گذر

بلیت قطار امسال گران نمی‌شود

• معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه هیچ برنامه‌ای برای افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافربری نداریم، از تهیه بسته حمایتی برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی خبر داد. سعید محمدزاده در جمع خبرنگاران در پاسخ به تسنیم، اظهار کرد: با توجه به حمایت‌های خوب دولت، هیچ برنامه‌ای برای افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافری در سال جاری نداریم. وی با اشاره به تهیه چند بسته حمایتی از شرکت‌های ریلی، افزود: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هیچ واگنی را خریداری نمی‌کند و تمام برنامه دولت برای توسعه حمل‌ونقل ریلی توسعه توسط بخش خصوصی و با استفاده از ظرفیت‌های داخلی است.

خبر ویژه

افتتاح ۳ هزار متر فضای آموزشی توسط خیریه دکتر نراقی

• مؤسسه خیریه شادروان دکتر مصطفی نراقی در راستای مسئولیت اجتماعی و رویکرد آموزش‌محورانه خود، دو مؤسسه مدرن و مجهز آموزشی را در مهرماه امسال و در کنار هنرستان دخترانه «ربابه طاهباز» افتتاح کرد. مؤسسه خیریه شادروان دکتر مصطفی نراقی هم‌زمان با تأسیس یک مؤسسه فرهنگی - آموزشی به همین عنوان در مجموعه کهریزک کرج، از طریق حضور فعال در هیئت‌مدیره و هیئت امنای کهریزک، بیش از دوهزارو ۸۰۰ مددجو را که ۴۰۰ نفر آن بیماران ام‌اس هستند، تحت پوشش قرار داد. «مهر مهربان» یکی از برنامه‌ها و اهداف از پیش تعیین‌شده خیریه دکتر نراقی است که در ابتدای سال جاری به بار نشست و صدها دانش‌آموز در مقاطع مختلف تحصیلی توانستند در کلاس‌های درسی که با نظارت سازمان نوسازی مدارس ساخته و راه‌اندازی شده بود، حاضر شوند. در همین رابطه، زنگ دو مؤسسه مدرن و مجهز آموزشی، با نام مدرسه دخترانه «فروردین طاهباز» و دبیرستان دخترانه «باقر طاهباز» نیز هم‌زمان با آغاز سال تحصیلی، در منطقه محروم و حاشیه‌ای «ساختمون» واقع در کوچه‌های باریک شهرک شهیدباهنر شهر مقدس مشهد به صدا درآمد. این مجموعه‌های آموزشی در زمینی به مساحت بیش از سه هزار مترمربع و زیربنای کل بیش از هزارو ۵۰۰ مترمربع با هدف جذب و فراهم‌آوری امکانات کسب علم برای بیش از هزار دانش‌آموز آغاز به کار کرد و آیین مهرورزی در ابتدای مهر این‌چنین زیبا با لبخند دخترکان دبستانی و دبیرستانی به پاییز رنگ زیباتری بخشید. مؤسسات آموزشی یادشده در ادامه گسترش طرح احداث هنرستان دخترانه کارودانش «ربابه طاهباز» در سال ۱۳۷۷ است که در زمینی به مساحت بیش از پنج هزار مترمربع با زیربنای هزارو ۴۰۰متر به آموزش دختران این منطقه محروم در رشته‌های گرافیک، خیاطی، گلدوزی، گیاهان دارویی و پرورش قارچ پرداخته است. بدیهی است همه مخارج هنرجویان کم‌بضاعت ازجمله لوازم‌التحریر، چرخ‌خیاطی و... به دست این خیریه تأمین شده است.

مدیرعامل شرکت گاز چهارمحال‌وبختیاری:

به جای قانون‌گریزی، قانون‌گرایی باید مدنظر قرار گیرد

• سیامک حیدری، مدیرعامل شرکت گاز استان چهارمحال‌وبختیاری، در جمع خبرنگاران استان، اظهار کرد: متأسفانه طی چند روز گذشته در شبکه‌های مجازی فیلمی مبنی بر قطعی گاز خانواده‌ای بی‌بضاعت منتشر شد و این فیلم بیانگر آن بود که گاز خانه‌ای ناجوانمردانه قطع شده بود در حالی که قضیه به این شکل نبوده است. وی افزود: این مشترک از سوم بهمن‌ماه سال گذشته تا ۲۴ شهریورماه امسال قبض گاز خود را پرداخت نکرده بود که از سوی رئیس شهرستان تذکراتی مبنی بر پرداخت قبض به آن خانواده داده شده بود و متأسفانه پرداخت قبض انجام نشده و پیمانکار در ۲۴ شهریورماه جریان گاز را قطع می‌کند. حیدری ادامه می‌دهد: آیا چهار دوره پرداخت‌نکردن قبض، برای قطع‌شدن جریاز گاز کافی نیست. مدیرعامل شرکت گاز چهارمحال‌وبختیاری گفت: در ۲۶ شهریورماه بر اساس اسناد و مدارک در اداره گاز سرخون، جریان گاز مجددا برقرار و بدهی از سوی فردی که به عنوان خیر بوده، پرداخت می‌شود ولی خلاف این موضوع در فضای مجازی ترویج می‌شود. حیدری با اشاره به اینکه به جای قانون‌گریزی باید قانون‌گرایی مدنظر قرار گیرد، تصریح کرد: همت و تلاش همگانی بوده که بعد از انقلاب اسلامی ۳۹ شهرستان و ۴۶۹ روستای استان از نعمت گاز برخوردار شده‌اند و چهلمین شهر استان نیز در آستانه چهلمین سالروز پیروزی انقلاب اسلامی از نعمت گاز برخوردار خواهد شد، همچنین ۹۰ درصد خدمات و زیرساخت‌های استان بعد از انقلاب انجام شده است. وی خاطرنشان کرد: هیچ تفاوتی میان شهرها و روستاهای استان از لحاظ گازرسانی وجود ندارد و باید عدالت در همه نقاط رعایت شود.

واکنش مدیر کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی به رقابت‌های ترانزیتی منطقه‌ای در گفت‌وگو با «شرق»

ایران را نمی‌توان دور زد

شرق: تقریبا هیچ‌کس نیست که نداند موقعیت ایران در مسیر شمال به جنوب و شرق به غرب، تا چه اندازه کلیدی است. بر همین اساس هم هست که در برنامه‌های پنج‌ساله و چشم‌انداز، همواره رشد ترانزیتی کشور در ارتباط با کشورهای همسایه و به‌تبع آن، مسیر عبوری به کشورهای اروپایی و آسیایی، مورد توجه قرار گرفته است. با اینکه ایران حتی در مسیر جاده ابریشم قرار گرفته، اما با برنامه‌ریزی‌های کشورهای همسایه، کم‌کم در حال محوشدن از نقشه‌های ترانزیتی است. این مسئله اما به داخل کشور برمی‌گردد؛ به قواعد و قوانین سختی که ترانزیت از ایران را گران و پردردسر می‌کند. البته این موضوع فارغ از مسائل زیرساختی است که دولت در تلاش است آنها را حل‌وفصل کند. امین ترفع، مدیر کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی، در گفت‌وگو با «شرق» در واکنش به این رخدادها می‌گوید: «معتقد نیستم که برنامه متخاصمانه برای دورزدن ایران وجود دارد، اما بیشتر از اینکه اعتقاد داشته باشیم نقشه خاصی وجود دارد که کشورمان را دور بزنند، معتقدم عملکرد خودمان باعث شده که این اتفاق بیفتد». او در این گفت‌وگو با تأکید بر اینکه ایران را نمی‌توان دور زد، از سازوکارهایی می‌گوید که در وزارت راه برای کاهش بوروکراسی و طولانی‌شدن فرایند ترانزیتی در کشور و فراتر از مرزها می‌گوید. او خبر می‌دهد از زمانی که کشتی و کانتینر وارد و خارج می‌شود، ۴۰،۳۰ نهاد تاثیرگذار وجود دارند که هرکدامشان به ترتیبی برای اینکه نظارت خودشان را اعمال کنند، سرعت حمل‌ونقل کشور را کند می‌کنند. در لابه‌لای این گفت‌وگو اما به مسائل دیگری هم اشاره می‌شود؛ موضوع کامیون‌دارانی که برای چند روز ورودی و خروجی بندر امام خمینی را به صفر رسانده بودند و مصائب ارزی که فرصت رشد صادرات به‌واسطه کاهش ارزش پول ملی را از تجار گرفت.

سال‌هاست که بر سر توسعه ترانزیت در کشور مانور می‌دهیم، اما ماحصل، آن چیزی نیست که در برنامه‌های پنج‌ساله و سند چشم‌انداز هدف‌گذاری کرده‌ایم. اشکال کار کجاست؟

مسائل حمل‌ونقل چهار بخش است؛ هوایی، دریایی، جاده‌ای و ریلی. از وقتی معاونت حمل‌ونقل تشکیل شد، بخش جدیدی به نام مسائل لجستیکی و ترانزیتی را هم اضافه کردیم. این بخش تلفیق همه چهار بخش اصلی است. مسئله لجستیک و ترانزیت ناشی از تعامل بخش‌های مختلف است. وقتی قرار است کالایی را به ترکمنستان ترانزیت کنیم، بخش دریایی- بندری ما باید کالا را از بندرعباس بپذیرد، تعاملات با بخش‌های نظارتی، اعم از گمرک، استاندارد و قرنطینه را داشته باشد که مجوزها صادر شوند، کالا ترانزیت و از مرز ما خارج شود. این کالا می‌تواند ریلی یا جاده‌ای از کشور خارج شود. اتفاقی که در آستارا می‌افتد، این‌طور است که کالا از بندرعباس به صورت جاده‌ای به آستارا می‌رسد و از آنجا به صورت ریلی به روسیه و قفقاز شمالی و جنوبی وارد می‌شود که نشان از تعامل راه‌آهن، بندر و جاده دارد و موضوعات نظارتی و اجرائی را دربر می‌گیرد. این کار همبستگی و هم‌افزایی در بخش حمل‌ونقل ایجاد می‌کند و چون هدف متعارض نداریم، از مشکلات جلوگیری می‌کند. قبل از اینکه معاونت حمل‌ونقل باشد، شاید بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی برای خودشان کارهایی را انجام می‌دادند؛ مثلا توسعه بندر، ریل و جاده داشتیم و جاهایی با هم منافع مغایر ایجاد می‌کردند، مثل بحث‌هایی تحت عنوان رقابت ریل و جاده که هنوز هم مطرح است، درحالی‌که همه باید برای هدف مشترکی تلاش کنیم، چون مربوط به یک وزارتخانه هستیم. در داخل به اندازه کافی مشکلات ناشی از عدم هماهنگی ارگان‌های مختلف نظارتی و اجرائی که در ترانزیت تأثیرگذار هستند، داریم.

چه راهکارهایی برای رفع این ناهماهنگی در نظر گرفته شده است؟

یکی از مهم‌ترین موضوعات، بحث لجستیک و ترانزیت بود برای اینکه بتوانیم فرایند گردش بار در کشور را بهینه و ارزان کنیم. در همین راستا هم سند مراکز لجستیک در کشور شکل گرفت و ابلاغ شد. در این سند، مراکز لجستیک مکان‌یابی و پهنه‌ها در ستاد مراکز لجستیک مشخص شده است. درعین‌حال یک‌سری تعاملات حمل‌ونقلی دوجانبه و چندجانبه در قالب کریدورهای ترانزیتی با کشورهای همسایه داریم. ما علاوه‌بر حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای به صورت مجزا، به‌دنبال انجام حمل‌ونقل ترکیبی هستیم. در کریدورهای ترانزیتی صرفا بحث روابط دوجانبه نیست، موضوع ارتباطات چندجانبه است؛ مثلا کریدور شمال- جنوب یک موضوع ۱۴جانبه است یا کریدور خلیج‌فارس- دریای سیاه موضوعی شش‌جانبه است. مثال‌هایی از این دست، زیاد هستند. این روابط چندجانبه در مدت یک‌سال‌ونیم گذشته در معاونت حمل‌ونقل پیگیری و دبیرخانه‌ها تشکیل شده است، درحالی‌که قبلا رویکرد بخشی در این زمینه‌ها وجود داشت؛ مثلا دبیرخانه در یکی از بخش‌های حمل‌ونقلی بود. طبیعی است که آن بخش از دید خودش به موضوع نگاه می‌کند و نمی‌تواند همه‌جانبه به این موضوع بپردازد.

ترانزیت منطقه‌ای ایران را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

یک‌سری همکاری را با بعضی کشورها در منطقه داریم از قبیل افغانستان که یکی از مهم‌ترین کشورهایی است که در توافق سه‌جانبه چابهار- (ایران و هند و افغانستان) نقش محوری دارد. در حال مذاکره هستیم که هزینه‌های حمل‌ونقلی را بازتعریف کرده و کاهش دهیم تا بتوانیم هزینه‌های متقابل حمل‌ونقلی را حذف کنیم. با هندوستان هم همکاری بسیار عالی‌ای داریم. هندوستان یکی از نزدیک‌ترین کشورهایی است که از نظر حمل‌ونقلی با ما کار می‌کند. هند برای راه‌افتادن توافق‌نامه چابهار ۱۱۰هزار تن گندم از طریق چابهار به افغانستان ترانزیت کرد و به‌تازگی باری دوهزارو ۴۰۰ تنی حبوبات از چابهار به افغانستان ترانزیت کرده است. این تعاملات با کشورها در قالب کریدورهای دوجانبه و ترانزیتی شکل گرفته است.

در اطراف ایران کشورهای مختلف در هماهنگی با هم برای گسترش ارتباطات ریلی هستند و سرعتشان از ما هم خیلی بیشتر است. انگار برنامه‌ریزی جامعی برای دورزدن ایران در نظر گرفته شده است. قاعدتا این اتفاقات را رصد می‌کنید. آیا برای چنین تهدیدی، راهکاری اندیشیده‌اید؟

این موضوع یک برنامه فوق‌العاده است و وزیر شخصا این موضوع را پیگیری می‌کنند، چون حساسیت ماجرا بالاست. شخصا در این زمینه وضعیت را کنترل کرده و نظر می‌دهند. موضوع ترانزیت امروز برای وزارت راه و شهرسازی موضوعی فوق‌العاده است. ما متوجه تهدیدها هستیم. موضوع تحریم‌ها، بزرگ‌ترین تهدید است. البته معتقد نیستم که برنامه متخاصمانه‌ای برای دورزدن ایران وجود دارد.

از سرمایه‌گذاری‌هایی که در اطراف کشور صورت می‌گیرد، مشخص است که برنامه‌ریزی‌ها بدون درنظرگرفتن ایران انجام می‌شود... .

مسئله حمل‌ونقل و ترانزیت، بحث رقابت است و بیش از اینکه بخواهند برای ما نقشه بکشند و دور بزنند بحث رقابت و هزینه مطرح است. فارغ از مسائل سیاسی و تهدیدهای محیطی، هرچه بتوانیم از نظر زمان و هزینه خودمان را رقابتی‌تر کنیم، طبیعی است که بار بیشتری از کشور ما عبور می‌کند و اگر نتوانیم، این اتفاق نمی‌افتد. بخش‌های متعدد نظارتی و اجرائی داریم که همه در مسئله ترانزیت تأثیرگذار هستند. از زمانی که کشتی و کانتینر وارد و خارج می‌شود، ۴۰،۳۰ نهاد تأثیرگذار وجود دارد که هرکدامشان به ترتیبی برای اینکه نظارت خودشان را اعمال کنند، سرعت حمل‌ونقل کشور را کند می‌کنند، بنابراین زمان افزایش پیدا می‌کند که به معنی افزایش هزینه است. دکتر کاشان یک زمان به من گفتند ما در جایی مسیر ریلی می‌سازیم و هزار میلیارد تومان هزینه می‌کنیم و می‌خواهیم بار یک روز زودتر به مقصد برسد، اما در مقابل در بخش نظارتی، بار یک روز اضافه نگه داشته می‌شود که کنترل شود و انگار با این کار کل هزار میلیارد سرمایه‌گذاری‌شده، بی‌فایده می‌شود. از این اتفاقات در کشور ما زیاد می‌افتد و در این زمینه هم خسارت‌های زیادی متحمل شده‌ایم. بیشتر از اینکه اعتقاد داشته باشیم نقشه خاصی وجود دارد که کشورمان را دور بزنند، معتقدم عملکرد خودمان باعث شده این اتفاق بیفتد. این اتفاقات تهدیدی برای ماست.

چند نمونه ارائه می‌دهم؛ با اتصال راه‌آهن چین به کشورهای شرق دریای خزر، گشایش کریدور دریایی بین آکتائو و باکو و درپی آن ارتباط ریلی باکو- گرجستان، رسیدن چین به دریای سیاه را از طریق دریای خزر با حذف بخشی از اقتدار جغرافیایی ایران شاهد هستیم تا تمام کشورهای این مسیر بتوانند بدون نیاز به ایران از لحاظ مبادلات تجاری تغذیه شوند. راه‌آهن چین هم‌اکنون به افغانستان متصل شده و در انشعابی دیگر با طی‌کردن شمال تا جنوب پاکستان به بندر گوادر می‌رسد. در واقع با این اتفاق کشورهای شمال و شرق ما دارای مسیر جایگزین ریلی با سرعت متوسط ۷۵۰ کیلومتر در روز شده‌اند... .

۷۵۰ کیلومتر در روز را نمی‌توانم تأیید کنم. اجازه دهید عرض قبلی‌ام را کامل کنم. بیش از اینکه بقیه بخواهند برای ما تهدید ایجاد کنند، کندعمل‌کردن ما باعث شده بقیه به فکر خودشان باشند. با کندعمل‌کردن ما جریان تجارت متوقف نمی‌شود. رئیس‌جمهور چین، ابتکاری مطرح کرده است که مسیرهای متعددی دارد تا بتواند ترانزیت را بین چین و اروپا برقرار کند، همان احیای جاده ابریشم سنتی. سه مسیر سیبری، مسیر میانی و مسیر جنوبی برای جاده ابریشم تعیین شده است. ایران در مسیر جنوبی هست و کسی برای ما نقشه نکشیده است. حتی در نقشه‌های منتشرشده از سوی چین مسیر جنوبی ایران وجود دارد. می‌خواهم بیشتر به نقاط قوت اشاره کنم. درست است که باید هماهنگی می‌داشتیم. این دغدغه را وزیر راه و شهرسازی پیدا کرد که دست‌کم در بخش‌های داخلی حمل‌ونقلی و نظارتی و اجرائی، این تعامل و همکاری برقرار شود. یک زمانی بخش حمل‌ونقل یا ترانزیت، قربانی بحث‌های نظارتی می‌شد، اما امروز با گمرک، ستاد قاچاق کالا و بخش‌های نظارتی و جاهایی که مجوز صادر می‌کنند، ارتباط بسیار نزدیکی داریم. مشکلات ریشه‌دار از سال‌های قبل انباشته شده است و در حال درمان این مشکلات با گمرک، ستاد قاچاق کالا و ارز هستیم. خیلی خوشوقتم که با قدرت این موضوع را اعلام می‌کنم که همه حوزه‌ها اعم از اجرائی و نظارتی این دغدغه را پیدا کرده‌اند که یکی از اساسی‌ترین نیازهای کشور، مسئله ترانزیت است؛ نه‌فقط به دلیل موضوع درآمد ترانزیت، بلکه وقتی کالایی از کشور ما ترانزیت می‌شود، تضمین می‌کند کشور ما امن است. وقتی باری خارجی از کشور ما عبور می‌کند؛ یعنی می‌توانیم امنیت کالا و تجارت را برقرار کنیم. بسیاری از کشورهای اطراف، بارشان به صورت روتین از کشور ما عبور می‌کند و نیاز دارند از طریق ایران عبور کند. چقدر بار نیاز است که از طریق دریای خزر عبور کند؟ ایران را نمی‌شود دور زد. می‌شود مسیر جایگزین در یک‌سری مسیرها ایجاد کرد، اما نمی‌توان ایران را از روی نقشه حذف کرد. از آنجایی که این دغدغه همه بخش‌هاست، امروز با سرعت جلو می‌رویم و ریشه‌های مشکلاتمان را درمان می‌کنیم و امیدواریم بحث تحریم‌ها به زودی رفع شود. قطعا برای مسئله ترانزیت بحث تبادلات مالی و بیمه را داریم. بدون اینها کار سخت و زمان‌بر است و امیدواریم به ترتیبی که سیاسیون در جریانش هستند، از تحریم‌ها عبور کنیم. بالاخره همیشه این‌طور نبوده و این‌طور نخواهد ماند. از زمان تحریم‌ها عبور خواهیم کرد و در این مدت می‌توانیم ریشه‌ها را درمان کنیم. در حال حاضر، کشور ما با بقیه مسیرها قابل رقابت نیست.

شما اشاره کردید که ترانزیت قربانی نظارت می‌شد. منظور شما چه بخش‌های نظارتی است؟

به‌عنوان نمونه، ترانزیت کالاهای دخانی با تلاش‌های معاونت حمل‌ونقل آزاد شد. مصوبه‌ای بود که شورای ترابری آن را تأیید و ابلاغ کرد. در گذشته سازمان دخانیات باید درباره تردد کامیون‌های حامل بار کالاهای دخانی نظر می‌داد و مجوزهای خاص را صادر می‌کرد که حتی سبب شده بود ترانزیت دخانیات به کشور حذف یا کند شود، درحالی‌که تردد کالاهای دخانی از کشور، عواید مالی فراوانی برای کشور داشت؛ اما از سال گذشته بر اساس مصوبه شورای ترابری، هر مجوز خاصی که قرار است صادر شود باید با هماهنگی این شورا باشد و در مسئله دخانیات نیز شورای ترابری تشخیص داد نیازی به مجوز خاص سازمان دخانیات وجود ندارد و می‌تواند این تردد به صورت آزادانه انجام شود. عموما نظارت‌ها برای قبل از ترانزیت است، اما در حین عبور و مرور نیز برخی نظارت‌ها ترانزیت را کند می‌کند.

به‌تازگی دور دوم اعتصاب کامیون‌دارها باز هم مشکلات متعددی را ایجاد کرده است. اثری را که این اعتصاب بر حمل‌ونقل و ترانزیت دارد، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

حتما اثرگذار است و جریان ترانزیت را کند می‌کند. در یک‌سری از بنادر (بندر امام خمینی) ورودی و خروجی تقریبا به صفر رسیده بود؛ البته در این چند روز با روندی که در راستای حل مشکل پیگیری می‌شود، ترددها سیر صعودی پیدا کرده و در این بندر، رشد صددرصدی دارد. توزیع لاستیک و حل تقریبی مشکلات صنفی راننده‌های کامیون با سازمان راهداری و حل مشکلات امنیت، تردد را دوباره به جاده‌ها برگرداند. بندر درگاه ورودی کشور است، وقتی عبور و مرور در این مسیر مختل می‌شود، به همان نسبت صادرات و ترانزیت نیز متأثر می‌شوند.

در بررسی برخی کارشناسان آمده که مصائب ارزی و افزایش هزینه‌های رخ‌داده، سبب شده صادرات ایران در آینده رو به رشد منفی بگذارد. نظر شما دراین‌باره چیست؟

با توجه به کاهش ارزش ریال در برابر دلار، کالاهای ایرانی برای کشورهای همسایه ارزان شده است و برای همین، صادرات برای ایران سودآور است؛ اما از یک طرف ایران نیازمند تأمین مواد اولیه است و برای گشایش حساب و تأمین اعتبار دچار مشکل هستیم. نوسانات ارزی این مشکلات را تشدید کرده است و در نهایت تجار نمی‌توانند این چرخه را به‌طور مستمر ادامه دهند. اگر مشکلات ارزی نبود، اکنون بهترین فرصت برای صادرات کشور به شمار می‌رفت.

خبر

رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو:

قیمت خودروهای داخلی تا ۱۲ و خارجی تا ۵۰ میلیون تومان کاهش یافت

• رئیس اتحادیه صنف دارندگان نمایشگاه و فروشگاه خودروی تهران گفت: به دنبال کاهش قیمت دلار خودروهای داخلی از یک‌ونیم تا ۱۲ میلیون تومان و خودروهای خارجی از ۴۰ تا ۵۰ میلیون تومان کاهش یافت. سعید مؤتمنی در گفت‌وگو با فارس، درباره قیمت خودرو عنوان کرد: قیمت خودروهای داخلی و خارجی در بازار کاهش یافته است. به اعتقاد او در بازار خودرو شوک حاکم است، زیرا فروشنده در این بازار زیاد است، ولی خریداری نیست و خریدارها قیمت را تعیین می‌کنند. مؤتمنی با بیان اینکه با ادامه این روند قیمت خودرو باز هم کاهش می‌یابد، گفت: در کنار کاهش قیمت خودرو، اگر خودروسازان عرضه را بیشتر کنند، باز هم کاهش قیمت خواهیم داشت. او به عوامل افزایش قیمت خودرو در ماه‌های اخیر اشاره کرد و گفت: افزایش قیمت دلار یکی از این عوامل بود و در کنار آن با توجه به اینکه خودروسازان به دلایل مختلف از جمله افزایش هزینه تولید، عرضه را به بازار کم کرده بودند، قیمت خودرو افزایش یافت. رئیس اتحادیه صنف دارندگان نمایشگاه و فروشگاه خودروی تهران اظهار کرد: وقتی قیمت دلار افزایش می‌یابد، فروشندگان خودرو هم کم می‌شوند، اما به‌محض اینکه دلار حالت ریزشی پیدا می‌کند، فروشنده زیاد می‌شود. مؤتمنی بیان کرد: ما برای کاهش بیشتر قیمت خودرو از خودروسازان می‌خواهیم تا عرضه خودرو به بازار را بیشتر کنند.

نوبخت: پروژه‌های عمرانی سال ۹۸ حذف نمی‌شود

• رئیس سازمان برنامه و بودجه گفت: هیچ طرح و پروژه عمرانی در سال ۱۳۹۸ حذف نخواهد شد، بلکه براساس شرایط خاص کشور پیگیری می‌شود. به گزارش سازمان برنامه و بودجه، «محمدباقر نوبخت» در هشتمین جلسه ستاد تهیه و تدوین لایحه بودجه ۹۸ افزود: با توجه به تصمیم سران قوا که امکان تغییر کاربری پروژه‌های عمرانی را به دولت داده است، می‌توان امیدوار بود که روند واگذاری طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی در سال ۱۳۹۸ شتاب و سرعت قابل توجهی داشته باشد.