یادداشت

استراتژی صحیح سرمایه‌گذاری با نگاه کارشناسی

مهدی آزادواری
کارشناس ارشد بازار مالی

● یکی از مهم‌ترین اهداف صندوق‌ها، سازمان‌ها و نهادهای بازنشستگی یا کارکنان هر سازمان و بنگاه اقتصادی در کشور، ثروت‌سازی واقعی و افزایش بازده حاصل از سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده برای اعضای خود است. دستیابی به این هدف، فقط با دراختیارداشتن تیم تخصصی آگاه به مسائل سرمایه‌گذاری، مالی و اقتصادی برای تصمیم‌گیری و تشخیص ریسک و بازده فعالیت‌ها حاصل خواهد شد. در بسیاری از کشورها، تعهد ضمنی برای تأمین حقوق بازنشستگی، مهم‌ترین تعهد شناسایی‌نشده در حساب‌های عمومی‌شان به‌شمار می‌رود. استانداردها حاکی از عملکرد ضعیف بسیاری از صندوق‌هاست؛ زیرا تصمیمات تحمیل‌شده از طرف مقامات نهادهای تشکیل‌دهنده آنها بر سر تخصیص منابع، با هم در تضاد است. طرفداران مدیریت متمرکز صندوق (به‌عنوان مخالفان مدیریت رقابتی و غیرمتمرکز) اعتقاد دارند طرح‌های جدید راهبری و استراتژی‌های سرمایه‌گذاری می‌توانند به‌عنوان سپری برای محافظت از صندوق‌های بازنشستگی به‌ویژه دولتی، در مقابل مداخلات سیاسی آزاردهنده، عمل کنند. در این راستا، حتی در غیاب سیستم نظارتی مستقل و رقابتی نیز می‌توان به مباشران سرمایه‌گذاری در اتخاذ تصمیمات احتیاطی اعتماد کرد. بنابراین نهادهای این‌چنینی به‌عنوان بنگاه‌های اقتصادی شهر تهران، در شرایط کنونی نیازمند تحولی جدی در نحوه خدمت‌رسانی به اعضا و ثروت‌سازی برای آنان هستند. این به آن معناست که به‌عنوان مثال، نسبت دریافت کسورات به پرداخت حقوق در یکی از آن نهادها، باید هفت به یک باشد؛ درحالی‌که این شاخص مهم درحال‌حاضر دو به یک است. این امر نشان از رعایت‌نکردن اصول اقتصادی و سرمایه‌گذاری در آن مجموعه دارد؛ بنابراین رعایت نسبت یادشده باید با درنظرگرفتن شاخص امید به زندگی، تناسب خاصی داشته باشد. برای حصول به هدفی مناسب در این‌گونه مجموعه‌های سرمایه‌گذاری، باید به درآمدهای مستمر تأکید ویژه‌ای داشته باشیم؛ نه صرفا چشم امید به کسورات از شاغلان، کمک از شهرداری و درآمد از شهرداری! با این تفسیر، ضرورت نگاه ویژه به پس‌انداز کارکنان و بازنشستگان که این‌گونه نهادهای مالی را امین خود در حوزه سرمایه‌گذاری دانسته‌اند، از اهمیت بالایی برخوردار است؛ زیرا با تقویت اعتماد اعضا به این نهادهای مالی، می‌توان مشارکت در طرح‌های سرمایه‌گذاری منطقه‌ای و ملی و در نهایت ثروت‌سازی برای آنان را فراهم کرد. در نهایت، امید است متولیان امر با درنظرداشتن نگاه جدی در حوزه خدمت و همچنین به‌کارگیری نیروهای متخصص در بنگاه های مربوطه، از آزمون و خطایی که ضرر و زیان آن متوجه جمعی از افراد است که بنگاه اقتصادی خود را امین خود دانسته، اقدامی شایسته و با نتیجه مطلوب از خود به یادگار بگذارند.

گذر

فاز سوم توسعه بندر شهید رجایی فردا با حضور رئیس‌جمهور عملیاتی می‌شود

● اجرای فاز سوم توسعه بندر شهید رجایی فردا با حضور رئیس‌جمهور کلید زده می‌شود تا در سه سال، ظرفیت بندر شهید رجایی به هشت میلیون TEU برسد. به گزارش فارس، رئیس‌جمهور روحانی فردا در سفر به استان هرمزگان، عملیات عمرانی فاز سوم توسعه بندر شهید رجایی را کلید می‌زند. درحال‌حاضر ظرفیت این بندر ۲.۵ میلیون TEU است که با تکمیل فاز سوم در سه سال، ظرفیت بندر به ۸ میلیون TEU افزایش می‌یابد. وزیر راه‌وشهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز رئیس‌جمهور را در این مراسم همراهی می‌کنند. بندر شهید رجایی بزرگ‌ترین بندر تجاری و کانتینری کشور است.

فساد مالی ۱۰۰ میلیارد تومانی در یک شرکت بیمه خصوصی

● برخی مدیران سابق شرکت بیمه رازی با ثبت خسارات غیرواقعی در چند سال حدود صد میلیارد تومان از حساب این شرکت برداشت کردند و یکی از متهمان این پرونده به خارج از کشور گریخته است. به گزارش فارس، در بهمن سال گذشته یک‌باره هیئت‌مدیره بیمه رازی تصمیم به تغییر مدیرعامل شرکت گرفت و با توجه به آنی‌بودن تصمیم، به‌طور موقت سرپرستی برای این شرکت بیمه تعیین شد. این سرپرستی تا تیر سال جاری ادامه یافت و پس از آن، هیئت‌مدیره شرکت، محمود امراللهی، مدیرعامل سابق بیمه ایران را به‌عنوان مدیرعامل شرکت بیمه رازی برگزید؛ اما علت این تغییر یا برکناری یک‌باره مدیرعامل و تعیین یک‌باره سرپرست چه بود؟ بر اساس اطلاعات به‌دست‌آمده، ماجرا از این قرار است که برخی مدیران این شرکت، در چند سال با اسناد جعلی و غیرواقعی، اسنادی را به‌عنوان خسارت بیمه‌گذاران و مشتریان ثبت می‌کردند؛ اما با توجه به اینکه این اسناد در فرایند چندین‌ساله ارائه و ثبت می‌شد، در ظاهر حجم خسارات رقمی غیرواقعی را نشان نمی‌داد.

عکس: حسین ابراهیمی، میزان

رئیس کمیسیون عمران در واکنش به چالش ۲ وزیر در کابینه

ربیعی عذرخواهی کند

شرق: سانحه سقوط هواپیمای ای‌تی‌آر مسیر تهران-یاسوج و نگرانی‌هایی که در این زمینه در کشور ایجاد شد، بررسی جایگاه صنعت هوایی در اسناد بالادستی را پررنگ کرد. در میان هیاهوها و اظهارنظرهای پی‌درپی و گاهی بدون استدلال علمی، گاه شاهد هواداری‌ها یا سخنانی علیه وزرای مربوط به سانحه بودیم. برخی از عملکرد عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی، دفاع کردند و برخی دیگر، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی را به سبب مالکیت شرکت هواپیمایی آسمان مقصر می‌دانستند و این‌گونه که به نظر می‌رسد، این روزها شاهد چالش دو وزیر در کابینه خواهیم بود و باید منتظر بود، روحانی، ماندن کدام وزیر در کابینه را در دستور کار قرار می‌دهد. در این میان، آخرین اظهارنظرها در این زمینه را می‌توان به اظهارنظر رئیس کمیسیون عمران در این زمینه معطوف کرد.

ناوگان هوایی جوان شد

رئیس کمیسیون عمران مجلس در گفت‌وگو با ایسنا گفت: خرید هواپیماهای جدید باعث شد سن ناوگان ما جوان شود و به ۲۲ سال برسد، بااین‌حال باید سهم هرکدام از وزارتخانه‌ها و دستگاه‌ها، از جمله وزارتخانه‌های راه و نیز رفاه در سقوط هواپیمای شرکت آسمان مشخص شود و لازم است وزیر رفاه از مردم عذرخواهی کند. محمدرضا رضایی افزود: این چند هواپیمای ایرباس و ای‌تی‌آر جدید که وارد کشور شد، سن ناوگان ما را جوان کرد و به ۲۲ سال رساند. این کمکی بود که صورت گرفت تا وضعیت حمل‌ونقل هوایی ما بهتر شود. انصافا در بحث توسعه فرودگاه‌ها و ناوبری هم تلاش زیادی صورت گرفته و کارهای خوبی انجام شده است. شرایط ما با قبل خیلی فرق کرده است. سازمان هواپیمایی کشوری هم تلاش چشمگیری داشته است.

او در ادامه با اشاره به سهم وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در این سانحه، گفت: من روز اول گفتم که آقای ربیعی، وزیر محترم رفاه، به خانواده‌های داغدیده از سقوط هواپیمای آسمان سر بزنند و عذرخواهی کنند، اما این اتفاق نیفتاد. متأسفانه فرهنگ عذرخواهی در کشور ما بسیار کم‌رنگ شده است. عذرخواهی، انسان‌ها را کوچک نمی‌کند، بلکه بزرگ می‌کند. بعضی‌ها فکر می‌کنند اگر عذرخواهی کنند، بار مسئولیت روی دوش آنها می‌افتد و متأسفانه از این موضوع فراری هستند.

رئیس کمیسیون عمران با بیان اینکه ما با دقت در حال بررسی میزان قصور دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها در حادثه سقوط هواپیمای تهران ـ یاسوج هستیم، گفت: اینکه بخواهیم از هم‌اکنون راجع به علت سانحه هواپیمای تهران ـ یاسوج صحبت کنیم زود است؛ چراکه باید جعبه سیاه باز شود. منتها ما هم خبرهایی داریم و مکاتباتی با ما انجام شده که در بعضی از ایرلاین‌ها به مسائل ایمنی کمتر توجه می‌کنند که من از سازمان هواپیمایی کشوری خواستم مکاتبه قرص‌ومحکمی با ایرلاین‌ها داشته باشند که مسائل ایمنی را جدی بگیرند و با هیچ ایرلاینی مماشات نکنند. احساس می‌شود در بعضی شرکت‌های هواپیمایی ملاحظات فنی کمتر دیده می‌شود و نگاهشان بیشتر به مسائل اقتصادی است. سقوط هواپیمای ای‌تی‌آر تلخ بود، اما باید همه از آن درس بگیریم که هیچ خطایی، ولو کوچک نباید صورت گیرد. این سخنان در حالی مطرح شد که خبرها از مجلس حاکی از آن است که تلاش برای استیضاح آخوندی کماکان ادامه دارد. این‌همه، در شرایطی مطرح می‌شود که پیش‌تر عباس آخوندی در مورد سانحه گفته بود؛ هنوز نمی‌توان در این زمینه اظهارنظر کرد و باید منتظر ماند تا جعبه سیاه بررسی شود. بااین‌حال، سهم وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی را به سبب مالکیت آن بر سازمان بازنشستگی کشوری نمی‌توان نادیده گرفت و تا امروز واکنش روشن و مشخصی از علی ربیعی دیده نشده است.

قفل‌شدگی در ۲۲ سالگی

بااین‌حال در این گزارش بنا داریم به جایگاه این صنعت در برنامه‌های توسعه نگاهی داشته باشیم. با اینکه تحریم‌ها حدود هشت سال بر این صنعت، سایه انداخته بود، پس از برجام با خروج از تحریم، این صنعت به‌خوبی توانست در راستای نوسازی قدم بردارد، اما گره کور تأمین مالی، با اینکه نوسازی این صنعت با خرید تعدادی هواپیما برای این ناوگان رخ داد، همچنان قفل‌شدگی در ۲۲ سالگی ناوگان را برای کشور به‌همراه آورد، این در حالی است که در یکی از موارد مهم مورد اشاره در اسناد بالادستی، میانگین ناوگان هوایی باید به ۱۵ سال تا پایان برنامه ششم برسد و این امر، مستلزم خرید هواپیماهایی نو برای حمل‌ونقل هوایی است. مورد دیگری که بارها از سوی کارشناسان این صنعت مورد تأکید قرار گرفته، چشم‌انداز و چراغ راه این صنعت است که بناست متولی آن؛ یعنی سازمان هواپیمایی کشوری برای تهیه آن گام بردارد و با وجودی که در آخرین سند برنامه (برنامه ششم توسعه) بر آن تأکید شده، با گذشت دو سال شاهد آن هستیم که برنامه مدونی در این مسیر وجود ندارد. گویا بی‌تدبیری برای نوشتن یک استراتژی تنها به وزارت صنعت، معدن و تجارت مختص نمی‌شود و این بی‌برنامگی در تمامی بخش‌ها رسوخ کرده است.

حمل‌ونقل هوایی در اسناد برنامه توسعه

اگر بخواهیم مختصر به آنچه در اسناد برنامه‌های توسعه کشور در رابطه با حمل‌ونقل هوایی اشاره کنیم که کلید آن از برنامه دوم توسعه پس از انقلاب زده شد، می‌توان به این موارد اشاره کرد:

به‌طور مشخص می‌توان اهم موضوعاتی را که در اسناد برنامه درباره حمل‌ونقل هوایی وجود دارد، این‌گونه بیان کرد: توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی و شبکه کنترل ترافیک هوایی، اصلاح اساس‌نامه و واگذاری هما، آسمان، نفت‌ایر و... به بخش خصوصی یا تعاونی، جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی از طریق انعقاد قراردادهای مشارکت و پیش‌فروش خدمات، تخصیص دو درصد قیمت فروش بلیت برای هزینه اجرای برنامه‌های نگهداری، بهسازی و امنیتی پرواز و توسعه زیربناها در فرودگاه‌ها، طبقه‌بندی فرودگاه‌های کشور، پوشش راداری و ناوبری کل کشور، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل هوایی با متوسط ۱۵ سال، واگذاری سهام شرکت ایران‌ایر به بخش غیردولتی، اختیار واگذاری سهام هما با شرط حفظ مالکیت ۵۱ درصد دولت، ایجاد منطقه آزاد تجاری فرودگاه امام، آزادسازی نرخ بلیت، اصلاح اساس‌نامه هما، اصلاح وظایف و اختیارات و مسئولیت‌های سازمان هواپیمایی کشوری، ارتقای ایمنی هواپیمایی کشور، لغو همه تخفیف‌ها مثل خدمات پروازی و نشست و برخاست و واگذاری اماکن از زمره مواردی است که در اسناد برنامه بر آنها تأکید شده است. بااین‌حال، نظر کارشناسی بر آن است که برخی از این موارد مانند پوشش راداری کل کشور و ارتقای ایمنی هواپیمایی کشور که این‌روزها بسیار محل بحث است، اجرائی نشده است. ازجمله دلایلی که در این زمینه ارائه می‌شود، می‌توان به تأمین‌نشدن مالی و بودجه، تحریم‌های بین‌المللی، الزام‌نداشتن در پاسخ‌گویی به برنامه، فاصله تخصصی میان مدیران و کارشناسان و کفایت‌نداشتن نیروهای تخصصی اشاره کرد.

گره کور حمل‌ونقل هوایی

این در حالی است که حتی در بند مربوط به حمل‌ونقل هوایی نیز به نکاتی اشاره شده که هنوز گره کور این بخش به‌شمار می‌روند. در این بند آمده: «زیربناها در حمل‌ونقل هوایی، فرودگاه‌های تجاری است که از محل منابع عمومی احداث و در دست بهره‌برداری قرار دارند. اطلاعات موجود نشان می‌دهد در پایان سال ۱۳۹۲ در مجموع ۸۹ فرودگاه شامل ۷۰ فرودگاه تجاری و ۱۹ فرودگاه غیرتجاری در کشور فعال بوده که مدیریت ۵۴ فرودگاه از ۷۰ فرودگاه تجاری، با شرکت فرودگاه‌های کشور بوده است. از آنجا که کلیه وظایف مربوط به نگهداری، توسعه، تجهیز و بهره‌برداری از تکنولوژی و اداره فرودگاه‌های تجاری کشور (۵۴ فرودگاه مذکور) از سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان متولی حمل‌ونقل هوایی کشور منتزع و به شرکت فرودگاه‌های کشور منتقل شده است، می‌توان گفت حمل‌ونقل هوایی در کشور عموما در فرودگاه‌های تحت مدیریت شرکت فرودگاه‌های کشور انجام شده است؛ تاجایی‌که بقیه فرودگاه‌ها نقش چندانی در حمل‌ونقل هوایی جز استفاده‌های موردی نداشته‌اند. در ارتباط با فرودگاه‌های تجاری هم باید گفت تعدادی از این فرودگاه‌ها فاقد برنامه پرواز هفتگی بوده‌اند. البته فرودگاه‌هایی هم که دارای پرواز برنامه‌ای بودند، قادر به تأمین هزینه‌ها از محل درآمد خود در سال نبوده‌اند؛ به‌جز ۴ فرودگاه. ارائه خدمت در سطح مطلوب در فرودگاه‌ها چه در پروازهای داخلی و چه در پروازهای خارجی، به وضعیت نگهداری، مرمت و بهسازی (چه فیزیکی و چه غیرفیزیکی) بستگی دارد. نبود درآمد کافی برای انجام وظایف نگهداری، می‌تواند به سطح نگهداری صدمه وارد کرده و اتکا به منابع عمومی را افزایش دهد. از آنجا که بعد از احداث، موضوع نگهداری و حفظ سطح خدمت برای بهره‌برداری مطلوب از سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده از اهمیت بالایی برخوردار است و با توجه به اینکه برنامه حمل‌ونقل هوایی از محل درآمد خود هزینه می‌کند (سهم این برنامه از بودجه عمومی ناچیز است)، لازم است در تدوین برنامه ششم، سیاست‌ها، تدابیر و راهکارهایی در جهت خودکفایی فرودگاه‌ها پیش‌بینی شود تا با به‌اجراگذاشتن سیاست‌ها و راهکارهای مذکور، به دور از منابع عمومی، نسبت به اداره مطلوب حمل‌ونقل هوایی قدم برداریم. با توجه به مراتب بالا لازم است در برنامه حمل‌ونقل هوایی، نگهداری، مرمت و بهسازی (ازجمله تجهیزات ناوبری) فرودگاه‌های عملیاتی و تجاری در اولویت قرار گیرد و از ایجاد فرودگاه جدید و افزایش تعداد فرودگاه‌های تجاری خودداری شود». این بند کاملا مؤید آن است که یکی از موارد و دغدغه‌های موجود در این بخش، تصمیم‌گیری‌های سیاسی در بخش فرودگاه‌سازی در کشور است که باید بیش از پیش مورد توجه مسئولان قرار گیرد. در گزارشی که چندی پیش پایگاه خبری وزارت راه‌وشهرسازی منتشر کرده بود، به سه الزام برنامه ششم توسعه در زمینه حمل‌ونقل هوایی اشاره شده و تدوین و تنظیم طرح جامع حمل‌ونقل هوایی، تمرکز سیاست‌گذاری‌ها و تصمیم‌گیری‌های صحیح در سازمان هواپیمایی کشوری و تأسیس بانک توسعه حمل‌ونقل هوایی برای جلب حمایت‌های مالی را برخی از الزامات برنامه ششم توسعه عنوان کرد.

درجازدن سازمان هواپیمایی پس از ۲ سال

داریوش نیکنام، کارشناس ارشد هوانوردی، در گفت‌وگو با «شرق» در رابطه با جایگاه حمل‌ونقل هوایی در اسناد بالادستی می‌گوید: بر اساس بند پ ماده ۵۳ برنامه ششم توسعه، قرار بوده سازمان هواپیمایی کشوری، طرح جامع اقتصاد حمل‌ونقل هوایی را به‌عنوان نقشه راه مدون کرده و ارائه دهد. بااین‌حال، با وجودی که این موضوع تکلیف مجلس بر دولت است، پس از گذشت دو سال از سوی سازمان هواپیمایی کشوری که یک مرجع هوایی است، شاهد ارائه این برنامه نبوده‌ایم. او با بیان اینکه اکنون حمل‌ونقل هوایی، نقشه راه ندارد، می‌افزاید: در بخش هوایی، وزیر راه‌وشهرسازی، سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی و هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) به‌ترتیب عهده‌دار وظایف سنگینی هستند که در تمامی موارد، چهار رأس این سازمان و شرکت‌ها از سوی وزیر راه منصوب می‌شوند. بنابراین سازمان هواپیمایی کشور، مرجع حاکمیتی است و بخش هوایی را این سازمان باید کنترل و مدیریت کند و پاسخ‌گو باشد و متناسب با اولویت اصلی که همان ایمنی حمل‌ونقل هوایی است، گام بردارد. هما هم به‌عنوان خط هوایی ملی، حامل پرچم کشور است و در شبکه داخل و خارج کشور باید به حمل بار و مسافر اقدام کند. شرکت فرودگاه‌ها نیز متکلف بیش از ۶۰ فرودگاه در کشور است و سرویس خدمات ناوبری هوایی هم برعهده شرکت فرودگاه‌هاست. شرکت شهر فرودگاهی امام نیز فقط‌وفقط عهده‌دار اداره و مدیریت فرودگاه امام خمینی است. این شرکت هم مانند موارد قبلی، مستقیما به وزیر راه‌وشهرسازی گزارش می‌دهد. این چهار زیرشاخه مسئولیت حمل‌ونقل هوایی را به‌لحاظ دولتی برعهده دارند و باقی شرکت‌های خصوصی هم با وجود خصوصی‌بودن، کنترل و مدیریت آنها و مفاسد اقتصادی در این شبکه برعهده سازمان هواپیمایی است، اما شاهد هستیم که شبکه توزیع هوایی کشور که شامل عرضه و تقاضاست، (شرکت‌های هواپیمایی و مردم) چندان شفاف نیست. نیکنام در بیان شاخصی مورد تأکید در برنامه توسعه می‌گوید: بر اساس قانون برنامه توسعه پنجم، باید متوسط عمر ناوگان هوایی کشور به زیر ۱۵ سال برسد. این در حالی است که اکنون متوسط عمر ناوگان هوایی بین ۲۲ تا ۲۳ سال است که نشان می‌دهد تا دستیابی به این شاخص، فاصله زیادی داریم.

این کارشناس هوانوردی که پیش‌تر سمت مشاور مدیرعامل هما و مدیر پروژه بازرسی عملیاتی شرکت‌های هوایی را نیز برعهده داشت، می‌گوید: باید به این حوزه به شکل سیستمی نگاه کرد که اجزای مختلفی دارد و هر یک از این اجزا باید با هم کار کنند، در غیر این صورت هرکدام لنگ بزنند، خروجی این سیستم معیوب خواهد بود. از او می‌پرسم گره کار کجاست، در پاسخ می‌گوید: یکی از بخش‌هایی که پس از برجام مورد اقبال قرار گرفت و تحریم مشمول آن نشد، بخش هواپیمایی بود و توانست قراردادهایی را با ایرباس، بویینگ و ای‌تی‌آر برای خرید هواپیماهای دست‌اول منعقد کند. تحریم البته توانست به‌صورت غیر مستقیم از بُعد تأمین مالی بر این بخش اثرگذار باشد. نیکنام ادامه می‌دهد: با توجه به تأکید وزیر راه بر عدم استفاده از منابع دولتی برای خرید هواپیما، باید سراغ فاینانس و سرمایه‌گذاری رفت، اما این ارقام مورد نیاز، رقم‌های بزرگ میلیارددلاری است و طبیعتا باید سراغ فاینانسور و سرمایه‌گذار خارجی برویم. در اینجا شاهدیم که به هر دلیلی بانک‌های بزرگ و شرکت‌های سرمایه‌گذاری به دلایل نامشخص هنوز اقبالی به این کارها ندارند. بنابراین به نظر می‌رسد در این زمینه، هم دولتمردان و هم سیاسیون باید بیشتر تلاش کنند تا فضا را آرام‌تر کرده و به اهداف قانون‌گذار که کاهش متوسط عمر ناوگان هوایی به زیر ۱۵ سال است، دست یابیم. او با بررسی عملکرد دولت در این زمینه می‌گوید: اگر اراده‌ای برای تحقق این اهداف وجود داشته باشد که پس از برجام تا حدودی شاهد آن بودیم، می‌توان اقدامات ناتمام در زمینه حمل‌ونقل هوایی را در دستور کار و اولویت قرار دهد.

گزارش روز

فروش در انحصار صرافی‌های بانکی

● روز گذشته وضعیت بازار ارز به گونه‌ای بود که فروش دلار در همه صرافی‌های میدان فردوسی و چهارراه استانبول تهران به‌جز دو صرافی زیرمجموعه بانک‌ها، متوقف شده که این مسئله به نوسانات و حاشیه‌هایی در این بازار کمک کرده بود. بنا بر گزارش ایسنا، بازار ارز روز گذشته در پایتخت با چالش‌ها و اتفاق‌های عجیبی همراه بود؛ چراکه دلار از معاملات صرافی‌ها خارج شده و یورو نیز در برخی صرافی‌ها خریداری می‌شد؛ اما فروخته نمی‌شد و صرافان اعلام می‌کردند «بانک مرکزی به ما دلار نمی‌فروشد». تنها دو صرافی در میدان فردوسی تهران ارز بانکی داشتند که آنها نیز با صف‌های طولانی و تنش‌های بسیاری در خرید و فروش همراه بودند. در بازار دیروز ارز، صرافی‌ها از این مسئله گله‌مند بودند که «چرا بانک مرکزی به آنها ارز به‌ویژه دلار واگذار نکرده و بازار ارز را به چند صرافی زیرمجموعه خود سپرده است». مراجعه به صرافی‌ها نیز حاکی از آن بود که فقط قیمت خرید چهارهزارو۴۶۱تومانی در تابلوهایشان برای دلار ثبت شده بود، ولی فروش دلار متوقف بود. البته فروش یورو نیز در برخی از صرافی‌ها با صف‌های طولانی همراه بود و مردم و بعضا دلالان بازار ارز به این صرافی‌ها هجوم آورده بودند. مسئول یکی از صرافی‌های میدان فردوسی با انتقاد از عملکرد بانک مرکزی، به ایسنا گفت: «مشخص نیست چرا بانک مرکزی دلار را انحصارا در اختیار چند صرافی زیرمجموعه خود قرار داده است و به ما دلار نمی‌دهد؟ این اتفاق فقط باعث آشفتگی بیشتر بازار می‌شود و به نوسانات و گرانی آن دامن می‌زند». بررسی بازار ارز حاکی از آن بود که در میدان فردوسی تهران و مرکز تجارت جهانی فردوسی، فقط دو صرافی زیرمجموعه بانک‌ها دلار داشتند و عرضه می‌کردند که آنها هم آن‌قدر با صف‌های طولانی و ازدحام مردم و دلالان مواجه بودند که مأموران نیروی انتظامی به این مسئله ورود کرده تا به این وضعیت سامان دهند. بر اساس آنچه روز گذشته روی تابلوهای اعلانات بازار ارز درج شده است، دلار چهارهزارو ۴۶۱ تومان خریداری می‌شود و چهارهزارو ۴۷۱ تومان به فروش می‌رسد که البته رسما فروشی در کار نیست. همچنین قیمت هر یورو پنج‌هزارو ۴۵۱ تومان برای فروش داشت و پنج‌هزارو ۴۳۶ تومان خریداری می‌شود. پوند هم به بالاترین قیمت خود یعنی شش‌هزارو ۹۵۰ تومان رسیده و نرخ خرید آن نیز شش‌هزارو ۶۷۰ تومان است.