تحلیلگر اقتصاد سیاسی، در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»:

هدف اصلی سناریوهای بنزینی، افزایش سود پالایشگاه‌هاست

رامتین موثق

همه‌چیز از بنزین ۸۷ هزار تومانی آغاز شد؛ شامگاه چهارشنبه ۲۱ مرداد، اعلام شد که قیمت بنزین آزاد در استان کرمان به ۸۷ هزار تومان رسیده است که البته به‌سرعت تکذیب و طرح ملغی شد.

اما در پی آن، واکنش و اظهارات مقامات آغاز شد. اسماعیل سقاب اصفهانی، معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، از ۳ سناریو روی میز دولت برای بنزین، خبر داد. در روش اول، قیمت بنزین تغییر نمی‌کند اما بنزین تا میزان تولید ۱۲۱ میلیون لیتری در پمپ‌بنزین‌ها توزیع می‌شود و وقتی تمام شد، نازل‌ها خاموش می‌شوند. در روش دوم، ۱۲۱ میلیون لیتر تولیدی روز بین خودروهای موجود تقسیم می‌شود و هر کس بیش از سهمیه بخواهد باید بنزین را با نرخ آزاد بخرد؛ تقریبا مشابه روشی که قرار بود در کرمان اجرا شود. در روش سوم، سهمیه بنزین به‌جای خودروها به مردم اختصاص داده می‌شود؛ چه خودرو داشته باشند چه نداشته باشند.

نمایندگان مجلس هم ساکت ننشستند و باز هم مخالفت خود را با افزایش قیمت بنزین اعلام کردند؛ مخالفتی که به‌زعم بسیاری از کارشناسان پوپولیستی است. در طرح نمایندگان مجلس اعلام شده است که احتمالا سهمیه بنزین از ۱۹۰ لیتر به ۹۰ لیتر کاهش پیدا کند و برای مازاد مصرف، یک نرخ چهارم نیز تعیین شود. در نهایت نیز علی قلهکی، فعال رسانه‌ای عنوان کرد که راهکار دولت قیمتی نیست و تنها بر کاهش سهمیه، نظر دارد.

ابوالفضل گرمابی، کارشناس و تحلیلگر ارشد اقتصادسیاسی، در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، تحلیل خود را درباره ناترازی بنزین، طرح‌های دولت و دیگر جوانب این موضوع، ارائه کرده است که مشروح آن تقدیم می‌شود.

جناب گرمابی همانطور که مستحضر هستید، در هفته‌های اخیر مسئله ناترازی بنزین به مهمترین بحث مسئولین و اقتصاددانان تبدیل شده راهکارهای متفاوتی نیز ارائه شده است؛ قبل از بررسی سناریوهای رسمی برای تغییر روند قیمت و سهمیه بنزین، ارزیابی شما از کلیت مسئله ناترازی سوخت در ایران چیست؟

ابتدا باید درباره کلیت موضوع صحبت کنیم که مشخص شود در بیان مسئله چه اشتباهاتی شده است. طراحان اصلی این سناریوها به دلیل اینکه افزایش سود پالایشگاه‌های خصوصی را هدف قرار داده‌اند، سعی می‌کنند کلیت مسئله را اشتباه بیان کنند و یک فریبی را در پشت پرده پنهان می‌کنند.

از یک سو سخن از یک ناترازی ۱۰ میلیون لیتری می‌کنند که باعث شده است پالایشگاه‌ها برای تامین آن، به تبدیل محصولات پتروشیمی به بنزین روی آورند و از سوی دیگر، اذعان دارند شرایط موجود به دلیل مصرف نابهینه خودروها و سفرهای پرشمار، به دلیل نقص حمل‌ونقل عمومی، رخ داده است اما در هر دو مورد، مردم تقصیری ندارند.

از یک طرف سودسازی مدیران خودروسازی‌ها ایجاب کرده است که خودروهای خارجی ارزان و با مصرف بهینه، وارد کشور نشود و در تولید داخلی هم، تحول مناسبی در بهره‌وری صنعت خودرو رخ نداده و با پسرفت در خودکفایی تولید موتور و قطعات، که با سرریز شدن قطعات درجه چندم هندی و چینی در بازار خودروی کشور همزمان بوده است، بهبود در کاهش آلایندگی

ابوالفضل گرمابی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: هدف اصلی تمام سناریوها و طرح‌های حاکمیت برای تغییر قیمت و سهمیه بنزین، افزایش سود پالایشگاه‌هاست و هیچ مشکلی با این طرح‌ها حل نمی‌شود، مصرف از ۱۲۰ میلیون لیتر پایین‌تر نمی‌آید و ادعای اجرای عدالت هم نابجا است و اجرای تمام این طرح‌ها، در نهایت امر یک تورم می‌به تورم موجود در کشور می‌افزاید، آن هم در شرایط التهاب جنگی!

قیمت بنزین بدون احتساب نفت خام در پالایشگاه‌های تهران در سال ۱۴۰۴، ۲۲۰۸ تومان بوده است. این نرخ برای پالایشگاه بندرعباس و اصفهان در همین دوره، ۱۳۵۰ تومان و ۱۸۴۴ تومان بوده است. حتی اگر هزینه میانگین فرآوری بنزین را در سال ۲،۱۴۰۴ هزار تومان لحاظ کنیم، با احتساب تورم ۷۰ درصدی ۱۴۰۵، اکنون این هزینه حدود ۳۵۰۰ تومان خواهد بود

و مصرف سوخت کشور ایجاد نشده و علاوه بر این، برنامه‌ریزی منسجمی هم برای ارتقای ناوگان حمل‌ونقل عمومی صورت نگرفته است.

همچنین سقاب اصفهانی در اظهارات خود ادعا کرده است که اگر ناترازی ۱۰ میلیون لیتری وجود نداشت، اکنون می‌توانستیم از ۲ میلیارد دلار منابع اضافی ارزی برای واردات کالاهای اساسی، نظیر گندم و دارو بهره‌مند باشیم که این ادعا، کاملا خلاف واقع است چون پالایشگاه‌ها موظف هستند در مقابل نفت خام دریافتی، ۵ فرآورده اصلی از جمله بنزین را به دولت تحویل دهند و سود خود را از محل فرآورده‌های دیگر به‌دست آورند. البته با اینکه مبادله نفت خام و فرآورده‌های اصلی باید تهاتری باشد، اما پتروپالایشی‌ها در همین معامله هم برای دولت بدهی ثبت کرده‌اند. بنابراین اگر صنعت پتروپالایشی کشور می‌توانست ارزی حاصل کند، آن را به‌عنوان سود خود ثبت می‌کرد و اصلا این برآورد که قرار بود منابع حاصل از این صرفه‌جویی، صرف تامین ارز ارزان برای کالاهای اساسی شود، غیرواقع‌بینانه و وعده‌ای از اساس مضحک است.

بعد از اجرای طرح اسفناک حذف ارز ترجیحی، مسئله اصلی کشور، سودی است که پتروپالایشی‌ها، خودرا از آن محروم می‌بینند و می‌خواهند این سود را زنده کنند و این بحث را پیش کشیده‌اند؛ موضوعی که دقیقا در طرح یکسان‌سازی نرخ ارز در سال گذشته هم رخ داد و با بهانه انتقال ارز ترجیحی به مردم، اجازه دادند ناگهان سود پتروشیمی‌ها از محل ارز ورودی، ۲ برابر شود.

حال که کلیت ماجرا بررسی شد، ارزیابی شما از ۳ سناریوی سقاب اصفهانی و طرح نمایندگان مجلس برای قیمت و سهمیه بنزین چیست؟

-سناریوی اول ادعا دارد که باید از ظرفیت موجود گذر کنیم. سناریو دوم نیز از اساس بر اختصاص سهمیه محدود به خودروها و گران‌سازی مصرفِ فراتر از سهمیه، طراحی شده است. در این سناریوها تاکید شده است که قیمت بنزین فراتر از سهمیه باید متناسب با هزینه تامین و واردات باشد؛ لابد این هزینه واردات قرار است با قیمت‌هایی رقم بخورد که نزدیک به معاملات بنزین منطقه باشد که در این موضوع به وظیفه پالایشگاه‌ها در خصوص تحویل بنزین به دولت، بی‌توجهی شده است.

سناریو سوم هم علاوه بر ایرادات قبلی، یک چالش بزرگ‌تر ایجاد می‌کند و آن هم شکل دادن به یک فضای سفته‌بازانه در بین مردم برای کشف قیمت است. در پاسخ به این موضوع، مقامات ادعا کرده‌اند که برای جلوگیری از ایجاد سفته‌بازی، یک سقف قیمتی تعیین می‌شود. این ادعای تعیین سقف قیمتی هم خنده‌دار است زیرا قیمت‌ها هر روز به همان سقف میل می‌کنند و آن به دلیل کشش کم تقاضای بنزین نسبت به قیمت است.

سناریو سوم در عمل منجر به این می‌شود که ماهانه یک مبلغ ریالی به حساب سرپرست خانوار واریز شود؛ چیزی شبیه به همان طرح‌های بی‌ثمر قبلی که با توجه به تجربیات سال‌های گذشته و رشد ملایم روند مصرف بنزین و البته کشش‌ناپذیری تقاضای بنزین نسبت به قیمت، این طرح از پیش کاملا شکست خورده است و باعث کاهش مصرف نمی‌شود. اگر هدف این طرح اجرای عدالت است که باید گفت تبعات کاهش رفاهی این طرح، به‌واسطه تورم، بسیار بیشتر از مقدار ریالی خواهد بود که نصیب خانوارها می‌شود.

در واکنش به طرح نمایندگان مجلس برای کاهش سهمیه و تعیین نرخ چهارم نیز باید از آن‌ها پرسید که هدف شما از این طرح‌ها چیست؟ اگر می‌خواهید عدالت را اجرا کنید، این طرح‌ها اصلا باعث ایجاد عدالت نمی‌شود اما اگر هدف، حل کردن ناترازی ۱۰ میلیون لیتری است، با توجه به کشش پایین تقاضا نسبت به قیمت، اصلا چنین امری رخ نمی‌دهد.

تنها اتفاقی که می‌افتد اینست که افراد خودروی خود را کنار بگذارند. خودروی بسیاری از خانوارها، به‌عنوان وسیله معاش کاربرد دارد اما ممکن است توان آن‌ها به پرداخت نرخ چهارم بنزین نرسد که در نهایت، خانوار امکان معاش خود را از دست می‌دهد که همین موضوع، باعث تشدید ناآرامی‌های اجتماعی می‌شود.

این طرح‌ها بر پایه یک پیش‌فرض عجیب و غریب بنا شده و آن این است که مردم ایران، پرمصرف هستند. در صورتی که رشد مصرف بنزین در ایران، ملایم است و به شدت متاثر از تعداد بالغین دارای گواهینامه رانندگی و افزایش تعداد خودرو در کشور است. پس افزایش مصرف بنزین به دلیل افزایش تعداد افرادی است که صاحب خودرو می‌شوند اما اینطور نیست که بگوییم افراد در مصرف خودروی شخصی، زیاده‌روی می‌کنند. مردم ایران، به غیر از یک قشر خاص، منطق بیجایی در مصرف ندارند و به طور میانگین، با پدیده اسراف مواجه نیستیم. در انتهای امر، هدف اصلی تمام این سناریوها و طرح‌ها، افزایش سود پالایشگاه‌هاست و هیچ مشکلی با این طرح‌ها حل نمی‌شود، مصرف از ۱۲۰ میلیون لیتر پایین‌تر نمی‌آیند و ادعای اجرای عدالت هم بی‌مبناست. اجرای تمام این طرح‌ها، در نهایت امر تورمی به تورم موجود در کشور می‌افزاید، آن هم در شرایط التهاب جنگی!

در واکنش به طرح نمایندگان مجلس برای کاهش سهمیه و تعیین نرخ چهارم نیز باید از آن‌ها پرسید که هدف شما از این طرح‌ها چیست؟ اگر می‌خواهید عدالت را اجرا کنید، این طرح‌ها اصلا باعث ایجاد عدالت نمی‌شود اما اگر هدف، حل کردن ناترازی ۱۰ میلیون لیتری است، با توجه به کشش پایین تقاضا نسبت به قیمت، اصلا چنین امری رخ نمی‌دهد

قبل از مطرح شدن سناریوهای بنزینی، ناگهان خبری درباره بنزین ۸۷ هزار تومانی در استان کرمان پخش شد که به‌سرعت نیز مانع اجرای آن شدند. در واکنش به این موضوع، برخی اعلام کردند که قیمت تمام‌شده پالایشگاه‌ها در تولید بنزین، نزدیک به همین ۸۷ هزار تومان است اما برخی دیگر از تحلیلگران با آن مخالفت کردند. نظر شما درباره قیمت تمام‌شده بنزین در ایران چیست؟

بهتر است به‌جای پیچیده کردن مسئله قیمت‌گذاری بنزین و ایجاد بازار برای کشف قیمت‌ها، که طرحی از پیش شکست خورده است، قیمت بنزین بر اساس هزینه تمام‌شده تولیدی آن تعیین شود

قیمت بنزین بدون احتساب نفت خام در پالایشگاه‌های تهران در سال ۱۴۰۴، ۲۲۰۸ تومان بوده است. این نرخ برای پالایشگاه بندرعباس و اصفهان در همین دوره، ۱۳۵۰ تومان و ۱۸۴۴ تومان بوده است. حتی اگر هزینه میانگین فرآوری بنزین را در سال ۱۴۰۴، ۲ هزار تومان لحاظ کنیم، با احتساب تورم ۷۰ درصدی ۱۴۰۵، اکنون این هزینه حدود ۳۵۰۰ تومان خواهد بود. هزینه‌های انبارداری، انتقال، جایگاه‌داری و غیره، با توجه به اینکه روی هر لیتر سرشکن می‌شود، بعید است

پالایشگاه‌ها موظف هستند در مقابل نفت خام دریافتی، ۵ فرآورده اصلی از جمله بنزین را به دولت تحویل بدهند و سود خود را از محل فرآورده‌های دیگر به‌دست آورند. البته با اینکه مبادله نفت خام و فرآورده‌های اصلی باید تهاتری باشد، اما پتروپالایشی‌ها در همین معامله هم برای دولت بدهی ثبت کرده‌اند

کارشناس و تحلیلگر اقتصاد سیاسی: قیمت بنزین در ساختار اقتصاد سیاسی ایران که بهره‌مند از رانت نفتی است، ارزان‌تر از بقیه نقاط جهان است زیرا قیمت نفت خام را در این قیمت‌ها محسوب نمی‌کنیم. در شرایطی که جامعه و اقتصاد ایران هزینه بالای نابسامانی یک اقتصاد رانتی را تحمل می‌کند، نمی‌توان انتظار داشت که مصرف بنزین را با قیمت جهانی کنترل کنیم که تنها هدف آن، افزایش سود پالایشگاه‌هاست

که قیمت‌ها را فراتر از ۴۵۰۰ تا ۵ هزار تومان ببرد.

بنابراین قیمت این فرآورده، یعنی بنزین، در ساختار اقتصاد سیاسی ایران که بهره‌مند از رانت نفتی است، به این میزان رقم خورده که ارزان‌تر از بقیه نقاط جهان است زیرا از رانت نفتی بهره‌مند هستیم و قیمت نفت خام را در این قیمت‌ها محسوب نمی‌کنیم. در شرایطی که جامعه و اقتصاد ایران هزینه بالای نابسامانی یک اقتصاد رانتی را تحمل می‌کند، نمی‌توان انتظار داشت که مصرف بنزین را با قیمت جهانی کنترل کنیم که تنها هدف آن، افزایش سود پالایشگاه‌هاست.

برخی مقامات رسمی اعلام کرده‌اند که علت اصلی تشدید ناترازی بنزین، قطع شدن واردات این محصول در نتیجه محاصره دریایی است. نقش این روند در تشدید ناترازی کنونی چیست؟

لازم به یادآوری است که در سال ۱۳۹۰، ادعا کردیم که در تولید بنزین خودکفا شده‌ایم در صورتی که در تحریم بودیم اما توانستیم ترکیب تولید پالایشگاه‌ها را به سود افزایش تولید بنزین، تغییر بدهیم. از آنجایی که سال‌هاست از ادعای خودکفایی در تولید بنزین گذشته است، بنابراین محاصره دریایی نمی‌تواند عامل واقعا موثری باشد.

اکنون هم می‌گویند در ترکیب تولید پالایشگاه‌ها، تغییری صورت گرفته است بنابراین همین حالا نیز ناترازی بالفعلی وجود ندارد و تنها سخن بر سر این است که به پالایشگاه‌ها فشار بیشتری وارد نشود تا از یک درآمد بزرگ محروم نشوند. اما در همین شرایط هم هشدار می‌دهند که در صورت تداوم وضعیت فعلی، اوضاع بدتر و بحرانی‌تر می‌شود. برای پیشگیری از این بحران هم نمی‌توانیم به بهبود کیفیت مصرف سوخت خودروها در کوتاه‌مدت، امیدی داشته باشیم.

در شرایط حاد قریب‌الوقوع و بحرانی، باید استفاده از حمل‌ونقل عمومی در بازه‌های بیشتری از شبانه‌روز، حداقل در کلان شهرها، اجباری شود. اگرچه این قضیه مخصوص یک شرایط حاد جنگی است و این موضوع را هم باید در نظر داشته باشیم که در این شرایط حاد، مصرف بنزین در جایگاه‌های بین‌شهری افزایش پیدا می‌کند در صورتی که مصرف بنزین در خود شهرها روند کاهشی به خود می‌گیرد.

اگرچه برای آینده و میان‌مدت، باید از همین اکنون بحث ارتقای کیفیت خودروها و واردات خودروهای ارزان و با کیفیت را مورد توجه قرار داد اما در کوتاه‌مدت، این محاصره هیچ ربطی به ناترازی کنونی ندارد. البته این سخنان بر طبق ادعای خود مسئولین است!

به‌عنوان سوال پایانی، با بالا گرفتن بحث قیمت بنزین، برای بسیاری از مردم این سوال ایجاد شده است که چرا با وجود داشتن منابع نفتی فراوان، قادر به تامین بنزین داخلی نیستیم؟ چرا ایران به یک کشور وارد کننده بنزین تبدیل شده است؟

تغییر ترکیب سبد تولیدات پالایشگاهی کاملا به قرارداد پالایشگاه‌ها با دولت، و همچنین وضعیت تجهیزات و سرمایه ثابت آن‌ها، بستگی دارد.

در سال‌های گذشته و با شدت گرفتن تحریم‌ها، شاهد بودیم که تحول محسوسی در ترکیب تولیدات به نفع بنزین رخ داد. مسلما این اتفاق اکنون هم می‌تواند رخ دهد که البته کاملا به برنامه‌های مالی صنعت پتروپالایشی، انتظاری که آن‌ها از سود خود دارند و وضعیت بازار سایر محصولات اصلی و فرعی پتروپالایشی، بستگی دارد.

در وضعیت کنونی هم به دلیل ضعف و فرسودگی تجهیزات صنعت نفت و گاز کشور، امکان افزایش تولید نفت خام با دشواری‌های زیادی مواجه است. مسلما سرمایه‌گذاری جدیدی باید در صنعت نفت و پتروپالایشی اتفاق بیافتد تا افزایش تولید نفت رخ دهد که اکنون امکان این قضیه نیز وجود ندارد.

خبر اقتصادی

جهش شدید قیمت ارز و طلا در ایران

بهار آزادی ۲۱ میلیون و دلار ۲۰۰ هزار تومان شد

در پی افزایش نگرانی‌ها از تشدید فشار بر تجارت خارجی ایران، قیمت اسکناس آمریکایی در بازار آزاد، براساس اعلام شبکه اطلاع‌رسانی طلا، سکه و ارز با افزایش هفت هزار و ۸۰۰ تومانی نسبت به روز شنبه به ۲۰۰ هزار و ۵۹۰ تومان رسید. قیمت طلا نیز در بازار غیررسمی افزایش شدیدی پیدا کرد. قیمت سکه امامی به ۲۱ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان، سکه بهار آزادی ۲۱ میلیون و ۴۵۰، نیم‌سکه ۱۱۲ میلیون و ربع سکه به ۶۱ میلیون تومان رسید.

پرداخت حقوق کارکنان به تأخیر افتاد

انتقاد شرکت ملی نفت از مسدودسازی حساب‌های شرکت

شرکت ملی نفت ایران از مسدود شدن حساب‌های شرکت که موجب تاخیر در پرداخت حقوق کارکنانش شد، انتقاد کرد. به گزارش تسنیم، بر اساس اطلاعات مطرح‌شده، شرکت ملی نفت طی سال‌های گذشته برای توسعه میدان‌های نفتی و اجرای طرح‌های سرمایه‌گذاری از منابع صندوق توسعه ملی، بانک مرکزی و سایر منابع مالی استفاده کرده است. رقم این تعهدات حدود ۱۱۲ میلیارد دلار عنوان شده؛ منابعی که قرار بوده صرف توسعه تولید شود و از محل درآمدهای ناشی از افزایش تولید و صادرات بازپرداخت شود. بازپرداخت این بدهی‌ها موجب اختلاف میان دستگاه‌های اجرایی در نهایت، باعث مسدودسازی حساب شرکت نفت شده است.

مرکز آمار:

شاخص قیمت تولیدکننده ۱۵.۵ واحد درصد افزایش یافت

در فصل بهار ۱۴۰۵، درصد تغییرات شاخص قیمت کل تولیدکننده در چهار فصل منتهی به فصل بهار ۱۴۰۵ نسبت به مدت مشابه در سال قبل ۶۶،۷ درصد میباشد که در مقایسه با همین اطلاع در فصل قبل (۵۱،۲ درصد)، ۱۵،۵ واحد درصد افزایش داشته است. به گزارش ایلنا، شاخص قیمت کل تولیدکننده ۶۱۴،۱ تعیین شده است که نسبت به فصل قبل (تورم فصلی) ۲۸،۳ درصد، نسبت به فصل مشابه سال قبل (تورم نقطه به نقطه) ۹۸،۹ درصد و در چهار فصل منتهی به فصل جاری نسبت به دوره مشابه سال قبل (تورم سالانه) ۶۶،۷ درصد افزایش داشته است.

مدیر کل دامپزشکی استان خبر داد:

عرضه ۲۰۰۰ تن مرغ تاریخ گذشته در تهران

مدیر کل دامپزشکی استان تهران با اشاره به شناسایی حدود ۲۰۰۰ تن مرغ نزدیک به پایان تاریخ مصرف، عنوان کرد: پس از هشدارها و پیگیری‌های انجام‌شده، بخشی از این محموله در مهلت مقرر مصرف شد و حدود ۲۰۰۰ تن باقی‌مانده نیز پس از انقضای تاریخ مصرف، از عرضه در بازار خنوار خارج و مطابق ضوابط دامپزشکی تعیین تکلیف شد. به گزارش ایسنا، احمد شریعتی در نشست خبری سازمان جهاد کشاورزی استان تهران، تأکید کرد: هیچ‌یک از این محموله‌ها وارد بازار مصرف خنوار نشده است و حتی یک مورد شکایت درباره خرید مرغ تاریخ‌گذشته از فروشگاه‌های استان تهران دریافت نکرده‌ایم.

کارخانه نوشابه‌سازی «ایران‌کولا»ی ایرانشهر در آتش سوخت

سحرگاه روز گذشته، کارخانه نوشابه‌سازی «ایران کولا» در ایرانشهر در میان دود و شعله‌ها فرو رفت. با اینکه هنوز از میزان خسارت‌های مالی اطلاعات دقیقی منتشر نشده، اما اظهارات اولیه از منابع محلی درباره نحوه آغاز آتش‌سوزی، انگشت اتهام را به‌سوی احتمالات خرابکاری نشانه رفته است. به گزارش ایرنا، بر اساس آخرین اطلاعات، فرآیند رسیدگی به پرونده و شناسایی علت وقوع این حادثه در دستور کار قرار دارد و نتایج آن، به محض تکمیل شدن، به‌صورت رسمی منتشر خواهد شد.

معاون رئیس جمهور اعلام کرد:

تزریق ۲۰ همت سرمایه برای احیای واحدهای تولیدی

معاون رئیس‌جمهور در امور توسعه روستایی و مناطق محروم از امضای ۵ تفاهم‌نامه با بانک‌های مختلف و جذب بالغ بر ۲۰ همت سرمایه بانکی برای احیای واحدهای تولیدی راکد و نیمه‌راکد خبر داد. به گزارش مهر، عبدالکریم حسین‌زاده، در هفتادوپنجمین نشست ارکان اطلاع‌رسانی دولت، ادامه داد: هفته گذشته در دولت، ۹ همت اعتبار برای حوزه روستایی و یک همت برای حوزه عشایری به تصویب رسید که در مجموع ۱۰ همت اعتبار را شامل می‌شود.

معاون وزیر اقتصاد:

واگذاری اعمال حاکمیت گمرک به بخش خصوصی ممکن نیست

رئیس کل گمرک و معاون وزیر اقتصاد تصریح کرد: واگذاری اعمال حاکمیت در گمرک به بخش خصوصی ممکن نیست. به گزارش تسنیم، فرود عسگری توضیح داد: گمرک یک دستگاه حاکمیتی است و اعمال قوانین و مقررات در حوزه‌هایی مانند واردات، صادرات و ترانزیت و همچنین وصول حقوق دولت، قابل واگذاری به بخش خصوصی نیست. او با تاکید بر اینکه موضوع مطرح‌شده درباره بخش خصوصی، واگذاری اعمال حاکمیت گمرکی نیست، گفت: آنچه مورد بحث بوده، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی در حوزه‌های سخت‌افزاری و زیرساختی است.

گفت و گو

کارشناس حوزه خودرو:

چاه ویل صنعت خودرو و ۸ میلیارد دلار را بلعید

یک کارشناس خودرو، معتقد است ریشه گسترش خودروهای مونتاژی در ایران به خروج شرکای اروپایی پس از تشدید تحریم‌ها بازمی‌گردد، اما امروز تداوم این مسیر با ارزبری بیش از ۸ میلیارد دلاری صنعت خودرو و برابری هزینه ارزی برخی مونتاژی‌ها با خودروهای وارداتی، نشان می‌دهد سیاست‌های خودرویی کشور به بازنگری جدی نیاز دارد که به گفته او، باید توازن میان تولید داخل، مونتاژ و واردات را احیا کند.

مسیح فرزانه در گفت‌وگو با اقتصاد ۲۴، در تشریح ریشه این اتفاق، بیان کرد: اگر بخواهیم به ریشه این اتفاق برسیم باید برگردیم

به شدت گرفتن تحریم‌ها و خداحافظی سه شریک تجاری بزرگ خودروسازان داخلی یعنی پژو و رنو و سیتروئن از بازار کشور که از اوایل دهه ۱۳۹۰ شکل گرفت و هر چه جلوتر رفتیم وسعت بیشتری پیدا کرد. در هر حال بازار کشور همیشه به‌صورت میانگین نیاز به یک میلیون دستگاه خودرو برای مصرف کننده داخلی و حفظ فاکتور عرضه و تقاضا به‌عنوان یکی از شاقول‌های استراتژیک قیمت در بازار داشته و یکی از معدود راه‌های تأمین این کسری استفاده از چینی‌ها بود که با شرایط خاص با شرکت‌های ایرانی اقدام به همکاری کردند که برای مثال بعضاً برخی از این مشارکت‌ها در قالب تغییر نام محصول رقم خورد.

او ادامه داد: البته مشکل اصلی به‌نفسه حضور چینی‌ها نبود؛ چه بسا می‌بینید در بسیاری از بازارهای دنیا محصولات خودرویی چینی با کیفیت بالا و تکنولوژی روز حضور دارند. مشکل از آنجا شکل گرفت که ریل گذاری در این مسیر به جای توجه به نیاز مصرف کننده، به سمت فعالین اقتصادی حرکت بیشتری کرد و ما چند سالی است به نقطه‌ای رسیده‌ایم که برخی از خودروهای مونتاژی برابر با یک خودروی وارداتی از برندهای مطرح دنیا ارزبری دارند و البته مصرف کننده هم نه از کیفیت مونتاژ آن راضی است و نه از سبک خدمات‌دهی.

گزارش

چالش شاخص‌سازان بازار سهام برای صعود:

تراز ٦ میلیون و ۱۰۰ هزار واحد پایدار است؟

تا ساعت ۱۰:۳۰ صبح یکشنبه اول شهریور ماه، شاخص کل به ۶ میلیون و ۱۲۲ هزار واحد رسید. در این میان برخی از شاخص‌سازان از صعود بیشتر این شاخص جلوگیری کردند.

به گزارش اقتصاد آنلاین، شاخص کل هم‌وزن نیز با رشد بیش از ۲۵ هزار واحد، به روند صعودی خود ادامه داد. رشد این شاخص از رشد شاخص کل به لحاظ درصدی بیشتر است. این بدین معنا است که برخی نمادهای شاخص ساز برای ادامه صعود با چالش مواجه هستند. باید توجه کرد که در ماه مرداد، رشد شاخص کل و هم‌وزن بیش از ۲۴ درصد بوده و طبیعی است که برخی از فعالان

بازار، نسبت به شناسایی سود و فروش سهم اقدام کنند که این خود به فشار فروش می‌افزاید.

۷۴ درصد از نمادها در دامنه مثبت معامله شدند. به طور دقیق‌تر ۶۵۶ نماد مثبت و ۲۱ نماد منفی بودند. قابل ذکر است که ۴۰۳ نماد نیز تغییرات مثبت بیش از ۲ درصد داشته‌اند که این مورد از وضعیت مطلوب بازار سهام در روز گذشته حکایت دارد. ارزش سفارش‌های خرید به عدد ۲۰.۲ همت رسید و ارزش سفارش‌های فروش ۱.۱ همت تعیین شد. همچنین سرانه خرید حقیقی نسبت به سرانه فروش حقیقی حوالی ۰.۹ قرار گرفت که نسبت به روز گذشته تغییر چندانی نداشته است.

با توجه به نوع معاملات، بعید نیست که با وجود پایداری شرایط سیاسی، از میزان صعود شاخص کل کاسته شود. انتشار اخبار منفی سیاسی و اقتصادی و شناسایی سود توسط نوسانگیران، سطح ۶ میلیون و ۱۰۰ هزار واحد در معاملات امروز را تهدید به شکستن می‌کند. گفتنی است، تغییر جهت ۹۶ نماد از منفی به مثبت و ۱۳۱ نماد از مثبت به منفی از نکات قابل توجه معاملات روز گذشته است. اگر تعداد نمادهایی که از مثبت به منفی تغییر جهت می‌دهند، افزایش یابد، احتمال کند شدن شیب رشد افزایش می‌یابد؛ مگر ارزش سفارش‌های خرید در نمادهای مثبت، بالا رود.