

استحق ارزانی

**گروه اقتصادی** – به گزارش مرکز رسانه قوه قضاییه، آزادسازی نرخ بلیت هواپیمای بارآی دیوان عدالت اداری، از موضوعات بحث‌برانگیز هفته‌های اخیر بوده‌و واکنش‌های زیادی داشته است.

بر اساس بند (ب) ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم توسعه دولت مکلف است تا پایان سال اول برنامه نسبت به متنوع سازی نرخ خدمات حمل و نقل هوایی بار و مسافر اقدام کند و از ابتدای سال سوم برنامه ضمن آزادسازی کامل نرخ حمل و نقل هوایی، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی، لغو تخفیفات تکلیفی و هرگونه معافیت در زمینه بهره‌برداری از خدمات ناوبری هوایی، فرودگاهی، نشست و برخاست، خدمات پروازی، واگذاری امکان و سایر موارد مرتبط به نسبت به واقعی کردن نرخ آن‌ها اقدام کند. دیوان عدالت اداری نیز در پی طرح شکایتی به موضوع ورود کرده و پس از بررسی‌های تخصصی و تشکیل جلسات متعدد با مسئولان ذریعطه، براساس قانون اقدام به صدور رأی کرده است.

حجت‌الاسلام حکمتعلی مظفری رئیس دیوان عدالت اداری در این باره، اظهار داشت: سال گذشته برخی شرکت‌های هواپیمایی با ادعای اینکه قانون گذار در برنامه پنجم توسعه و در ماده ۱۶۱ دولت را مکلف کرده که نسبت به آزادسازی نرخ بلیت

# توضیح رئیس دیوان عدالت اداری درباره آزادسازی نرخ بلیت هواپیمای

رئیس دیوان عدالت اداری درباره آزادسازی نرخ بلیت هواپیمای با اشاره به حضور نمایندگان ستاد تنظیم بازار، سازمان هواپیمایی کشور و وزارت راه و شهرسازی در هیات تخصصی و هیات عمومی دیوان، گفت: قانون‌گذار در برنامه پنجم توسعه، دولت را مکلف به آزادسازی نرخ بلیت هواپیمای کرده است.



هواپیمای اقدام کند از مصوبه ستاد تنظیم بازار در زمینه نرخ‌گذاری بلیت هواپیمای در دیوان عدالت اداری شکایتی را

## اقتصادی

مطرح کرد. وی افزود: بر اساس این ادعا، چون نرخ بلیت هواپیمای مشمول قانون آزادسازی بوده است، دولت مجدداً حق مداخله در نرخ‌گذاری بلیت هواپیمای را نداشته است و دیوان نیز حسب انجام وظایف قانونی خود به این موضوع ورود پیدا کرد.

رئیس دیوان عدالت اداری تصریح کرد: با طرح این شکایت، دیوان باید احراز می‌کرد

که این قانون برنامه پنجم به ویژه ماده‌های که مربوط به آزادسازی نرخ بلیت هواپیماست اجرایی شده یا خیر؛ لذا در همین راستا با برگزاری جلساتی، این موضوع در دیوان عدالت اداری بررسی شد و نماینده سازمان هواپیمایی در هیات عمومی دیوان اعلام کرد که آزادسازی نرخ بلیت هواپیمای در جهت اجرای قانون برنامه پنجم توسعه اجرایی شده و دستورالعمل و آیین‌نامه آن نیز در زمان حاکمیت برنامه پنجم توسعه تنظیم و انتشار یافته است.

وی ادامه داد: وقتی حکمی از قانون اجرا شده باشد یا بلیت قانون‌گذار آن حکم را در برنامه ششم از بین ببرد (که چنین موردی در برنامه ششم برای لغو آزادسازی نرخ بلیت هواپیمای و یا تعریف قانون جدید در این باره مطرح نشده است) و یا مقرره جدیدی را براسای آن وضع کند؛ چرا

که وقتی قانونی اجرایی می‌شود یک حکم قانونی است و نمی‌توان خلاف قانون عمل کرد.مظفری یادآور شد: ستاد تنظیم بازار، سازمان هواپیمایی کشور و وزارت راه و شهرسازی در هیات تخصصی و همچنین در هیات عمومی دیوان برای رسیدگی به این موضوع حضور پیدا کرده و ستاد تنظیم بازار و سازمان هواپیمایی در این

**ستاد تنظیم بازار، ساز مان هواپیمایی کشور و وزارت راه و شهرسازی در هیات تخصصی و همچنین در هیئت عمومی دیوان برای رسیدگی به این موضوع حضور پیدا کرده و ستاد تنظیم بازار و سازمان هواپیمایی در این جلسات از مواضع خود دفاع کردند و نهایتاً رأی هیئت عمومی بر این شد که مقرره بعدی ستاد تنظیم بازار خلاف قانون و خارج از حدود اختیار این ستاداست و این مقرره را باطل کرد که در پی آن نرخ‌گذاری بلیت هواپیمای از حالت دستوری خارج شد.**

جلسات از مواضع خود دفاع کردند و نهایتاً رأی هیئت عمومی بر این شد که مقرره بعدی ستاد تنظیم بازار خلاف قانون و خارج از حدود اختیارات این ستاد است و این مقرره را باطل کرد که در پی آن نرخ‌گذاری بلیت هواپیمای از حالت دستوری خارج شد. وی اضافه کرد: این رأی مربوط

به اسفندماه سال ۱۴۰۲ و منتهی به ایام عید نوروز ۱۴۰۳ است. با دستور ریاست قوه قضاییه آزادسازی نرخ بلیت هواپیمای در هیئت مشترکی که با دولت وجود دارد و با حضور وزیر راه و شهرسازی بررسی و مقرر شد که وزارت راه و شهرسازی برای ابطال رأی دیوان درخواست اعمال ماده ۹۱ را ارائه کند؛ همچنین مقرر شد که تا بررسی درخواست درخوست اعمال ماده ۹۱، اجرای رأی متوقف شود.

با توجه به نزدیکی ایام عید و افزایش آمار سفرهای هوایی با ارسال نامه‌ای به وزارت راه و شهرسازی اجرای این رأی به تعویق افتاد. رئیس دیوان عدالت اداری اضافه کرد: پس از بررسی مجدد این موضوع در هیات تخصصی و اساس نظر این هیات، اجازت شد که موچی برای اعمال ماده ۹۱ وجود ندارد و رأی دیوان کاملاً مطابق با قانون است؛ بنابراین این قانون باید

اجرایی می‌شد.

وی با تأکید بر اینکه شاخص و معیار عملکرد دیوان مبتنی بر قانون است، گفت: مجریان اگر در مورد اجرای قانون نکاتی دارند یا قانون را دچار مشکل میدانند در فرصت مناسب گذشته می‌توانستند از راه‌های قانونی به اصلاح آن اقدام کنند.

کنار خودرهای خارجی نواست؟
دولتی که‌برای تولید محصولات مونتاژی که‌با قیمت‌های میلیاردی به بازار عرضه می‌شود، ارزشمیلاردی تخصصی می‌دهدچه تمهیداتی برای برسی ورود خارجی‌های کارکرده اندیشیده‌است؟
ظاهراً دولت سیزدهم پاسخ این سئوالات را به دولت چهاردهم واگذار کرده‌است؛ دولتی که هنوز نیامده اما به نظر می‌رسد دولت سیزدهم راهبرد صنعتی آن را مشخص کرده‌است. به‌طور حتم خبر آزادسازی واردات خودروهای دست‌دوم و اینکه هر فردی اجازه واردات خودرو خواهد داشت خبری خوشحال‌کننده برای بسیاری از افراد است، اما این نکته نباید از نظر‌ها دور ماند که هنوز دولت جدید مستقر نشده است و راهبردهای کلان وزارت صمت نیز مشخص نیست؛ دولتی که وضعیت تأمین انرژی‌اش معرفی نشده است. بنابراین اجرای این مصوبه در دولت چهاردهم با اماوگره‌های زیادی روبه‌روست. دراین زمینه برخی از کارشناسان خودرو عنوان کرده‌اند که «خبر آزادسازی واردات خودرو آن هم در روزهای پایانی دولت سیزدهم نمایشی با هدف تصاحب دستاوردهای احتمالی دولت آینده‌است».

### دو مانع ورود کارکرده‌ها

آنچه مسوولان صنعتی از آن به عنوان مانع تصویب آیین‌نامه اجرایی ورود

**گروه اقتصادی** – اینکه دولت سیزدهم در ظاهر علاقه‌مند به ورود کارکرده‌هاست، اما در باطن چنین به نظر نمی‌رسد چرا که دولت بیشتر خواهان این است که تنها مصوبه واردات خودروهای کارکرده راه را به نام خود تمام کند بدون اینکه آن را اجرا کند. حالا توپ در زمین دولت چهاردهم است، دولتی که هنوز تشکیل نشده، اما رئیس آن گفته خودروهای دست‌دوم خارجی را در شأن ملت ایران نمی‌داند. همراه با دور تند تصویب تکالیف معوق دولت سیزدهم، آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده به تصویب رسید. طبق این مصوبه، واردات خودروی ۲۰۱۹ به بالا برای همه ایرانیان آزاد خواهد بود. حالا توپ واردات کارکرده‌ها در زمینه دولت چهاردهم قرار گرفته است؛ دولتی که هنوز سیاست‌های صنعتی و تجاری آن اعلام نشده است. کمتر از ۱۰ روز دیگر به پایان عمر دولت سیزدهم باقی است، بااین حال مقرر تصویب لوایح، آیین‌نامه‌ها و طرح‌های معوق در هیات دولت روی روز تند افتاده است. در این بین یکی از آیین‌نامه‌هایی که دولت ۱۲ ماهه مهلت ابلاغ آن را داشت «آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده» بود. در شرایطی است که در یک سال گذشته وزیر صمت و سخنگوی هیات دولت وعده امروز و فردای تصویب آیین‌نامه را می‌دادند. حالا در شرایطی که شمارش معکوس پایان دولت سیزدهم

آغاز شده، سخنگوی هیات دولت در حاشیه جلسه هیات وزیران از تصویب آیین‌نامه واردات خودروی مدل ۲۰۱۹ به بالا برای همه ایرانیان خبر داد. علی‌بهادری جهرمی در ادامه اعلام این خبر تک‌تک کرده که این مصوبه آخرین گام برای مقابله با انحصار در صنعت خودرو در کشور است. سخنگوی دولت همچنین عنوان کرده که به ابلاغ این آیین‌نامه، واردات خودرو به شرط اینکه مدل ۲۰۱۹ به بالا باشد و استانداردهای روز اروپا را داشته باشد برای همه ایرانیان آزاد خواهد بود و اشخاص حقیقی داخل و خارج کشور می‌توانند خودرو وارد کنند، کما اینکه مجوز این آیین‌نامه از مجلس گرفته شده است.

نمایندگان مجلس شورای اسلامی ۲۸ خرداد امسال با ماده واحده لایحه دوفوریتی واردات خودروی سواری کارکرده با عمر حداکثر پنج سال موافقت کردند. این لایحه در دوره وزارت سیدرضا فاطمی‌مین به مجلس ارسال شد. لایحه‌ای که عنوان می‌شد برای جلب نظر نمایندگان متنفذ وزیر و فرار از استیضاح طراحی شده بود. در نهایت اینکه ۳۱ تیر ۱۴۰۲، رئیس مجلس شورای اسلامی در نامه‌ای به رئیس‌جمهور، قانون الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو مربوط به واردات خودروهای کارکرده را برای اجرا ابلاغ کرد. پس ابلاغ «قانون الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو»، رئیس‌جمهور

مجزوز خودرویی در دقیقه ۹۰!

فقد، مجوز واردات خودروهای کارکرده با عمر حداکثر پنج سال را جهت اجرا به وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت کشور ابلاغ کرد. چند روز بعد نیز، یعنی در ۸ مردانه‌ما، عباس علی‌آبادی، وزیر صمت، اعلام کرد که ظرف یک هفته تا ۱۰ روز آیین‌نامه واردات خودروها تدوین می‌شود. در هر صورت آیین‌نامه واردات کارکرده‌ها از سوی وزارت صمت تدوین و به هیات دولت ارسال شد. اگر از ابتدا به ارسال لایحه کارکرده‌ها به مجلس، ابلاغ آن به دولت و سپس تهیه آیین‌نامه و ارسال آن به هیات دولت نگاه می‌داریم، نتیجه خواهیم شد که طی شدن تمام این مراحل به معنای آزادسازی واقعی واردات کارکرده‌ها و گشودن گرهی از مشکلات بازار خودرو نوده، بلکه احتمالاً تنها به واسطه قرار گرفتن وزیر در شرایط به‌خیر استیضاح و همچنین جلب اعتماد نمایندگان مجلس بوده است. جالب اینجاست که مجلس دوازدهم چندان پیگیر اجرای مصوبه خود نبود و به‌رغم اینکه دولت را ملزم می‌تپه آیین‌نامه واردات دست‌دوم‌ها بعد از یک ماه از ابلاغ قانون کرده بود، در این زمینه پیگیری لازم را انجام نداد. در هر صورت مصوبه‌ای که بالاچار به مجلس ارسال و تصویب شد.

از سال ۱۴۰۱ که واردات خودرو آزاد شد، تأمین ارز مورد نیاز وارد خارجی‌ها چالش مهمی در این زمینه بوده است. این چالش در شرایطی به عنوان سرعت‌گیر واردات خودرو عمل می‌کند که سال گذشته مشخص شد وزارت صمت ارز تخصصی به واردات را به خودروسازان مونتاژی

مدد. بدین ترتیب در سال گذشته همراه با وعده مسوولان صنعتی مبنی بر واردات ۲۰۰هزار دستگاه خودرو، در نهایت کمتر از ۱۲هزار خودرو تحریض قطعی شد. حالا با در نظر گرفتن شرایط ورود خودروهای نو،ی خارجی وعدم تأمین ارز مناسب برای واردات این خودروها باید خودروهای کارکرده را نیز به این‌چالش اضافه کنیم.

مورد تأمین ارز خودروهای دست‌دوم عنوان کرده که «منابع و روش‌های تأمین ارز باید به تأمین‌بانک مرکزی برسد»، موضوعی که دو سال است در مورد وارداتی‌های نو و دست‌دوم از سوی مسوولان صنعتی شنیده می‌شود. آنچه مشخص است تقاضای بالایی برای واردات خودروهای خارجی وجود دارد. در این بین تمایل بسیاری از متقاضیان خودرو به محصولات دست‌دوم است، چرا که قیمت پایین‌تری دارند. بنابراین با ابلاغ مصوبه مذکور از سوی هیات دولت، تقاضای بالایی برای این خودروها شکل گرفت. حال سؤال این است که دولت سیزدهم با تصویب آیین‌نامه اجرایی خودروهای کارکرده، آیا به فکر تأمین منابع ارزی آن نیز بوده است؟ اصلاً آیا منابع ارزی کشور پاسخگوی واردات کارکرده‌ها در

## معاون وزیر راه و شهرسازی: بخشی از قرارداد با اپراتور هندی بندر چابهار محرمانه شد

**گروه اقتصادی** – رییس سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه بخشی از ابعاد قرارداد با اپراتور هندی در بندر چابهار را محرمانه کرده‌ایم، گفت: در پسرکرانه تقاضای جدی برای سرمایه‌گذاری خارجی داریم اما در اسکله از سوی شرکت خارجی که بخواهد عملیات اپراتوری انجام دهد پیشنهاد جدی نداشتیم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشورمان هفته گذشته در نشست خبری مبنی بر اعلام جزئیات قرارداد با اپراتور هندی در بندر شهید بهشتی چابهار مبنی بر اینکه این شرکت چه تجهیزاتی را در چه زمانی باید خریداری کند، اعلام کرد که با راه‌بره گونه اطلاعات درباره قراردادهای خارجی به مشکل برمی‌خوریم و امکان تحت فشار گذاشتن هندی‌ها توسط آمریکا وجود دارد.

از این رو و این ابهام ایجاد شد که این قرارداد بین‌المللی با تنها اپراتور

بندری خارجی در ایران محرمانه شده‌است.

علی اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایبنا درباره محرمانه شدن قرارداد با اپراتور هندی با توجه به اینکه ابهامات زیادی در تنظیم قرارداد ۱۰ ساله وجود دارد، گفت: قرارداد با اپراتور هندی محرمانه نیست اما برخی از ابعاد از قرارداد را محرمانه کرده‌ایم. وی در پاسخ دیگری مبنی بر اینکه آیا به غیر از هند سرمایه‌گذار جدی برای حضور در بندر شهید بهشتی اعلام آمادگی کرده بود، اظهار داشت: در پسرکرانه تقاضای جدی برای سرمایه‌گذاری خارجی داریم اما در اسکله از سوی شرکت خارجی که بخواهد عملیات اپراتوری انجام دهد پیشنهاد جدی نداشتیم. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین درباره جزئیات ایجاد شرکت کشتیرانی مشترک ایران و هند که یکی از موضوعات این قرارداد است، ادامه داد: در جلسه با وزیر بنادر و کشتیرانی هند اعلام شد شرکت مشترک کشتیرانی ایران و هند احیا شود، ایران و هند در مقطعی در گذشته منطقه مشترک کشتیرانی داشتند و شرکت کشتیرانی مشترک دو کشور در منطقه فعال بود، اما با مشکلاتی مواجه شدیم که بخشی از آن تحریم بود این شرکت منحل شد. صفایی افزود: از این رو، وزیر راه و شهرسازی کشورمان در دیدار با هم‌تای هندی خود اعلام کرد با توجه به حجم تجارت دو کشور پیشنهاد داد که این شرکت دوباره ایجاد شود و وزیر بنادر و کشتیرانی هند هم از این پیشنهاد استقبال کرد و در حال حاضر در مذاکرات با سفیر هند در ایران این موضوع مطرح کرده‌ایم اما طرف مقابل هم باید به یک سیاست قطعی برسد که این شرکت را دوباره فعال کند.

## هشدار جهانی به اقتصاد ایران!

جهانی در گزارش خود تأکید کرد که ناترازی‌های اقتصادی ناشی از دخالت در قیمت‌گذاری و سیاست‌های اقتصادی نامناسب، هزینه اقتصادی تداوم تحریم‌ها و محدودت‌های مالی و تشدید نااطمینانی‌های ژئوپلیتیک باعث شده است ابهاماتی در مورد چشم‌انداز رشد پایدار اقتصاد ایران وجود داشته باشد. این نهاد بین‌المللی همچنین هشدار داد تمرکز تجارت با شرکای تجاری معدود کشور را در برابر رتکنانه‌های تجاری آسیب‌پذیر کرده و اقداماتی از جمله عضویت در بریکس و سازمان همکاری شانگهای، به دلیل عدم عضویت در کارگروه اقدام مالی (FAIF) و تداوم تحریم‌ها کم‌اثر بوده است.

### نفت نقش

با نگاه دقیق‌تر به داده‌های گزارش بانک جهانی، می‌توان گفت یکی از دلایل اصلی افت شتاب رشد اقتصادی کشور در سال‌های آینده، «ایستایی» بخش نفت خواهد بود. نفت نقش قابل‌توجهی در اقتصاد ایران دارد؛ به طوری که این بخش در سال گذشته ۸٫۶درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را تشکیل داد، و رشد نزدیک به ۱۷درصدی آن یکی از عوامل مثبت رشد اقتصادی ۵درصدی در سال ۱۴۰۲ بود. براساس گزارش بانک جهانی، برآورد می‌شود نرخ رشد بخش نفت در سال جاری و طی دو سال آینده در سطح ۵درصد درجا بزند. باید توجه کرد که افت شتاب رشد اقتصادی بدون نفت بسیار کمتر از افت شتاب رشد بخش نفت خواهد بود؛ به‌طوری‌که

در سال‌های ۱۴۰۲ به ۴٫۹درصد، ۳٫۳درصد در سال ۱۴۰۳ به ۴٫۴درصد، ۲٫۱درصد در سال ۱۴۰۴ به ۲٫۱درصد، ۲٫۱درصد در سال ۱۴۰۵ به ۲٫۱درصد، ۲٫۱درصد در سال ۱۴۰۶ به ۲٫۱درصد در سال جاری خواهد بود و از ۲۰۵درصد در سال جاری

## اقتصاد کیش

روزانه

وی افزود: بیش از ۶ ماه از توقف این رای می‌گذرد و از اینرو با توجه به اینکه پیگیری خاصی در رابطه با تغییر این قانون از سوی قانون‌گذار و … انجام نشد بنابراین بر اساس قانون از دستور موقت لغو اثر شد.

مظفری با بیان اینکه قطعاً وضع یا لغو هر قانونی تبعات خاصی در جامعه دارد و تبعات آن متوجه قانون‌گذار است، افزود: در سال ۸۹ در برنامه پنجم توسعه چنین مقرره‌ای وضع شده و اکنون قانون‌گذار باید پاسخگو تبعات آن باشد و لازم است اگر قانون‌گذار اراده‌ای غیر از این دارد به موضوع ورود پیدا کرده و مقرره جدیدی را برای موضوع وضع کند. وی تأکید کرد: وظیفه دیوان بررسی موضوع، درخواست و شکایات از حیث انطباق با قانون است و فراتر از این موضوع تکلیفی بر عهده دیوان عدالت اداری نیست و دیوان نمی‌تواند تصمیم بگیرد که اجرای یک قانون به صلاح مملکت هست یا نیست چرا که اساساً قانون این اجازه را به دیوان ندهاده و ورود به این موضوع بر عهده قانون‌گذار است. رئیس دیوان عدالت اداری تصریح کرد: براساس بند (ه) تبصره یک قانون هواپیمایی کشوری مقرر شده است که شورای عالی هواپیمایی دارای صلاحیت تعیین خدمت مشسی کلی هواپیمایی کشوری است، طبیعاً این ششورا می‌تواند با تعیین ضوابطی برای قیمت‌گذاری مانع افزایش نامتعارف بلیت هواپیمای اجحاف حقوق مسافران شود.

دست‌دوم‌ها یاد می‌کردند، الزام به انتقال تکنولوژی در ازای واردات و همچنین موضوع ارائه خدمات پس از فروش این خودروها بود. بر این اساس دولت چندی پیش الزام به انتقال تکنولوژی را برای واردات تسهیل کرد، به‌طوری‌که چندی پیش لایحه الحاق تبصره ۲ به ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو تحت عنوان «حذف الزام انتقال فناوری برای واردکنندگان خودرو» به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. در این لایحه تأکید شده که در صورت واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی بر اساس فهرست خودروهای مجاز اعلامی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت که دارای خدمات پس از فروش در داخل کشور هستند، واردکننده می‌تواند به جای انتقال فناوری موضوع بند (۲) این ماده پنج‌درصد ارزش‌گمرکی خودروهای وارداتی مذکور در شرکت‌های واردکننده‌ای که قادر به انتقال فناوری داخل کشور هستند، مفت‌درصد ارزش‌گمرکی خودروهای وارداتی باشد. در شرایطی که دولت سیزدهم اقدام به افزایش قیمت خدمات پس از فروش کرد، این مصوبه در دولت چهاردهم با توجه به شرایطی که در این زمینه در نظر گرفته شده است، احتمالاً با افزایش قیمت خدمات پس از فروش نیز در آیین‌نامه تسهیل شده است. اما آنچه هنوز باقی است موضوع تأمین ارز واردات کارکرده‌هاست.



جهانی در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ بدون تغییر نسبت به گزارش آوریل این موسسه، به ترتیب ۳٫۲ و ۳٫۳درصد پیش‌بینی می‌شود. رشد تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۲۴ در اقتصادهای پیشرفته و اقتصادهای نوظهور و درحال توسعه به ترتیب ۱٫۷ و ۴٫۳درصد پیش‌بینی می‌شود، و انتظار می‌رود رشد اقتصادی در این مناطق در سال ۲۰۲۵ نسبت به سال جاری بدون تغییر باشد. این نهاد بین‌المللی انتظار دارد رشد اقتصادی در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی در سال ۲۰۲۵ با افزایش چشمگیر ۱٫۶ واحد درصدی به ۴درصد برسد. همچنین پیش‌بینی می‌شود حجم تجارت جهانی کالا و خدمات در سال جاری و آینده به ترتیب ۳٫۱ و ۳٫۴درصد بیشتر شود.

علاوه بر این، برآورد می‌شود روند کاهش نرخ تورم مصرف‌کننده جهانی تداوم یافته و از ۶٫۷درصد در سال ۲۰۲۳ به ۹٫۹درصد در سال جاری و ۴٫۴درصد در سال ۲۰۲۵ تقلیل پیدا کند. انتظار می‌رود قیمت نفت امسال شاهد رشد اندک ۰٫۸ درصدی باشد و سال ۲۰۲۵ با کاهش قابل توجه ۵درصدی مواجه شود.

**هانی** **فتوکی** **سیمی** **پرینت** **تایپ** **منگنه**

0902 299 2099 Hany\_tahrir

آدرس: مرکز خرید آرین، طبقه اول، غرفه ۴۱