

سه شنبه ۵ اسفند ۱۴۰۴
شماره ۴۶۳۷

FARHIKHTEGANDAILY.COM

FARHIKHTEGANONLINE



مدیر مسئول:

■ محمدامین ایمانجانی

فانم مقام مدیرمسئول:

■ مسعود فروغی

سرردبیر:

■ محمد ذکیمزاده

تلفن و فکس:

■ ۰۲۱)۶۲۹۹۹۴۹۵

کدپستی:

■ ۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶

چاپ:

■ چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

■ خیابان حافظ،پلین‌ترلزجمهوری

■ روی‌روی‌ساختمان‌بورس

■ ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم



گزارش «فرهیختگان» از وضعیت بازار قطعات و شیب افزایش قیمت ماشین

فرمان بازار خودرو دست کیست؟



مهدی عبداللّهی دبیر گروه اقتصاد

برای اغلب خانوارها در کنار مسکن، خودرو یکی از مهم‌ترین نیازهای ضروری و با تورم ایران، حتی یک دارایی سرمایه‌ای است. قیمت خودرو در ایران به‌واسطه نوسان نرخ ارز و تورم، معمولاً هر دو سال یکبار به طور میانگین بین ۵۰ تا ۸۰ درصد افزایش را به خود می‌بیند. بررسی‌ها نشان می‌دهد طی یک سال اخیر نیز قیمت کارخانه و بازار به طور میانگین بین ۷۰ تا ۸۰ درصد افزایش را تجربه کرده است. بخشی از این افزایش قیمت‌ها گرچه به‌واسطه تورم و نوسان نرخ ارز قابل توجیه بوده، اما تبعات زیادی برای قدرت خرید خانوارها داشته است. برای خانوارهایی که توان خرید آن‌ها (مجموع درآمد کل یا دستمزدها) سالانه بین ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش داشته، جهش‌های قیمتی خودرو بسیاری از آن‌ها را از قفل خریداران خودرو پیاده کرده و مجبورند تمام تلاش خود را صرف شرکت در قرعه‌کشی‌هایی کنند که قیمت آن‌ها معمولاً بین ۳۰ تا ۴۰ درصد پایین‌تر از بازار است. اما به‌واسطه انتظارات تورمی و وانت قیمتی بین بازار و کارخانه، تعداد جویندگان خودرو از لاتاری خودروی بعضاً ۵۰ تا ۱۰۰ برابر خودروهای عرضه‌شده است که شانس را برای برنده شدن افراد به حداقل می‌رساند.

■ جهش ۷۰ تا ۸۰ درصدی قیمت‌ها طی یک سال

بازار خودروی امسال وضیعت تراز یکی را تجربه کرده است. در حالی‌که طی سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ یک رکود نسبی بر این بازار حاکم بود و اعداد شرکت‌کنندگان قرعه‌کشی‌های خودروسازان نیز به تناسب این رکود به طور قابل توجهی کاهش پیدا کرده بود، اما طی یک سال اخیر قیمت‌ها در این بازار به طور میانگین ۷۰ تا ۸۰ درصد و بعضاً تا ۹۰ درصد نیز در برخی خودروها جهش داشته است. همچنین این جهش قیمتی در برخی از خودروهای مونتاژی حتی بالای ۱۰۰ درصد رشد را تجربه کرده است.

نگاهی به روندهای مهم در بازار خودرو نشان می‌دهد نوسان شدید قیمت‌ها در این بازار از دو منبع اصلی اثر پذیرفته است. اولی مربوط به افزایش قیمت‌های کارخانه است که موتور محرک آن، افزایش قیمت‌های قطعه، مواد اولیه و هزینه‌های تولید است. بر اساس گزارش مدیریتی یکی از خودروسازان که در سامانه کدال نیز انتشار یافته، از تیر ماه ۱۴۰۴ تا انتهای دی‌ماه ۱۴۰۴ قیمت اقلام زیر به ترتیب برای ورق سرد خودرو ۶۹ درصد، ورق گالوانیزه خودرو ۴۸ درصد، ورق گرم خودرو ۷۸ درصد، آلومینیوم ۹۱ درصد، پلی‌پروپیلن شیمیایی ۷۳ درصد، پلیمر (پلی اتیلن سبک) ۴۴ درصد، پلیمر (پلی اتیلن سنگین) ۷۶ درصد و برای مس کاند ۱۲۵ درصد رشد بوده است. طی این مدت قطعات و مواد اولیه تولید خودرو به طور میانگین رشد ۷۷ درصدی داشته است. همچنین طی این مدت دلار حواله ۸۳ درصد رشد قیمت داشته است.

اما بخش دوم رشد قیمت‌ها در بازار خودرو که مربوط به اضافه پرش قیمت‌ها در سبازار بوده، این افزایش‌ها علاوه بر اینکه از افزایش قیمت‌های کارخانه اثر پذیرفته، همچنین تابع انتظارات تورمی و فرارگرفتن خودرو در ریفند دارایی‌های «سپر تورم» نیز بوده است.

ردپسای این موضوع را می‌توان در تعداد ثبت‌نام‌کنندگان قرعه‌کشی‌های اخیر خودروسازان پیدا کرد. بر اساس آمارهای رسمی، در آخرین قرعه‌کشی یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان کشور تعداد شرکت‌کنندگان به ۶٫۸ میلیون نفر رسیده است، عددی که در سال گذشته و اوایل سال ۱۴۰۴ یعنی قبل از افزایش قیمت‌ها بین ۵۲۰ هزار تا ۹۰۰ هزار نفر بوده است.

■ رشد ۲۸ درصدی واردات قطعات مونتاژ خودرو

یکی از پیش‌رسان‌های افزایش قیمت خودرو در بازار و کارخانه می‌تواند نوسان در واردات قطعه باشد. به عبارتی، اگر واردات قطعه با کاهش روبه‌رو شود، اثر آن با کاهش تولید خود را به بازار تحمیل می‌کند. این موضوع از طریق انتظارات تورمی نیز بر بازار اثر منفی می‌گذارد.

بررسی داده‌های گمرک ایران نشان می‌دهد این موضوع در سال جاری رخ نداده و واردات قطعه و خودرو روند افزایشی داشته است، به طوری‌که در کد تعرفه ۹۸۸ که مربوط به قطعات منصله وسیله حمل و نقل یا به عبارت بهتر مربوط به قطعات ckd و skd خودرو، موتورسیکلت و دوچرخه است، در ۱۰ ماهه امسال ۳۹۸ هزار تن به ارزش ۳ میلیارد و ۶۱۰ میلیون دلار واردات شده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته به لحاظ وزنی رشد ۲۸٫۵ درصدی و به لحاظ ارزش رشد ۲۶ درصدی داشته است.

بر اساس این داده‌ها، واردات ۱۰ ماهه سال جاری هم در ارزش و هم به لحاظ وزنی، بدون در نظر گرفتن حجم واردات ۱۰ ماهه امسال ۱۴۰۲، بالاترین مقدار واردات از سال ۱۳۹۵ تاکنون بوده است. نگاهی به اعداد و ارقام سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد بالاترین مقدار واردات در ۱۰ ماهه این سال‌ها مربوط به سال ۱۴۰۲ با وزن ۴۶۸ هزار تن و ارزش ۴٫۳ میلیارد دلار و کمترین آن مربوط به سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ به ترتیب با وزن ۷۶ و ۹۹ هزار تن و ارزش ۶۵۵ و ۸۶۸ میلیون دلار بوده است.

اما این اعداد چرا مهم است. این اعداد از این منظر مهم است که به همان نسبتی که اعداد و ارقام نمودار واردات کم یا زیاد شده، تیراژ تولید خودروسازان نیز بالا و پایین شده است. به طوری‌که تعداد تولید خودروی خودروسازان مونتاژکار از ۱۱۴ هزار دستسگاه در سال ۱۳۹۳ به ۱۵۴ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۶ رسیده و این تعداد در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ به ترتیب به ۴۵ و ۶۸ هزار دستگاه رسیده و در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ این تعداد به ترتیب ۳۰۷ هزار و ۲۸۳ هزار دستگاه است. بر این اساس، افزایش حجم واردات قطعات منصله خودرو، موتورسیکلت و دوچرخه مهر تأییدی بر این موضوع است که باید منتظر افزایش تولید مونتاژکاران در سال جاری بود. مگر عکس آن اتفاق بیفتد.

■ واردات ۸۰ هزار دستگاه خودرو

واردات خودرو در ایران هر چند سهم ناچیزی در کل بازار دارد، اما به واسطه اثرات روانی، معمولاً اثرات مهمی می‌تواند بر بازار خودرو و به‌ویژه خودروهای بالارده بگذارد. داده‌ها نشان می‌دهد امسال واردات خودرو نسبتاً قابل توجه بوده است، به طوری‌که روز گذشته عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت درباره آمار واردات خودرو گفت: «در ۱۰ ماهه امسال، ۵۴ هزار دستگاه خودرو ترخیص است، همچنین ۱۲ هزار و ۹۰۷ دستگاه در حال حمل به کشور هستند، ۹ هزار و ۷۷ دستگاه در گمرکات منتظر ترخیص‌اند، ۱۰ هزار و ۵۷۷ دستگاه ترخیص شده، اما هنوز تحویل نشده‌اند. اگر این ارقام را به ۵۴ هزار دستگاه اضافه کنیم، مجموع واردات در ۱۱ ماهه امسال به حدود ۸۰ هزار دستگاه می‌رسد.» وی با اشاره به آمار واردات در سال‌های گذشته گفت: «سال ۱۴۰۳ حدود ۶۰ هزار دستگاه و سال ۱۴۰۲ ۱۱ هزار دستگاه بوده است.» به گفته سخنگوی وزارت صمت تاکنون حدود هزار دستگاه خودرو کارکرده نیز ثبت سفارش شده است. نگاهی به وضعیت واردات خودرو از سال ۱۳۸۴ تاکنون نشان می‌دهد عدد واردات امسال یعنی ۸۰ هزار دستگاه جزه بالاترین اعداد واردات خودرو طی این مدت بوده است، به طوری‌که به جز سال ۱۳۹۳ که واردات آن بیش از ۱۰۲ هزار دستگاه بوده، در سایر سال‌های این دوره ۲۱ ساله همواره عدد واردات خودرو پایین‌تر از سال ۱۴۰۴ است. همچنین واردات در سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰ ممنوع بوده و در سال ۱۴۰۱ تنها ۴۱۱ دستگاه، در سال ۱۴۰۲ تعداد ۱۱ هزار و ۲۳۶ دستگاه و در سال ۱۴۰۳ تعداد ۶۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده است. نکته قابل تامل اینکه حتی در سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ نیز که بر جام امضا شده بود تعداد واردات به ترتیب ۷۷ و ۷۰ هزار دستگاه بوده است.

■ واردات خودروی لوکس به جای خودروی اقتصادی

طی چند سال اخیر دولت و مجلس تصمیمات متعددی برای ایجاد آرامش در بازار خودرو انجام داده‌اند. یکی از آن‌ها، واردات خودروی نو بود که طبق آمارها تقریباً با ظرفیت منابع ارزی کشور و سابقه ۲۱ ساله واردات خودرو، عملکرد بدی محسوب نمی‌شود و تقریباً به جز سال ۱۳۹۳، واردات امسال بالاترین تعداد واردات در طول دوره ۲۱ ساله است. با این حال در واردات سال جاری، یکی از مهم‌ترین قیدهای قانونی واردات یعنی واردات خودروهای اقتصادی و خودروهای ارزان‌تر رعایت نشده است.

واردات خودروهای اقتصادی و ارزان‌تر از این منظر مهم است که باید توجه داشته باشیم در سال‌های اخیر مجلس واردات خودرو را منوط به واردات خودروهای اقتصادی به همراه سایر خودروها کرده بود و حتی در این زمینه واردات خودروهای کارکرده نیز تصویب شد تا عموم مردم به‌ویژه در طبقه متوسط نیز به خودروهای خارجی دسترسی داشته باشند و این خودروها بتوانند بر قیمت خودروهای میان‌رده اثر بگذارد. با این حال، بر اساس داده‌هایی که تستیم ارائه کرده، در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴، تعداد خودروهای وارداتی گرچه نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۸ درصد افزایش یافته، اما ارزش این واردات رشدی ۲۵ درصدی را تجربه کرده است. همچنین میانگین ارزش هر دستگاه خودروی وارداتی از ۱۸ هزار و ۸۰۰ دلار در سال ۱۴۰۳ به ۲۲ هزار و ۶۸۰ دلار در سال جاری رسیده که افزایشی حدود ۴ هزار دلاری را نشان می‌دهد. آمار مذکور حاکی از تغییر ترکیب سبد وارداتی به نفع خودروهای گران‌قیمت‌تر است. این در حالی است که به گفته کارشناسان، هدف اصلی از آزادسازی واردات، تأمین خودروهای اقتصادی برای اقشار متوسط و تنظیم بازار بوده است. واردات نزدیک به ۲۳ هزار دلاری در حالی رخ می‌دهد که در دولت سیزدهم، مسئولان دولت بر واردات ۱۰ تا ۱۵ هزار دلاری خودرو تأکید داشتند. در خصوص واردات خودرو و اثر آن بر بازار نیز گرچه برخی از فعالان بازار معتقدند حتی واردات خودروهای لوکس نیز به لحاظ روانی، بر بازار اثر مثبت می‌گذارد و از شکل‌گیری بازار سیاه خودروهای خارجی جلوگیری می‌کند، اما نمی‌توان این نکته را نیز رد کرد که اگر دولت به دنبال راهکاری برای تعدیل قیمت‌های خودروهای میان‌رده است، باید واردات خودروهای کارکرده با قیمت‌های مناسب‌تر نیز انجام شود. بر اساس اعلام کارشناسان، خودروی کارکرده با قیمت ۱۰ هزار دلار با احتساب حداکثر تعرفه ۵۰ درصدی، حدود ۲ میلیارد تومان هزینه می‌برد؛ رقمی که با توجه به قیمت خودروهای داخلی در همین رنج، می‌تواند به رقابت‌پذیری بازار و کاهش قیمت‌ها کمک کند. در مجموع، دولت باید کنترل‌ری در واردات خودروهای لوکس و تسریع در واردات خودروهای کارکرده انجام دهد تا واردات

سرنوشت ۴۰۷ همت تسهیلات اشتغال



امیرحسین زارعی دبیرگروه اقتصادی

در طول سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴، دولت تلاش کرد با یک برنامه‌ریزی جدی در بودجه‌های سالانه، جان نازهای به بخش تولید و اشتغال بدهد. در این مسیر، رقمی در حدود ۴۰۷ همت اعتبار ابلاغ شد که عدد بسیار بزرگی در اقتصاد ما محسوب می‌شود. هدف اصلی این بود که به جای پول‌پاشی ساده، منابع دولتی با تسهیلات بانکی ترکیب شوند تا اثرگذاری بیشتری داشته باشند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که از این مبلغ، حدود ۵۴ درصد آن واقعاً به مرحله پرداخت نهایی رسیده است. شاید پرسید چرا همه این پول جذب نشد؟ واقعیت این است که موافقت مثل سخت‌گیری بانک‌ها در گرفتن ضامن، سرعت کار را کم کرد. اما نکته امیدوارکننده اینجاست که عملکرد سیستم از ۵۹ درصد در سال ۱۴۰۱ تا به ۶۷ درصد در سال ۱۴۰۳ رسیده است؛ این یعنی دستگاه‌های اجرایی راه تعامل با بانک‌ها را بهتر یاد گرفته‌اند. برای نمونه، موفقیت ۹۰ درصدی نهادهای حمایتی ثابت کرد که اگر نظارت دقیق باشد، می‌توان منابع را به درستی به سمت ایجاد شغل هدایت کرد. این گزارش، روایتی از این فراز و نشیب‌ها و تلاش برای بهبود سفره مردم است.

■ تحلیل کلان ۴۰۷ همت منابع اشتغال

تحلیل کلیدی منابع نشان‌دهنده اسلخ اعتباری بالغ بر ۴۰۷ همت طی بازه چهارساله است که از این میزان، ۲۲۰ همت به مرحله پرداخت نهایی رسیده است. وجود شکاف ۴۶ درصدی میان ابلاغ و مصارف، بیانگر چالش‌های ساختاری در «تأمین تضامین» و «اصطکاک‌های نظام بانکی» در مواجهه با طرح‌های خرد است. با این حال، روند صعودی نرخ عملکرد از ۵۹ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۶۷ درصد در سال ۱۴۰۳، گویای بهبود ضرب نفوذ سیاست‌های

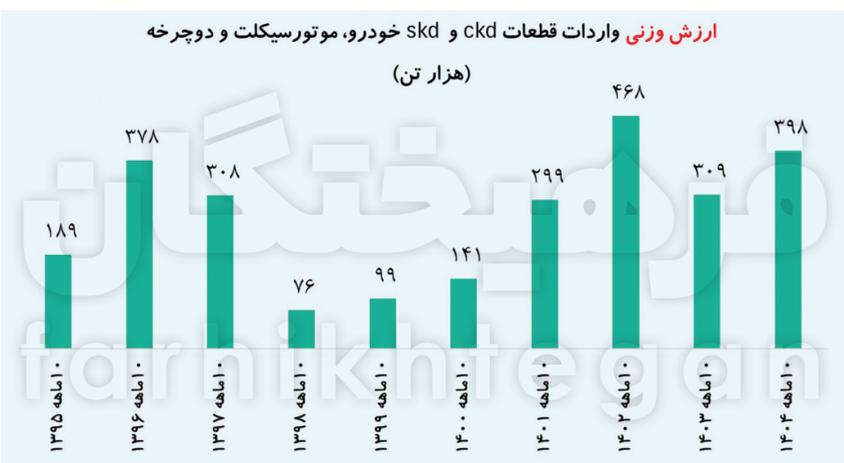
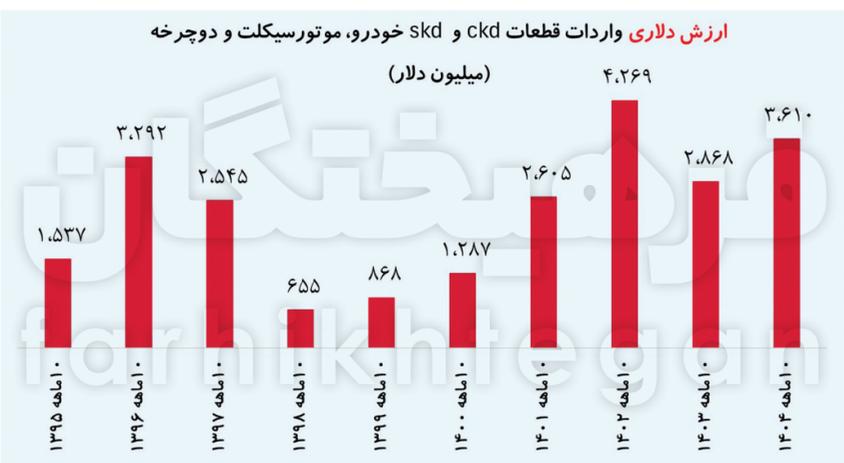
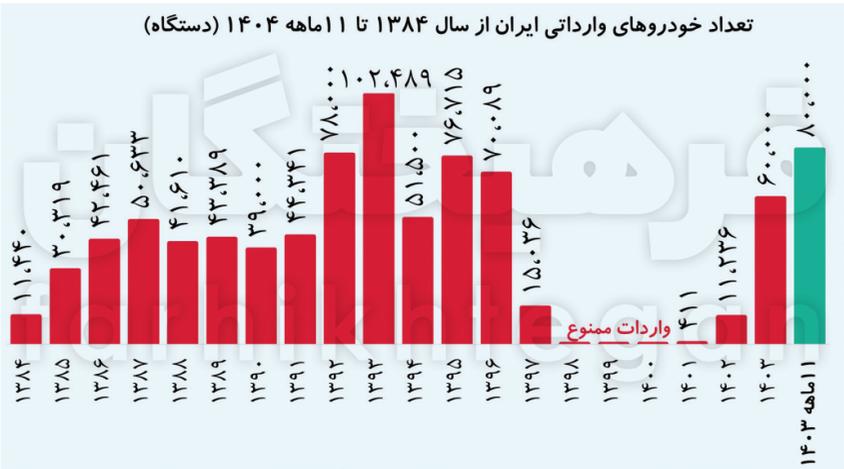
خودرو بتوانند بر تعدیل قیمت‌ها در بازار به‌ویژه بر قیمت خودروهای میان‌رده و اقتصادی اثر بگذارد.

■ واردات ۷ میلیارد دلاری قطعه

همان‌طور که گفته شد، داده‌های مورد اشاره «فرهیختگان» در این گزارش (نمودارها) صرفاً مربوط به واردات قطعات منصله و واردات مونتاژکاران بوده و سایر مصارف مربوط به قطعه را شامل نمی‌شود. در این خصوص زارعی در پاسخ به اینکه بر اساس اعلام بازار مبادله ارزی، حدود ۷ میلیارد و ۱۰۰ میلیون دلار به وزارت صمت داده شده، این مبلغ صرف چه چیزی شده است؟ گفت: «در وزارت صمت بر اساس سیاست‌گذاری ارزی، سالانه یک سهمیه ارزی داریم که برای تولید و تجارت اختصاص پیدا می‌کند. هر تولید شامل مونتاژکاران و خودروسازان، لوازم خانگی، تجهیزات و ماشین‌آلات می‌شود. میزان ارزی که اختصاص یافته و بانک مرکزی اعلام کرده، در اختیار وزارت صمت قرار گرفته و صرف تولید شده

است. این سهمیه طبق توافق مشخص اختصاص یافته و ربطی به ۲ میلیارد دلار مصوب مجلس ندارد که باید فصلی تخصیص یابد.»

همچنین سخنگوی وزارت صمت درباره آمار واردات خودرو در پاسخ به اینکه آیا این خودروها با ارزش منشأ خارجی وارد شده‌اند؟ نیز گفت: «در سال ۱۴۰۴ مجلس در بند «ر» قانون بودجه، اختصاص ۲ میلیارد دلار برای واردات خودرو (نو و کارکرده) بسا تعرفه ۱۰۰ درصد را تصویب کرد، اما منابع ارزی خودروهای واردشده از محل سپرده‌های ارزی اشخاص یا منابع سال قبل تأمین نشده‌اند.» وی بیان داشت اگر منابع ارزی بند «ر» تخصیص می‌یافت، قطعاً واردات می‌توانست تأثیر بیشتری در تعادل‌بخشی به بازار داشته باشد. سخنگوی وزارت صمت در پاسخ به اینکه آیا ۲ میلیارد یورو که قرار بود برای واردات خودروهای نو و کارکرده تخصیص پیدا کند، امسال پرداخت شد؟ گفت: «خیر، هیچ مبلغی از بند «ر» که ۲ میلیارد دلار بود، برای واردات خودرو اختصاص پیدا نکرد.»



■ آسیب‌شناسی وگلوگاه‌های راهبردی

تحلیل آسیب‌شناسختی فرایندها نشان می‌دهد که بزرگ‌ترین گلوگاه اقتصادی، انباشت تقاضا در برابر ناترازی منابع است؛ به طوری‌که نرخ ثبت‌نام در برخی حوزه‌ها به بیش از ۳۰۰ درصد ظرفیت ابلاغی رسیده است. این شکاف در کنار میانگین عملکرد ۵۴ درصدی، بیانگر اصطکاک ساختاری در مرحله پذیرش وثایق و سخت‌گیری نظام بانکی در مدیریت ریسک است. علاوه بر این، عدم تقارن عملیاتی میان دستگاه‌های تخصصی و نهادهای حمایتی، موجب کندگی در تبدیل اعتبار به پرونده‌های بانکی شده است. اگرچه سامانه کات شفافیت را تضمین کرده، اما افزایش زمان انتظار بروکراسی در برخی استان‌ها، کارایی نهایی سیاست‌های پولی اشتغال‌زا را تحت‌شعاع قرار داده است.

■ نتیجه‌گیری وپیشنهادات اصلاحی

تحلیل نهایی بازه پنج‌ساله ۱۴۰۴-۲۰۱۰ مین آن است که نظام سیاست‌گذاری اشتغال با تثبیت میانگین عملکرد ۵۴ درصدی، موفق به عبور از توزیع

تقدینگی به سمت نظارت هوشمند بر زنجیره ارزش شده است. با این وجود، برای ارتقای کارایی و کاهش نرخ ریزش در صفوف بانک، تحول در سه محور ساختاری اجتناب‌ناپذیر است: نخست، جایگزینی پارادایم وثیقه‌محوری با اعتبارسنجی اجتماعی و ضمانت‌های زنجیره‌ای، به‌ویژه برای تسهیلات خرد زیر ۱٫۵ میلیارد ریال تا نرخ جذب در دهک‌های پایین افزایش یابد. دوم، استانداردسازی زمان پاسخ‌ شبکه بانکی در سامانه کات برای جلوگیری از فرسایش طرح‌های تولیدی. در نهایت، رویکرد توسعه‌ای اجباری می‌کند که با اتصال سیستمی به داده‌های بیمه‌ای، شاخص پایداری شغل جایگزین شاخص صرف پرداخت گردد. تحقق این اصلاحات، تسهیلات بودجه‌ای را از یک ابزار پولسی مقطعی به محرک محرومیت‌زدایی و پایداری اقتصاد خرد در تراز اهداف برنامه هفتم توسعه تبدیل خواهد کرد.

در دستگاه‌های تخصصی، اصلی‌ترین گلوگاه در مسیر بهره‌وری کامل منابع اشتغالی است.

■ ساختار نظارتی سه‌لایه

ساختار نظارتی وزارت اقتصاد با تغییر پارادایم از نظارت‌های سنتی به «پایش هوشمند پسینی»، یک نظام کنترل سه‌لایه را برای صیانت از منابع عمومی مستقر کرده است. در لایه نخست، نظارت بر تسهیلات خرد تا سقف ۱٫۵ میلیارد ریال با هدف چابکی به واحدهای شهرستانی تفویض شده است. لایه میانی (بازه ۱٫۵ تا ۳۰ میلیارد ریال) بر پایداری اشتغال کارگاهی در سطح استان متمرکز دارد و لایه سوم با پایش مستقیم طرح‌های پیشران (بیش از ۳۰ میلیارد ریال)، نظارت ملی را اعمال می‌کند. این مهندسی نظارت مبتنی بر ریسک که در بستر سامانه کات اجرا می‌شود، توانسته است با جداسازی مسیرهای نظارتی، توازن میان سرعت در پرداخت و دقت در اصالت شغل را برقرار سازد.

■ تحلیل نقش استانداری‌ها و نهادهای مختلف

تحلیل نقش استانداری‌ها و نهادهای مکمل، نشان‌دهنده گذار از تمرکزگرایی به سمت مدیریت منطقه‌ای اشتغال است. در حالی که نرخ جذب سهمیه استانداری‌ها در سال ۱۴۰۱ در سطح ۴۷ درصد متوقف شده بود، ورود نهادهایی با شبکه مورگی نظیر بسیج سازندگی و دیگر نهادهای عمومی موجب پویایی این شاخص در سال‌های بعد شد. عملکرد این نهادهای در سال ۱۴۰۳ نشان‌دهنده کاهش هزینه‌های مبادله و تسریع در شناسایی متقاضیان واقعی در مناطق محروم است. این هم‌افزایی میان استانداری‌ها و نهادهای عمومی، با جبران خلأهای ساختاری دستگاه‌های اجرایی، ضربه اصابت تسهیلات به هدف را در مدل توزیع ۷۰ درصدی منابع استانی به شکل معناداری تقویت کرده است.