یادداشت

بازار سرمایه روزهای بهتری را در سال ۹۵ تجربه خواهد کرد

مجید سلیمی‌بروجنی
کارشناس

● ارزش بازار سرمایه کشور از ابتدای سال تاکنون به دلیل شرایط رکورد حاکم بر اقتصاد و برخی تصمیمات دولت نزدیک به ۳۰ هزار میلیارد تومان افت کرده است. این متغیر مهم از ابتدای سال تاکنون ۳/۵ درصد ریزش کرده و نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۹/۷ درصد افت کرده است. افت سنگین در حالی بر پیکره بازار سرمایه تحمیل شد، که بازار سرمایه از نیمه دوم سال ۱۳۹۲ و در روزهای اول نقش ارزش معادل ۱۵۰ میلیارد دلار داشت که در حال حاضر این میزان به کمتر از صد میلیارد تومان رسیده است. به نظر می‌رسد اینکه بورس اقتصاد دولتی و نفتی دیگر چنگی به دل نمی‌زند، خود گویای عمده‌ترین علل فرسودگی بورس تهران باشد. سال گذشته در چنین روزهایی به امید بازشدن درهای مذاکرات هسته‌ای و امیدواری دوچندان فعالان بازار به نتایج جامع و مانع، شاخص کل بازار به بالای کانال ۷۶ هزار واحد نیز دست یافته بود، همه اینها در حالی است که عوامل اثرگذار بر انتظارات روانی بازار و بازیگران آن امروز بیش از سال گذشته جلوه‌گری می‌کند. چراکه امروز دیگر روابط ایران با جهان در سیر تعامل سازنده و مدارا قرار گرفته است و گره‌گشایی‌های تقریبا چشمگیری نیز در بسیاری از بخش‌های اقتصادی اتفاق افتاده است. همچنین بندهایی از بسته ضد رکورد برنامه دولت برای تحریک تقاضا در اقتصاد به اجرا گذشته شده است، اما با وجود چنین اتفاقاتی در عرصه سیاست و اقتصاد گویا بازار حساس سهام دیگر با عامل هیجان سروکاری ندارد! ازاین‌رو بیشتر به اتفاقات واقعی اقتصاد، صنعت و تولید چشم دوخته است. برخی کارشناسان بر این عقیده‌اند تا زمانی‌که رکورد بر اقتصاد کشور حاکم باشد و سیاست‌هایی مانند نرخ سود، خوراک پتروشیمی‌ها و بهره مالکانه معادن تغییری نکند، نمی‌توان انتظار روند صعودی بازار را داشت. بنابراین روند صعودی بورس در صورت تزریق نقدینگی جدید به این بازار همچنین اتخاذ سیاست‌های اثرگذار اقتصادی و اجرائی‌شدن برجام آغاز می‌شود و دولت باید اقدام عملی خود را برای رهایی بورس از رکود و جلب اعتمادهای دوباره به این بازار انجام دهد. بازار سرمایه با مشکل تقاضا روبه‌روست. هرچه به سمت پایان سال پیش می‌رویم این انتظار وجود دارد که به دلیل سیاست‌های انبساطی دولت اوضاع بازار سرمایه بهبود پیدا کند. هرچند که وام ۲۵ میلیون تومانی خودرو برای بازار سهام عایدی نداشت.

می‌توانیم امیدوار باشیم که بسته‌های حمایتی دولت به بهبود اوضاع کمک کند، به شرطی که تنها به یک حوزه منوط نشود و به همه حوزه‌ها تسری یابد. به اعتقاد تحلیلگران این بسته‌ها آثار منفی در رکود تقاضا را با استفاده از تحریک تقاضا برطرف می‌کند. باید بپذیریم که در هیچ جای دنیا موسسات مالی غیرمجاز وجود ندارند که برخلاف دستورالعمل‌های بانک مرکزی، نرخ‌های سود تا ۳۰ درصد به سپرده‌گذاران و گیرندگان تسهیلات بپردازند. در هیچ جای دنیا ساختار و تشکیلات و نظام پولی مانند ایران نیست، بنابراین مشخص نیست محرک‌های اقتصادی و مشوق‌های اقتصادی اعمال شده همان اثری را بگذارد که در کشورهای دیگر می‌گذارد. نرخ‌های بهره بالا حاکی از تقاضای شدید پول است که این گره ناشناخته در اقتصاد ایران است. از طرف دیگر بخش زیادی از دارایی‌ها به صورت مستقیم یا وثایق در املاک و ساختمان بلوکه شده چون از جمله دارایی‌های نقدشونده نیست و نقدشوندگی آن پایین آمده است. همه این موارد پیچیدگی‌های اقتصاد ایران است و همه امیدوارند که با بسته‌های محرک دولت تا پایان سال ۹۴ در چرخش مالی و خروج از رکود شاهد حرکت‌هایی باشیم و فعالان بورس نیز امیدوارند در سال ۹۵ اثرات آن را در صورت‌های مالی‌شان ببینند. بانک‌ها همچنان نزولی سود بالا به سپرده‌گذاران می‌پردازند و همین باعث شده که بسیاری از سرمایه‌گذاران، حاضر به خروج پول‌هایشان از بانک‌ها نشوند. بسیاری از کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که سال ۹۵، سال خوبی برای بازار سرمایه باشد. با توجه به چشم‌انداز مثبت اقتصادی و مناسبات و ارتباطات خوب اقتصادی ناشی از رفع تحریم‌ها همچنین تصمیمات و سیاست‌های تیم اقتصادی دولت، بازار سرمایه در سال آینده شرایط بهتری را تجربه خواهد کرد.

خبر

طلای تُرک در صدر طلاهای قاچاق

● **ایسنا:** رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان طلا گفت: با توجه به اینکه ورود مصنوعات طلا به کشور ممنوع است، واردات به صورت قاچاق انجام می‌شود و شاهد وارداتی از کشورهای ترکیه، تایلند، هند، هنگ‌کنگ و ایتالیا هستیم که البته همه این واردات به‌صورت غیرقانونی انجام می‌شود. عبادالله محمدولی افزود: کشور ترکیه در بحث واردات مصنوعات طلا به کشور ما در رتبه اول قرار دارد.

دولت احمدی‌نژاد یک واگن هم نخرید

ادامه از صفحه ۵

واگذاری این تعداد شرکت باعث می‌شود هم سرویس‌ها بسیار متفاوت شود و هم هزینه‌های عملیات برای شرکت‌های کوچک و متعدد افزایش پیدا کند. به‌نظرم دو یا سه شرکت مسافری در بخش ریلی کشور کافی است.

زیادبودن شرکت‌ها باعث ایجاد رقابت نمی‌شود؟

همیشه با زیادبودن فعالان رقابت ایجاد نمی‌شود. راه‌آهن‌های موفق دنیا نه‌تنها به کشور خود، بلکه به چند کشور همسایه خود هم سرویس می‌دهند اما شرکت‌های متعدد ندارند. در حوزه ریلی، نظارت‌ها مهم است. سه بانک خوب در کشور داشته باشیم بهتر است یا حالا که ۳۰ بانک داریم و همه نگران نبود همگرایی در شبکه بانکی هستند؟ بانک‌ها مستقل هستند و هر کدام می‌خواهند سهم خود را زیاد کنند هزینه زیادشدن تعداد شعبه‌های بانک‌ها هم درنهایت از جیب مردمی که سپرده‌گذاری می‌کنند، پرداخت می‌شود. در حوزه ریلی هم همین اتفاقات رخ می‌دهد. وقتی فاصله زیادی بین عرضه و تقاضا وجود دارد، با تعدد شرکت‌ها، رقابت واقعی ایجاد نمی‌شود. وقتی یک شرکت قطار مسیر تهران-تبریز و یک شرکت قطار مسیر تهران-مشهد را داشته باشند، رقابتی بین آنها ایجاد نمی‌شود. حتی به‌نظر من، قطار ۱۰ صبح هم با قطار شش بعدازظهر جایی برای رقابت ندارند. در دنیا هم اضافه‌شدن تعداد شرکت‌های ریلی برای ایجاد رقابت نیست، چراکه حوزه ریلی را منطقه‌ای تقسیم کرده‌اند.

در ایران تقسیم‌ها چگونه است؟

در ایران شرایط خاصی در این بخش حاکم است. در بخش ریلی، شرکتی که ۳۰ واگن دارد، با رجا که هزار و ۳۰۰ واگن دارد فرقی ندارند. هر شرکتی می‌تواند در همه مسیرها فعالیت کند اما از آنجا که شرکتی که یک قطار دارد نمی‌تواند در همه مسیرها فعالیت کند، از سوی راه‌آهن مسیر خاصی به آن واگذار می‌شود. حوزه ریلی در ایران منطقه‌بندی نشده است.

خب برگردیم به بحث واگذاری و بلاتکلیفی‌هایی که با وجود آنها رجا واگذار شد. به‌نظر شما، افزایش‌ندادن سهم حمل‌ونقل ریلی مسافر هم ناشی از همین بلاتکلیفی‌هاست؟

فعلا حدود ۱۳ درصد حمل مسافر کشور توسط بخش ریلی انجام می‌شود اما باید توجه داشت کلا سهم بخش عمومی از حمل‌ونقل مسافر رو به کاهش است، چراکه مردم برای سفر به حمل‌ونقل شخصی روی آورده‌اند. یکی از دلایل افزایش‌ندادن سهم، نبود سرمایه‌گذاری مناسب در حمل‌ونقل عمومی و توسعه زیرساخت‌هاست. دلیل دیگر، ارزان‌بودن قیمت سوخت است که باعث می‌شود هزینه سفر شخصی کمتر باشد. مسئله دیگر حمایت از صنعت خودرو است که باعث شده مردم با شیب زیادی خودرودار شوند و سفرها را نیز با سوخت ارزان خودرو شخصی انجام دهند.

در این شرایط همراه با پیشرفت حوزه جاده، آیا حوزه ریلی هم کاری کرده که توان رقابت خود را حفظ کند؟

وقتی که ۱۰ سال ناوگان خریداری نشود و میانگین عمر ناوگان به ۳۲ سال برسد، قطعا مردمی که مشتاق سرویس‌های جدید هستند، حمل‌ونقل ریلی را انتخاب نمی‌کنند.

در شرایط فعلی که بیشتر حمل‌ونقل مسافر ریلی کشور غیردولتی است، چرا بخش خصوصی آن‌گونه که باید وارد این حوزه نشده است؟ چالش‌های پیش‌روی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی چیست؟

اول باید توجه داشت سرمایه‌گذار جدا از علائق شخصی خود، به دو نکته امنیت سرمایه‌گذاری و سود آن هم توجه دارد. امنیت سرمایه‌گذاری در بخش ریلی نسبتا برقرار است گرچه در این حوزه، اختیار صاحب سرمایه به دلیل انحصارهای ذاتی و محدودیت‌های موجود کم است. درباره سوددهی و بازگشت سرمایه در بخش ریلی نیز سرمایه‌گذار باید به بسیاری از پارامترها فقط اعتماد کند، یعنی تضمین کافی برای بازگشت سرمایه وجود ندارد، چراکه دولت در قیمت مداخله می‌کند، نظام دولتی هم در بهره‌برداری مداخله دارد و همچنین تقاضا قابل پیش‌بینی نیست از این‌رو سرمایه‌گذاری که باید مبلغ قابل توجهی در این بخش وارد کند با تردید نسبت به امنیت و سودآوری، به‌سختی تصمیم می‌گیرد.

منظورتان از انحصاری که گفتید، چیست؟

انحصار این حوزه ذاتی است. اگر کسی ۱۰ یا صد دستگاه اتوبوس داشته باشد و بخواهد همه در زمان مشخصی به‌سوی مقصد مشخصی بروند، محدودیتی ندارد اما اگر همین فرد سه قطار داشته باشد، نمی‌تواند به این صورت تصمیم بگیرد، چراکه در مسیر ریلی، فقط یک قطار می‌تواند حرکت کند و قطار بعدی باید با فاصله وارد مسیر شود و اگر این مسیر پیش از شما توسط شخص دیگری رزرو شده باشد، دیگر نمی‌توانید در آن زمان قطار را حرکت دهید. فرض کنید همه ناوگان به راه‌آهن تعلق دارد؛ وقتی سه رام قطار وارد یک مسیر کرده دیگر نمی‌تواند قطار دیگری اضافه کند. این ذات حمل‌ونقل ریلی است.

به دخالت دولت و نظام دولتی اشاره کردید، آیا متناسب با دخالت، حمایت هم وجود دارد؟

حمایت هم هست اما اینکه سرمایه‌گذاری صورت نگرفته، به این معناست که فرایند این حمایت و دخالت به نفع و حمایت از سرمایه‌گذاری کلان نبوده است.

شرکت رجا در استفاده از همین سرمایه‌گذاری‌های موجود، برای جذب مردم چه کرده است؟ بحث حقوق مسافر را چگونه رسیدگی می‌کند؟

قبل از استیفای حقوق اشخاص، به آشنایی با این حقوق احتیاج داریم؛ اول باید مسافران بدانند حقوقشان چیست و بعد به‌دنبال استیفای آن باشند. در کشور در قسمت اول یعنی آشنایی با حقوق، ضعف وجود دارد. با وجود این، بخش ریلی یکی از پیشتازان طراحی رسیدگی به حقوق مسافر بوده و از سال‌های گذشته برای نهادینه‌کردن این فرهنگ در حوزه ریلی تلاش کرده است تا مسافر به حقوق خود آگاه باشد و در صورت عدم استیفای این حقوق، رجا خود را به پرداخت جریمه موظف دانسته است. شرکت رجا از ۱۵ سال پیش در شرایطی که سرویسی جزء حقوق مسافر باشد و ارائه نشود، خود را ملزم به پرداخت جریمه کرده است. اگر قطار تأخیر داشته باشد یا تهویه و سیستم صوتی و... کار نکند، به همه مسافرانی که از سرویس‌دهی محروم شده‌اند جریمه پرداخت می‌شود. برای تأخیرها نیز جریمه پرداخت می‌شود اما مسئله این است که بیش از ۹۰ درصد تأخیرها به سیر و حرکت مربوط است و به رجا برنمی‌گردد و گرچه جریمه تأخیرها را نیز راه‌آهن پرداخت می‌کند، اما این مسئله باعث شده در مهم‌ترین سرویسی که باید به مسافر دهیم، وضعیت خوبی نداشته باشیم.

وضعیت تأخیر قطارها به چه صورتی است؟

فعلا میانگین تأخیرها بیش از نیم ساعت است و بعضا تأخیرهای اتفاقی که بیش از نیم ساعت به طول می‌انجامد هم کم نیست. تقریبا هر هفته قطارهایی که بیش از دو ساعت تأخیر داشته باشند هم داریم.

یعنی خودتان هم از وضعیت تأخیرها راضی نیستید؟

نه. اصلا خوب نیست و نباید این‌طور باشد. قطار باید دقیقا سر ساعت حرکت کند و سر وقت برسد.

برای رفع این مسئله چه کرده‌اید؟

رفع این کاستی، یکی از مهم‌ترین کارهایی است که باید در حوزه ریلی اتفاق بیفتد اما باعث و بانی آن ما نیستیم. ما در حوزه‌هایی که اختیار داشته‌ایم، در حد توان کوشیده‌ایم رضایت مسافران را جلب کنیم.

در چه حوزه‌هایی و چه تلاش‌هایی؟

مثلا تلاش‌هایی که در زمینه نحوه دسترسی مسافران به بلیت قطار انجام شده است و اینکه میزان بلیت موجود در شبکه به‌طور عادلانه در اختیار همه مردم هست و همه می‌توانند به هر روشی که می‌پسندند بلیت تهیه کنند، واقعا اتفاقات خوبی به همراه داشته است. حالا مردم می‌توانند هم از طریق مراجعه به آژانس‌ها، هم از طریق اینترنت یا تلفن یا موبایل، بلیت بخرند و دردسرهای مربوط به خرید بلیت واقعا کم شده است. قبلا حتی بلیت‌هایی که اینترنتی خریده می‌شدند نیز باید با مهر آژانس یا ایستگاه راه‌آهن تأیید می‌شد و اگر کسی برای شخص دیگری بلیت می‌خرید باید برگه آن را به دست مسافر می‌رساند اما حالا خود شخص می‌تواند پرینت بگیرد و دیگران هم می‌توانند با فکس یا ایمیل، بلیت را برای مسافر ارسال کنند. بخش تهیه بلیت مشکل بزرگی داشت اما دیگر صف‌های طویل و اطلاع‌ندادن و اطمینان مسافران از وضعیت بلیت وجود ندارد. در این حوزه اتفاقات واقعا خوبی افتاده و با کشورهای پیشرفته فاصله زیادی نداریم.

تسهیل فرایند تهیه بلیت قابل تقدیر است اما برای راحتی و جلب رضایت مسافری که بلیت را خریده و وارد قطار شده، چه کرده‌اید؟

درباره ناوگان و محل اقامت مسافران حتما نیازمند سرمایه‌گذاری جدی هستیم. باید به تعداد ناوگان فعلی، ناوگان نو وارد کشور کنیم، یعنی قریب به هزار و ۳۰۰ واگن جدید باید وارد کنیم تا حقوق اولیه مسافر، که جای مناسب است، فراهم شود. درباره رسیدن به‌موقع و سریع، در حال جاماندن از دنیا هستیم و باید برای افزایش سرعت در بخش ریلی دست به کار شویم. فعلا راه‌آهن سرمایه‌گذاری‌های خوبی کرده و تلاش می‌شود بخشی از مشکلات کاهش سرعت، که مربوط به خرابی مسیر است، برطرف شود. راه‌اندازی سیستم‌های کنترلی روزآمدی که ایمنی و سرعت قطار را بالا می‌برد نیز در مجموعه راه‌آهن در دست انجام است. با تعویض تراورس‌های چوبی به بتونی در ایستگاه‌های کشور نیز سرعت عبور از سوزن‌ها افزایش پیدا می‌کند و کاهش زمان سیر را در پی خواهد داشت.

فعلا حداکثر و متوسط سرعت قطارهای کشور چقدر است؟

فعلا میانگین سرعت قطارها حدود ۹۰ کیلومتر در ساعت است. حداکثر سرعت ۱۶۰ کیلومتر و حداقل سرعت سیر واگن‌ها هم ۱۱۰ کیلومتر است اما در کل مسیر نمی‌توانند با این سرعت حرکت کنند. در برخی مسیرها به دلیل قوس، مشخصات مسیر یا تعمیر و بازسازی، سرعت کم می‌شود و گاهی به ۳۰ یا حتی ۱۰ کیلومتر در ساعت هم می‌رسد.

به‌نظر شما، یک قطار می‌تواند روی کیفیت کل حوزه تأثیرگذار باشد؟

این قطار فقط یک نمونه است که گاهی هم در اختیار گردشگران خارجی قرار می‌گیرد. حقیقت این است پس از اتفاقاتی که در هشت سال گذشته برای همه بخش‌های کشور افتاد، بخش ریلی هم از رفتار نامناسب اقتصادی دولت آسیب جدی دید از این‌رو امروزه در همه بخش‌ها، ازجمله بخش ریلی، شاهد شروع مجدد هستیم. بسیاری از چیزها را باید از نو شروع کنیم، مثلا سرمایه‌گذاری در حوزه‌ها به دلیل تأخیرهای ایجادشده باید از نو انجام شوند. در بخش نیروی انسانی، بخش عمده‌ای از نیروهای مجرب از چرخه فعالیت خارج شده‌اند و باید نیروهای جایگزین آموزش داده شوند، در بخش زیرساخت، بسیاری از نقاط به بازسازی نیاز دارد، چراکه در این سال‌ها بازسازی چندانی انجام نشده و حالا باید انجام شود. مشکل این است که وضعیت اقتصادی کشور فعلا اجازه نمی‌دهد این شروع مجدد، پرقدرت باشد. از دیگر سو، بخش خصوصی هم ایده دارد اما دارایی زیادی ندارد و بانک‌ها هم اصلا حس‌وحال و توان حمایت از سرمایه‌گذاری را ندارند. به‌نظر می‌رسد در این شرایط بهترین راهکار استفاده از سرمایه خارجی است. برای تحقق این مسئله نیز اول به روابط مناسب با دنیا دوم به ایجاد تضمین‌های لازم برای سرمایه‌گذاران نیاز داریم.

منظور از سرمایه‌گذار خارجی این است که خود سرمایه‌گذار بیاید و برای سرویس‌دهی شرکت ایجاد کند یا فقط سرمایه بیاورد؟

تاکنون که هیچ‌کدام اتفاق نیفتاده است اما مثلا در بخش خودرو، حرف از مشارکت طرف خارجی زده می‌شود. یا در مترو تهران در بخش ساخت واگن تجربه حضور و مشارکت شرکت خارجی وجود دارد، از نظر قانون و مقررات، منعی برای حضور مشارکتی سرمایه‌گذار نیست اما ما بیش از سرمایه‌گذاری، نیازمند مشارکت مدیریتی شرکت‌های توانمند و با تجربه خارجی هستیم.

مسیرهایی هست که مسافر ندارند و زیان‌ده محسوب می‌شوند. زیانی که از این محل به شرکت‌ها می‌رسد، از جایی جبران می‌شود؟

یکی از مسائلی که در واگذاری‌ها تعیین تکلیف نشده همین مورد است. ما مکاتبات زیادی برای جبران این زیان‌ها داشته‌ایم که حتی برخی از آنها منجر به تصویب پرداخت مبالغی به رجا نیز شده اما به دلیل وضعیت نامناسب مالی دولت، پرداختی انجام نشده است.

دولت از چه زمانی بدهکار است؟

از زمانی که یارانه حمل‌ونقل ریلی را قطع کرد. قبل از واگذاری بخش مسافری شرکت رجا سالانه ۵۰ تا صدمیلیارد تومان یارانه دریافت می‌کرد و سالانه حدود صد تا ۱۲۰ میلیارد تومان نیز بودجه برای طرح عمرانی داشته است. به جز اینها، از بسیاری از امکانات راه‌آهن هم به قیمت نازل یا رایگان بهره‌مند می‌شده است. همه اینها بعد از واگذاری قطع شده و افزایش قیمت بلیت هم پوشش این جاهای خالی را نمی‌دهد.

در واگذاری‌ها، ایستگاه هم واگذار شده است؟

مسافران روی هزینه بلیت به اسم خدمات ایستگاهی، هزینه‌ای به راه‌آهن می‌پردازند. گرچه رجا برای استفاده از خط و ایستگاه‌ها چیزی پرداخت نمی‌کند اما برای مکان‌هایی که در اختیار دارد اجاره پرداخت می‌کند. البته اوایل واگذاری، ناهماهنگی‌هایی بود که می‌خواستند دفتر رجا را از ایستگاه راه‌آهن بیرون کنند غافل از اینکه بدون رجا، ایستگاه هم به درد نمی‌خورد.

شرکت رجا این قدرت را دارد که وارد خط‌های زیان‌ده نشود؟

اینها همه با مذاکره حل شده و تاکنون کار به اینجا نرسیده که بخواهیم و نخواهیم مطرح شود، چراکه خدمت‌رسانی به این خطوط هم جزء اهداف اجتماعی شرکت است. طرف مقابل هم نگفته باید زیان کنید، معمولا قول داده‌اند زیان را جبران کنند اما عملا نتوانسته‌اند.

در بحث بلیت، آیا برای آزادسازی قیمت اقدامی شده است؟

طبق ماده ۹ قانون دسترسی آزاد، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی باید قیمت را تعیین و به راه‌آهن اعلام کنند تا پس از تأیید راه‌آهن، قابل اجرا شود اما عملا هنوز ما به مرحله تعیین قیمت نرسیده‌ایم، چراکه قانون هیچ محدودیت زمانی درباره تصویب و زمان تصویب قیمت برای راه‌آهن نگذاشته است و درنتیجه تعیین قیمت توسط شرکت‌ها بی‌خاصیت شده است.

یعنی سقف و کف برای قیمت بلیت تعیین نشده تا در شلوغی قیمت‌ها بالا برود و در خلوتی کاهش پیدا کند؟

تا سال ۹۳ قیمت‌ها ثابت بود یعنی هر مسیر متناسب با نوع قطار، یک قیمت خاص داشت و حتی شرکت اجازه تخفیف‌دادن هم نداشت. از سال ۹۳ مساعدتی که شده، این است که می‌توان بلیت را کمتر از قیمت مصوب فروخت. این مسئله کمک می‌کند سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی مسافر بیشتر شود. در همه بخش‌ها وقتی تقاضا بیشتر از عرضه باشد اما در بخش رسمی قیمت‌گذاری انجام شود، رانت ایجاد می‌شود. این مسئله در برخی اوقات و در برخی مسیرهای ریلی هم اتفاق می‌افتد. مثلا گاهی یک مسافر خارجی در مسیر تهران-مشهد باید بلیت را به سه یا چهار برابر قیمت از بازار سیاه تهیه کند. ما برای رفع این معضل مقرر کرده‌ایم بلیت با نام صادر شود و فقط صاحب نام درج‌شده روی بلیت بتواند سوار قطار شود اما باز هم در مواقعی مانند عید نوروز که بلیت‌های ما چند دقیقه پس از گشایش سامانه تمام می‌شود که در این شرایط برای هر کسی که امکانات بیشتری دارد یا فرضا با آژانس آشناست، رانت ایجاد می‌شود و در اولویت خرید بلیت قرار می‌گیرد. در دنیا این معضل را با قیمت حل می‌کنند یعنی تقاضای ایام پیک را با افزایش قیمت کاهش می‌دهند و بعد از آن می‌توانند قیمت را در دیگر ایام خلوت سال کاهش دهند.

این تغییر قیمت در ایام پیک و غیرپیک تبعیض ایجاد نمی‌کند؟

این قاعده و تعریف بازار است. مگر گوجه‌فرنگی در طول سال، یک قیمت دارد که بلیت قطار یک قیمت داشته باشد.

این مسئله باعث کم‌شدن استقبال از حمل‌ونقل ریلی نمی‌شود؟

همان‌گونه که گفتم، این ذات بازار است و و عدم پذیرش آن باعث ایجاد رانت می‌شود. حمل‌ونقل ریلی انتخاب ناگزیر دنیاست. هم به دلیل مسائل زیست‌محیطی و کاهش مصرف سوخت و هم به دلیل محدودیت سرعت در حوزه جاده انتخاب ناگزیر مردم و جامعه برای حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری، حمل‌ونقل ریلی است. این حوزه، حمل‌ونقل اصلی دنیا خواهد بود پس باید عزم جدی برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای این حوزه ایجاد شود.

عکس: عباس کوثری، شرق

● وقتی که ۱۰ سال ناوگان خریداری نشود و میانگین عمر ناوگان به ۳۲ سال برسد، قطعا مردمی که مشتاق سرویس‌های جدید هستند، حمل‌ونقل ریلی را انتخاب نمی‌کنند.

● قبل از استیفای حقوق اشخاص، به آشنایی با این حقوق احتیاج داریم؛ اول باید مسافران بدانند حقوقشان چیست و بعد به‌دنبال استیفای آن باشند. در کشور در قسمت اول یعنی آشنایی با حقوق، ضعف وجود دارد

ادامه از صفحه ۵

از واردات کالسکه دودی مظفری تا تسهیلات بی‌فایده خودرو

در ایران این صنعت در اختیار دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا با حدود ۹۴ درصد از کل تولیدات قرار دارد. دیگر خودروسازها مانند گروه بهمن، کرمان‌موتور، رخش‌خودرو، کیش‌خودرو، رانیران، تراکتورسازی، شهاب‌خودرو و دیگران نیز روی‌هم‌رفته شش درصد خودروهای ایران را می‌سازند. این شرکت‌ها دارای تنوع گوناگونی از گونه‌های خودرو مانند موتورسیکلت، خودروهای مسافری، ون‌ها، کامیون‌های کوچک، کامیون‌های اندازه متوسط، کامیون‌های سنگین، مینی‌بوس‌ها، اتوبوس‌های بزرگ و دیگر خودروهای تجاری و عمومی برای تأمین نیاز کشور هستند.

درحال‌حاضر این صنعت قدرت مانور حداقلی را در عرصه صادرات داشته و به جای هدف‌گذاری بازار بین‌المللی، بازار داخل را مدنظر خود قرار می‌دهد. از این جهت، مصرف‌کننده داخلی با وجود رقابت اندک، در بعد قیمت و کیفیت محصول متضرر شده و مجبور به پرداخت اضافه رقمی است که در زمان خرید به‌اجبار باید بپردازد. از این‌رو، با راه‌اندازی و ایجاد سایت‌های تولید خودرو با برندهای بین‌المللی، می‌توان این صنعت را به‌عنوان زمینه یک مزیت اقتصادی در ایران براساس پارامترهای رقابتی جهانی مطرح کرد تا با بهره‌گیری از آن بتوان مشکلات ناشی از کیفیت‌نداشتن و افزایش نرخ خودرو که تحمیلی بر مصرف‌کننده ایرانی است را از طریق مشارکت شرکت‌های خارجی و ورود نشان‌های تجاری و برندهای معتبر در کشور مرتفع کرد. قابل توجه است ورود بخش خصوصی به این عرصه می‌تواند از طریق جلب مشارکت‌های سرمایه‌های خارجی با هدف تشویق صادرات و استفاده از مزیت‌های رقابتی مناطق آزاد، دسترسی به بازارهای هدف بین‌المللی را تسهیل کرده و بازار داخلی را برای عرصه تولید باکیفیت و کاهش قیمت تمام‌شده با استفاده از برندهای معتبر خارجی پرجاذبه کند. جلب مشارکت نشان‌های تجاری و برندهای معتبر خارجی سازنده خودرو و دعوت از آنها برای راه‌اندازی سایت‌های تولید خودرو، از زمینه‌های تأثیرگذار تولید خودرو به‌عنوان هاب منطقه‌ای در مناطق آزاد ازجمله چابهار است که درگذشته مورد تأکید رئیس‌جمهوری هم قرار گرفته؛ چیزی که تاکنون در حد حرف باقی مانده است. هاب منطقه‌ای تولید خودرو با مشارکت نشان‌های تجاری و برندهای معتبر خارجی سازنده خودرو به‌ویژه هیأت‌های آلمانی و دیگر هیأت‌های تجاری که بعد از برجام به ایران آمده‌اند، می‌تواند ضمن ارتقای زمینه‌های رقابتی، کیفیت خودرو را افزایش داده و باعث کاهش قیمت آن برای رفاه حال مصرف‌کنندگان ایرانی شده و تحکیم آن می‌تواند زمینه‌ساز ورود آنها به داخل کشور به‌مثابه تولید ملی قلمداد شود؛ تولیدی که زمینه‌ساز اشتغال شده و به ایجاد فرصت‌های شغلی در کشور تحکیم بخشد. باید از فرصت‌سازی برای صنعت بی‌فایده از طریق حمایت داخلی که اقتضای استراتژی جایگزین واردات است، دست شست. نگاه به صنعت خودرو باید توجه به استراتژی تشویق صادرات به خارج باشد، در غیراین‌صورت این صنعت در ایران که درحال‌حاضر دومین صنعت دنیاست، همچنان در مرحله نوزادی به‌سر می‌برد. توجه به میزان، نحوه کم صادرات و قیمت‌گذاری خارجی آن حاکی از همین است. بنابراین وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس کل بانک مرکزی باید از حمایت ساده‌انگارانه از این صنعتی که تقریبا ۳.۲ درصد تمامی نیروی کار آن به‌طور مستقیم در صنعت خودروسازی و بسیاری دیگر در صنایع مرتبط با این صنعت فعالیت می‌کنند، پرهیز کنند و به حضور این صنعت در بازار جهانی توجه کنند، یعنی همه فشارهای این صنعت نباید بر دوش مصرف‌کنندگان داخلی باشد. تزریق منابع مالی باید متوجه سایر حوزه‌های صنعتی کشور با هدف ایجاد اشتغال برای جوانان شایسته ایرانی در مؤسسات دانش‌بنیان باشد.

شهرداری کرج
سازمان پارکها و فضای سبز

آگهی تجدید مزایده عمومی

کد آگهی۳۵-۹۴ (منفک شده از کدآگهی ۱۲-۹۴)

سازمان پارکها و فضای سبزشهرداری کرج در نظر دارد یکباب بوفه به مساحت حدود۹ مترمربع با قیمت پایه ماهیانه ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال واقع درکرج چهارراه طالقانی - بوستان جهان (بمدت یکسال) را از طریق برگزاری تجدید مزایده و انعقاد قرارداد به اشخاص حقیقی یا حقوقی واجد صلاحیت واگذار نماید.از متقاضیان دعوت میگردد جهت کسب اطلاعات لازم و دریافت اسناد مزایده از تاریخ چاپ وانتشار این آگهی حداکثر بمدت ۱۰ روز کاری به نشانی کرج عظیمیه - ضلع شمالی میدان استقلال - سازمان پارکها - طبقه اول دفتر امور پیمانها مراجعه و یا با شماره تلفن ۳۲۵۴۰۳۰۳(۰۲۶) تماس حاصل نمایند. بدیهی است بابت خرید هریک از اسناد مزایده مبلغ ۳۰۰/۰۰۰ ریال معادل ۳۰ هزار تومان بشماره حساب ۱۰۰۱۰۰۱۰۰۲۶۱ بانک شهر شعبه عظیمیه ۴۵ متری کاج در وجه شهرداری کرج واریز و اصل فیش واریزی به امور پیمانها ی سازمان تحویل گردد./م۴-۵/۱ ۸/۲۳

روابط عمومی سازمان پارک ها و فضای سبز شهرداری کرج
Park.karaj.ir