گذر

۵میلیون‌نفر «دوشغله» در کشور

● **مهر:** کسری تامین مخارج، نامتوازن‌بودن هزینه و درآمد افراد، تجملی و پرخرج‌شدن زندگی‌ها و تمایل شدید افراد برای دستیابی به منابع مالی بیشتر؛ باعث شده تا جمعیت دوشغله‌های کشور به پنج‌میلیون‌نفر بالغ شود، همچنین در حال حاضر از ۲۱میلیون‌شاغل کشور دست‌کم ۸/۵میلیون‌نفر اضافه‌کاری می‌کنند. آمارگیری نیروی کار در سال ۹۲ نشان داده است که ۴۰/۲درصد افراد در طول روز اضافه‌کاری می‌کنند. به عبارتی از ۲۳میلیون‌و ۸۳۴هزار و ۵۵۱ نفری که جزو جمعیت فعال کشور محسوب می‌شوند، ۲۱میلیون‌و ۳۴۶هزار و ۱۷۹ نفر در بازار کار اشتغال دارند. از بیش از ۲۱میلیون‌و ۳۴۶هزار نفر شاغل بیش از هشت‌میلیون‌و ۵۰۰هزارنفر تا پایان سال گذشته در طول هفته بیش از ۴۹ ساعت کار کرده‌اند که به معنی انجام اضافه‌کاری تلقی می‌شود. تا پایان سال گذشته، ۴۰/۲درصد افراد بیش از ۴۹ ساعت در هفته کار کرده‌اند. حسین حبیبی، دبیر کانون شوراهای اسلامی کار استان تهران با بیان اینکه نتایج یک بررسی نشان می‌دهد دست‌کم پنج‌میلیون‌نفر در کشور دوشغله هستند، گفت: بخش قابل توجهی از بازنشستگان پس از طی دوران ۳۰ساله کاری خود به بازار کار بازمی‌گردند.

رفع مانع پرداخت تسهیلات صندوق توسعه ملی به خودروسازان

● **تسنیم:** غلامرضا شافعی، رییس هیات عامل ایدرو با اشاره به اینکه محدودیت خودروسازان در استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی برطرف شده است، گفت: فعلا دولت تصمیمی در مورد قیمت‌گذاری خودرو نگرفته است.

مدیر بخش خاورمیانه «صندوق بین‌المللی پول»:

اقتصاد ایران با لغو تحریم‌ها بیشتر از ۱/۵درصد رشد می‌کند

● **تسنیم:** مدیر بخش خاورمیانه صندوق بین‌المللی پول طی اظهاراتی در مورد وضعیت اقتصادی ایران با اشاره به اینکه اقتصاد ایران شروع به باثبات‌شدن کرده است، گفت با لغو تحریم‌ها رشد اقتصادی ایران بیشتر از پیش‌بینی‌های فعلی این نهاد خواهد بود. مدیر بخش خاورمیانه صندوق بین‌المللی پول در پاسخ به پرسشی مربوط به ارزیابی این نهاد بین‌المللی از چشم‌انداز اقتصاد ایران گفت: چشم‌انداز اقتصاد ایران هم نامشخص و هم دشوار است که بخشی از آن ناشی از دلایلی همچون نگرانی‌های ژئوپلیتیک و به خصوص تحریم‌های بین‌المللی است. مسعود احمد که در کنفرانسی خبری در واشنگتن سخن می‌گفت افزود: نگاهی به آنچه در دو سال اخیر در اقتصاد ایران رخ داده است، نشان می‌دهد که این دو سال یک دوره دشوار برای اقتصاد ایران بوده است. در این دوره اقتصاد ایران شاهد کوچک‌تر شدن بوده است. اما اقتصاد ایران اکنون شروع به باثبات‌شدن کرده است. وی افزود: ما فکر می‌کنیم که در سال‌جاری رشد اقتصاد ایران احتمالا تثبیت خواهد شد و ما شاهد افزایشی کوچک در اندازه اقتصاد ایران خواهیم بود. البته این پیش‌بینی‌ها هم به بهبود سیاست‌های اتخاذی در داخل ایران و هم به آنچه در محیط بین‌المللی‌ای که ایران در آن فعالیت می‌کند، بستگی دارد. ما فکر می‌کنیم که اگر یک بهبود دایمی در این فضای بین‌المللی ایجاد شود و مجموعه‌ای از سیاست‌هایی که مقامات ایرانی در پیش گرفته‌اند، دنبال شود، از نظر ایجاد نرخ رشد در میان‌مدت بر اقتصاد ایران تاثیر خواهد گذاشت و رقم رشد را به بیش از رقمی که ما پیش‌بینی کرده‌ایم خواهد رساند. صندوق بین‌المللی پول در جدیدترین گزارش خود رشد اقتصادی ۱/۵درصدی و تورم ۲۳درصدی را برای ایران در سال ۲۰۱۴ (۱۳۹۳) پیش‌بینی کرده است. این مقام صندوق بین‌المللی پول در ادامه گفت: از نظر اولویت‌های سیاست‌گذاری، ما فکر می‌کنیم که مقامات ایرانی باید روی دو دسته از اقدامات تمرکز کنند: ۱- اقداماتی برای ثبات اقتصادی در کوتاه‌مدت که شامل اتخاذ سیاست‌های پولی انقباضی و برخی اقدامات تقویت مالی به خصوص در زمینه هزینه‌های جاری است؛ و ۲- اقداماتی در جهت انجام اصلاحات در بخش عرضه که مشکلات ساختاری‌ای را که مانع رشد اقتصادی شده است، مرتفع سازد.

یک‌سوم گازوییل ایران به خارج قاچاق می‌شود

● **تسنیم:** فایننشال‌تایمز با اشاره به اجرای فاز دوم هدفمندی یارانه‌ها در ایران نوشت: باوجود افزایش قیمت‌ها، قیمت سوخت در ایران همچنان از یارانه زیادی برخوردار است به طوری که یک‌سوم گازوییل تولیدشده در ایران به خارج از کشور قاچاق می‌شود. فایننشال‌تایمز طی گزارشی از اجرای فاز دوم هدفمندی یارانه‌ها در ایران نوشت: در جدیدترین سری از اقدامات دولت حسن روحانی، قیمت سوخت در ایران روز جمعه افزایش یافت. دولت روحانی، در اجرای مرحله دوم هدفمندی یارانه‌ها، قیمت برخی از انواع حامل‌های انرژی را نزدیک به دو برابر افزایش داده است. قیمت بنزین ۴۲درصد افزایش یافته و از هفت‌هزارریال به ۱۰هزارریال در هر لیتر رسیده است. این در حالی است که سوخت گازوییل و سی‌ان‌جی نیز به ترتیب ۴۰ و ۳۲درصد افزایش قیمت داشته‌اند.

«فارس» شاخص بورس را به ۷۸هزار واحد رساند

● **تسنیم:** در حالی که معاملات روز گذشته بازار سرمایه در پی چند روز رشد پی‌درپی روند کاهشی را در پیش گرفته بود، با بازگشایی نماد معاملاتی «فارس» شاخص بورس ۲۰۷ واحد رشد کرد و به شاخص ۷۸هزار و ۱۳۱ واحدی رسید.

۴۰درصد قیمت «خودرو» ناشی از پرداخت‌ها به دولت است

ادامه از صفحه ۴

من پاسخ سوالم را نگرفتم! بحث من این است، ۳۰سال مردم ایران برای حمایت از تولید کشور امکان استفاده از خودروهای مناسب را نداشته‌اند. آیا وقت آن نرسیده است که با آزادکردن تعرفه‌ها مردم از خودروهای مناسب با قیمت ارزان استفاده کنند؟

بنده به‌عنوان تولیدکننده قطعات خودرو معتقدم که صنعت خودرو در ایران صنعت توانمندی است. اگر این توانمندی از آن گرفته شده به‌دلیل سیاست‌های غلط دولت‌ها به ویژه دولت نهم و دهم است. با این حال من نیز موافقم دولت تعرفه واردات خودرو را بردارند اما به این شرط که این آزادسازی در تمامی جوانب باشد به این معنی که اگر قرار است واردات خودرو آزاد شود در همه جوانب و حوزه‌ها این آزادسازی انجام شود. برای مثال در این فرآیند ورود بانک‌های خارجی به ایران نیز آزاد شود تا من تولیدکننده تسهیلات با نرخ پنج‌درصد دریافت کنم. همچنین من تولیدکننده در انتخاب نیروی کار خود آزاد باشم. مانند ترکیه. نه اینکه واردات را ارزان کنیم ولی اجازه ندهیم بانک خارجی در ایران شعبه بزند و نرخ سود بانکی ۳۷درصد باشد، مالیات اینگونه باشد و وضعیت تورم به این شکل کنونی باشد. همه جوانب را با هم برابر کنید. من نیز با این موضوع موافقم اما با خودزنی صنایع داخلی که در این‌سال‌ها شاهدش بودیم مخالفم.

خودزنی صنایع داخلی حداقل در صنعت خودرو چه بوده است؟ شما که هنوز بازار کاملا انحصاری را در اختیار دارید و خودروهای بی‌کیفیت را با قیمت‌های چندبرابر قیمت‌های جهانی به مردم می‌فروشید؟

خودزنی صنایع داخلی یعنی واردات خودروهای بنجل چینی در این چند سال. تا به حال شمای خبرنگار به‌سراغ نمایندگی‌های خودروهای چینی رفته‌اید؟ آیا تا به حال به این موضوع توجه کرده‌اید که چرا سرمایه این کشور را صرف واردات خودروهای بی‌کیفیت کردند؟ آیا مسوولانی که اجازه و مجوز چنین خودروهایی را به ایران صادر کردند مواخذه شدند؟

این بحث دیگری است این بحث واردات خودرو است. ما در رابطه با کیفیت پایین خودرو داخلی صحبت می‌کنیم. شما معتقدید که خودروسازان داخلی توان بالایی برای تولید باکیفیت دارند ولی این ۳۰سال چنین چیزی را نشان نداده است؟

بله مطمئن باشید توان خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی بسیار بالاست، من باز هم تاکید می‌کنم با آزادکردن واردات خودرو موافقم به شرطی که تمامی جوانب را با هم ببینند، بگذارند بانک اروپایی در ایران شعبه بزند تا تولیدکننده تسهیلات با نرخ پنج‌درصد دریافت کند و وضعیت ناگوار مالیات را سروسامان دهند. چرا تولیدکنندگان باید برابر با واردکنندگان مالیات بدهند؟ چرا باید میزان مالیات بخش بازرگانی با تولید یکسان باشد. در دولت هفتم سیاست مناسبی برای کاهش تعرفه واردات خودرو با شیب ملایم اجرا شد که اگر آن سیاست تداوم می‌یافت امروز وضعیت به‌گونه‌ای دیگر بود. بگذارید موضوع را از زاویه دیگری بیان کنم. در کجای دنیا خودروسازان را مجبور می‌کنند در کشورهای دیگر سایت تولیدی احداث کنند؟ سایت‌هایی که نه‌تنها سودی عاید آن شرکت نمی‌کنند که هزینه‌های سرسام‌آوری نیز بر دوش آن صنعت می‌گذارند. آیا دولت تا به امروز گزارشی از عملکرد سایت‌های ایران‌خودرو در بلاروس، سوریه و عراق منتشر کرده است. تحمیل مدیران دولتی در هشت‌سال گذشته به این صنعت، سیاست‌های دیکته‌ای، پدر صنعت خودرو را در این سال‌ها درآورده است. این موضوعات ما را به این نقطه رسانده است.

بسیار عالی، شما معتقدید وضعیت در دوران دولت هفتم بسیار خوب بوده است. آن دوران نیز خودروسازان داخلی خودروهای بی‌کیفیت تولید و با قیمت‌های گران به مردم فروختند؟ آن دوران نیز ایران‌خودرو و سایپا روزی اتاق پژو را می‌گذاشتند روی موتور پیکان و خودرو جدید روانه بازار می‌کردند. روز دیگر چراغ‌های عقب یا جلو سمند را تغییر می‌دادند و نام جدید برای آن انتخاب می‌کردند! بپذیرید صنعت خودرو کشور صنعت بدون‌خلاقیتی است. در کدام‌یک از این‌سال‌ها خودرو مناسب از سوی این دو شرکت طراحی شد؟

باید برای پاسخ به این سوال فرآیند تولید خودرو در داخل را تشریح کنم. در تمام دنیا چند شرکت محدود در زمینه «ای‌بی‌اس» خودرو فعالیت می‌کنند، یعنی تمامی خودروسازان از فورد گرفته تا تویوتا تا تاتامی هند همگی برای خودروهای تولیدی خود به این چند شرکت معروف که بزرگ‌ترین آن بوش است، سفارش می‌دهند. برای صندلی مثلا چند شرکت معروف دیگر وجود دارد یا برای طراحی نیز چند شرکت خاص مشغول این فعالیت هستند. در این چارچوب کشوری که می‌خواهد خودرو ملی بسازد پکیجی را آماده می‌کند که در این پکیج از تمامی توان داخل بهره گرفته می‌شود و بخش‌های دیگر نیز به شرکت‌های بین‌المللی سفارش می‌دهند، در این فرآیند، مثلا خودرو سمند طراحی می‌شود. در جریان تهیه پلت‌فرم نیز کار کارشناسی انجام می‌گیرد تا سلیقه و خواست مردم مشخص شود، مثلا بر اساس مطالعه مشخص می‌شود که مردم ایران در کلاس B یا کلاس دیگر، مدل خاصی از خودرو را بیشتر می‌پسندند و تولیدکنندگان نیز این را در طراحی پلت‌فرم در نظر می‌گیرند. برای ایران مثلا مردم ما خودرو سواری جادار دارای صندوق عقب را بیشتر می‌پسندند یا از چراغ‌هایی با مدل گرد بیشتر خوششان می‌آید تا چراغ‌های تیز. بر این اساس پلت‌فرم تهیه خودرو در داخل تولید می‌شود. بله برای تولید سمند ایران‌خودرو از توان شرکت‌های مختلف خارجی برای طراحی استفاده شده و این روال معمولی در این صنعت است. این به معنای نادیده‌انگاشتن سهم توان شرکت‌های داخلی در تولید این خودرو نیست.

بله این موضوع که بیان کردید معمول است ولی در رابطه با طراحی که معتقدید نظر مردم در طراحی پلت‌فرم در نظر گرفته می‌شود، سوال من این است که در بازار انحصاری ۳۰ساله که تنها چند مدل خاص بر مردم تحمیل می‌شود چگونه می‌توان علایق مردم را به درستی تشخیص داد؟

خیر ما امروز خودروهای متنوعی در بازار داریم: پراید، سمند، انواع پژو و مزدا.

انواع پژو به جز پژو ۴۰۵ و مزدا که تولید داخل نیست که اگر بود با تحریم خطوط تولیدشان متوقف نمی‌شد. بپذیرید که بازار انحصاری صنعت خودرو ایران را تنبل و کاهل کرده است اگر نه چرا خودروسازی مانند هیوندایی سالانه چندین مدل خودرو در کلاس‌های مختلف وارد بازار می‌کند ولی ایران‌خودرو یا سایپا نزدیک به ۱۵ یا ۲۰سال است که بخش قابل‌ملاحظه‌ای از تولیدشان تنها پراید است و سمند آن هم به یک شکل و با کوچک‌ترین تغییر در تمامی این سال‌ها؟

این موضوع که چرا مدل‌های دیگر طراحی و تولید نمی‌شود برمی‌گردد به نگاه دولت و وزارت صنعت و معدن. در طول این هشت سال پلت‌فرم‌های مختلفی از سوی دانشگاه خودرو کشور و دو خودروساز ایران خودرو و سایپا برای تولید به وزارت صنعت و معدن ارایه شد ولی به‌دلیل عدم تامین مالی در این وزارتخانه تصویب نشد و روی زمین ماند.

این فرآیند غلط نیست که خودروسازی به بزرگی ایران‌خودرو برای تولید پلت‌فرم جدید خود نیاز به کمک مالی و مجوز دولت داشته باشد، آیا خودروسازهای خارجی مانند هیوندایی کره یا تویوتا نیز اینگونه خودروهای جدید تولیدمی‌کنند؟

دقیقا آنها اینگونه خودرو جدید تولید نمی‌کنند زیرا در آن کشورها بانک‌ها در این فعالیت‌ها حضور فعال دارند با تسهیلاتی در حدود یک‌درصد یا دودرصد هزینه‌های تولید محصولات جدید را تامین می‌کنند آیا در ایران با تسهیلات ۳۷درصدی می‌شود، چنین فعالیت‌هایی کرد. با این حال خودروسازان کشور با همین وضعیت نیز در ۱۴ سال گذشته از خروج صدمیلیارددلار ارز از کشور جلوگیری کردند. حتی اگر تولیدات آنها آهن‌پاره نیز بوده باشد.

> **خودروسازان با آپشن‌گذاری روی خودروهای تولیدی قیمت‌ها را افزایش می‌دهند یک روز ایربگ را به عقب ماشین منتقل می‌کنند و قیمت را برای این آپشن افزایش می‌دهند روز دیگر با بحث یورو چهار و سازگارکردن موتور خودروهای تولیدی قیمت‌ها را افزایش می‌دهند زیرا چاره دیگری باقی نمی‌ماند**

صحیح است، به صورت مستقیم از خروج صدمیلیارددلار جلوگیری کردند ولی به‌صورت غیرمستقیم هزینه‌های بسیاری را به کشور تحمیل کردند تنها با یک حساب سرانگشتی در میزان مصرف سوخت این خودروها و حجم آلودگی‌ای که ایجاد کردند در این ۱۴ سال به اعداد و ارقام حیرت‌آوری خواهیم رسید؟

نخیر شما دارید کلی‌گویی می‌کنید! مصرف سوخت خودروهای داخلی هم‌اکنون نزدیک به ۷/۳لیتر در صدکیلومتر است در حالی که این عدد در سال‌های گذشته نزدیک به ۱۱ لیتر در هر صدکیلومتر بوده است بنابراین در این زمینه نیز خودروسازان فعالیت خوبی داشتند.

ما با کاهش حجم میزان مصرف سوخت در خودروسازان روبه‌رو بوده‌ایم ولی زمانی خودروسازان ما به ۷/۳رسیدند که خودروسازانی مانند هیوندایی این عدد را به چهار یا سه‌درصد نزدیک کردند؟

این موضوع نیز مربوط به عدم همکاری دولت است، سه سال پیش در ابتدای اجرای قانون هدفمندکردن یارانه‌ها به دولت پیشنهاد دادیم از محل افزایش قیمت حامل‌های انرژی بر تولید موتورهای کم‌مصرف برای خودروهای داخلی سرمایه‌گذاری کنید ولی هیچ‌گاه دولت به این پیشنهاد خودروسازان پاسخ نداد. چرا اجازه ندادند خودروهای جدید را جایگزین خودروهای کاربراتوری کنیم؟ اگر این پروژه انجام می‌شد روزانه سه‌میلیون‌لیتر صرفه‌جویی در مصرف سوخت کشور به وجود می‌آمد.

به‌نظر می‌رسد که اصرار بیهوده‌ای وجود دارد تا ایران به کشور خودروسازی تبدیل شود، چرا ما از مزیت نسبی خود در قطعه‌سازی بهره نمی‌بریم، چرا مانند ترکیه، تایوان، آرژانتین یا برزیل در زمینه صنعت قطعه‌سازی فعالیت‌نمی‌کنیم؟

اگر ۲۰ سال پیش بود من نیز با شما موافق بودم ولی اکنون دیگر دیر است. در این سال‌ها سرمایه‌گذاری بزرگی روی صنعت خودرو کشور شده که اگر به خوبی با سیاست‌های صحیح حمایت شود با بهترشدن وضعیت سیاسی و رفع تحریم‌ها به سرعت می‌توانیم صنعت خودرو کشور را متحول کنیم.

چقدر رفع تحریم‌ها به صنعت خودرو کمک خواهد کرد؟

در نشستی که نزدیک دو ماه پیش با شرکت‌های بزرگ خودروسازی جهان در برج میلاد داشتیم فضای مناسبی ایجاد شده است. بنده امیدوارم با رفع تحریم‌ها در فاصله یک یا دوسال، تحول اساسی در صنعت خودرو کشور ایجاد شود.

یعنی دوباره شرکت پژو با قراردادهای خاص و به‌صورت انحصاری وارد بازار ایران می‌شود تا خودروهای از رده خارج شده خود را در ایران‌خودرو تولید کند؟

خیر اینگونه نیست، دیگر ما تجربه این سال‌ها را داریم. مسوولان باید هنگام عقد قراردادهای جدید از تمامی تجارب آن سال‌ها استفاده کنند. شاید آن سال‌ها پژو از کم‌تجربگی ما سوءاستفاده کرد و وارد بازار ایران شد. این شرکت در شروع فعالیتش در ایران حتی حاضر نبود نقشه‌های فنی قطعات خود را به قطعه‌سازان داخلی بدهد. بله قبول دارم رفتار با پژو در آن سال‌ها بسیار نامناسب بود ولی با رفع تحریم‌ها دولت باید با شرکت‌های مختلف وارد مذاکره شود و قرارداد ببندد و در فاصله یک‌سال‌ونیم در تولید خودروهای جدید شرایط مناسبی را در اختیار شرکت‌های داخلی قرار دهد تا این شرکت‌ها بتوانند با آمادگی وارد رقابت شوند. با این حال من بسیار به صنعت خودرو کشور بعد از تحریم‌ها امیدوارم.

اما عده‌ای معتقدند مافیای خودرو و لابی‌های شرکت پژو در دهه ۷۰ هنگام عقد قرارداد ایران‌خودرو با شرکت رنو برای تولید لوگان که بعدها به ال۹۰ تغییر نام داد مشکلاتی را ایجاد کردند که این مشکلات در نهایت، تولید این خودرو را بر اساس طرح اولیه و با قیمت ۱۰میلیون‌تومان و جایگزین‌شدنش با پیکان در آن دوران متوقف کرد.

از این موضوع اطلاع ندارم، ولی معتقدم هم‌اکنون صنعت خودرو کشور برای تولید محصولاتش در حدود ۳۰درصد به شرکت پژو وابسته است و عقل حکم می‌کند که در فرآیندی مناسب و بعد از رفع کامل تحریم‌ها در این جهت گام برداشته و قراردادهای مناسب‌تری را با شرکت‌های خارجی منعقد کنیم.

در فردای بعد از تحریم به‌نظر شما با کدام شرکت‌ها بهتر می‌توان کار کنیم؟

به‌نظرم شرکت‌های کره‌ای برای همکاری با صنعت خودروسازی کشور مناسب‌تر هستند، زیرا کیفیت بسیار خوب و قیمت ارزان دارند. ولی شرکت‌های فرانسوی بیخودی گرانقیمت هستند و نازشان هم زیاد است. شاید تجربه سال‌های گذشته و همکاری با پژو این موضوع را به خوبی نشان دهد.

در شرایط تحریم و فاز دوم هدفمندی باید چه کرد؟ به نظر شما فرآیند اجرای فاز دوم هدفمندکردن یارانه‌ها چه تبعاتی برای صنایع کشور از جمله صنعت خودرو کشور به همراه خواهد داشت؟ به طور کلی با هدفمندکردن یارانه‌هاموافقید؟

صددرصد موافقم، البته اگر دولت صریح در رابطه با عدم پرداخت یارانه‌ها با مردم صحبت کند، با این حال برای بخش تولید کشور، عدم افزایش هزینه‌های تولید مهم است با وضعیت کنونی و اظهارنظر دولتمردان نگران روزهای آینده بخش تولید هستیم، امیدوارم مسوولان بدانند که در چه ورطه اسف‌باری بخش تولید کشور قرار گرفته است، ورطه‌ای که تنها همان اقتصاد مقاومتی یعنی حمایت از تولید داخل ما را از آن نجات خواهد داد.

معوقه قطعه‌سازان از خودروسازان چقدر است؟

در حدود چهارهزارمیلیاردتومان خودروسازان به قطعه‌سازان بدهکار هستند. این مطالبات دیرکرد شش‌ماه یا هفت‌ماه دارد البته خودروسازان نیز مشکل نقدینگی دارند. فروش آنها قفل شده است و راهنمایی‌ورانندگی خودروهای جدید را به دلایلی شماره نمی‌کند. در کل وضعیت نابسامانی در این صنعت به‌وجود آمده است.

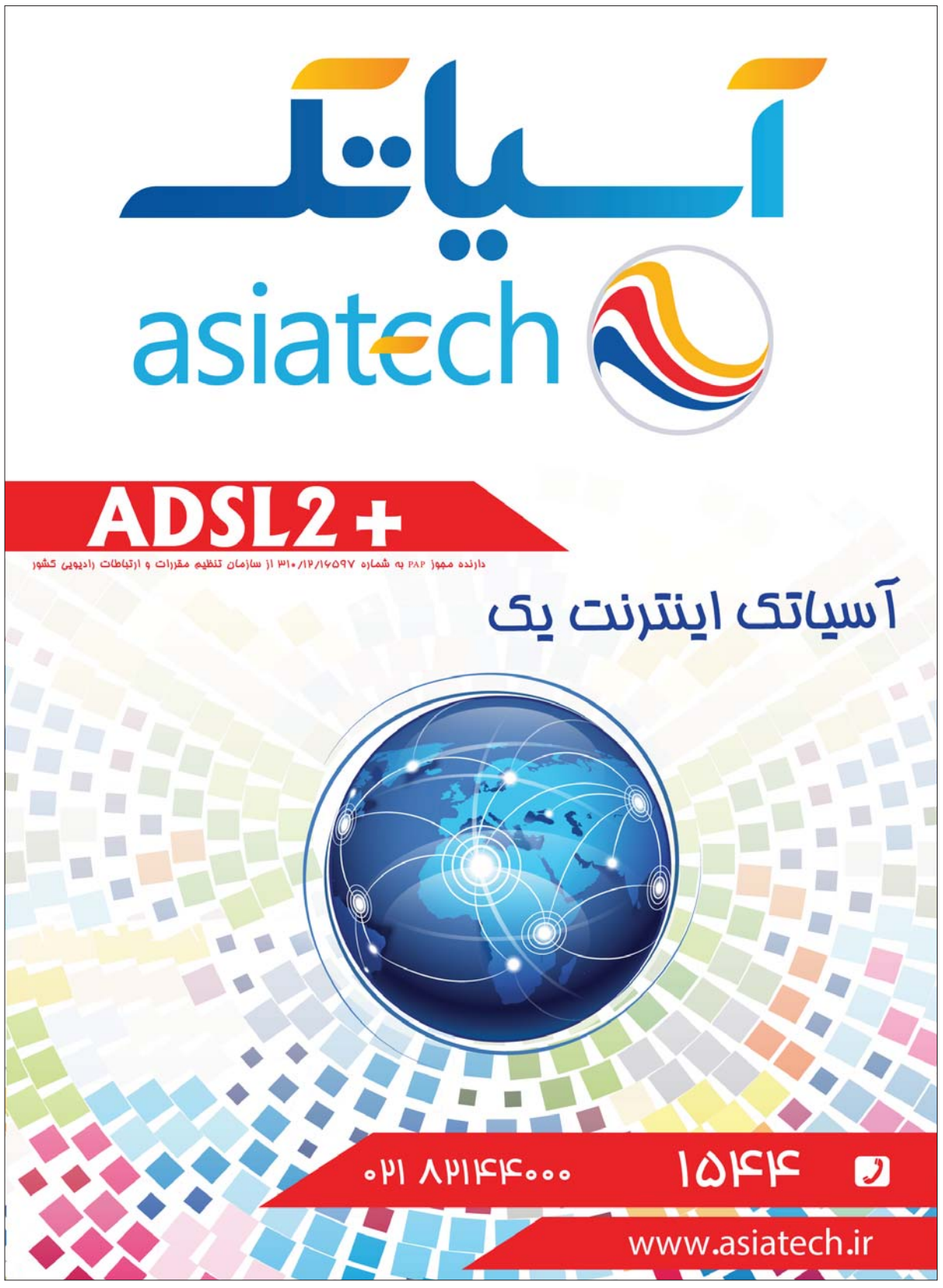
خبر

۵ فاز «پارس‌جنوبی» امسال وارد مدار می‌شود

● **تسنیم:** وزیر نفت در عسلویه گفت: پنج‌فاز میدان پارس‌جنوبی شامل فازهای ۱۲، ۱۷، ۱۸، ۱۵ و ۱۶ امسال وارد مدار شده و گاز تولیدی از آنها به شبکه گاز کشور تزریق می‌شود. بیژن نامدارزنگنه پیش‌ازظهر دیروز در نشست با مدیران صنعت نفت از عسلویه استان بوشهر که با حضور معاون اول رییس‌جمهور تشکیل شد، اظهار کرد: امسال با بهره‌برداری از پنج فاز در دست اجرا و رو به تکمیل پارس‌جنوبی تحول عظیمی در تولید گاز در کشور رقم می‌خورد.

رایزنی مجدد برای افزایش سود بانکی به ۲۲درصد

● **تسنیم:** رییس شورای هماهنگی بانک‌های دولتی با تاکید بر اینکه در صورت توافق بانکی‌ها و بانک‌مرکزی حداکثر نرخ سود سپرده ۲۲درصد خواهد شد، گفت: بانک‌مرکزی طی یک تا دو روز آینده نرخ‌های توافقی بانک‌ها را به‌منظور اجرا ابلاغ می‌کند. عبدالناصر همتی در ارتباط با توافق بانک‌داران دولتی و خصوصی برای کاهش نرخ‌های سود سپرده و زمان اعمال نرخ‌های جدید در سیستم بانکی، اظهار کرد: هنوز بخشنامه مربوط به کاهش نرخ سود سپرده از سوی بانک‌مرکزی به سیستم بانکی ابلاغ نشده است. همتی ضمن تاکید بر اینکه اعمال نرخ‌های جدید سود سپرده نیازی به مصوبه یا تایید شورای پول و اعتبار ندارد، تصریح کرد: از آنجایی که پیش از این در بسته سیاستی - نظارتی نرخی برای سپرده در نظر گرفته نشده بود نیازی به مصوبه اجرایی نرخ‌های جدید از سوی شورای پول و اعتبار نیست اما برای تغییر نرخ‌های سود تسهیلات باید این شورا تصمیم بگیرد. مدیرعامل بانک ملی با تاکید بر اینکه بانک‌مرکزی دنبال انضباط نرخ‌های سود بانکی است، ادامه داد: براساس توافقی که بین بانکداران انجام شده، کف نرخ سود سپرده‌های بانکی برای کوتاه‌مدت ۱۰درصد و بلندمدت ۲۲درصد خواهد بود.

توزیع سبد دوم کالا احتمالا از ۲۰اردیبهشت

● **تسنیم:** دبیر انجمن صنایع لبنی کشور با اشاره به آغاز توزیع مرحله دوم سبد کالا، احتمالا از ۲۰اردیبهشت، گفت: در این مرحله محصول لبنی دیگری به اقلام این سبد اضافه نمی‌شود. رضا باکری در مورد زمان توزیع مرحله دوم سبد کالا افزود: تاکنون ما نامه مکتوبی در این مورد دریافت نکرده‌ایم.