گذر

رییس دفتر رییس‌جمهور اعلام کرد

افزایش توان تسهیلات‌دهی بانک‌ها

● **فارس:** رییس دفتر رییس‌جمهور گفت: رشد اقتصادی در اقتصاد مقاومتی به‌صورت درون‌زا و برون‌نگر و توان تسهیلات‌دهی بانک‌ها با انتشار اوراق اسلامی افزایش خواهد یافت. محمد نهاوندیان شب گذشته در برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری به مولفه‌های اقتصاد مقاومتی اشاره کرد و گفت: در این نوع اقتصاد رشد اقتصادی به‌صورت درونگرا و با استفاده از توان اقتصاد و برون‌نگر یعنی خواهان ارتباط با کشورهای دیگر است. رییس دفتر رییس‌جمهور افزود: برای اینکه رشد اقتصادی با استفاده از امکانات داخلی محقق شود، در بسته خروج غیرتورمی از رکود پیش‌بینی شده است توان تسهیلات‌دهی بانک‌ها افزایش یابد. وی افزود: بانک‌ها می‌توانند با انتشار اوراق خزانه اسلامی، صکوک و سایر اوراق مشارکت نسبت به تامین نقدینگی برای پرداختن تسهیلات به واحدهای تولیدی اقدام کنند. نهاوندیان افزود: دولت در بسته سیاستی خروج از رکود انضباط مالی را از خود شروع کرده و تصمیم گرفته است بدهی خود به اشخاص حقیقی و حقوقی را بپردازد.

بدهی دولت به پیمانکاران پرداخت می‌شود

وی با اشاره به اینکه مشکلات کشور را با همدلی و همفکری می‌توانیم حل کنیم، افزود: با این آغاز می‌توان به انجام امیدوار بود. رییس دفتر رییس‌جمهور با اشاره به تقدیم لایحه ۱۸ماده‌ای به مجلس ادامه داد: این لایحه نیاز به قانون یا اصلاح قانون دارد. نهاوندیان با بیان اینکه مجموعه مصوبات هیات‌وزیران در ۱۸ماده است، خاطرنشان کرد: این مجموعه به وزارتخانه‌ها ابلاغ می‌شود به‌گونه‌ای که بیش از ۶۰ الی ۷۰ مقرره به یک وزارتخانه مرتبط است. وی با اشاره به تلاش‌های فراوانی که برای احراز هماهنگی مجموعه سه‌لایه‌ای شده است، گفت: اقتصاد مقاومتی در حال جامه‌عمل‌پوشاندن است بنابراین باید بتوانیم در شرایطی که در محدوده تحریم قرار داریم روی پای خود بایستیم و به توان داخلی کشورمان تکیه کنیم تا اقتصادمان شکوفا شود. رییس دفتر رییس‌جمهور با اشاره به رشد درون‌زا و در عین حال برون‌نگر اظهار کرد: باید حرکت‌های جدی دیپلماسی فعال را شاهد باشیم.

دولت نباید به منابع بانک مرکزی تکیه کند

رییس دفتر رییس‌جمهور تصریح کرد: دولت ملزم است تا به منابع بانک مرکزی تکیه نکند و به جیب سیستم بانکی هم نیز دست نزند. نهاوندیان با اشاره به اینکه دولت باید شروع به پرداخت بدهی‌های خود کند، افزود: بدهی دولت در این مجموعه به بانک مرکزی و به بانک‌ها پرداخت خواهد شد. وی با اشاره به اینکه باید بدهی دولت به پیمانکاران بخش خصوصی پرداخت شود، افزود: دولت انضباط را در این بسته از خود آغاز کرده است. رییس دفتر رییس‌جمهور با اشاره به اینکه این مساله به سیستم بانکی کمک می‌کند تا منابعش از حالت قفل درآید و بتواند به بخش خصوصی تسهیلات بدهد، افزود: باید سرمایه در گردش افزایش پیدا کند. نهاوندیان با اشاره به اینکه شبکه بانکی نتوانست در این رابطه پاسخگو باشد، ادامه داد: این مساله سبب شد، برخی کارخانه‌ها زیر ۵۰درصد ظرفیت کار کنند. وی در پاسخ به سوال دیگری مبنی بر اینکه چه برنامه‌ای برای پرداخت بدهی‌های دولت دارید ادامه داد: «بسیاری از فعالان اقتصادی آزرده‌خاطر هستند.»

طرح‌های صرفه‌جویی، از وزارت نفت تسهیلات می‌گیرند

نهاوندیان اضافه کرد: «هرکسی که از بخش خصوصی یا تعاونی طرحی داشته باشد که به صرفه‌جویی و ذخیره منابع ارزی منجر شود معادل میزانی که صرفه‌جویی شده از سوی وزارت نفت تسهیلات در اختیار آن بنگاه قرار می‌گیرد.» رییس دفتر رییس‌جمهور در پاسخ به سوال دیگری مبنی بر اینکه چرا بازار سرمایه به‌خوبی خود را نشان نمی‌دهد، افزود: «بانک‌ها باید به وظیفه اصلی خود یعنی بانکداری عمل کنند.» نهاوندیان با اشاره به ضرورت اصلاح ساختار سیستم بانکی گفت: «بانک‌ها باید از بنگاه‌داری فاصله بگیرند و رقابتی شوند.» وی با تاکید بر ضرورت تقویت بازار سرمایه ادامه داد: «تامین مالی در اقتصاد ایران عمدتا بانک‌محور است.» رییس دفتر رییس‌جمهور افزود: «در بانک‌ها بنگاه‌های بزرگ سهم بیشتری از منابع بانکی را به خود اختصاص می‌دهند، به گونه‌ای که سهم کمتر از آن بنگاه‌های کوچک و متوسط می‌شود.

ذخیره‌های مردم باید به بازار سرمایه سوق پیدا کند

رییس دفتر رییس‌جمهور با اشاره به اینکه ذخیره‌های مردم باید به بازار سرمایه سوق پیدا کند گفت: «در اقتصاد کشور با تورم مزمن نزدیک به ۴۰ساله مواجه هستیم.» نهاوندیان با اشاره به پدیده افزایش قیمت ملک و مسکن گفت: «ملک و مسکن نه به‌عنوان کالایی که تامین خدمات مسکن را می‌کند، بلکه به‌عنوان ذخیره ارزشی مورد مطلوبیت قرار گرفته است.» وی با اشاره به اینکه باید از منابع عظیم به بازار سرمایه منتقل شود تا به تولید کمک شود، گفت: «باید موانع را از سر راه صادرات برداشت.» رییس دفتر رییس‌جمهور در پاسخ به سوال دیگری مبنی بر اینکه چگونه باید موانع را از سر راه صادرات برداریم، خاطرنشان کرد: «برای رونق باید تقاضا صورت گیرد، زیرا یکی از راه‌ها برای بالا رفتن تقاضای کل صادرات است.» نهاوندیان با اشاره به اینکه باید قدرت خرید را در بیرون مرزها جست‌وجو کنیم، گفت: «اگر بتوانیم بازار خارجی پیدا کنیم در این صورت توانسته‌ایم با پول مردم کشورهای دیگر اشتغال ایجاد کنیم.»

قطب سوم خودروسازی؛ از چاله به چاه

محسن وفادوست
کارشناس اقتصادی

عکس: آیدین رهبر

ایجاد قطب سوم خودروسازی به‌منظور تولید خودروهای باکیفیت و دارای استانداردهای جهانی و با رویکرد صادراتی در دستور کار دولت قرار گرفته است. هدف از ایجاد این قطب افزایش رقابت در بازار اعلام شده و دولت قصد دارد به شرکت‌های خودروساز خارجی مشوق‌هایی برای سرمایه‌گذاری در این قطب ارایه دهد.

صنعت خودرو ایران در نگاه اول و با درنظرگرفتن سهم بازار بنگاه‌های اقتصادی اصلی، بازاری شبه‌انحصاری به نظر می‌رسد، اما ممانعت خودروسازان از رقابت و توافق غیرعلنی‌شان بر سگمنت‌های قیمتی در عمل، بازار خودرو ایران را بسیار به بازار انحصار کامل نزدیک کرده است. بازارها از نظر رقابت اقتصادی در موقعیتی بین رقابت کامل و انحصار کامل قرار دارند. هرچه وضعیت بازاری به وضعیت رقابت کامل نزدیک‌تر باشد، مصرف‌کنندگان کالاهایی باکیفیت بالاتر و قیمت معقول‌تر دریافت خواهند کرد و هرچه وضعیت بازاری به سمت وضعیت انحصار کامل نزدیک‌تر باشد، عرضه‌کنندگان محصولاتی با کیفیت پایین‌تر و تنوع کمتر به بازار عرضه خواهند کرد و سود بالاتر و قدرت قیمت‌گذاری بیشتری خواهند داشت. آمارها حکایت از این دارد که بیش از ۹۰درصد خودروهای عرضه‌شده در بازار خودرو ایران فقط توسط دو خودروساز بزرگ تولید می‌شوند در حالی که تعداد شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو بیش از ۲۰شرکت است. این سهم بازار عمده دو بازیگر اصلی نشان‌دهنده وضعیت انحصاری و غیررقابتی در این بازار است. همچنین درصورتی که بررسی دقیق‌تری بر شرایط و محصولات ارایه‌شده در بازار خودرو کشور داشته باشیم، اکثر علایم بیماری بازار انحصاری را مشاهده خواهیم کرد. مدافعان قطب سوم خودروسازی معتقدند با ایجاد قطب سوم خودروسازی از انحصار بازار کاسته می‌شود و بازار وضعیت رقابتی بهتری خواهد داشت. برای بررسی این ادعا باید پرسید: چه تفاوتی بین قطب سوم خودروسازی و بیش از ۲۰ خودروساز دیگری که در بازار حضور دارند و نتوانسته‌اند مجموعا حتی ۱۰درصد بازار خودرو ایران را از آن خود کنند وجود دارد که این قطب به پشتوانه آن تفاوت قرار است وضعیت رقابت بازار را تغییر دهد؟ آیا خودروسازان دیگر حمایت دولتی و محلی نداشتند؟ یا سرمایه‌گذار و شریک خارجی نداشتند؟ هیچ‌کدام در مناطق آزاد اقتصادی مستقر نبودند؟ آیا مشکل آنها سرمایه‌گذاری صددرصدی خارجی است؟ حتی اگر فرض کنیم که در بهترین و ایده‌آل‌ترین حالت ممکن قطب سوم خودروسازی با حمایت جدی دولت واقعا و در عمل به حجم تولید و سهم بازار قابل‌توجهی دست خواهد یافت با توجه به اینکه با ایجاد این قطب تعداد بازیگران اصلی بازار از دو به سه تغییر خواهد کرد، در وضعیت رقابتی بازار تغییر محسوسی ایجاد نخواهد شد و بازار در بهترین حالت بازاری شبه‌انحصاری و غیررقابتی باقی می‌ماند.

دولت در نظر دارد قطب سوم خودروسازی را با سرمایه‌گذاری شرکت‌های خودروساز خارجی و با رویکرد صادراتی ایجاد کند. به این‌منظور امکان تولید خودرو توسط شرکت‌های خارجی در پلنت‌های تولید داخل مرزهای ایران فراهم می‌شود. تولید خودرو در پلنت‌های داخل ایران و بازاریابی و فروش در بازارهای خارجی دستاوردی به‌جز اشتغال برای اقتصاد ایران نخواهد داشت و با توجه به رویکرد صادراتی این قطب، قرار است محصولات تولیدشده صادر شوند و بنابراین این قطب و محصولاتش از نظر بهبود کیفیت و افزایش رقابت بر بازار خودرو ایران بی‌تاثیر خواهند بود. همچنین هنگامی که خودروساز خارجی تمام فرآیند تولید و فروش و خدمات پس از فروش را انجام دهد، انتقال تکنولوژی بین قطب سوم و خودروسازان داخلی انجام نخواهد شد و کیفیت تولید و خدمات ارایه‌شده توسط خودروسازان داخلی ارتقا نخواهد یافت.

یکی از روندهای پررنگ تولید جهانی خودرو مازاد ظرفیت تولیدکنندگان و ادغام و شراکت خودروسازان بزرگ است؛ در سال ۲۰۱۳ حدود ۷۵میلیون خودرو در جهان تولید شد که بیش از ۷۰درصد این خودروها توسط فقط هشت‌غول خودروساز تولید شدند. با درنظرگرفتن این روند، سوال اساسی‌ای که مطرح می‌شود این است که کدام شرکت خودروساز حاضر به سرمایه‌گذاری در ایران است؟ و چرا خودروسازی که اکنون درگیر مشکل مازاد ظرفیت است، باید در منطقه آزاد تجاری در ایران بدون دسترسی به بازار مصرف داخل ایران و فقط به‌قصد صادرات، پلنت تولید خودرو ایجاد کند؟ آیا معافیت ۲۰ساله مالیاتی و مزایای مناطق آزاد اقتصادی ایران مشوق‌های کافی برای سرمایه‌گذاری خودروسازان مطرح جهانی در قطب سوم خودروسازی هستند؟ آیا ایران به جز بازار فروشش چیزی، برای ارایه‌دادن به سرمایه‌گذار خارجی دارد؟ به نظر می‌رسد که پاسخ این سوالات «خیر» است و مشوق‌های پیشنهادشده برای شرکت‌های چینی و تولیدکنندگان ضعیفی که قدرت رقابت در بازارهای جهانی را ندارند، مناسب باشد، نه غول‌های خودروساز.

خودروسازی در ایران سابقه‌ای نزدیک به نیم‌قرن دارد. اما باید توجه داشت در دنیای امروز سابقه در انجام کاری دلیل قابل‌قبولی برای ادامه یک فعالیت اقتصادی محسوب نمی‌شود. تصمیم‌گیران صنعت خودرو باید توجه داشته باشند، زمان و هزینه صرف‌شده برای تصمیمات قبلی، هزینه‌های ریخته‌شده (Sunk Cost) محسوب می‌شوند، هزینه‌هایی که مربوط به گذشته و غیرقابل‌بازگشت هستند. بنابراین در هر مقطع از تصمیم‌گیری باید همه گزینه‌های پیش‌رو را براساس منافع و هزینه‌های آتی در نظر بگیرند و از بین آنها بهترین را انتخاب کنند، اگرچه تمایل و اینرسی تصمیم‌گیران معمولا بر ادامه تصمیمات قبلی است. صنعت تولید خودروی ایران درگیر بحران است. کارخانه‌های بزرگ با چندده‌هزار کارگر، سالانه چندهزارمیلیاردتومان بدهی به‌بار می‌آورند. ایجاد قطب سوم خودروساز، اقدامی زمان‌بر است که به خروج صنعت خودرو از بحران فعلی کمکی نخواهد کرد. بحران صنعت خودروسازی حاد و بهتر است تصمیم‌گیران این صنعت اکنون تصمیمات و اقداماتشان را بر اساس اهمیت، اولویت‌بندی کنند و فعلا بر راهکارهای کوتاه‌مدت خروج‌ازبحران و سیاستگذاری به‌منظور تبدیل صنعت خودرو به صنعتی رقابتی، پویا و ارزش‌آفرین تمرکز کنند.

تصمیم‌گیران صنعت خودرو باید نگاه واقع‌بینانه‌ای به دارایی‌های صنعتی و اقتصادی کشور داشته باشند و براساس این دارایی‌ها تصمیمات استراتژیک با نتایج ملموس و ارزش‌آفرین اتخاذ کنند. حجم بازار فروش خودرو در ایران سالانه حدود ۱/۵میلیون‌دستگاه است، در این وضعیت بازار جهانی که شرکت‌های بزرگ، دارای مازاد ظرفیت هستند و رقابت سنگینی بینشان برقرار است، این بازار جذابیت کافی به‌منظور جلب نظر این غول‌ها برای حضور در پروژه‌های شراکت را دارد. همچنین اگر دولت واقعا قصدی برای افزایش رقابت در بازار خودرو دارد، بهتر است از ابزارهای اقتصادی در دسترس و با بازدهی بالا مثل تغییر در تعرفه‌های گمرکی استفاده کند، ابزارهایی که زمان لازم برای اثرگذاری آنها چندروز است نه مانند قطب‌سوم خودروسازی، حدود ۱۰سال! ضمن ارج‌نهادن به قصد اصولی و صحیح دولت محترم برای افزایش رقابت بین خودروسازان و بهبود کیفیت خودروهای تولید ایران، به‌نظر می‌رسد ایجاد قطب‌سوم خودروسازی کشور راه‌حل مناسبی برای هیچ‌کدام از اهداف بیان‌شده نباشد و این تصمیم امتداد مسیر اشتباه و بدون نتیجه چنددهه قبل صنعت خودروسازی کشور است.

آخوندی از کابینه نهم و دهم خبر داد

فروش ۱۰۰میلیارددلار دارایی دولت

شرق: وزیر راه و شهرسازی با اشاره به سه استراتژی دولت برای خروج از تنگنای مالی گفت: در بخش مسکن باید تعادل بین عرضه و تقاضا با فعال‌کردن بازار رهن انجام شود. عباس آخوندی در نشست تخصصی مسکن و حمل و نقل در حاشیه همایش تبیین سیاست‌های اقتصادی دولت برای خروج از رکود با بیان اینکه برنامه دولت در ارتباط با حوزه وزارت راه و شهرسازی سه بخش است، گفت: بخشی مربوط به پیمانکاران عمومی و صدور خدمات فنی و مهندسی، بخش دوم در مورد مسکن و بخشی دیگر در حوزه حمل‌ونقل است.

وی با بیان اینکه متاسفانه میزان بدهی دولت بابت خرید کالا، سایر تعهدات به سازمان تامین‌اجتماعی و صندوق بازنشستگی مشخص نیست، اظهار کرد: عدم پرداخت بدهی دولت دو مشکل ایجاد می‌کند. اول بی‌ثباتی سیاست‌های دولت و دیگر اینکه بنگاه‌های اقتصادی به صورت زنجیره‌ای به هم متصل هستند که بی‌ثباتی سیاست‌های دولت ایجاد مشکل می‌کند.

وزیر راه و شهرسازی با تشریح اینکه برای خروج از رکود باید دفاتر مهندسی را راه‌اندازی کنیم، بیان کرد: در برنامه خروج از رکود که به مجلس ارایه شده، دو ماده مهم پیش‌بینی شده است که می‌تواند آغاز بسیار خوبی برای شفافیت اقتصادی دولت باشد.

آخوندی تصریح کرد: در ماده یک لایحه آمده است که دولت نسبت به بدهی، اوراق بدهی منتشر کند و میزان بدهی‌های خود را اعلام کند تا فرد هم به‌جای بدهی به دولت، اوراق بدهی را بپردازد.

وی با بیان اینکه این روش می‌تواند در جهت تهاتر سالم و دریافت پرداخت دولت در بازار شفاف عمل کند، گفت: در ماده ۲۵ این لایحه به دولت اجازه داده شده است که ۲۰هزاربیلیاردتومان را اوراق بهادار در قالب صکوک اجاره بابت بدهی بپردازد که این اوراق در بازار قابل مبادله است و می‌تواند چرخه اقتصادی در کشور ایجاد کند.

آخوندی با تاکید بر اینکه یکی از مشکلات این است که در دولت‌های قبل اراده‌ای برای پرداخت بدهی وجود نداشته است، گفت: در ماده ۲۶ این لایحه آمده است که شرکت‌های دولتی که در طرح‌های عمرانی اقدام به ایجاد تعهد کردند، میزان بدهی آنها جزو بدهی دولت باشد که در این لایحه گام بلندی برای پرداخت بدهی‌های دولت برداشته می‌شود. وی درخصوص ماهیت بدهی دولت اظهار کرد: برخی از این بدهی‌ها ناشی از خرید کالا یا خدمت و برخی ناشی از کمک به سازمان‌های اجتماعی است. بنابراین ماهیت بدهی کاملا متفاوت است.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه در جریان خصوصی‌سازی در دولت نهم و دهم حدود ۱۰۰میلیاددلار دارایی دولت در قالب خصوصی‌سازی فروخته شده است، خاطرنشان کرد: در واقع بخش عمده‌ای از انباشت سرمایه ملی فروخته شد که بخش زیادی از این اموال در قالب تهاتر و رددیون پرداخت شده است، اما هنوز هم میزان بدهی دولت مشخص نیست.

آخوندی با بیان اینکه نکته مثبت در این لایحه پرداخت نقدی است، گفت: ماده چهار و ماده شش لایحه موارد بسیار مهمی دارد که در ماده چهار به نظام بانکی اشاره می‌کند که باید نظام بانکی به تمام بخش‌ها سرویس دهد و قدرت اعتباردهی افزایش یابد.

وی تصریح کرد: بنابراین بانک مرکزی باید به عنوان یک تنظیم‌کننده قواعد بانکی عمل کند که در این لایحه آمده مجمع عمومی بانک‌ها باید ساختار بانک‌ها را اصلاح کنند.

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: اگر این اصلاح ساختار انجام گیرد، می‌توانیم مطمئن باشیم که همه دارایی‌های بانکی و برخی دارایی‌های موهوم مورد جراحی قرار گیرند در ماده شش این لایحه ابزار خوبی پیش‌بینی شده است که برای اولین‌بار در کشور اوراق بهادار مبتنی بر دارایی‌ها منتشر شود.

آخوندی افزود: بانک‌های عامل پیش از این عامل حساب‌های ذخیره ارزی بودند که ۱۰هزارمیلیاردتومان اوراق بهادار منتشر کنند که این اوراق به‌عنوان افزایش سرمایه بانک‌های دولتی استفاده شود. بنابراین برای خروج از تنگناهای مالی سه استراتژی مهم مطرح شده است.

وی تصریح کرد: تنظیم رگولاتوری مجدد بانک مرکزی، بازسازی ساختار بانک‌های دولتی و انتشار ۱۰هزارمیلیاردتومان اوراق از طریق اوراق مشارکت مبتنی بر دارایی‌ها برای ایجاد سرمایه جدید جزو استراتژی‌های مهم دولت است که بر این اساس ۱۲۵هزارمیلیاردتومان قدرت وام‌دهی بانک‌ها افزایش می‌یابد.

وزیر راه‌وشهرسازی با بیان اینکه در حوزه مسکن به‌صورت متعادل عرضه و تقاضا را بررسی کرده‌ایم، خاطرنشان کرد: تحریک عرضه موجب افزایش سوداگری در بخش مسکن می‌شود به همین جهت ۳۰۰هزار واحد مسکونی خالی از سکنه در تهران داریم.

وی با بیان اینکه عرضه مسکن مهر در شمال شهر هم موجب سوداگری می‌شود، گفت: باید بازار رهن را مانند دیگر کشورهای دنیا فعال کنیم، زیرا در دنیا ۲۵درصد از بازار بورس شامل بازار رهن می‌شود، اما در ایران این رقم کمتر از ۱۰درصد است. وزیر راه‌وشهرسازی با بیان اینکه برای اینکه تقاضا تحریک نشود، آن را متکی به پس‌انداز کردیم، گفت: به‌نسبت رشد تعداد خانوار، جمعیت در کشور ما رشد پیدا نمی‌کند و برای متعادل‌کردن عرضه و تقاضا باید به هر دو طرف اهمیت داد.

خبر

قیمت خودرو به قیمت سال ۹۲ برمی‌گردد

● **فارس:** عضو شورای رقابت گفت: قیمت خودرو قطعا پایین خواهد آمد و به قیمت سال ۹۲ که شورای رقابت تعیین کرده خواهد رسید. علی مددی اظهار کرد: قیمت خودرو در اثر مصاحبه‌های غیرکارشناسی به این حال و روز افتاده است.

رشد ۱۵۴ درصدی واردات دلاری خودرو

● **فارس:** آمارها نشان می‌دهد ۳۴هزار دستگاه خودرو به ارزش ۶۸۳میلیون‌دلار در چهارماهه امسال وارد کشور شده که فقط در تیرماه ۱۰هزار خودرو وارد شده است. بر اساس آمار گمرک در چهار ماه نخست سال‌جاری ۳۴هزارو۱۳۴ دستگاه خودرو به وزن ۵۱میلیون‌و۷۱۴هزار و ۶۳تن وارد کشور شده است. واردات خودرو از لحاظ ارزش ۶۸۳میلیون‌و۷۰۶هزارو۳۰۰دلار برآورد شده است. بر این اساس مقایسه آمار چهار ماهه ۹۳ با مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد، واردات خودرو از لحاظ تعداد ۱۶۸درصد و نیز از لحاظ ارزش دلاری ۱۵۴درصد رشد داشته است.

خودروهایی که با ایران خداحافظی کردند

● **ایسنا:** در سال‌های اخیر تولید حدود ۱۰ مدل خودرو سواری به دلایل مختلف متوقف شده است. نیسان تیانا، قشقایی، ماکسیما، ریو، هیوندایی آوانته، هیوندایی ورنا، مزدا ۲، لیفان ۵۲۰، چری ویانا و زانتیا از جمله خودروهایی هستند که تولید آنها در کشور متوقف شده است.

نصب آخرین تجهیز غول پیکر فاز ۱۹ پارس‌جنوبی

● **شرق:** شرکت پتروپارس ایران در کمتر از یک ماه، چهار تجهیز غول پیکر (Solven Absorber) پالایشگاه فاز ۱۹ پارس جنوبی را نصب کرد. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل گروه پتروپارس؛ هرکدام از این تجهیزات فوق سنگین وزنی بیش از ۴۲۰ تن، ارتفاع ۴۲متر و قطری بیش از چهار متر دارند که وظیفه شیرین‌سازی گاز ترش ورودی به پالایشگاه را بر عهده دارند.