

خبر

ایجاد شناسه اشتغال برای تمامی کارکنان کشور

● اسحاق جهانگیری ایجاد شناسه اشتغال برای تمامی کارکنان کشور را طرحی مهم و پراهمیت برشمرد و از وزیر تعاون کار و رفاه اجتماعی خواست اجرای این برنامه را پیگیری کند؛ چراکه با استفاده از آن می‌توان برنامه‌ریزی‌های متعددی انجام داد.معاون اول رئیس‌جمهور با اشاره به ناکامی‌های آمریکا در فروپاشی نظام جمهوری اسلامی ایران و اقتصاد کشور، گفت: آنها اطمینان داشتند که ملت ایران جشن چهلمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی را نخواهد دید اما به فضل الهی امسال چهل‌وکمین جشن پیروزی انقلاب نیز برگزار شد و وضع اقتصادی کشور نسبت به زمان آغاز تحریم‌های آمریکا بهتر است که همه اینها نتیجه سیاست‌ها و برنامه‌های مدبرانه و البته صبر، تحمل و بزرگواری ملت ایران است. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی معاون اول رئیس‌جمهور، جهانگیری در مراسم افتتاح هم‌زمان ۳۲۲ طرح بخش تعاون در سراسر کشور، از تلاش‌های دست‌اندرکاران بخش تعاون و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی قدردانی کرد و گفت: بخش تعاون یکی از بخش‌هایی است که می‌تواند به تحقق اهداف و آرمان‌های جمهوری اسلامی ایران نظیر عدالت، مؤثر باشد.جهانگیری با بیان اینکه عدالت یکی از آرمان‌های دین مبین اسلام، امام خمینی (ره)، مقام معظم رهبری و مردم است، گفت: عدالت مؤلفه‌ای است که نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد و یکی از راه‌ها تحقق آن توسعه تعاونی‌ها در کشور است.معاون اول رئیس‌جمهور با گرامیداشت یاد آیت‌الله شهید بهشتی به سخنان او در تحقق بخش تعاون در اقتصاد کشور اشاره و اظهار کرد: شهید بهشتی همواره تاکید داشت که از طریق ایجاد تعاونی‌ها می‌توان از ظرفیت کسانی که توانمند هستند اما سرمایه لازم را در اختیار ندارند، برای رشد و توسعه کشور استفاده کرد. جهانگیری با اشاره به گزارش‌های ارائه‌شده در مراسم در خصوص میزان اشتغال ایجادشده در بخش تعاونی افزود: ایجاد یک میلیون و ۷۰۰ هزار شغل در بخش تعاونی موضوع ساده‌ای نیست و لازم است که اتاق تعاون و وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی و نیز دولت برای حل مشکلات اشتغال تلاش دوچندان داشته باشند.معاون اول رئیس‌جمهور یکی از چالش‌های پیش‌روی کشور را اشتغال و رفع مشکل بی‌کاری عنوان کرد و گفت: در سال ۱۳۸۴ تعداد شاغلین کشور ۲۰ میلیون و ۶۱۸ هزار و ۵۷۹ نفر بود و با وجود منابع سرشار درآمدی حاصل از فروش نفت در آن سال‌ها، تعداد شاغلین در سال ۹۱ با رشدی ناچیز به ۲۰ میلیون و ۶۲۸ هزار و ۲۲۵ نفر رسید. جهانگیری افزود: براساس آمارهای رسمی کشور در پایان سال ۹۸ با وجود آنکه دولت تدبیر و امید به‌جز مدتی اندک، بقیه زمان خود یعنی پنج سال را تحت فشارهای تحریم بود اما با اتکا به سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، برنامه‌های اشتغال روستایی و فعالیت تعاونی‌ها تعداد شاغلین کشور به ۲۴ میلیون و ۴۹۸ هزار و ۸۵۰ نفر رسید که این یعنی با سیاست‌های دقیق و مدبرانه می‌توان نتایج خوبی را از منابع حاصل کرد.

شانه خالی کردن «کانون وکلا» از نصب کارتخوان

● درحالی‌که سازمان امور مالیاتی، وکلا را جزء مشمولان نصب صندوق فروش قرار داده و از تفاهم با این گروه خبر داده بود، اخیرا رئیس اتحادیه سراسری کانون وکلا اعلام کرده در این زمینه تفاهمی صورت نگرفته است.به گزارش فارس، سازمان امور مالیاتی با صدور اطلاعیه‌ای اواخر شهریورماه اعلام کرد ۱۵ گروه شغلی از جمله وکلا از ابتدای سال ۱۳۹۹ ملزم به نصب سامانه صندوق فروش هستند. در این راستا محمود علیزاده، معاون فنی و حقوقی سازمان امور مالیاتی در نامه‌ای در تاریخ ۲۹ دی‌ماه از تفاهم با اتحادیه کانون وکلای دادگستری ایران برای استفاده وکلا از کارتخوان خبر داد.در این نامه آمده بود: (در جلسه‌ای که) با حضور آقای نوروزی، نماینده تام‌الاختیار اتحادیه کانون وکلای دادگستری ایران تشکیل گردید و مشاغل شغلی وکیل (وکلا) به فهرست مشاغل مشمولین نصب سامانه فروش (دستگاه کارتخوان) اضافه و فراخوان شد.در پاسخ به نامه اشاره شده مرتضی شهبازی‌نیا، رئیس اتحادیه سراسری کانون‌های وکلای دادگستری ایران در نامه‌ای به تاریخ ۲۱ بهمن‌ماه عطف به نامه معاون سازمان مالیاتی مورخ ۲۹ دی‌ماه عنوان کرده است که هیچ‌گونه توافقی مبنی بر اضافه‌شدن وکلا به فهرست مشاغل و مشمولین نصب سامانه فروش صورت نگرفته است و صرفا صورت‌جسمه مربوط به حضور نماینده این اتحادیه به امضا رسیده است.

لیلا مرگن: بنگاه‌داری صنایع خودروسازی ایران آنها را به مجموعه‌هایی همه‌کاره تبدیل کرده است. مجموعه‌هایی که گویا از فعالیت‌های جدید خود هم هیچ سودی نمی‌برند به همین خاطر در صورت‌های مالی که به بورس ارائه می‌دهند، اغلب زیان‌ده هستند. نگاهی به فعالیت شرکت‌های تابعه دو خودروسازی بزرگ کشور نشان می‌دهد که آنها از مشارکت در اجرای پروژه‌های نفت و گاز و پتروشیمی تا مسکن و خرید اوراق و فلزات گران بها را در لیست فعالیت‌های خود دارند، با همه اینها، هر روز هم خبر از اختصاص وام‌های کلان به صنعت خودرو برای نجات این صنعت از سوی دولتی‌ها به گوش می‌رسد. دست آخر، صورت‌های مالی این دو خودرو ساز نشان می‌دهد که این دو مجموعه، ساختارهای ورشکسته‌ای هستند که دولت با تزریق منابع مالی، به زور در پی احیای آنهاست. اگرچه تکلیف سوده‌ی یا زیان‌ده بودن سرمایه‌گذاری‌های خودروسازان به درستی مشخص نیست اما رضا ویسه، معاون سابق هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس‌جمهور و فرید زاوه، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «شرق» بنگاه‌داری را حق شرکت‌های خودروساز می‌دانند زیرا طبق قانون، این دو مجموعه خصوصی هستند. این در حالی است که محمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه، ورود خودروسازان به دیگر حوزه‌ها را عاملی معرفی می‌کند که مانع از اجرای پروژه‌های توسعه‌ای در این بخش می‌شود. به اعتقاد بحرینیان، منابع مالی حاصل از بنگاه‌داری خودروسازان بیشتر صرف هزینه‌های جاری این صنعت می‌شود. زاوه نیز بر این باور است که به دلیل دخالت دولت در قیمت خودرو این صنعت دچار زیان عملیاتی شده و مجبور است منابع مالی خود را به سمتی ببرد که از آن سود کسب کند. با وجود آنکه در حال حاضر اسناد نشان می‌دهد که صنعت خودرو زیان‌ده است و شاید بخشی از این زیان به دلیل ورود این صنعت به دیگر حوزه‌ها باشد، ویسه تغییر نرخ ارز در دولت احمدی‌نژاد و روحانی را عامل زیان خودروسازان معرفی می‌کند.

خودروسازانی که بعد از هر تکانه اقتصادی و سیاسی در جلسه با دولت خواستار کمک‌های مالی و تخصیص وام‌های طول‌المدت برای گذران امور خود هستند، به مجموعه‌هایی همه‌کاره تبدیل شده‌اند. نگاهی به فعالیت‌های شرکت‌های زیرمجموعه دو شرکت بزرگ خودروساز نشان می‌دهد که این شرکت‌ها در بسیاری از حوزه‌های اقتصادی که اما و اگرهای فراوانی بر سر سوددهی آنها وجود دارد، مشارکت داشته‌اند. از اجرا و مشارکت در پروژه‌های نفت، گاز، پتروشیمی، آب و برق گرفته تا خرید فلزات گران بها، اوراق و مسکن در کارنامه شرکت‌های زیرمجموعه شرکت‌های خودروسازی به چشم می‌خورد. این در حالی است که هر یک از حوزه‌های یادشده، خود به تنهایی با مشکلات فراوانی روبه‌رو هستند. بخش خصوصی واقعی به دلیل بدهی‌های سنگین وزارت نیرو پروژه‌های آب و برق را پس زده است و در برخی حوزه‌ها مثل مسکن و فلزات گران‌بها و… هم حضور سرمایه‌های سرگردان بازار را متلطم می‌کند. رصد شرایط بازار در تمام این حوزه‌ها نشان می‌دهد که ریسک سرمایه‌گذاری در بسیاری از شاخه‌هایی که زیرمجموعه‌های دو خودروسازی بزرگ در آن به بنگاه‌داری مشغول هستند، بسیار بالاست اما معلوم نیست چرا صنعت خودرو به این سمت رفته است. حضور صنعت خودرو – که بر اساس اخبار از کمک‌های بی‌درپی دولت برخوردار است- در دیگر بازارها، شرایط را برای کنشگران حرفه‌ای این بازارها سخت می‌کند یا خیر؟ آیا خودروسازان از این فعالیت‌ها سود می‌کنند؟ پاسخ این سوال به درستی مشخص نیست. فقط می‌دانیم که صنعت خودروسازی ایران بر اساس صورت‌های مالی ارائه‌شده به بورس، چندسالی است که زیان‌ده شده است.

درآمد‌های بنگاه‌داری به‌توسعه نمی‌انجامد

اگر بنگاه‌داری شرکت‌های خودروساز برای آتیا سود به همراه دارد، چرا این شرکت‌ها زیان‌ده هستند؟ آیا بنگاه‌داری اقدام مناسبی برای حیات صنعت خودرو به شمار می‌رود؟ محمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه در گفت‌وگو با «شرق» عنوان می‌کند: بحث‌های زیادی در این زمینه مطرح است. در ایران بخش خصوصی و دولتی داریم و بحث خصولتی‌ها که مجموعه‌هایی مابین دولتی و خصوصی هستند هم مطرح است. خودروسازی‌ها بیشتر به این سمت می‌روند. او درباره بنگاه‌داری خودروسازان می‌گوید: این نوع عمل‌کردن به درد کشور ما نمی‌خورد. فکر نمی‌کنم که خودروسازان بزرگ در کره و چین (مثل شرکت چانگان) به سمت چنین کاری بروند. دولتی یا خصوصی بودن عامل سوددهی یا زیان‌دهی نیست. بیش از ۸۰ درصد شرکت‌های خودروساز چینی دولتی هستند و شرکت‌های کارآمد و سوددهی به شمار می‌روند.

بحرینیان ادامه می‌دهد: بحث بر سر کارآمدبودن مدیران است. وقتی سودمیریت باشد، دست به هر کاری می‌زنند که درآمدی را فراهم کنند. در کشور ما به‌ویژه این کار نتایج مناسب نخواهد داشت زیرا منابعی که باید صرف سرمایه‌گذاری، توسعه و پیشرفت شود، به جاهای دیگر می‌رود، او بیان می‌کند: ممکن است به ظاهر گفته شود که از آن شرکت‌ها،

اقتصاد

کارشناسان درباره خوب و بد حضور صنعت خودرو در دیگر حوزه‌ها می‌گویند

خودروسازان بنگاه‌دار شدند



عسل: آصف‌الله قلیچ‌بی‌شرق

منابع به دست می‌آید و این منابع به توسعه شرکت مادر کمک می‌کند اما ما سابقه‌ای از این مسئله نداریم، منابع حاصل بیشتر به جاهایی وصل است که هزینه‌های جاری را عموماً می‌تواند پوشش دهد. در نتیجه به نظر من این استدلال پایه‌ای قوی ندارد و به نفع کشور نخواهد بود.

بیم‌تحمیل بار اضافه‌روی دوش ملت

این صنعتگر درباره ورود صنایع خودروسازی به پروژه‌های دولتی نفت، گاز، آب و برق می‌گوید: ورود به پروژه‌های مختلف هم عموماً اجباری پیش می‌آید و منطق بر یک برنامه نیست. در حال حاضر بر اساس گزارش‌ی که «شرق» منتشر کرد، در بنگاه‌های تولیدی تقریباً استهلاک از سرمایه‌گذاری بالاتر زده است. پس منابع ارزی که در این سال‌ها مصرف شد، برای چه گرفته می‌شود؟ کیفیت محل مصرف منابع چگونه است؟ اگر این منابع به سمت هزینه‌های جاری برود آیا مفید است. آیا مابازایش در کل اقتصاد می‌تواند چرخش داشته باشد؟

او ادامه می‌دهد: سوابق کشور ما نشان می‌دهد که این منابع منجر به چرخش اقتصادی در کشور نمی‌شود. بیم آن دارم که با این رفتارها، بار جدیدی روی دوش مردم ایران گذاشته شود. سوابق صد ساله ما نشان می‌دهد که این سرمایه‌گذاری‌ها به نتایج خوبی منتهی نمی‌شود. بحرینیان عنوان می‌کند: گزارش‌های اخیر بانک مرکزی که بعد از دولت مصدق یکی از مهم‌ترین شفاف‌سازی‌های کشور بود، خیلی از موارد را روشن کرده است. انتشار لیست‌ها کار ارزشمندی بود. فکر می‌کنم گزارش بانک مرکزی به خوبی نشان می‌داد که چه اتفاقاتی برای ارز کشور افتاده است و منابع به کجاها منحرف شده است. منابع در جایی صرف شده است که در خدمت اقتصاد ملی نبوده است.

او تاکید می‌کند: از دولت‌های قبل و از برنامه سوم در افزایش ظرفیت تولید خودروی ایرانی محدودیت‌هایی وجود داشته است و یک مقدار مسائل غیر مفید در صنعت خودر اتفاق افتاده است.

عادل زیان‌دهی با شرط انجام مطالعه

آیا بنگاه‌داری صنعت خودرو به زیان‌ده‌تر شدن این صنعت منتهی شده است؟ رضا ویسه، معاون سابق هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس‌جمهور که از او به‌عنوان معمار اصلی صنعت خودرو نیز یاد می‌شود، در گفت‌وگو با «شرق» در پاسخ به این پرسش بیان می‌کند: بنگاه‌داری خودروسازان روی زیان‌ده‌تر شدن این صنعت اثر نمی‌گذارد. بستگی به این دارد که چه جایی سرمایه‌گذاری کنند. مطالعات فنی و اقتصادی مناسب اگر وجود داشته باشد، مشکلی پیش نمی‌آید.او بنگاه‌داری خودروسازان را به دلیل اینکه طبق قانون تجارت صنعت خودرو بخش خصوصی به حساب می‌آید، بدون مانع معرفی می‌کند.

ویسه می‌گوید: خودروسازان در هر جایی که سود و بازدهی داشته باشد، می‌توانند ورود پیدا کنند؛ زیرا برای بنگاه‌های خصوصی هیچ محدودیت قانونی وجود ندارد. این در حالی است که بنگاه‌های دولتی مکلف هستند فقط در حیطه وظایف تعریف‌شده برای آنها حضور پیدا کنند و نباید کار متفرقه انجام دهند.او درباره اینکه آیا اقدامات انجام‌شده در خودروسازی‌ها منجر به سوددهی شده است یا نه، بیان می‌کند: در هر فعالیت اقتصادی در ابتدا باید بررسی بازار، مطالعات فنی و اقتصادی انجام شود و بر آن مبنا ابتکار و خلاقیت در مدیریت باشد تا آن فعالیت سود کند. در جریان اینکه صنایع خودروسازی چه کار می‌کنند، قرار ندارم. معاون سابق هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس‌جمهور در واکنش به اخبار منتشرشده در زمینه کمک‌های بی‌شمار دولتی‌ها به صنعت خودرو برای تداوم حیات این صنعت هم می‌گوید: نه خوانده‌ایم و نه

ریشه

نامه سرگشاده سهامداران فولادی وزیر

دست دلالان را از بازار فولاد کوتاه کنید

تورمی، کمبود عرضه‌ای اتفاق نیفتاده و نرخ کالاهای هم بدون تورم اتفاق افتاده در اختیار مصرف‌کننده نهایی یا شرکت‌های پایین‌دستی برای تولید کالای نهایی قرار گیرد.در این نامه، به نقش سودگران در استفاده از شرایط کنونی برای احتکار کالا و دریافت کالای ارزان اشاره شده و آمده است: اقتصاد ایران است و معضل حل‌نشده دلالان و سوداگران که از هر فرصتی برای کسب منفعت بیشتر و به هر قیمتی استفاده می‌کنند.حضور واضح دلالان در بازار فولاد، یکی از این چالش‌های همیشگی است. می‌دانیم و آگاه هستیم که به گفته رئیس وقت کمیسیون اقتصادی مجلس در سال ۹۷ و هم‌زمان با اختصاص دلار چهارهزارو ۲۰۰ تومانی به برخی صنایع، بیش از ۸۰ هزار میلیارد تومان رانت به دلالان رسید که سهم دلالان بازار فولاد بیش از ۵۰۰۰ میلیارد تومان بود!اما به‌رغم رانت فراوانی که در یک سال و نیم اخیر از طریق عرضه ورق‌های فولادی ارزان‌تر از قیمت جهانی به برخی به‌ظاهر تولیدکننده اعطا شده، این افراد همچنان با ارسال نامه‌های متعدد پیگیر دریافت هرچه بیشتر ورق‌های فولادی با قیمت‌های دستوری هستند؛ حال آنکه این امر به تضییع حقوق سهامداران حقیقی بازار سرمایه منجر شده است.در این نامه تصریح شده است: تنظیم بازار برای حفظ

شنبه‌ایم که دولت کمک خاصی به صنعت خودرو کرده باشد.

او درباره زیان‌ده بودن صنعت خودرو عنوان می‌کند: صنعت خودرو قبلاً زیان‌ده نبود. از سال ۹۰ با تغییر نرخ ارز در دولت احمدی‌نژاد و چهارونیم برابرسدن قیمت دلار این صنعت زیان‌ده شد. در سال ۹۷ هم قیمت دلار سه‌ونیم برابر شد. در این شرایط قیمت خودرو ناگهان تغییر کرد و دولت اجازه افزایش قیمت نداد. خودروسازان با زیان فروختند و زیان‌ده شدند. درحال حاضر نمی‌دانم قیمت‌ها چگونه است.

بنگاه‌داری خودروسازان اتفاقی مرسوم در دنیا

فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو نیز در گفت‌وگو با «شرق» خودروسازان را مجاز به بنگاه‌داری می‌داند؛ زیرا در تعریف بنگاه‌های اقتصادی آمده است که می‌توانند هر فعالیتی را که سودآور باشد، انجام دهند و سهامداران خودروسازان انتظار دارند که این مجموعه‌ها سودآور باشند و برایشان فرقی نمی‌کند که این سود از چه محلی به دست آمده باشد.او تاکید می‌کند: اگر بنگاه‌داری خودروسازان به سودآوری ختم شود، فی‌نفسه کار درستی است. همه شرکت‌های بزرگ دنیا در حوزه خودرو و شرکت‌های وابسته مثل قطعه‌سازی‌ها هم این کار را می‌کنند و این اقدام منحصر به شرکت‌های ایرانی نمی‌شود. بنگاه‌داری خودروسازان یک کار عرف و عادی است.البته زاوه احتمال این را که خودروسازان در محل اشتباهی سرمایه‌گذاری کرده باشند هم رد نمی‌کند. او حضور خودروسازان در صنایع پتروشیمی را سودده معرفی می‌کند ولی ایجاد واحدهای جدید ساخت خودرو در دیگر کشورها و شهرهای ایران در دوره ریاست‌جمهوری احمدی‌نژاد و مدیرعاملی منطقی و نجم‌الدین سرافیل فعالیت‌های زیان‌ده اعلام می‌کند.خريدوفروش اوراق ريسک بالايی دارد و برخی شرکت‌های تابعه خودروسازان در این بخش فعال هستند، این کارشناس خودرو در این زمینه می‌گوید: اگر خودروسازان در جاهایی سرمایه‌گذاری می‌کنند که ريسکشان بالاست، کار اشتباهی است. مجامع این دو شرکت باید تصمیم‌سازان را کنترل کنند. این یکی از وظایف مجمع است که دلائل زیان‌ده بودن شرکت‌های تولیدی خودروسازی را پیگیری کند.او زیان‌ده بودن شرکت‌های خودروسازی را به خاطر اقدامات دولت در زمینه کنترل تورم با دخالت در قیمت خودرو می‌داند. زاوه می‌گوید: البته این کار شدنی نیست و بحث‌های پوپولیستی دارد. او درباره شفافیت اطلاعات در زمینه خریدوفروش اوراق و سهام بیان می‌کند: در گزارش آخر سال معمولاً ارقام درست را می‌نویسند و مشخص می‌شود که چقدر سهم خریده‌اند. البته اگر عدد خیلی بزرگ باشد، در گزارش‌ها نوشته می‌شود. عموماً شرکت‌های خودروساز در قالب ۲۰۰ شرکتی که در زیرمجموعه دارند، سهم می‌خرند و به‌این‌ترتیب سهم هر شرکت دودهم درصد می‌شود. این سهام کم می‌شود و در دفاتر معلوم نیست که چه کار کرده‌اند. در صورت‌های مالی نمی‌توانید پیدا کنید که کجا سرمایه‌گذاری کرده‌اند. زیرا شرکت‌های خودروساز با یک اسم، سهام نمی‌خرند. به‌این‌ترتیب ردیابی دچار مشکل می‌شود.زاوه می‌گوید پرسشی که آیا بنگاه‌داری برای خودروسازان خوب است یا بد، این‌گونه پاسخ می‌دهد: خودروساز یک بنگاه اقتصادی است و تبعاً باید بنگاه‌داری کند. اینکه بگوییم خودروساز نباید بنگاه‌داری کند، این حرف از اساس غلط است.

او می‌گوید: ولی خودروساز باید دقت کند در شرایطی که دولت نمی‌گذارد کالا را به قیمت درست بفروشد، بخشی از نقدینگی را در جای دیگری ببرد و به سود غیرعملیاتی تبدیل کند تا جلوی زیان عملیاتی را بگیرد.

این کارشناس خودرو تاکید می‌کند: زیان عملیاتی خودروسازان روشن است اما دولت چشم‌پاشش را بسته است و می‌گوید عیبی ندارد که خودروسازان زیان عملیاتی می‌کنند. در چنین شرایطی باید خودروسازان مشابه دیگر بخش‌های خصوصی بخشی از سرمایه خود را به سمت غیرعملیاتی سوق دهند تا آنجا انتفاع ببرند. جایی مثل بازار سهام و ارز که دولت نمی‌تواند روی آن دست بگذارد.او درباره مشارکت خودروسازان در پروژه‌های دولتی مثل آب و برق می‌گوید: اگر خودروسازان پول را جایی برده‌اند که دولت در آن می‌تواند دست ببرد، احتمالاً گفته‌اند این پول‌ها را جمع‌کن و به فلان سازمانی که مشکل دارد، بده. تا هم مشکل خودت حل نشود و هم مشکل آن سازمان حل نشود. به‌این‌ترتیب کلاف سردرگم ایجاد می‌شود.

زاوه یادآور می‌شود: واقعیت این است که از لحاظ ساختار مالی، صنایع خودروسازی ایران خیلی وقت است که از نقطه بحرانی عبور کرده‌اند. مشکل صنایع خودرو محدود به خریداران خودرو نخواهد ماند. زیانی که خودروسازی به اقتصاد ملی به دلیل بحرانی که در آن هست، وارد خواهد کرد، به قدری است که کل اقتصاد ایران را تحت‌الشعاع قرار خواهد داد و دچار آسیب‌های شدید اجتماعی می‌گردد. ما سناستفانه به جای اینکه این مشکل را حل کنند، سعی می‌کنند مشکل را به تعویق بیندازند و این مسئله عمق بحران را تشدید می‌کند و باعث می‌شود بحران عمیق‌تر در جامعه ظهور کند.

از بازار آزاد می‌شوند. در شرایطی که بازار سرمایه با دلالان و سوءاستفاده از دیدگاه غیرانتفاعی تولیدکننده برای کمک به شرایط ملتهب اقتصاد کشور است. وقتی تولیدکننده‌ای مثل فولاد مبارکه که با احتساب بازنستگان صنعت فولاد، دارندگان سهام عدالت و مردم عادی... ذی‌نفع دارد، چرا باید از جیب آنها آفرها و امتیازات متعددی را در اختیار دلالان قرار دهد، همچنان ارزان‌فروشی کند و همچنان با انتظار افزایش عرضه‌ها مواجه باشد؟یک بررسی میدانی نشان می‌دهد قیمت ورق‌های فولادی که با قیمت این گروه مدعی در حدود پنج هزار تومان دریافت شده، اکنون در بازار با قیمت‌های بالای هشت هزار تومان معامله می‌شود و پروفیل که بایستی با حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد بالاتر از قیمت ورق به بازار عرضه شود، به بالای ۹ هزار تومان رسیده است؛ به نظر می‌رسد بدین‌شکل‌هایی که وظیفه حمایت از تولید و تولیدکنندگان را در عهده دارند، اکنون به محلی برای دریافت رانت‌های کلان و اخلاخل در نظام اقتصادی کشور تبدیل شده‌اند.گزارش‌های متعدد حاکی است این عده پس از دریافت ورق به قیمت‌های دولتی و دستوری، آن را در بازار آزاد به قیمت‌های بسیار بالاتر به فروش می‌رسانند و تولیدکنندگان واقعی مجبور به خرید ورق فولاد با قیمت‌های بسیار بالاتر

چهارشنبه ۳۰ بهمن ۱۳۹۸

گذر

آغاز تدوین سیاست‌های کلی پولی و بانکی در مجمع تشخیص

● عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با اشاره به طرح بانکداری جمهوری اسلامی اظهار کرد: هیئت عالی بانک مرکزی به مهم‌ترین نهاد تصمیم‌گیر در حوزه سیاست‌های پولی و ارزی تبدیل خواهد شد، در شرایطی که اعضای این هیئت هیچ وظیفه پاسخ‌گویی‌ای ندارند و هم مجری و هم ناظر خواهند بود.به گزارش فارس، عباس ایروانی در ششمین همایش اقتصاد مقاومتی با بیان اینکه مجمع تشخیص مصلحت نظام در حال تدوین چارچوب‌ها و سیاست‌های کلی در حوزه نظام بانکی است، اظهار کرد: چارچوب‌های ایده‌پردازی برای نظام پولی و بانکی در حال انجام است اما این بحث فعلاً در سطح مقدماتی است.وی افزود: به طور خلاصه دستیابی به اقتصاد مقاومتی مستلزم نظام بانکی مستحکم و بانبات است و یکی از محورهای آن حفاظت از سپرده‌گذاران است.عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام تصریح کرد: هر قانون اقتصادی که می‌خواهیم تدوین کنیم، باید بر مبنای و چارچوب سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و اسناد بالادستی باشد.وی با اشاره به صادرات و واردات در دوره‌های مختلف گفت: هر زمان که درآمدهای نفتی بالا رفته، میزان واردات هم افزایش یافته است. در سال‌های ۶۲ و ۸۷ میزان واردات رشد زیادی داشت و در همین دوره‌ها هم درآمدهای ارزی افزایش یافته است. وقتی واردات افزایش یابد، سرمایه‌گذاری کاهش می‌یابد و همین الان در احکام دائمی قوانین برنامه توسعه فقط واردات کالاهای غیرشرعی ممنوع شده و به عبارت دیگر واردات همه کالاهایی که غیرشرعی نیستند، آزاد است.

ترخیص خودروها از گمرک هیچ پشت‌بردهای ندارد

● رئیس کل گمرک ایران گفت: هدف اصلی از ترخیص خودروهای باقی‌مانده در گمرک جلوگیری از رسوب کالا در گمرکات است و برخلاف شایعات و اتهام‌هایی که زده شده، هیچ هدف پشت پرده‌ای در ترخیص آنها پیگیری نمی‌شود.به گزارش ایسنا، مهدی میراشرفی در نشست هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران اظهار کرد: در کشور ما قوانین تجارت بسیار گسترده است و برای آنکه به همه آنها مسلط شویم، باید مباحث و قوانین مختلف را بررسی و مطالعه کنیم که این موضوع چه فعالیتی در این حوزه و چه تصمیم‌گیری را دشوار می‌کند.به گفته وی، در حوزه ثبت سفارش و ترخیص کالاها نیز در بسیاری از کشورها تنها یک نهاد تصمیم‌گیر در این زمینه وجود دارد اما در ایران تعداد این نهادها بسیار بالاست و بعضاً تصمیماتی که از سوی آنها گرفته می‌شود نیز با یکدیگر متفاوت است و علت به‌وجودآمدن برخی از مشکلات در حوزه تصمیم‌گیری برای ورود یک کالا نیز همین مسئله است.

رئیس کل گمرک ایران با بیان اینکه در ۱۰ ماه ابتدایی امسال بیش از ۱۲۵ میلیون تن صادرات کالا از گمرکات کشور انجام شده است، بیان کرد: این صادرات که در شرایط سخت تحریم اجرایی شده نشان‌دهنده قدرت تولیدکنندگان ایرانی است و باید از آنها برای این عملکرد تقدیر کرد. میزان واردات کشور نیز در این مدت حدود ۳۱ میلیون تن بوده و به این ترتیب صادرات وزنی کشور حدوداً چهار برابر واردات است.میراشرفی ادامه داد: در حال حاضر بخش قابل توجهی از واردات کشور را کالاهای اساسی، مواد اولیه و ماشین‌آلات تشکیل می‌دهند و خوشبختانه با وجود تحریم‌ها توانسته‌ایم مایحتاج کشور را از طریق گمرکات وارد کنیم.وی با اشاره به محدودیت‌هایی که تحریم‌ها در مسیر فعالیت گمرک ایجاد کرده، بیان کرد: اگر تا پیش از تحریم‌ها نقل و انتقال اسناد و جابه‌جایی‌های مربوط به ارز در فاصله بین ۱۵ تا ۱۷ روز اجرایی می‌شد، ما در دوران تحریم این اسناد را باید در زمان بیش از ۳۰ روز جابه‌جا کنیم. در کنار آن نبود سوئیفت نیز مشکلاتی به وجود می‌آورد اما خوشبختانه با وجود این فعالیت گمرک متوقف نشده و عملکرد صادرکنندگان و واردکنندگان ما قابل تقدیر است.



شرکت مشاور سرمایه‌گذاری معیار

دارنده مجوز رسمی از سازمان بورس اوراق بهادار

اداره سبد بورسی شما، با معیار

تلفن: ۵-۸۸۱۹۲۱۵۴

۶-۸۸۱۹۲۴۷۵