



رامتین موق

حتی قبل از ناآرامی‌های شهر یور ۱۴۰۱ در پی فوت مهسا امینی، دولت در حال افزایش فشار در زمینه حجاب بر مردم بود اما در ابتدای این اعتراضات، تاحدودی در زمینه حجاب عقب نشست، رفته رفته تندروها از وضعیت حجاب فریاد و آسافساز دادند و بدنه حاکمیت نیز به موضع قبلی خود در این زمینه بازگشت و بالاخره در آذرماه ۱۴۰۳ قانون موسوم به عفاف و حجاب در مجلس تصویب شد.

قانون عفاف و حجاب در زمانی تصویب شده است که ترامپ در انتخابات آمریکا به پیروزی رسیده و احتمال کاهش فروش نفت و درآمدهای ایران می‌رود، کشور غرق در بحران‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی است و پرشش مطرح در این میان آن است که مجلس و سپس پرده تصمیم گیرنده تصویب این قانون باچنینیتی در حال افزایش فشارهای اجتماعی و اقتصادی بر مردم هستند و چرا تصمیم دارن در این رهگذر دولت پیشکین را در نتگنای ابلاغ این قانون هزینه‌ساز و غیر قابل اجرا قرار دهند؟

احتمال پر شدن خزانه با جریم‌های سنگین حجاب؟
یکی از محورهای اقتصادی این قانون، جریمه‌های سنگین آن است که برخی این گمانه را مطرح می کنند که قصد مجلس از تصویب آن، نه‌باز در ننگی بی‌حجابی بلکه پر کردن خزانه کشور باشد. این قانون در ۵ فصل طراحی و تدوین شده است که فصل اول به کلیات و تعاریف، فصل دوم به وظایف عمومی دستگاه‌های اجرایی، فصل سوم به تکالیف اختصاصی دستگاه‌های اجرایی، فصل چهارم به وظایف عمومی و مسوولیت‌های اجتماعی و فصل پنجم نیز به جریمه‌ها و تخلفات پرداخته‌است. در ماده ۴۱ این قانون خاص تصریح شده که «هر شخصی در انظار عمومی معابر یا

مرتضی افقه در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»؛ قانون حجاب و عفاف منشأ عقیدتی دارد که تنها بخشی از اصولگراییان بر آن پافشاری می کنند و عمدتاً هم هدفشان انتقام از مردم برای شکست در انتخابات و فشار آوردن به دولت جدید است، در پایان خاطر نشان کرد: این‌ها همانی هستند که منافع گروهی را بر منافع ملی و آینده ملت ترجیح می دهند

گفت و گو

به دلیل کاهش کیفیت خودروهای مونتاژی با افزایش داخلی سازی:

مردم مجبورند ماشین را با قیمت بالا و خدمات ضعیف بخرند

یک کارشناس حوزه صنعت و بازار خودرو عنوان کرد: یکی از دلایلی که کیفیت خودروهای مونتاژی چینی را در بازار ایران پایین آورده‌است، به در صد داخلی سازی که ما ماریم برمی گردد. قطعات بی کیفیت داخلی به‌شرکت‌های تولیدکننده عرضه می‌شود که همین در کیفیت خودروی مونتاژی تاثیر می‌گذارد. باید قبول کرد که ماشین‌های چینی که در بازار ایران تولید می‌شود کیفیت لازم ندارند.

عماد جعفری گفت وگوباقاصدانلاین بیان کرد: با قطعیتی نمی توان گفت که خودرو در چه چندم چینی در ایران تولید می‌شود، این در چه‌بندی از جایی شروع شد که خودروسازان برای ارزان تمام‌شدن تولید خودرو، قطعات بی کیفیت سفارش دادند.

اوافزود: در فاز اول داخلی سازی باید ۲۵ درصد قطعات خودرو داخلی سازی شود تا اجازه تولید داشته باشند که آن ۲۵ درصد شامل رینگ، لاستیک، آینه‌ها، هودری و بعضا دوخت صندلی‌ها می‌شود. بعد از این هم هر چه برای یک سبک‌تر باید در صد داخلی سازی افزایش یابد تا نعره‌های واردات‌سی کی‌دی افزایش نیابد، به همین دلیل هر سال میزان داخلی سازی افزایش می‌یابد. به گفته‌ی این تحلیلگر، کار به جایی رسیده‌است که یکی از ماشین‌های ارزان قیمت مونتاژی در بازار ایران که کیفیت قابل قبولی هم داشته و تا سال گذشته جز ماشین‌های بی‌در دسر بوده، متأسفانه الان به دلیل در صد زیاد داخلی سازی به ماشین پر در دسری تبدیل شده‌است.

گزارش

گردنه‌گیری تازه شهرداری تهران در اتوبان همت:

پشت پرده پولی شدن تردد در بزرگراه‌های پایتخت چیست؟

کننده و یقه این شهروندان را برای استفاده از خودروهای شخصی خودشان بگیرند، طرحی که به وضوح نگرانی‌های دیگر برای شهروندان دارد که این گردنه‌گیری هادر اتوبان‌های تهران قرار است چقدر دیگر پیش برود و احتمالاً خط‌های نارنجی و قرمز می‌طراحی می‌شوند؟ به گزارش پرسیده‌شده، آیا اتوبان همت پولی می‌شود؟ آیا این طرح تازه آغازی برای روش‌های تازه در معرض اتوبان گرفتن شهروندان تهرانی است؟ یا در مرحله بعد اتوبان‌های حکیم، صدر، چمران، مدرس و ... قرار است مشمول عوارض‌های تازه شود و در نهایت این طرح تازه خط زرد همت یا مسیری برای پولی کردن بیشتر اتوبان‌های تهران است؟

این سوال و این دست‌سئالات در روزهای اخیر بارها در شبکه‌های اجتماعی و توسط شهروندان تهرانی پرسیده‌شده و البته که ساکنان بسیاری از کلان‌شهرهای دیگر همچون اصفهان و مشهد و شیراز و ... نیز با این پرسش مواجه شده‌اند که چقدر امکان دار دنموه چنین طرحی در شهرهای آنان نیز اجرا شود. پولی شدن اتوبان همت طی روزهای اخیر توسط مسئولان مطرح و یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مردم تهران شده‌است. اما واقعاً اتوبان همت پولی می‌شود؟

در همین حال که در آبان سال جاری هنوز بسیاری این طرح را تنها یکا ایده می‌دانستند، کارشناسان مشخص شد که طی روزهای اخیر کی‌لین از اتوبان همت با خط زرد جداسازی شده و از سوی دیگر ایستادر گفت وگویی با پوریا علیمردانی رئیس سازمان حمل‌ونقل شهرداری تهران ماجرای این اجرا جویا شده‌ودی در ایمن خصوص می‌گوید

«مرتضی افقه» در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» و در تحلیل تبعات قانون عفاف و حجاب:

بار فشارهای فرهنگی بر مشکلات اقتصادی، زمینه‌ساز شورش‌های کور است

افزایش هزینه‌ها در هنگام تنش با آمریکا و اسرانیل

افقه در ادامه گفت: بنابراین قانون عفاف و حجاب، با این غلاظ و شدادی که در آن ذکر شده و جرایم غیر عادیش که برخی از آنها حتی توهمین و تحقیر در بر دارد، حتی اگر اجرایی هم نشود، همین که صرفاً قانون آن منتشر شده هم نارضایتی‌های بسیاری ایجاد می‌کند چه برسد به اینکه بخواهد اجرایی هم بشود.

او این قانون را غیر قابل اجرا دانست و تصریح کرد قانون عفاف و حجاب فقط هزینه برای کشور ایجاد می‌کنند، آن هم در شرایطی که به شدت با آمریکا و اسرانیل در تنش هستیم و با آمدن ترامپ هم این تنش افزایش می‌یابد. اینکه مجلس یک چنین قانونی را در چنین شرایطی تصویب کرده، به هیچ وجه به صلاح کشور و منافع ملی نیست؛ چه برسد به اینکه برای اجرا به دولت هم فشار بیاورند.

او تصریح کرد: بنابراین سال آینده سال بسیار دشواری است و اگر دولت همین روند را ادامه دهد و گشایشی در مسئله تحریم‌ها نشود، حدس م‌یزنم دولت حتی نتواند حقوق خیلی از کارمندان خود را هم بدهد چه برسد به سطح‌های عمرانی!

با کاهش فشارهای فرهنگی می توان از نارضایتی بیشتر جلوگیری کرد
به گفته افقه، دولت وقتنی نمی‌تواند مشکلات اقتصادی را حل کند، خوب است که از مقام بالاتر اجازه بگیرد که حداقل فشارهای فرهنگی مردم را کاهش دهد؛ مثلاً مشکل فیلترینگ را سرریعتر از روند فعلی حل کند یا در مورد مسئله حجاب اجازه دهد جوان‌ها را بیشتر از این اذیت کنند. این استاد دانشگاه هم چنین گفت: اگر دولت وقتنی نمی‌تواند مشکلات اقتصادی را حل کند، خوب است که از مقام بالاتر اجازه بگیرد که حداقل فشارهای فرهنگی مردم را کاهش دهد؛ مثلاً مشکل فیلترینگ را سرریعتر از روند فعلی حل کند یا در مورد مسئله حجاب اجازه دهد جوان‌ها را بیشتر از این اذیت کنند. او با اشاره به اینکه در بعضی از شهرها انکار حکومت دیگری وجود دارد و مانع برگزاری مثلاً کنسرت‌های موسیقی می‌شوند، بیان کرد: این‌ها را از این بابت گفتیم که بخش قابل توجهی از جوان‌های که، اتفاقاً مشکل معیشتی دارند اما در کنسار آن عمده‌ترین مشکلمان همین مسائل فرهنگی است، از طبقات متوسط به بالا هستند و این افراد اتفاقاً بلندگو، رسانه و حداقل دسترسی به رسانه دارند و تاثیرگذار هستند.

این تحلیلگر مسائل اقتصادی تاکید کرد: اگر مقداری فشارهای فرهنگی و سیاسی وارده بر این گروه کم‌تر و با حتی رضایت خاطر ایجاد شود؛ بخشی از ناگامی‌هایی را که دولت در مسائل اقتصادی با آن مواجه است، کاهش می‌دهد؛ از جمله همین قیمت‌بنزین را که می‌خواهد افزایش دهد و حتمتاً نارضایتی ایجاد می‌کند؛ ایجاد شود، طرح دولت با سهولت بیشتری اجرایی خواهد شد.

احسان قاضی زاده‌هاشمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفته‌است که «در چندسال گذشته گروه مونتاژکاران خودرو در کشور شکل گرفته‌است که خودروهای درجه چندم چینی را که بعضی از این خودروها از برندهای گمنام هستند در خود چین هم آن‌ها نمی‌شناسند، در قالب سی‌کی‌دی کاری به‌داخل کشور آورده‌اند. بسیاری از این خودروها زمانی که واردات خودرو نداشتیم و انحصار داخلی وجود داشت یک سهمی از بازار را به خودشان اختصاص دادند.» او همچنین گفته‌است که مونتاژکاران حتی نتوانستند و نخواسند که یک خودروی اقتصادی که کف جامعه بتواند آن را بخرد، عرضه کنند.



این خط‌جداکننده طرح خط ویژه حمل‌ونقل هگمانگی بر سر نشین است که قرار است در آینده به شکل آزمایشی در بزرگراه همت جرابی شود و از آن با عنوان مسیر HOV یادمی‌شود. جالب‌ترین است که پوریا علیمردانی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران در آبان سال جاری و بعداز مطرح‌شدن مساله پرداخت پول برای عبور از اتوبان همت گفته بود: «ماجرای پولی شدن بزرگ‌راه صحت ندارد و یک پرداخت رسانه‌ای اشتباه‌است و راه‌اندازی خط ویژه تردد خودروهای بر سر نشین (سه سر نشین و بیشتر) با هدف کاهش ترافیک مدنظر قرار گرفته‌است.»

او همچنین خبر داده که خطوط پر سرعت در بزرگراه همت از بهمن راه‌اندازی می‌شود و البته معاون شهردار تهران تصریح هم کرده که در هر ۲۵۰ متر این خط یک دوربین پلاک‌خوان نصب کرده‌ام. هر چه متخلفان هم حدود ۳۰۰ تا ۳۵۰ هزار تومان است. در واقع معاون زاکانی به‌نوعی همه‌انکارهای مدیرعامل حمل‌ونقل و ترافیک تهران را رد کرده‌به‌نوعی مهر تایید بر حواشی وضع عوارض‌های خاص تازه در اتوبان ۱۸ کیلومتری همت زد.

اما شاید از همه جالب‌تر در این بین استدلال آن دسته از مدیران شهری باشد که برای مساله خطر زد در اتوبان همت تایید مسیری ویژه اتوبوس‌ها را توسط می‌کشند گویا که کلانز یادبر دهند در بخش‌های زیادی از تهران و همین اتوبان همت نیز مسیری ویژه برای اتوبوس‌ها طراحی شده‌است و نیاز به خط و خطوط تازه وجود ندارد.

در این بین یکی‌ا کاش و افسوس می‌ماند، کاش یک بار و یک روز در یک زمان مشخص همه دارندگان خودرو و شخصی به‌جای استفاده از خودروی شخصی خود از همین شبکه حمل‌ونقل نیمه‌حدا درستی آقایان استفاده کنند. شاید که حضرات مدیران شهری متوجه‌شوند که چطور همین حالا آپروی صغه و نیمه‌آنان در وضعیت حمل‌ونقل به مدد همین خودروسوارانی حفظ شده که اکنون قصد گرفتن عوارضی تازه از آنان را دارند.



خبر اقتصادی

وزیر اقتصاد:

بانک مرکزی به دلیل تحریم‌ها نباید برای رموزاز قانونگذاری کند

وزیر اقتصاد گفت: دولت چهاردهم مصمم است، فیلترینگ را بر دارد چرا که اثر آن در اقتصاد ایران قابل قبول نیست و تصمیم دولت حذف محدودیت‌های فیلتر است.

به گزارش ایلنا، عبدالناصر همتی در رویداد ملی ارز دیجیتال، اظهار کرد: عده‌ای برای این هستند که از انجایی که بانک مرکزی تحریم است نباید در باره رموزها قانون گذاری کند. از سوی دیگر ارایه نظرات نباید فردی و یا نفع شخصی مطرح شود. از این رو، باید اتحادیه ایجاد شود و اگر نهاد صنفی تشکیل شود، موضوعات مطرح شده از سوی این اتحادیه و نهاد صنفی قابل توجه خواهد شد. من به عنوان وزیر اقتصاد از تشکیل این اتحادیه و صنف استقبال و حمایت می‌کنم.

■ ■ ■

شکست طرح تک‌نرخی کردن ارز: شکاف دلار آزاد و نیما ۳۰ درصد شد

در حالی که باهدف کاهش فاصله دلار نیمایی با دلار بازار آزاد نرخ دلار نیما به‌طور پیوسته بالا برده شد، بررسی‌ها نشان می‌دهد این سیاست موفقیت‌آمیز نبود و در نیمه آذرماه فاصله نرخ ارز به‌ر کورد حدود ۳۰ درصد رسیده است. به گزارش تسنیم، با گذشت حدود ۱۰۰ روز از آغاز سیاست جدید دولت چهاردهم برای کاهش فاصله بین نرخ ارز نیما و بازار آزاد، فاصله نرخ‌ها همچنان چشمگیر باقی مانده‌است. این در حالی است که به‌خصوص وزیر اقتصاد، عبدالناصر همتی، و همچنین به‌صورت عمومی رئیس کل بانک مرکزی، محمدرضا فرین، در ابتدای دوره دولت چهاردهم وعده داده بودند که با تدابیر مختلف، این فاصله کاهش یابد.

■ ■ ■

عراقی‌ها زودتر از ایرانی‌ها خانه‌دار می‌شوند
پس از خروج دونالد ترامپ از برجام و بازگشت تحریم‌ها، تورم در کشور افزایش آفسار گسیخته‌ای پیدا کرد و همین امر که بر قیمت‌ها تاثیر جدی گذاشت؛ به‌طوری که میانگین قیمت هر متر مسکن از چهار میلیون و ۹۰۰ هزار تومان در سال ۱۳۹۶ به ۸،۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان در مرداد سال جاری رسید و خانه‌دار شدن را به رویا تبدیل کرد. به گزارش تسنیم، در حالی که میزان تورم در ایران ۳۴،۵ درصد است، بررسی‌های تجارت‌نیوز از آخرین داده‌های Trading Economics نشان می‌دهد کشور عراق تنها ۳،۱ درصد تورم دارد. به این ترتیب، شهروندان عراقی این شانس را دارند که با پس‌انداز مال خود، بعد از مدتی خانه بخرند. در حالی که با تورم موجود در ایران، به دلیل افزایش بی‌پایی قیمت‌ها و جاماندگی دستمزد از تورم، خانه‌دار شدن با پس‌انداز درآمد غیرممکن است!

■ ■ ■

مدیر پروژه واردات خودرو: ثبت سفارش خودروی جانبازان ۱۰ برابر شد
مدیر پروژه واردات خودروی وزارت صمت اخبار جدیدی از واردات خودروهای جانبازان اعلام کرد. به گزارش ایلنا، مهدی ضعیفی اظهار کرد: ثبت سفارش خودروی جانبازی ۱۰ برابر افزایش داشته و ۴ هزار پرونده واردات خودروهای جانبازان نیز تا پایان آذر تعیین تکلیف می‌شود.

■ ■ ■

جهش ۴۳ درصدی قیمت سیب زمینی در یک روز!

در روزهای گذشته، اخباری مبنی برس افزایش قیمت سیب‌زمینی به گوش رسید. بررسی‌ها حاکی از آن است که بی توجهی به تولید و عرضه مناسب این محصول بر افزایش قیمت و نوسان بازار این محصول نقش داشته‌است. به گزارش تجارت‌نیوز، بعد از افزایش قیمت محصولات باغی و کشاورزی نظیر گوجه‌فرفنگی، کیوی و... این بار موج گرانی به سیب‌زمینی رسیده و قیمت این محصول رشد نجومی داشته‌است. طوری که قیمت سیب‌زمینی با جهش ناگهانی حدود ۴۳ درصدی از ۲۱ هزار تومان به ۳۰ هزار تومان رسید.

■ ■ ■

نایب‌رئیس اتاق مشترک دو کشور خبر داد: مانع تراشی‌های آذربایجان در ترانزیت کالاهای ایرانی

نایب رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه ضمن تاکید بر نبود روبل مورد نیاز در تجارت با روسیه گفت: آذربایجان در بازار روسیه رقیب ایران است و این رقابت

در صادرات محصولات کشاورزی شدت بیشتری دارد و در همین حال خاک رقیب، مسیر اصلی ترانزیت کالا به بازار مستعدی مانند روسیه شده‌است. به گزارش ایلنا، روشنعلی یکتای فرابایی ادامه داد: علاوه بر ایران ترکیه نیز در بازار روسیه رقیب ایران محسوب می‌شود با این تفاوت که ترکیه برای آذربایجان حکم یک پدرخوانده را دارد بنابراین رفتار تبعیض‌آمیز آذربایجان در ارتباط با همسایگان خود برای عبور از خاک این کشور اکنون به قدری برجسته شده که حتی خودروس‌ها هم به این اذعان دارند و این گونه ضعف روابط دیپلماتیک به‌طور جدی بر تجارت ایران با روسیه تاثیرگذار بوده‌است.

■ ■ ■

آمار سازمان خصوصی سازی حاکی است: سهم ۱۸ درصدی بخش خصوصی واقعی

گزارش آماری ارائه شده از سازمان خصوصی سازی نشان می‌دهد، مجموع کل خصوصی سازی‌های انجام شده ۱۱ درصد مربوط به بخش خصوصی واقعی و ۸۹ درصد واگذاری‌ها مربوط به نهادهای غیر دولتی و خصولتی است. به گزارش خبرگزاری مهر، زهره عالی پور، رئیس سازمان خصوصی سازی، تصریح کرد که در چهار ماه پیش سال گذشته با توقف قانون ورود خصوصی سازی لطمه‌ای به سیاست‌ها و اعتماد به بخش خصوصی وارد نشده‌است.