

ادامه از صفحه اول

کاسبان افشاگری

با این دقت نظر که خلق سیاست از مسیر مواجِهه انتقادی با دولت یازدهم نمی‌گذرد، در ماه‌های باقی‌مانده از دولت حسن روحانی، خلق و تولید سیاست از طریق نقد جدی و تئوریک دولت احمدی‌نژاد و تداوم سیاست‌های جامانده از دوران او –خاصه در حوزه اقتصاد– ممکن می‌شود. دولتی که فجایع و خسارت‌های بی‌شماری به بار آورده است، نباید اجازه داد نقد مکرر دولت روحانی، دولت احمدی‌نژاد را از حافظه تاریخی مردم پاک کند.

این روزها نقادی‌های حسین شریعتمداری با هدف از پیش تعیین‌شده تخریب دولت، و در طرف دیگر انتقادات مشفقانه صادق زیباکلام از دولت برای احیا و دوام فضای نقد کفایت می‌کند. اگر اصلاح‌طلبان بتوانند بررسی کارنامه دولت احمدی‌نژاد را به یک مطالبه عمومی تبدیل کنند دست به کار بزرگی زده‌اند. اینک یکی از راه‌های صیانت از دموکراسی در رهاکردن احمدی‌نژاد معنا می‌یابد، سماجت در پیگیری و مطالبه منابع و منافع ملی که به دست او به یغما رفته است. هرگونه برخورد کلبی‌مسلكانه با دولت احمدی‌نژاد حقا به دموکراسی است. راستی چرا اصولگرایان هرگز از خسارت‌های دولت احمدی‌نژاد سخنی به میان نمی‌آورند؟ ساداندیشانه است بدانیم که منافع مالی مشترک، آنان را از این کار بر حذر داشته و اینک که دست‌شان از این منافع کوتاه شده، بی‌محابا به افشای فرصت‌های نابرابر اقتصادی و خطاهای سیاسی دولت روحانی می‌پردازند و آنها را درشت‌نمایی می‌کنند.

اصولگرایان می‌دانند دولت برای آنان فقیرتر از آن است که بشود چشم طمعى به آن داشت. از این‌رو در پس درشت‌نمایی این افشاگری‌ها بیش از آن‌که منافع مالی خوابیده باشد، مطامع سیاسی نهفته است. اگر بپذیریم دولت روحانی به شکلی دموکراتیک روی کار آمده، رسانه‌های اصولگرا این وجِه دولت روحانی را هدف قرار داده‌اند.

آنان با پروپاگانداى رسانه‌ای در زمینه افشاگرى‌های مالی و خطاهای سیاسى می‌خواهند باور مردم را به دولتی که از دل صندوق رای بیرون آمده از یسن ببرند، و با نشانه‌ای مفهوم «سندوق رای» پایه‌های دموکراسی را سست کنند. آنچه دموکراسی را نهادینه می‌کند باور مردم به نهادهای دموکراتیک است. اگر باور به دموکراسی، مهم‌ترین گرانگاه مردم در مواجهه با نظام‌های سیاسى مستقر باشد، دولت و مجلس که نهادهایی مبتنی بر رای هستند، ناگزیر باید ماهیت خود را حفظ کنند. دفاع مخالفان دولت روحانی از مردم برای صیانت از حقوق مردم نیست، مخالفت آنان با دولت به نیابت از مردم روی دیگر سکه عوام‌فریبی است؛ مردم علیه مردم. اگر رسانه‌های اصولگرا به حق و حقوق پایمال‌شده مردم بار دارند چرا در برابر دولت احمدی‌نژاد سکوت اختیار کرده‌اند. آنان حتی در برابر واگذاری نامتعارف املاک از سوی شهرداری به برخی مدیران، که ازقضا رقم ربائی آن از ماجرای فیش‌های حقوقی کلان‌تر بود، با دوز معین با پیش گذاشتند و به‌سرعت آن را درز گرفتند. مگر نه حق مردم همه‌جا حق مردم است. آنچه تفرقه بیندازند در پس توافقی از واژه‌ها در رسانه‌های اصولگرا پنهان مانده، یک اصل اساسی است: خدشه به باور مردم. اینکه آنان از مسیر دولت‌های دموکراتیک راه به جایی نخواهند برد. دلسردی مردم از دولت‌هایی که برگزیده‌اند، به حضور کمرنگ آنها پای صندوق‌های رای دامن خواهد زد و غیاب مردم تنها جناح پیروز میدان اصولگرایی خواهد بود که دل خوشی از مردم ندارند.

شرق: این بار تیغ نقد بر تن صنعت خودروسازی نشست. فرشاد مؤمنی، عضو هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی، در نشست اخیر مؤسسه دین و اقتصاد، به ارزیابی حال و روز این صنعت در ۱۵ سال اخیر پرداخت و بر آن شد تا برخی از جوانب فعالیت این صنعت غول‌پیکر را روشن کند. به اعتقاد مؤمنی، در صنعت خودروسازی ایران وجوهی هست که هم می‌تواند تهدیدی برای امنیت ملی کشور قلمداد شود و هم فرصت‌های استثنائی و خارق‌العاده‌ای ایجاد می‌کند که اگر به آنها توجه بایسته‌ای شود، می‌تواند با کمترین هزینه، بیشترین دستاوردهای ثمربخش برای برون‌رفت از شرایط خطیر و پرجالش کشور را امکان‌پذیر کند. از یک سو ارزش دلاری فروش خالص شش شرکت خودروسازی ایران در دوره سال‌های ۷۰ تا ۹۳، از مرز ۱۴۵ میلیارد دلار عبور کرده است و از دیگر سو با توجه به برآوردهایی که حضور ۱۸ میلیون خودرو سواری در ایران خسر می‌دهد، اگر میانگین قیمت ارزی معادن این کشور را به‌همراه جزء ۱۰ تا ۱۵ هزار اول دنیا دیده شود؛ خودروها ۲۰ هزار دلار و نرخ استهلاک آنها را ۱۰ درصد در نظر بگیریم، صرفا برای نگهداشت سطح کنونی این بازار در کشور، باید سالانه حدود ۳۶ میلیارد دلار صرف استهلاک آنها شود تا وضعیت کنونی پایرجا بماند. این مسائل همگی باعث شده است که نام بازار خودروی ایران همواره جزء ۱۰ تا ۱۵ بازار اول دنیا دیده شود؛ اتفاقی که می‌تواند باعث تعالی این صنعت پیش‌ران در ایران شود با مداخله‌های سودجویانه کمپانی‌های بزرگ خودروساز جهان را به‌عنوان تهدیدی برای کشور در پی داشته باشد. عضو هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه در ادامه سخنرانی خود از تلاش‌هایی پرده برمی‌دارد که با هدفی جز توسعه واردات خودرو انجام نشده است. به گفته مؤمنی در دوره سال‌های ۸۰ تا ۹۳ بیشترین سهل‌انگاری‌ها و صنعت‌زدایی‌ها در صنعت خودروسازی ایران شکل گرفته است و ما را به سستی می‌برد که از صنعت خودروسازی ایران جز «شیچی» باقی نماند. همچنین انتقاد از نظام قاعده‌گذاری کشور در زمینه خود در تولید نفت در حیطه خودروسازی نقش آفرینی کرده است؛ ازجمله مباحث طرح‌شده از سوی این اقتصاددان بود. در ادامه مشروح این سخنرانی را بخوانید:

بی‌تناسبی آشفته‌گی در ساختار اقتصاد سیاسی ایران باشرایط کنونی

ما در اوضاع کنونی در یک شرایط پارادوکسیکال به سر می‌بریم. از یک طرف گرفتاری‌ها و مشکلات کشور ابعادی اعتناکردنی به خود گرفته است و از طرف دیگر به دلیل آشفته‌گی‌هایی که در ساختار اقتصاد سیاسی ایران و منازعه‌هایی که بر سر قدرت وجود دارد، هیچ تناسبی با بایسته‌های شرایط کنونی کشور ندارد. برداشت ما این است که وجه بسیار مهم این آشفته‌گی‌ها، ناشی از خلا جدی و اندیشه‌ای و فکری در نظام قاعده‌گذاری کشور است که مخاطب این بحث صرفا قوه مجریه نیست. بخش بزرگی از این ناهنجاری‌ها که گرایش به تولید را در ایران به حداقل می‌رساند، خارج از حیطه نظارت قوه مجریه به وجود می‌آید. به نظر می‌رسد به طرز غیرعمرافعی مصالح عمومی توسعه ملی، تحت‌الشعاع زدوخورد‌های جناحی قرار دارد و دراین‌میان، منافع ملی قربانی ناندانم‌کاری‌ها و تعارض منافع غیرمتعارفی می‌شود که در کشور مشاهده می‌کنیم.

اگر نظام قاعده‌گذاری به‌گونه‌ای باشد که فعالیت‌های معطوف به تولید و کارآیی و بهره‌وری را پررزنه، برپرسک نظام توزیع منابع و فعالیت‌های مربوط به رانت را کم‌مزنه و پردستاورد کند، نمی‌توان انتظار داشت که بازیگران سطح خُرد، علامتی خارج از علامت‌هایی که نظام قاعده‌گذاری تبیین می‌کند، دریافت کنند. اینکه در ۱۵ سال گذشته تعداد بانک‌های کشور و همچنین شعبات آنها چندین برابر شده؛ اما از طرف دیگر تولیدکنندگان کشور دانم، به‌صورت ورشکستگی کامل یا توسعه ملی، تحت‌الشعاع حال ریزش هستند، نشان از این مسئله مهم است که نظام قاعده‌گذاری ما قادر نیست مصالح توسعه ملی و پایداری نظام ملی را درست تشخیص دهد. دراین‌میان

مسئله اساسی‌تری که باید به آن اشاره شود، ماهیت نظام توزیع منابع است. در شرایط کنونی، در اقتصاد سیاسی ایران نظام توزیع منافع به‌گونه‌ای تعریف شده که اصل بنیادی تناسب صلاحیت‌ها و برخورداری‌ها، مخدوش شده است؛ به عبارتی کسانی که بیشترین صلاحیت‌ها را دارند، دارای کمترین برخورداری‌ها و بیشترین دردها هستند. این قشر خودتولیدکنندگان و عامه مردم را در بر می‌گیرد. سویی کسانی که کمترین صلاحیت‌ها را دارند، بیشترین برخورداری‌ها را نیز دارند؛ مانند بخش‌های غیرمولد که دلال‌ها، واردکنندگان، تاجران پول و فاسدان را در بر می‌گیرد و در ۱۰ سال اخیر افزایش چشمگیری داشته‌اند. در قبال چنین رخدادی، از نهادهای نظارتی کشور باید درخواست شود که

نگاهی ویژه به بایسته‌های شرایط کنونی کشور داشته باشند و اجازه ندهند که بیش‌ازاین، سلطه غیرمتعارف فعالیت‌های غیرمولد، کشور را دستخوش بحران‌های بزرگ و کوچک کند. با بررسی اوضاع کشور می‌بینیم که امروز چنین مشکلاتی دامن‌گیر صنعت خودروسازی کشور نیز شده است.

۳۶ میلیارد دلار صرف استهلاک خودروهای بی‌کیفیت

در صنعت خودروسازی کشور وجوهی هست که می‌تواند تهدیدی برای امنیت ملی کشور قلمداد شود؛ درعین‌حال در این صنعت فرصت‌های استثنائی و خارق‌العاده را نیز می‌توان تمییز داد که اگر به آنها توجه بایسته‌ای شود، می‌تواند با کمترین هزینه، بیشترین دستاوردهای ثمربخش برای برون‌رفت از شرایط خطیر و پرجالش کشور را امکان‌پذیر کند. مسئله از این قرار است که صنعت خودروسازی در ایران مانند دیگر صنایع خودروسازی در سراسر جهان در زمره کلیدی‌ترین رشته فعالیت‌ها محسوب می‌شود چراکه این صنعت به‌طور نسبی از بیشترین پیوندهای پیشین و پسین برخوردار است و به همین دلیل اگر این صنعت دستخوش یک تحرک اصولی و توسعه‌گرا شود، به تحرک بسیار خارق‌العاده‌ای در سطح اقتصاد ملی منجر می‌شود. این صنعت وقتی به رونق و شکوفایی برسد، حداقل ۱۰ رشته صنعتی دیگر نیز به تبع تحرک او، به حرکت می‌افتد و همین می‌تواند منشا تریخ‌های بزرگ برای کشور شود.

برآوردهای موجود، حکایت از این امر دارد که در وضعیت کنونی حدود ۱۸میلیون خودروی سواری در ایران وجود دارد که برای آنها، بین ۷هزار تا ۲۰۰هزار دلار هزینه شده است. اگر میانگین قیمت ارزی معادل این خودروها را ۲۰هزار دلار و نرخ استهلاک را نیز ۱۰ درصد در نظر بگیریم، به این نتیجه می‌رسیم که صرفا برای نگهداشت سطح کنونی در کشور که مورد رضایت هیچ‌کس هم نیست، سالانه حدود ۳۶میلیارد دلار باید صرف استهلاک کنیم تا وضعیت کنونی، که نامطلوب هم هست، پایرجا بماند. بنابراین اگر

ما به صنعت خودروسازی، به اعتبار ویژگی حیرت‌انگیز این صنعت، نگرشی راهبردی نداشته باشیم، ناتوانی در جبران استهلاکات صنعت خودروسازی هم از ناحیه عرضه کل و هم از ناحیه تقاضای کل، برای کشور هزینه‌های بزرگی را به همراه خواهد داشت.

در همین راستا، دفتر پژوهش‌های اقتصادی و توسعه اتاق بازرگانی مشهد، مطالعات مفیدی را به سرانجام رسانده است که براساس آن، با لحاظکردن میانگین نرخ ارز مؤثر در اقتصاد ایران در دوره سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۹۳، ارزش دلاری فروش خالص شش شرکت خودروسازی ایران، از مرز ۱۴۵میلیارد دلار عبور کرده است. این آمار به این معناست که وسعت بازار خودرو در ایران، کشور ما را در زمره کشورهای ممتاز از نظر وسعت بازار در جهان قرار داده، به‌گونه‌ای که از نظر وسعت بازار، شاید در ۱۰ سال گذشته همواره بین رتبه‌های ۱۰۱ تا ۱۵۱ جهان قرار دارد. اگر متاسب با این بازار وسیع اقدامات قابل اعتنا و نظارت‌های تخصصی مدنی و شفافیت در طرز عمل این صنعت در ایران به وجود نیابد، همیشه این خطر کشور را تهدید می‌کند که ما شاهد مداخله‌های سودجویانه کمپانی‌های بزرگ دنیا باشیم.

از رقم ۱۲۵میلیارد دلاری فروش خالص شش شرکت خودروسازی ایرانی، ۱۳۷میلیارد دلار، متعلق به دوره ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۳ است؛ یعنی بازار در ۱۳ سال اخیر، به طرز نامتعارفی یک وسعت بی‌سابقه پیدا کرده است. مسئله اساسی این است که در این دوره که با جهشی بزرگ در مقیاس بازار ایران روبه‌رو هستیم، اقدامات کاملا مشکوک و غیرشفاف و فاقد توجیه کارشناسی دیده می‌شود که حکایت از این دارد که گروهی از کسانی که سطوحی از توان تاثیرگذاری را در نظام قاعده‌گذاری و نظام توزیع منافع در کشور دارند، در مسیری حرکت می‌کنند که دستاوردهای موضعی و مقطعی قابل توجه صنعت خودروسازی در کشور به حداقل برسد و در نتیجه این بازار بزرگ، دودستی به قطب‌های بزرگ تولید خودرو در جهان تقدیم شود. این فرایند مشکوک دقیقا در دورهای رخ داده است که ما بیشترین نیاز را به اعمال دقت کارشناسی داشته‌ایم، اما مشاهده می‌کنیم که بیشترین سهل‌انگاری‌ها و بیشترین صنعت‌زدایی‌ها در صنعت خودروسازی ما شکل گرفته است. برآورد ما از شواهد حکایت از این دارد که به سستی حرکت می‌کنیم که

اقتصاد

مؤمنی نسبت به تحرکات مشکوک مافیا در نابودی بنیه تولید خودرو خبر داد

پروژه «شبج‌سازی» در صنعت خودرو



عکس فرشاد مؤمنی در نشست

از صنعت خودروسازی ایران به‌جز «شیچی» باقی نماند. **ایجاد بنگاه‌های توزیع رانت به نام تولید خودرو**

یکی از موارد مصداقی که به‌شدت ماهیت فعالیت صنعت خودرو در ایران را مشکوک جلوه می‌دهد، اعداد و ارقامی است که از تعداد کارگاه‌های خودروسازی در ایران خیر می‌دهد. درحالی‌که تعداد کارگاه‌های فعال خودروسازی در ایران تا سال ۱۳۸۰ فقط ۱۳ واحد بود، در فاصله سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۰ تعداد این کارگاه‌ها به ۴۲ واحد رسید. این مسئله به این معناست که تجزیه ظرفیت دانشی و مهارتی و سازمانی ناگافی ما و همچنین پخش این ظرفیت بین این تعداد بنگاه، امکان تولید بر مونتاژ را از ما سلب می‌کند که این موضوع به نوبه خود منجر به عمق وابستگی ما خواهد شد. به این ترتیب، بازار خودرو در ایران به طرز نامتعارفی در حال بزرگ‌ترشدن است که اگر هم‌زمان ضرب خودتکابی افزایش نیابد، این مسئله تا مرز تبدیل‌شدن به یک مسئله ملی هم رشد می‌کند. وقتی بر تعداد بنگاه‌ها افزوده شود، مسئله اساسی‌تر این است که «صرفه مقیاس» موضوعیت خود را از دست بدهد؛ به‌عنوان مثال برآوردهایی وجود دارد که یک مقیاس حداقلی که بتواند برای خودروساز توجیهی اقتصادی با مضمونی توسعه‌گرا در برداشته باشد، در ۱۵سال گذشته، بین ۲۰۰هزار واحد تولید تا ۵۰۰هزار واحد تولیدی نوع الزام عملی و تعهد برای در حالی‌که در سال‌های اخیر، کل تولید این ۴۲ واحد خودروساز، به یک‌میلیون واحد هم نرسیده است. معنای این مطلب این است که علاوه بر تشدید بحران مقیاس و ساقطکردن توان رقابت صنعت خودروسازی در بازارهای جهانی، به‌به نام تولید خودرو، ما شاهد شکل‌گیری بنگاه‌هایی هستیم که عملا محملی برای توزیع رانت هستند.

مستندسازی روندهای مشکوک درصنعت خودرو

از سال ۱۳۹۰ به بعد اقتصاد ایران در معرض انبوهی از بحران‌ها قرار گرفت که یکی از مهم‌ترین این بحران‌ها دسترسی به منابع محدود ارزی بود. دقیقا در همین زمان، ما شاهد بی‌سابقه‌ترین جهش‌ها در واردات خودرو در کشورمان هستیم. در گزارشی که مرکز پژوهش‌های مجلس تهیه کرده، واردات خودرو از ۴۲هزار و ۵۶۲ دستگاه در سال ۱۳۹۰ به بیش از ۱۰۸هزار دستگاه در سال ۱۳۹۳ رسیده است. یقینا به یاد داریم که این میزان از واردات خودرو به معضلی در سطح جامعه منجر شد. علت این امر هم به دلیل تمایل مسئولان دولت وقت، به تخصیص دلارهای نفتی به واردات کالاها و خودروهای لوکس به جای واردات داروهای حیاتی و مواد اولیه تولیدی بود. این مسئله حتی در رسانه‌های بین‌المللی هم انعکاس داشت. به‌طوری‌که حتی سازمان بین‌المللی سازندگان وسایل نقلیه موتوروی تصریح می‌کند در سال ۱۳۹۳، تعداد خودروهای واردشده به ایران از خودروهای واردشده به کل قاره آفریقا بیشتر بوده است. در سال ۹۳ که با سقوط قیمت نفت مواجه شدیم، حتی میزان فروش خودروهای سواری به ایران نسبت به سال ۹۲، رشد ۶۰درصدی داشته. درحالی‌که رشد فروش جهانی خودرو در آن سال فقط سه درصد بوده است!

براین‌اساس کاملا مشهود است که در ایران مافیای نابودکننده بنیه تولید ملی در زمینه تولید خودرو و افزایش واردات خودرو شکل گرفته که اگر در همین راستا به روند تحولات مربوط به تعداد و قیمت خودروهای وارداتی توجه کنیم، متوجه می‌شویم اهتمام اصلی آنها این است که بیشترین سهم در فروش کل خودروهای واردشده به کشورمان را خودروهای لوکس تشکیل دهد. عنصر بسیار مشکوک دیگر در این روندهای مشکوک این است که دقیقا در دوره سال‌های ۱۳۹۱ به بعد، که اتفاقا بیشترین نیاز را به تولید و اشتغال و افزایش ظرفیت‌های صادراتی کشور داشته‌ایم، شاهد سقوط صادرات خودرو و قطعات در ایران بوده‌ایم. در راستای بررسی این روند مشکوک، می‌توان به گزارشی با عنوان «سبب‌شناسی صنعت خودرو» که در دی‌ماه سال ۱۳۹۴ تهیه شده است، استناد کرد. این گزارش این روند مشکوک را این چنین ارزیابی می‌کند که «در سال‌های اخیر، بیش از پنج برابر ارزش صادراتی خودروها، شاهد واردات خودرو به کشور بوده‌ایم که این نسبت در سال‌های ۹۲ و ۹۳، از مرز ۳ و ۲۳ برابر هم عبور کرده است،» این نسبت‌ها به اندازه کافی گویای این وضعیت

بورس

رونق بازار بدهی در بورس و فرابورس



● در پایان معاملات هفته منتهی به ۱۷ شهریورماه ۹۵، شاخص کل با ۲۴۶ واحد کاهش نسبت به هفته قبل، به رقم ۷۶هزار و ۷۲۲ واحد رسید. در پنج روز کاری این هفته ارزش کل معاملات سهام و حق تقدم به ۱۱هزار و ۳۴۰ میلیارد ریال رسید که نسبت به هفته قبل با ۲۴ درصد و نسبت به سال گذشته با ۱۸۷ درصد افزایش بوده است. بیشترین حجم معاملات مربوط به گروه‌های خودرو و قطعات ۱۸ درصد، بانک‌ها و مؤسسات اعتباری ۱۷ درصد، فراورده‌های نفتی ۱۱ درصد و گروه فلزات اساسی با ۱۰ درصد بوده است. همچنین روز چهارشنبه معاملات ثانویه اوراق مشارکت شهرداری تهران برای تأمین مالی فاز یک و سه خط مترو قطار شهری در بورس تهران آغاز شد. بازارهای پنج‌گانه فرابورس ایران نیز معاملات هفته قبل را با افت‌وخیزهای نسبی در روند معاملات پشت سر گذاشتند. هفته گذشته اوراق بدهی، صندوق سرمایه‌گذاری معامله‌شونده و اوراق تسهیلات مسکن نیز به ترتیب به تعداد یک، ۱۷ و ۰۲ میلیون ورقه بهادار به ارزش هزار و ۲۶۲ میلیارد ریال، ۱۲۹ میلیارد ریال و ۲۱۱ میلیارد ریال در بازار ابزارهای نوین مالی فرابورس معامله شدند که با رشد حجم و ارزش معاملات این اوراق نسبت به مدت مشابه سال قبل روبه‌رو شدیم. دراین‌میان از ابتدای سال تاکنون نیز شاهد نقل‌وانتقال ۰۵ میلیون ورقه بدهی به ارزش ۸۶هزار و ۷۱۱ میلیارد ریال در بازار بدهی فرابورس ایران هستیم. به نظر می‌آید برنامه سازمان حرکت به سمت تشویق تزریق نقدینگی زیاد به بورس است. در همین راستا نیز صندوق‌های درآمد ثابت ملزم شده‌اند بخشی از سرمایه خود را به خرید سهام تزریق کنند. کمبود نقدینگی کماکان پرنگ‌ترین مشکل بازار است؛ به‌طوری‌که هر زمان کوچک‌ترین تزریق نقدینگی، بازار از طریق حقوقی‌ها انجام شود، بازار نیز مثبت می‌شود. بازار این روزها متعلق به حقوقی‌هاست و بخش عمده خریدها در نمادهای بزرگ بازار از سوی حقوقی‌ها انجام گرفته است. دراین‌میان عمده سهام‌داران حقیقی فعال از بازار خارج شده‌اند. پیش‌بینی می‌شود بازار در روزهای آینده نیز با توجه به نبود نقدینگی در بازار با روند فرسایشی به کار خود ادامه دهد.

عنوان شاخص	۱۰ شهریور	۱۷ شهریور	تغییر
کل	۷۷۱۶۷۹۰	۷۶۷۴۲۰۲	-۴۴۵۷
شاخص قیمت	۲۷۴۸۹۳۰	۲۷۳۳۷۰۶	-۱۵۱۷۰
شاخص کل (معذور)	۱۴۳۷۰۰۴	۱۴۳۸۸۰۷	۱۴۳
شاخص قیمت (معذور)	۱۱۴۶۵۰۱	۱۱۵۰۶۳۴	۱۱۰۴
آرد شاور	۸۵۸۹۸۷۰	۸۵۸۹۹۳۰	-۵۰۴۴
۵۰ شرکت بزرگ	۳۰۶۷۰۹۰	۳۰۴۸۴۰۴	-۱۹۵۰

ارز و طلا

ارز	قیمت(تومان)	تغییر
دلار آمریکا	۳۵۴۸۰	-۲
یورو	۴۰۰۰۰	-۵
پوند	۴۷۵۷۰	-۱۱
درهم	۹۷۱۰	+۱
طلا سکه	قیمت	تغییر
طرح قدیم	۱,۱۲۳,۰۰۰	+۱۰۰۰
طرح جدید	۱,۱۲۵,۰۰۰	+۱۰۰۰
نیم	۵۷۲,۰۰۰	-۱۰۰۰
ربع	۳۰۰,۰۰۰	-۱۰۰۰
گرمی	۱۸۵,۰۰۰	-
گرم ۱۸ عیار	۱۱۴,۴۰۰	-۱۰۰
اونس (دلار)	۱۳۳۶,۰۲	-۱۲,۲

خبر

گمرک محموله بزرگ قاچاق سوخت در دولت قبل را کشف کرد

● تخلفات باورنکردنی در دوران فعالیت دولت قبل تمامی ندارد؛ به‌طوری‌که این بار جرئیات پرونده‌ای مربوط به قاچاق ۲۰۵ میلیون لیتر سوخت در قالب ترازیت در سال۹۱ منتشر شده است. به دنبال این تخلف و بررسی و رسیدگی آن، مبلغ جرمیه متهمان اصلی پرونده که اغلب تأمین آن به صورت تصنامی درخواست شده، مبلغی در حدود ۱۶۰۴میلیارد تومان بوده است. این پرونده در تیرماه سال ۱۳۹۳ تشکیل شد و بررسی‌ها حاکی از آن است که از مقام و موقعیت کارمندان گمرک خسروی سوءاستفاده شده و اسناد ترازیتی جعلی و غیرواقعی نیز صادر شده است. براساس این، گمرک ایران درباره این پرونده علیه ۲۵ نفر از اشخاص حقیقی و حقوقی (ازجمله تعدادی از پرسنل گمرک خسروی) اعلام جرم کرده و خواهان تعقیب کیفری آنان و پرداخت جزای نقدی شده است.