

شرق سال هفدهم • شماره ۳۷۳۵

تمدید برنامه اوپک برای کاهش تولید نفت بعد از توافق مهم باعراق

● به گزارش تسنیم به نقل از بلومبرگ، ائتلاف اوپک پلاس در مذاکرات سنگین با عراق به توافق رسید و قرار است در جلسه‌ای که در روزهای آتی برگزار می‌شود برنامه خود را برای کاهش تولید نفت تمدید کند. به گفته یک نماینده شرکت‌کننده در این مذاکرات، تقریبا پس از یک هفته دگرگیری، رهبران ائتلاف اوپک پلاس، یعنی روسیه و عربستان سعودی، بالاخره موفق شدند با عضو مخالف خود یعنی عراق به یک توافق موقت دست پیدا کنند. روسیه و عربستان در این مذاکرات به دنبال جلوگیری از کاهش سهم عراق از کاهش تولید اوپک و حتی جبران عدم عملکرد در موارد کاهش در گذشته بودند. این توافق‌نامه، هرچند هنوز باید تصویب شود، به آن معنی است که ائتلاف اوپک محدودیت‌های بی‌سابقه برای کاهش تولید خود را برای یک ماه دیگر تا پایان ماه جولای تمدید می‌کند.

در پی این خبر، نفت خام برنت، که معیار جهانی برای قیمت نفت محسوب می‌شود، به بالاترین رقم و نزدیک به ۴۰ دلار در هر بشکه رسید. بر اساس این گزارش، مشارکت ۲۳ کشور، بین سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) و سایر تولیدکنندگان عمده از ماه آوریل به دوباربرشدن قیمت نفت برنت کمک کرده است. افزایش قیمت نفت ثروت شرکت‌های بزرگ انرژی مانند اکزون موبیل و رویال داچ شل را احیا کرده و شکاف مالی در بودجه کشورهای نفت‌خیز را کاهش داده است.

مرزبازرگان بازشد

● سخنگوی کمرک گفت: پس از پیگیری‌های مستمر مقامات کشورمان با مسئولان ترکیه به‌ویژه گفت‌وگوی رؤسای جمهور دو کشور، از امروز، فعالیت مرز بازرگان به حالت عادی برمی‌گردد. به گزارش تسنیم، سیدروح‌الله لطیفی افزود: از ساعت ۱۰:۳۰دقیقه صبح امروز، با اجرای پروتکل‌های بهداشتی، کامیون‌های ایرانی و ترکیه‌ای برای تعاملات تجاری از مرزهای دو کشور، اجازه تردد پیدا می‌کنند. دبیر شورای اطلاع‌رسانی کمرک اظهار کرد: هم‌زمان با بازگشایی مرز بازرگان، ملاقات مرزی بین مدیران کمرک بازرگان و گوربلاخ ترکیه برای اجرای دقیق پروتکل‌های بهداشتی و سرعت‌بخشی برای عبور محموله‌های تجاری برگزار می‌شود. گفتنی است از سوم اسفندماه مرزهای ترکیه به روی کامیون‌های ایرانی برای ورود به خاک این کشور به دلیل ممانعت از شیوع بیماری کووید۱۹ ممنوع بوده است.

قیمت برنج خارجی ۲برابرشد

● قیمت برنج وارداتی به شکل بی‌سابقه و انفجاری‌ای در بازار افزایش یافته است؛ به‌طوری‌که نرخ برنج‌های هندی و پاکستانی بیش از دوبرابر شده است.

به گزارش تسنیم نرخ برنج‌های خارجی موجود در بازار مانند برنج دانه‌بلند هندی در روزهای اخیر فزاینده و انفجاری افزایش یافته است؛ به‌طوری‌که درحالی‌که قیمت مصوب برنج هندی در سامانه اطلاع‌رسانی قیمت کالا و خدمات سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و مصرف‌کنندگان هشت‌هزار تومان اعلام شده، در بازار مصرف به قیمت‌های مختلفی مانند ۱۳ هزار و ۵۰۰ تومان، ۱۴ هزار و ۵۰۰ تومان، ۱۴ هزار و ۹۰۰ تومان و ۱۵ هزار تومان به فروش می‌رسد. همچنین قیمت برنج باسماطی پاکستانی که قیمت مصوب آن هشت هزار و ۹۰۰ تومان اعلام شده، در بازار مصرف ۱۲ هزار و ۵۰۰ و ۲۰ هزار تومان قیمت‌گذاری شده است. بنا بر این گزارش با وجود اینکه در اردیبهشت‌ماه سال جاری اعلام شد که ارز اختصاصی واردات برنج از چهارهزارو ۲۰۰ تومان به ارز نیمایی تبدیل شده است اما کمکان قیمت این محصول در ماه مبارک رمضان به نرخ قبل به فروش رسید و درحال‌حاضر نیز این محصول به‌صورت محدود در برخی از فروشگاه‌های زنجیره‌ای به قیمت هشت هزار تومان به فروش می‌رسد اما قیمت در بیشتر خرده‌فروشی‌ها دوبرابر شده است.

قیمت مصوب برنج‌های وارداتی بعد از تغییر نرخ ارز در سامانه اطلاع‌رسانی قیمت کالا و خدمات سازمان حمایت تغییر نکرده است و کمکان نرخ این محصولات به قیمت‌های هشت‌هزار تومان و ۸ هزار ۹۰۰ تومان به ترتیب برای برنج‌های هندی و پاکستانی قیمت‌گذاری شده است.

بر اساس اطلاعات واصله در سال جاری کمکان بخشی از برنج وارداتی با ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی ترخیص شده و از سال گذشته نیز بخش زیادی از برنج‌های وارداتی در انبارهای بخش خصوصی و دولتی باقی مانده که با ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی وارد شده است؛ بنابراین دوبرابر افزایش باید.

ادامه از صفحه اول چرا دولت تصمیم گرفت هیکورا پس بگیرد؟ آیا بخش خصوصی که هیکورا خریداری کرد، صلاحیت نداشت؟

به نظر می‌رسد در کشور یک موضوع مغفول مانده است. یک اصل مترقی به نام اصل ۴۴ داریم. تاکید رهبری و رئیس‌جمهور و سران سایر قوا مبنی بر این است که باید خصوصی‌سازی اتفاق بیفتد. خصوصی‌سازی یکی از راه‌های نجات کشور و اقدام درستی است؛ اما روش‌های خصوصی‌سازی دارای اشکالاتی است. به دلیل بروز مشکلات و اینکه گاهی ممکن است رانت و ویژه‌خواری ایجاد شود و اهلیت افراد شناسایی نشود، در خصوصی‌سازی دچار مشکلات زیادی شده‌ایم؛ اما نفس خصوصی‌سازی کار درستی است و موفقیت‌های دنیا در گرو خصوصی‌سازی است. بسیاری از الگوهای موفق به سمت خصوصی‌سازی حرکت کرده‌اند. در واگذاری‌های ایران حرف و حدیث وجود دارد. ما اغلب به درک مشترک نمی‌رسیم و متأسفانه فساد در واگذاری وجود دارد. اگر بخواهیم خصوصی‌سازی واقعی اتفاق بیفتد، مثل دیگر نقاط دنیا نظیر آلمان دولت نباید دنبال ایجاد سود برای خود از محل فروش کارخانجات باشد. دولت با فروش کارخانجات برای آینده سرمایه‌گذاری می‌کند. دولت از محل افزایش فعالیت‌ها، توسعه فعالیت‌ها و اخذ مالیات و دیونی که بخش خصوصی می‌تواند بعدا به دولت بدهد، درآمد‌های آتی خواهد نداشت. متأسفانه این درک و فهم مشترک و ادبیات مشترک در کشور وجود ندارد و در واگذاری‌ها هم فساد وجود دارد.

کا معتقدید به واگذاری هیکو فساد وجود داشته است؟ چون دو بار هیکو از بخش خصوصی پس گرفته شده است.

اکنون من کسی را در هیکو محکوم نمی‌کنم. می‌گویم اهلیت نداشته‌اند. درباره دلایل موفقیت‌نداشتن هیکو باید بگویم که به صلاحیت و اهلیت افرادی که به آنها واگذاری انجام شده، توجهی نشده است و نکته دوم که مهم‌تر هم هست، این است که دولت بلافاصله وقتی شرکتي را واگذاری کند، فکر می‌کند رقبای برایش ایجاد شده است، در نتیجه همه خدمات، حمایت‌ها و امکاناتی را که شرکت در زمان فعالیت زیر نظر دولت داشته، قطع می‌کند. مثلا در زمان دولتی بودن هیکو، تعرفه‌های بسیار بالا و سنگین برای ورود ماشین‌آلات گذاشته بودند. شرایط بسیار سختگیرانه‌ای برای ورود ماشین‌آلات وجود داشت. دستگاه‌های دولتی را ملزم به این می‌کردند که از تولیدات هیکو خرید کنند. دولت همراهی لازم را با شرکت هیکو نداشت؛ اما بلافاصله بعد از واگذاری شرکت به بخش خصوصی، همه حمایت‌ها برداشته شد. در چنین شرایطی بیل گیتس را هم اگر مدیر هیکو می‌کردید، موفق نمی‌شد. بخش نیمه‌دولتی یا خصولتی هم که می‌آمد، موفقیتی حاصل نمی‌شد. نظام مدیریت هیکو را نزدیک به ۱۰ سال است به هم ریخته‌اند.

کا دولت اعلام کرده است که با طور موقت هیکو را به ایمیدرو منتقل می‌کنند. اعلام شده است که این بازگشت موقت چندساله است.

یک بحث وجود دارد که بین سه تا پنج سال هیکو را در اختیار بخش دولتی قرار دهند. دولت یک بازسازی می‌کند و بعد هیکو را برای فروش می‌گذارد. من به‌عنوان رئیس کمیسیون صنایع اتاق ایران اینجا مواضع را اعلام می‌کنم. درباره هیکو صددرصد مخالف این هستم که دولت چیزی را که واگذار کرده است، دوباره برگرداند. یک درصد هم موافق نیستم که دولت مالی را که به کسی داده، پس بگیرد و دوباره دولتی‌اش بکند. اگر اشکالاتی بوده، باید اشکالات را برطرف کنند و اصلاحاتی انجام دهند. فرد اهلس را پیدا کنند و کمک‌های دیگری بکنند. پس‌گرفتن هیکو شکست یک تصمیم بزرگ در کشور است. در واقع به اصل ۴۴ بر اثر فشارهای غیرمترعارف خدشه وارد می‌شود و هیکو مجددا در درون دولت بازمی‌گردد.

سازمان ثبت اسناد «سلاطین مسکن» را اعلام کند

معاون وزیر راه و شهرسازی از راه‌اندازی نظام حرفه‌ای اجاره‌داری با تأسیس هلدینگ‌های اجاره مسکن خبر داد و گفت: سازمان ثبت اسناد اطلاعات این را که هر فرد مالک چند واحد است، دارد و می‌تواند آن را اعلام کند. محمود محمودزاده، معاون امور مسکن و ساختمان در گفت‌وگو با مدیران و مدیران اقدامات و تمهیدات دولت برای کنترل و مدیریت بازار اجاره اظهار کرد: از آنجایی که نیازی در بازار اجاره وجود نداشت، بنا بر آن نیز تا امروز قوانینی در این حوزه نداشتیم. با توجه به نیازهای امروز بازار، در حال تدوین تمهیدات و اسال آن به مراجع ذی‌ربط برای نظرخواهی هستیم. وی درباره راه‌اندازی شرکت‌ها و هلدینگ‌های اجاره‌داری در کشور گفت: تأسیس شرکت‌های اجاره‌داری حرفه‌ای، شقوق مختلفی دارد که بخشی از آن به این شکل است که شرکت‌هایی تأسیس می‌شوند که می‌توانند تعداد انبوهی از واحدا را اجاره بدهند. معاون وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به این پرسش که در این صورت این هلدینگ‌ها می‌توانند عامل افزایش قیمت‌ها در بازار باشند، توضیح داد: طبیعتا این شرکت‌ها از نظر نرخ‌گذاری و مشخصات بر اساس چارچوب‌ها عمل خواهند کرد و قرار نیست این امکان را داشته باشند که بتوانند هر قیمتی را تعیین کنند.

محمودزاده درباره مشق‌های در نظر گرفته‌شده برای شرکت‌های اجاره‌داری اظهار کرد: ارائه زمین ۹۹ ساله دولتی و مشق‌وق‌های مالیاتی باعث می‌شود سرمایه‌گذاری در این‌حوزه منطقی شود و صرفه اقتصادی داشته باشد.

وی ادامه داد: راه‌اندازی اجاره‌داری حرفه‌ای فقط مخصوص شرکت‌ها نیست، بلکه بخشی از اجرای آن حمایتی است که باید برای ارتقا تحت پوشش در این حوزه سرمایه‌گذاری کنند. شرکت‌های اجاره‌داری

اقتصاد

«شرق» در گفت‌وگو با مدیرعامل مستعفی شرکت تولید تجهیزات سنگین بررسی کرد

جزئیات بازپس‌گیری هیکو



کا چرا با وجودی که همه شما را به‌عنوان مدیرعامل هیکو می‌شناسند، اعلام کردید که مدیرعامل این مجموعه نیستید؟

روزی که از من خواسته شد به هیکو برگردم و برای راه‌اندازی کمک کنم، دو ماه مخالفت می‌کردم. دلایل زیادی هم داشتم. اساسا با واگذاری هیکو به دولت مخالف بودم؛ اما وقتی من آمدم، دولت قول همه‌جور همکاری و حمایت از هیکو را به من داد. قول وام، خرید ماشین‌آلات از سوسی شرکت‌های دولتی و… را داد. اول قول خرید دو دستگاه داتاد، بعد این قول به ۳۵۰ دستگاه تبدیل شد. قرار شد این تعداد ماشین‌آلات راهسازی و معدنی از هیکو خرید کنند. دولت قول داد از هیکو حمایت مالی کند. دیونش را فریز کرده و پرداخت مطالبات و بدهی‌های بانکی را متوقف کند؛ اما به هیچ‌کدام از اینها عمل نکرد. ضمن اینکه وزیر قبلی صمت یعنی رضا رحمانی اراده‌ای برای انجام این تصمیمات نداشت. با توجه به زاویه فکری که با سازمان خصوصی‌سازی داشتم، استعفا دادم.

کا با سازمان خصوصی‌سازی درباره چه موضوعی زاویه فکری داشتید؟

سازمان خصوصی‌سازی می‌خواست به سبک و سیاق دولتی هیکو را اداره کند؛ اما من مخالف این کار هستم، چون اگر دولت توان اداره داشت که این همه شرکت دولتی غیربهرور نداشتیم، نکته دوم دوستان ما روش‌های کاری‌شان ارتباط برقرارکردن با کارکنان بود که من با این روش مخالف بودم و می‌گفتم باید مدیران سطح اول شرکت با سازمان خصوصی‌سازی ارتباط داشته باشند؛ اما این سازمان با بدنه شرکت هم ارتباط برقرار می‌کرد و الان اعتراف می‌کنند که اشتباه کرده‌اند. ما اختلاف نظر داشتیم و چون مسئولیت من ثبت نشده بود، اعلام استعفا کردم؛ اما مجددا استاندار استان مرکزی و وزیر از خواستند که تا تعیین تکلیف مالکیت و مدیریت هیکو ادامه بدهم. تقریبا شش ماه از آن زمان می‌گذرد و هیچ اتفاقی در هیکو نیفتاده است. جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور، جلسه گذاشت و به همه فرصت داد که دوهفته‌ای مشکل هیکو حل شود. درحال‌حاضر ۱۶ یا ۱۸ هفته می‌گذرد و هنوز هیچ اتفاقی نیفتاده است.

کا اگر هیکو خواهد احیا شود، دولت چقدر باید سرمایه‌گذاری کند؟ هیکو نیازی به سرمایه‌گذاری دارد یا همین که به این مجموعه سفارش دهند، کفایت می‌کند؟

هیکو یک شرکت بزرگ با پتانسیل قوی است. شرکت هیکو ماشین‌آلات خوب و منحصر‌به‌فردی دارد که کمکان در خاورمیانه و خیلی از کشورهای دنیا وجود ندارد. هیکو باید شریک خارجی (چوین ونچر) پیدا می‌کرد و… که انجام نشده است. الان ماشین‌آلات هیکو نیاز به بازسازی خیلی سنگین ندارند. شاید با پنج تا ۱۰ میلیارد تومان ماشین‌آلات ما به‌روز می‌شوند، در حدی که بتوانند تولید کنند. این شرکت نیروی انسانی مجرب برای تولید دارد. زیرساخت‌های هیکو برای تولید مهیا است.

کا برای تأمین ماده اولیه هم هیکو هیچ مشکل و نیاز مالی در این حوزه ندارد؟

هیکو در پروژه‌های نفت و گاز، ساختارهای ساختمانی، ساخت تجهیزات خاص در کشور، ساخت ماشین‌آلات راهسازی و معدنی می‌تواند مشارکت کند و آمادگی مشارکت با شرکت‌های خارجی را دارد؛ اما آنچه باید در هیکو اتفاق بیفتد، اول سفارش‌گذاری است. سازمان راهداری کشور ۲۵۰ دستگاه با هیکو قرارداد بسته است که عملیاتی نشده است. اگر این سفارش اجرایی شود؛ آرتجاکه تقریبا ۴۵ تا ۵۰ درصد قطعات‌مان وارداتی است، باید برخی قطعات شامل پک الکترونیکی، نیرومحركه و… را وارد کرد کنیم؛ بنابراین تأمین منابع ارزی برای واردات مهم است. مسئله دوم

تأمین منابع ربالی برای خرید قطعات فلزی و امکانات داخل کشور هم باید مدنظر قرار گیرد. همچنین پولی برای اینکه داخل شرکت منابع مالی ربالی داشته باشد تا قسمت‌های داخل شرکت را فعال کنیم. همچنین باید از بروز مشکلاتی که ممکن است از خارج سازمان به وجود آید، مثل اجرایی‌شدن مطالباتی که بانک‌ها یا بیمه روی هیکو دارند، جلوگیری شود. برآورد ۲۵۰ دستگاه سفارش‌گذاری‌شده برای راهداری تقریبا ۶۰۰ میلیارد تومان است. آن روزی که ما برای ساخت این تعداد دستگاه حرف زدیم، ارز ۱۴ هزار تومان و امروز ۱۷ هزار تومان است. برای خرید قطعات این سفارش می‌توانیم تحریم‌ها را دور بزнім؛ اما دنیا به دلیل کووید ۱۹ تعطیل شده است؛ بنابراین با حل مشکلات مالی همچنان دو مشکل تحریم و کووید ۱۹ پیش‌روی شرکت هیکو قرار دارد. در جلساتی که در ایمیدرو برای واگذاری بوده است، قرار بود که در مرحله اول صد میلیارد تومان تزریق نقدینگی به هیکو انجام شود که ما قطعات و مواد اولیه از داخل خریداری کنیم. بعد تأمین ارز برای واردات انجام شود. چون نوسان نرخ ارز کمی بالاست، نمی‌توان به‌صراحت عددی دراین‌باره اعلام کرد.

کا با توجه به صحبت‌های مطرح‌شده، دولت می‌توانست بدون انتقال هیکو به ایمیدرو هم مشکلات این شرکت را حل کند؟

بله، در اینکه دولت در راه‌اندازی هیکو تعلل کرده است، هیچ شکی نیست. تقریبا ۱۰ ماه است که من آنجا هستم و مدیرعامل هم نیستم و به تدریج سال‌ها هیچ کمکی از سوی دولت نشده است. وزیر جدید صمت با اراده قوی وارد شده است. دستورات مؤکدی به ایمیدرو و زیرمجموعه‌ها داده است. بازرس ویژه وزارتخانه فردی به نام آقای ایزدپناه است که مسئله هیکو را پیگیری می‌کند و شرایط را رصد می‌کند. من مطمئنم حداکثر تا ماه آینده این واگذاری انجام می‌شود.

کا در صحبت‌های‌تان اشاره کردید که هیکو سه تا پنج سال در بدنه دولت باقی خواهد ماند. مکانیسم واگذاری مجدد آن به بخش خصوصی بعد از طی این دوره مشخص شده است؟

دولت هرگونه واگذاری زیرمجموعه‌هایش را از مکانیسم سازمان بورس و سازمان خصوصی‌سازی باید انجام دهد و درحال‌حاضر نمی‌توانیم درباره آینده صحبت کنیم. اتفاقاتی هم داخل خود کارخانه افتاده است که باید حل شود. استاندار اراک و مسئولان استانی در این مدت خیلی به صورت جدی مسائل را پیگیری می‌کنند. هیکو روزی بهترین شرکت خاورمیانه و جزء ۱۰ برند برتر ماشین‌آلات راهسازی دنیا بوده است. در دوران جنگ کمک‌های بسیاری کرده است. لودر و بولدوزر و بیل مورد نیاز جنگ را تولید کرده است. اگر دولت حمایت لازم را انجام دهد، این شرکت می‌تواند به رونق تولید برگردد.

کا بخش معدن نگران است که با واگذاری هیکو به بخش دولتی قیمت ماشین‌آلات معدنی را افزایش دهند که هیکو سرپا شود. این مسئله صحت دارد؟

این حرف غلط است. دوستان معدنی ما تمایل دارند که بیشتر ماشین‌آلات دست‌دوم وارد کنند. کوماتسو و کاترپیلار ماشین‌آلاتی است که بهترین برندهای دنیا هستند و برند هیکو با این دو برند به‌هیچ‌وجه قابل مقایسه نیست. ماشین‌آلات دست‌دوم راهسازی در دنیا وقتی یک سال کار کند، ۳۰ درصد قیمتش می‌افتد و سه سال کار ۷۰ درصد قیمتش افت می‌کند و مثل ایران نیست که ماشین دست‌دوم قیمتش گران‌تر هم می‌شود. ما باید به صنعت داخل اعتماد کنیم. رقابت را صددرصد قبول دارم، ولی انحصار را قبول ندارم؛ اما باید از تولید داخل حمایت شود. باید از دوستان معدن‌کار سؤال کنید که ظرف چند سال گذشته کدام‌یک از شما از هیکو خرید کرده‌اید. به جرئت می‌گویم در مدت سه تا پنج سال گذشته هیچ خریدی نداشته‌اند. کجا به آنها هیکو تحمیل شده است.

کا معدن‌کاران معتقدند که با مطرح‌شدن بحث انتقال هیکو به ایمیدرو قیمت ماشین‌آلات را بالا می‌برند تا این شرکت سرپا شود. درحال‌حاضر هم هشت تا ۹ درصد ماشین‌آلات سنگین گران شده است. این گفته صحیح است؟

به‌هیچ‌وجه این‌گونه نیست؛ اما اگر باشد، کار اشتباهی نیست. همه کشورها حتی کشور آمریکا که مهد سرمایه‌گذاری است، برای حمایت از صنایع داخلی خیلی کارها از جمله ایجاد تعرفه انجام می‌دهد. ضمن اینکه با انحصار مخالف هستم؛ اما به‌شدت از تولید داخل حمایت می‌کنم. ما هم باید کالای باکیفیت و با قیمت مناسب تولید کنیم. برای بازگشت هیکو به رونق قبلی هیچ گریزی نیست؛ جز اینکه همه مسئولان و دست‌اندرکاران اقتصادی کنار هم قرار گیرند.

پذیرش شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی در بورس

دبیرکل اتاق تعاون ایران گفت: سهامداران عدالت در روش مدیریت غیرمستقیم فقط سهامدار شرکت سرمایه‌گذاری استانی می‌شوند. ماشاءالله عظیمی در گفت‌وگو با فارس درباره اینکه چه زمانی شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی سهام عدالت وارد بورس می‌شوند، اظهار کرد: فعلا تا ۱۵ خرداد مهلت برای انتخاب روش مستقیم و غیرمستقیم مدیریت سهام عدالت وجود دارد؛ اما بعد از این مهلت باید باقی‌مانده پرتفوی سهام عدالت به شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی منتقل شود و این شرکت‌ها با برگزاری مجمع و افزایش سرمایه برای ورود به بورس آماده شوند.

افزود: فعلا مردم دو روش مدیریت مستقیم و غیرمستقیم را انتخاب می‌کنند که در روش مدیریت مستقیم اگر کسی بخواهد سهام خود را بفروشد، می‌تواند فعلا ۳۰ درصد از سهام در اختیار خود را از طریق بانک‌هایی که شماره شای آن را اعلام کرده‌اند، به فروش برساند. دبیرکل اتاق تعاون ایران گفت: تاکنون ۲۰ درصد از سهامداران عدالت استانی قصد مستقیم خرید سهام خود را انتخاب کرده و هنوز حدود ۸۰ درصد از سهامداران روش غیرمستقیم را برگزیده‌اند. به گفته عظیمی، کسانی هم که روش مستقیم مدیریت سهام عدالت را انتخاب کرده‌اند، اجباری برای فروش آن نیست و می‌توانند سهام خود را نگه دارند و مدیریت کنند و از سود آینده سهام خود بهره ببرند و نیازی به فروش سهام ارزنده عدالت نیست. وی در پاسخ به این پرسش که برخی سهامداران عدالت برای فروش ۳۰ درصد سهام خود به بانک‌ها مراجعه کرده و برخی بانک‌ها رقم‌های ناچیزی در حد ۴۵۰ هزار تومان برای خرید سهام پیشنهاد کرده‌اند، گفت: اگر کسی احساس می‌کند سهام او را ارزان می‌خرند، نفروشد و آن را نگه دارد؛ چون قرار شده ۳۰ درصد حضور در بورس شود.

خبر

افزایش بی‌سروصدای ۲۰درصدی قیمت بلیت قطار

● شورای عالی ترابری در جلسه ششم خرداد امسال با افزایش ۲۰درصدی قیمت بلیت قطارهای مسافری و ۵۰ درصدی قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای موافقت کرد.

به گزارش مهر، بر اساس آیین‌نامه جدید ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه‌های ریلی، انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی قیمت پیشنهادی بلیت قطارهای مسافری را به شرکت راه‌آهن ارائه داده و پس از تصویب در هیئت‌مدیره راه‌آهن، به شورای عالی ترابری اعلام می‌شود؛ در صورت تصویب این پیشنهاد در شورای عالی ترابری، نرخ‌های جدید به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری ابلاغ می‌شود.

در ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه‌های ریلی آمده است: «بهای بلیت مسافرین توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در هر مسیر و بر حسب نوع و درجه واکن، قطار و خدماتی که ارائه می‌شود تعیین و پس از تأیید هیئت‌مدیره راه‌آهن به مرحله اجرا درمی‌آید».

در تیرماه سال گذشته نیز بلیت قطارهای مسافری ۲۲ درصد افزایش یافته بود؛ پیش از آن نیز در تابستان سال ۹۷، شرکت راه‌آهن با افزایش ۱۰درصدی قیمت بلیت قطار موافقت کرده بود.
باین‌حال بار دیگر در جلسه شش خردادماه امسال شورای عالی ترابری، با پیشنهاد شرکت راه‌آهن مبنی‌بر افزایش ۲۰درصدی قیمت بلیت قطارهای مسافری و ۵۰درصدی قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای موافقت شد.

متوسط نرخ تورم ایران در ۳دهه گذشته چقدر بوده‌است؟

● به گزارش فارس، بررسی آمارهای منتشرشده از سسوی مرکز آمار ایران درباره نرخ تورم نشان می‌دهد متوسط نرخ تورم بلندمدت (سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۹۸) اقتصاد ایران نزدیک به ۲۰ درصد بوده است. این در حالی است که تقریبا همه کشورهای دنیا توانسته‌اند معضل نرخ تورم را حل کنند.

متوسط نرخ تورم در سال ۲۰۱۸ در دنیا، ۲.۴ درصد بوده است و ایران در سال گذشته میلادی، پس از ونزوئلا، زیمبابوه و آرژانتین در رتبه چهارم جهان از لحاظ نرخ تورم قرار داشته است.

آغاز پروازهای هواپیمایی هما در مسیر رشت – بندرعباس از ۱۸ خرداد

● روابط عمومی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از برقراری یک مسیر پروازی جدید بین رشت و بندرعباس و انجام اولین پرواز در این مسیر در روز یکشنبه پیش‌رو (۱۸ خرداد) خبر داد.

این پرواز در راستای گسترش شبکه پروازی بین استانی‌ها انجام می‌شود. پرواز رشت به بندرعباس در روزهای یکشنبه و چهارشنبه هر هفته انجام می‌شود. پرواز روزهای یکشنبه این مسیر با پرواز شماره ۳۰۲ در ساعت ۱۵:۴۰ از فرودگاه سردار جنگل رشت پرواز و در ساعت ۱۸:۱۰ وارد فرودگاه بین‌المللی بندرعباس می‌شود.

پرواز برگشت با شماره ۳۰۳ در همان روز در ساعت ۱۸:۵۵ فرودگاه بندرعباس را به مقصد فرودگاه رشت ترک کرده و در ساعت ۲۱:۳۵ در فرودگاه رشت به زمین می‌نشیند. پرواز روزهای چهارشنبه نیز در ساعت ۱۵:۴۵ از فرودگاه رشت به مقصد فرودگاه بندرعباس پرواز می‌کند.

تکلیف ایدرو برای تشکیل کمیته نوسازی ناوگان تجاری

● سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) را مکلف به تشکیل «کمیته دائم نوسازی ناوگان تجاری» کرد. وزارت صنعت، معدن و تجارت از تشکیل کمیته خودرو با حضور حسین مدرس‌خیابانی، سرپرست وزارت صنعت خبر داد. در این جلسه علاوه بر بررسی آخرین وضعیت نوسازی ناوگان تجاری یکشنبه و چهارشنبه هر هفته، دایمی نوسازی ناوگان تجاری با مسئولیت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با حضور وزارت راه‌وشهرسازی و صندوق توسعه ملی تشکیل شود. بر این اساس قرار است این کمیته با حضور دستگاه‌های ذی‌ربط، به‌صورت منظم و هفتگی تشکیل جلسه داده و کام‌های عملیاتی برای نوسازی ناوگان تجاری کشور را در قطع‌ه‌سازان جهت تولید قطعات مورد نیاز برای موتورسیکلت‌ها و خودروهای برقی به عمل آید. بحث و بررسی در مورد سرمایه‌گذاری بر روی پلت‌فرم جدید خودروهای سوری، از جمله مباحث مطرح‌شده در جلسه کمیته خودرو بود.