترده دولتی، رانت‌های انحصاری و امتیازات خاص در حوزه تأمین مالی، تعرفه واردات و تخصیص منابع برخوردارند. این دوگانگی، نه‌تنها شفافیت بازار را از بین برده، بلکه امکان شکل‌گیری رقابت واقعی را نیز به حداقل رسانده است. در چنین شرایطی، تعیین تکلیف وضعیت مالکیتی خودروسازان (دولتی یا خصوصی) به یک ضرورت راهبردی تبدیل شده است. اگر این شرکت‌ها دولتی هستند، باید پاسخگوی عملکرد خود در قبال منابع عمومی باشند و قیمت‌گذاری محصولات‌شان نیز با رویکرد عدالت‌محور و حمایت از مصرف‌کننده انجام شود اما اگر خصوصی هستند و در بازار سرمایه فعالیت می‌کنند، باید از حمایت‌های دولتی خارج شده و در فضای رقابتی واقعی، با سایر تولیدکنندگان داخلی و خارجی رقابت کنند.

این وضعیت دوگانه، بویژه در فرآیند قیمت‌گذاری، موجب سردرگمی نهادهای تنظیم‌گر و بی‌اعتمادی عمومی شده است، چراکه خودروسازان در زمان دریافت تسهیلات، امتیازات و مجوزها، خود را به عنوان بنگاه‌های ملی معرفی می‌کنند و این مساله عملا هزینه‌هایی را به دولت تحمیل می‌کند اما در زمان پاسخگویی به زیان‌های انباشته استناد می‌کنند. این تناقض، نه‌تنها مانع اصلاحات ساختاری شده، بلکه به تثبیت ضعف صنعت خودرو و انتقال هزینه‌ها به مصرف‌کننده منجر شده است.

برای اصلاح این وضعیت، دولت باید با شفاف‌سازی مالکیت و ساختار حقوقی خودروسازان، مسیر سیاست‌گذاری را مشخص کند. اگر خصوصی هستند باید از حمایت‌های دولتی خارج شوند و در برابر بی‌کیفیتی محصولات پاسخگو باشند. در مقابل، اگر همچنان به عنوان شرکت دولتی هستند باید با نظارت دقیق، اصلاح ساختار مالی و بازنگری در مدل‌های تولید، به سمت بهره‌وری و کاهش قیمت حرکت کنند.

در نهایت، بازار خودرو در ایران نیازمند یک بازنگری اساسی است. تنها در این صورت است که می‌توان از چرخه انحصار و قیمت‌گذاری غیرواقعی خارج شد و مسیر رقابتی شدن، شفافیت و عدالت را در این صنعت راهبردی هموار کرد.



کشاورزی ایران بر سر دوراهی

مهارت، مانع به کارگیری فناوری‌های نوین است. این مشکل به طور مستقیم مرتبط با ضعف سرمایه‌گذاری دولتی در آموزش‌های فنی و مهارتی، کم‌جاذبه بودن کشاورزی و ناتوانی در جذب نسل جوان است.

فناوری: فاصله فناوری زیاد با کشورهای پیشرو، نتیجه مستقیم تحریم‌ها، کمبود سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و ضعف در انتقال دانش است.

■ **سناریوهای پیش رو: ورشکستگی یا نجات بخش کشاورزی**

برآیند تحلیل عوامل هشت‌گانه در سایه مدیریت ضعیف، سناریوی کاملاً متضاد را ترسیم می‌کند: سناریو نخست، ورشکستگی (تداوم وضع موجود): تداوم روند کنونی مدیریت بخشی، مقصرشناسی و کم‌تحریکی در سرمایه‌گذاری، به فرسایش منابع طبیعی (آب و خاک)، حذف تدریجی کشاورزی خرده‌پا، افزایش شدید وابستگی غذایی به خارج (با کسری تجاری فراتر از ۱۱ میلیارد دلار)

و در نهایت، ضعف در امنیت غذایی خواهد انجامید. در این سناریو، کشاورزی ایران ورشکسته می‌شود؟ سناریوی دوم: نجات (تغییر پارادایم): نجات کشاورزی ایران در گرو یک تغییر نگرش اساسی از مقصرشناسی به مسئولیت‌پذیری نهادی است. این سناریو بر محوریت «مدیریت خوب» و «سرمایه‌گذاری همزمان و متوازن» در همه عوامل هشت‌گانه استوار است. اجرای واقعی سند ملی امنیت غذایی، ایجاد نهاد یکپارچه مدیریت آب، هدفمند کردن پارانه‌ها به سمت فناوری‌های نوین آبیاری، توسعه زنجیره ارزش و تقویت بازارهای شفاف، از ارکان اصلی این مسیر است. این سناریو، کشاورزی را به موتور محرک امنیت غذایی، اشتغال و پایداری محیط زیستی تبدیل خواهد کرد.

نتیجه‌گیری و راهبردهای گذار به سمت نجات: کشاورزی

نادرست تقاضا و تخصیص ناپجا توسط نهادهای مربوط است. راه‌حل آن گذار از مدیریت بخشی و عرضه‌محور به سمت اداره یکپارچه حوض‌ای و گسترش فناوری‌های افزایش کارایی استفاده از آب است.

خاک: فرسایش، فقر مواد آلی و حاصلخیزی و تغییر کاربری خاک، که امنیت غذایی بلندمدت را تهدید می‌کند، ناشی از فقدان برنامه‌ریزی جامع حفاظتی و ترویج روش‌های ناپایدار است.

اقلیم و هوا: تغییرات آب‌وهوایی یک تهدید جدی و اجتناب‌ناپذیر است اما عدم اولویت‌دهی به راهبردهای سازگاری (مانند توسعه ارقام متحمل و سیستم‌های هشدار زود هنگام) توسط نهادهای متولی، آسیب‌پذیری بخش را افزایش داده است.

تنوع زیستی: این پشتیبان نامرئی تولید که ستون امنیت غذایی است، به دلیل بی‌توجهی در سیاست‌های کلان توسعه در حال نابودی است.

– **عوامل انسانی – اقتصادی:** بازتاب شکست نهادی سرمایه: کمبود مزمن سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی (با سهم کمتر از ۵ درصد از کل سرمایه‌گذاری کشور) نشان‌دهنده ناتوانی نظام حکمرانی در جذب و هدایت منابع مالی به سمت این بخش راهبردی است. این امر ناشی از ناپایداری قوانین، ریسک بالا و عدم وجود نهادهای پشتیبان است.

بازار: ساختار ناکارآمد بازار، حضور واسطه‌های متعدد در قاست دولتی و بدون ارائه کمترین خدمات بازاریابی به مصرف‌کنندگان و ضعف در زنجیره ارزش، بازتاب عدم تنظیم‌گری مؤثر و فقدان سیاست‌های شفاف قیمت‌گذاری است.

نیروی انسانی ماهر: سالخوردگی و پایین بودن سطح

گروه اقتصادی: در حالی که شورای رقابت با هدف ساماندهی بازار خودرو، دستورالعمل جدیدی برای تنظیم قیمت‌ها منتشر کرده، بررسی دقیق مفاد این دستورالعمل نشان می‌دهد نه‌تنها بسیاری از چالش‌های پیشین پابرجا ماند، بلکه برخی بندها می‌تواند موجب افزایش فشار خودروسازان بر مصرف‌کننده باشد. مهم‌ترین ایراد این دستورالعمل، اتکای کامل به صورت‌های مالی خودروسازان برای تعیین قیمت تمام‌شده خودرو است در حالی که این صورت‌های مالی، به دلیل زیان‌ده بودن مزمن شرکت‌های خودروسازی، تصویر دقیقی از هزینه واقعی تولید ارائه نمی‌دهند. در حال حاضر خودروسازان ایرانی با انباشت بدهی‌های معوق، زیان انباشته چند هزار میلیاردی و نرخ بهره بالای تسهیلات بانکی مواجهند. این عوامل باعث شده قیمت تمام‌شده خودرو در صورت‌های مالی، به جای آنکه بازتابی از هزینه تولید و قطعات باشد، تحت تأثیر هزینه‌های مالی، سود تسهیلات و بار بدهی‌های گذشته قرار گیرد. نتیجه این وضعیت، قیمت‌گذاری‌هایی است که نه‌تنها با واقعیت تولید همخوانی ندارند، بلکه عملاً بار ناکارآمدی ساختاری شرکت‌ها را به دوش مصرف‌کننده منتقل می‌کنند.

همچنین دستورالعمل جدید شورای رقابت، وزارت صمت را موظف کرده قیمت خودروهای خارجی مشابه را بررسی کند و در صورت مغایرت، مانع افزایش قیمت خودروهای داخلی شود اما این بند، در عمل با چالش‌هایی جدی روبه‌رو است. نخست آنکه مقایسه قیمت خودروهای داخلی با نمونه‌های خارجی، بدون در نظر گرفتن کیفیت، خدمات پس از فروش و هزینه‌های جانبی، می‌تواند به نتایج گمراه‌کننده منجر شود. دوم آنکه، فرآیند بررسی قیمت‌ها توسط سازمان حمایت، با توجه به تنوع محصولات و تعداد بالای خودروسازان، عملاً فراتر از مهلت یک‌ماهه تعیین‌شده خواهد رفت.

از سوی دیگر، نبود سقف مشخص برای تعداد دفعات درخواست تغییر قیمت، زمینه را برای ارسال مکرر درخواست‌ها و اعمال خودسرانه افزایش قیمت فراهم می‌کند. همچنین در صورتی که خودروساز مدارک کامل ارائه ندهد و مهلت یک‌ماهه سپری شود، احتمال اعمال تغییر قیمت بدون تأیید نهایی سازمان حمایت

شاهرخ شجری و اسکندر زند: بخش کشاورزی ایران در مرکز مشکل کمبود آب قرار دارد به طوری که رویکرد غالب، بخش کشاورزی را به عنوان متهم اصلی مشکل آب و محیط زیست معرفی می‌کند. این تحلیل با نگاهی یکپارچه و جامع، بر ۸ عامل کلیدی (شامل ۴ عامل طبیعی آب، خاک، اقلیم، تنوع زیستی و ۴ عامل انسانی سرمایه، بازار، نیروی انسانی و فناوری) و ۲ سناریوی محتمل «ورشکستگی» یا «نجات» متمرکز است. یافته‌ها حاکی از آن است که خروج از وضعیت فعلی مسئله آب، مستلزم یک تغییر پارادایم اساسی از «مقصرشناسی» به سمت «اصلاح مدیریت یکپارچه» و سرمایه‌گذاری همزمان و متوازن در تمام ارکان به‌هم پیوسته کشاورزی است. غفلت از این امر ورشکستگی زیستی – اقتصادی و وابستگی غذایی فزاینده را در پی خواهد داشت.

پایداری تولید کشاورزی بر ۲ پایه اساسی استوار است: عوامل طبیعی (آب، خاک، هوا، تنوع زیستی) و عوامل انسانی – اقتصادی (سرمایه، بازار، نیروی کار، فناوری). عملکرد مطلوب این نظام پیچیده، در گرو تعادل و هماهنگی بین این عوامل است. با این حال، نگاه تک‌بعدی و پراکنده به موضوع کشاورزی در ایران، بدون در نظر گرفتن این پیچیدگی و ارتباط درهم‌تنیده عوامل، به شکست سیاست‌های خودکفایی انجامیده است. مساله اصلی این نیست که «بخش کشاورزی حجم عمده آب را مصرف می‌کند»، بلکه این است که «چرا مدیریت منابع آب کشور اجازه داده است بخشی با این سطح از بازدهی و بهره‌وری، به مصرف‌کننده غالب تبدیل شود؟

و چرا برای افزایش بازدهی و بهره‌وری آن کار جدی انجام نشده است؟» ■ **واکاو عوامل هشت‌گانه** – **عوامل طبیعی:** قربانیان سیاست‌گذاری کوتاه‌مدت آب: کمبود آب در کشاورزی ایران عمدتاً نتیجه مدیریت