«مسعود دانشمند» با غیرعملی دانستن جایگزینی «هرمز» با مسیرهای نفتی:

۱۶ میلیون کانتینر تجاری را نمی‌توان با خط لوله جابه‌جا کرد!

رامتین موثق

بعد از توافق اولیه میان ایران و آمریکا در خردادماه، قرار بر این بود که اگر طرفین به تعهدات خود پایبند باشند، هم تنگه هرمز برای کشتی‌های تجاری باز شود و هم نیروی دریایی ایالات متحده اجاره عبور و مرور نفت‌کش‌های ایرانی را بدهد که به معنای لغو محاصره دریایی است.

بسته شدن تنگه هرمز در اسفند ۱۴۰۴، یک شوک سمت عرضه به اقتصاد جهانی وارد کرد چرا که تأمین انرژی بسیاری از کشورها به تنگه هرمز گره خورده است که اختلال در این مسیر و زنجیره تامین انرژی جهانی، می‌تواند کشورها را با بحران حامل‌های انرژی و مواد اولیه تولید مواجه کند. در ماه‌های ابتدایی این اختلال، بحران سوخت در اکثر کشورها به وجود آمد و همچنین به دلیل وابسته بودن صنایع مواد غذایی و کشاورزی صنعتی به کودهای شیمیایی، جهان تا آستانه بحران غذا نیز پیش رفت. گفتنی است پیدایی رکود تورمی از تبعات وارد شدن شوک به سمت عرضه اقتصاد است.

به واسطه بروز چنین تبعاتی در کوتاه‌مدت، کشورها به فکر راه‌اندازی مسیر جایگزین برای تنگه هرمز افتادند و در روزهای اخیر، مسیر عمانی این تنگه به عنوان یک راهکار معرفی شد که مخالفت ایران را در پی داشت، چنانچه در روزهای اخیر به سمت کشتی‌های قطری و عربستانی شلیک شد و آمریکا نیز در مقابل، نواحی جنوبی ایران را مورد هدف نظامی قرار داد.

با انتخاب مسیر عمانی تنگه هرمز، به نظر می‌رسد اقتصاد جهانی به سمت خالی کردن شوکِ بسته شدن تنگه، قدم برمی‌دارد. اما اکنون سوالِ اینست، اگر در میان‌مدت و بلندمدت تنگه هرمز بسته بماند، آیا اقتصاد جهانی قادر به انتخاب مسیرهای جایگزین هست یا خیر؟!

تکاپوی کشورها در انتخاب جایگزین برای تنگه هرمز

همانطور که اشاره شد، کشورها در پی انتخاب مسیرهای جایگزین برای تنگه هرمز هستند تا از این طریق، انرژی و دیگر مواد اولیه مورد نیاز را تامین کنند. از سوی دیگر، در پی حمله به نفتکش‌ها در تنگه هرمز و افزایش تنش‌های منطقه‌ای، دولت قطر اعلام کرد برنامه‌های افزایش ظرفیت تولید گاز مایع را تا اطلاع ثانوی به حالت تعلیق درآورده است.

اما به نظر می‌رسد عمان از سیاست‌های ایران فاصله گرفته و در پی برگرداندن وضعیت تنگه به پیش از اسفند ۱۴۰۴ است. ۱۸ تیرماه، سلطنت عمان در نشست سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) اعلام کرد که بر پایه قوانین بین‌المللی، حق عبور ترانزیتی از تنگه‌های کشتیرانی بین‌المللی تضمین شده است. عمان تأکید کرد همچنان کاملاً به این اصول پایبند است و از اعمال هرگونه عوارض برای کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز حمایت نمی‌کند. این موضع در حالی اعلام می‌شود که پیشتر امارات طرح مشابهی را در IMO ارائه داده بود که با مخالفت روسیه و چین مواجه شد.

دولت فرانسه هم اعلام کرد که سوریه را به عنوان یک مسیر جایگزین احتمالی برای انتقال نفت خلیج فارس در نظر دارد تا بتواند تنگه هرمز را دور بزند. در مجموع می‌توان گفت، صادرکنندگان نفت در سال‌های اخیر درس‌هایی آموخته‌اند که می‌تواند اثر فوری دور جدید درگیری‌ها در خاورمیانه را کاهش داده و از شوک شدید در بازار انرژی جلوگیری کند.

مسعود دانشمند در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: تنگه هرمز مانند کانال سوئز نیست که جایگزین داشته باشد. جایگزین کانال سوئز دور زدن آفریقا و گذشتن از دماغه امید نیک است هر چند مسیر و هزینه آن ۳ برابر می‌شود اما در نهایت این مسیر می‌تواند جایگزین کانال سوئز شود. کانال پاناما هم جایگزین دارد که جایگزین آن، دور زدن از طریق مسیر برزیل، شیلی و آرژانتین است اما تنگه هرمز جایگزین ندارد

طرح عراق، سوریه و امریکا برای دور زدن تنگه هرمز

اکنون به نظر می‌رسد مهمترین جایگزین برای تنگه هرمز، احیای خط لوله ۵۰۰ مایلی کرکوک تا بندر بانیاس در سواحل مدیترانه سوریه است که احتمالا در دیدار نخست‌وزیر عراق با ترامپ، در هفته جاری رونمایی شود.

به گزارش فرارو، «تام باراک»، سفیر آمریکا در ترکیه و نماینده ویژه ترامپ در امور سوریه و عراق، پیش از سفر الزیدی، که قرار است شامل توقفی در ایالت تگزاس، قطب انرژی آمریکا، نیز باشد، سرگرم نهایی کردن جزئیات این توافق بوده است. به نوشته «میدل ایست آی»، اهمیت این پروژه پس از اقدام ایران برای اعمال کنترل بر تنگه هرمز در واکنش به جنگ آمریکا و اسرائیل، بیش از گذشته افزایش یافته است. عراق در جریان این جنگ صادرات محدودی از نفت خام خود را با استفاده از کامیون‌های تانکردار از مسیر سوریه آغاز کرد، اما حجم این صادرات ناچیز بود.

گفتنی است، این خط لوله در سال ۱۹۵۲ توسط «شرکت نفت عراق» احداث شد و ظرفیت انتقال حدود ۳۰۰ هزار بشکه نفت در روز را داشت. با این حال، بغداد در دهه ۱۹۸۰ و پس از آنکه سوریه در جریان جنگ ایران و عراق از تهران حمایت کرد، فعالیت آن را متوقف کرد. این خط لوله پس از حمله آمریکا به عراق در سال ۲۰۰۳ نیز آسیب‌های گسترده‌ای دید و عملاً از مدار بهره‌برداری خارج شد.

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل: نباید تنها به جابه‌جایی نفت توجه کرد؛ هر چند که ۲۰ درصد نفت جهان از مسیر تنگه هرمز منتقل می‌شود اما باید ببینیم چه مقدار کالای تجاری از آنجا جابه‌جا می‌شود. میزان کالاهایی که از این مسیر جابه‌جا می‌شود، تقریبا ۲ تا ۳ برابر نفت جابه‌جا شده در این مسیر است. با این کالاهای تجاری چه کار می‌توان کرد؟ حدود ۱۵ تا ۱۶ میلیون کانتینر در این مسیر جابه‌جا می‌شود بنابراین مسیر جایگزین نداریم

میزان جابه‌جایی کالا ۳ برابر نفت است

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، تصریح کرد که انتخاب مسیرهای جایگزین برای تنگه هرمز از طرف کشورهای دیگر، از لحاظ اقتصادی چندان جدی نیست.

مسعود دانشمند درباره مشکلات پیش‌روی مسیرهای جایگزین، اظهار کرد: برخی پیشنهاد دادند که کشتی‌ها در بنادر عربستان سعودی پهلو بگیرند و سپس کالاها از عربستان به دریای مدیترانه حمل شود. اما سوال این است که در مسیر زمینی قرار است کالاها از طریق چه حمل‌ونقلی، جاده‌ای یا ریلی، تا مدیترانه حمل شوند؟

او توضیح داد: برای مثال یک کشتی کانتینربر، ۱۲ هزار کانتینر دارد و اگر محموله خود را در بندر خالی کند، برای حمل جاده‌ای آن به ۱۲ هزار کامیون نیاز داریم فلذا این مسیر جایگزین چندان مناسب نیست.

این تحلیلگر مسائل اقتصادی با تاکید بر اینکه حمل برخی کالاها فقط و فقط از طریق حمل دریایی از تنگه هرمز امکان‌پذیر است، افزود: نباید تنها به جابه‌جایی نفت توجه کرد؛ هر چند که ۲۰ درصد نفت جهان از این مسیر منتقل می‌شود اما باید ببینیم چه مقدار کالای تجاری از آنجا جابه‌جا می‌شود. میزان کالاهایی که از این مسیر جابه‌جا می‌شود، تقریبا ۲ تا ۳ برابر نفت جابه‌جا شده در این مسیر است. با این کالاهای تجاری چه کار می‌توان کرد؟ حدود ۱۵ تا ۱۶ میلیون کانتینر در این مسیر جابه‌جا می‌شود بنابراین مسیر جایگزین نداریم.

کالا را با خط لوله نفت جابه‌جا کنیم؟!

دانشمند درباره راهکارهایی مبتنی بر خطوط لوله نفت، بیان کرد: عربستان سعودی یک خط لوله قدیمی دارد که از عربستان تا بندر یمبع در دریای سرخ ادامه دارد اما این خط لوله هم ظرفیت مشخصی دارد و نمی‌توان یک شبه و ناگهانی ظرفیت آن را ۲ برابر کرد.

او درباره خط لوله کرکوک نیز عنوان کرد: یک خط لوله دیگر نیز داریم که از طرف عراق به سمت سوریه و بنادر مدیترانه می‌رود که به دلیل سال‌ها استفاده نکردن، بلاتکلیف مانده و احیای آن با مشکلاتی مواجه است.

این مقام صنفی ادامه داد: الان صحبت بر سر احیای خط لوله عراق تا بندر جیهان است اما باید توجه کرد که این مسیرها تنها مشکل تامین نفت را حل می‌کند اما در این میان برای حمل کالاها چه فکری باید کرد؟ کالا را که نمی‌توان با خط لوله نفتی جابه‌جا کرد بنابراین انتخاب مسیرهای جایگزین، بیشتر از جنس حرف‌های سیاسی است.

تنگه هرمز جایگزین ندارد!

دانشمند با تاکید بر وارد شدن شوک عرضه به اقتصاد جهانی در پی بسته شدن تنگه هرمز، معتقد است که اقتصاد جهانی در بلندمدت هم نمی‌تواند خود را با این شوک عرضه، تعدیل کند.

او توضیح داد: اکنون کشورها تنها به دنبال سازوکاری می‌گردند تا امنیت را به تنگه هرمز برای تردد کشتی‌ها، بازگردانند. بنابراین سازوکار آن‌ها بیشتر جنبه امنیتی دارد تا اقتصادی زیرا از لحاظ اقتصادی نمی‌توانند جایگزینی برای این تنگه انتخاب کنند.

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل افزود: تنگه هرمز مانند کانال سوئز نیست که جایگزین داشته باشد. جایگزین کانال سوئز دور زدن آفریقا و گذشتن از دماغه امید نیک است هر چند مسیر و هزینه آن ۳ برابر می‌شود اما در نهایت این مسیر می‌تواند جایگزین کانال سوئز شود. کانال پاناما هم جایگزین دارد که جایگزین آن، دور زدن از طریق مسیر برزیل، شیلی و آرژانتین است.

دانشمند در نهایت تأکید کرد: تنگه هرمز جایگزین ندارد و این ابزار فشار ایران، به دلیل نبود جایگزین مناسب برای تنگه هرمز، در بلندمدت هم موثر است.

گفت و گو

در تشریح دلایل گرانی برنج خارجی در بازار، مطرح شد:

جهش هزینه‌های لجستیک و بیمه‌ای واردات برنج

عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان برنج ایران با تشریح دلایل اصلی گرانی برنج خارجی در بازار و تغییر نرخ ارز ترجیحی به حدود ۱۵۰ هزار تومان، عنوان کرد: این اتفاق که در دی ماه سال گذشته رخ داد، شوک اولیه‌ای را به بازار وارد کرد. هر چند که اخیراً دولت تلاش

کرده است برای تسریع در روند ورود کالا، ارز ۱۵۰ هزار تومانی را سریع‌تر تخصیص و تحویل دهد.

کریم اخوان اکبری در گفت‌وگو با اقتصاد ۲۴، با اشاره به وضعیت بحرانیِ مالی واردکنندگان برنج، افزود: بخش خصوصی اکنون تنها با ۲۰ درصد از توان مالی خود فعالیت می‌کند و توان ریالی ما عملاً تا ۸۰ درصد تحلیل رفته است. علت اصلی این وضعیت آن است که نزدیک به ۱۷ ماه است که واردکنندگان برنج به‌عنوان بزرگ‌ترین طلبکار ارزی از دولت، در بلاتکلیفی به سر می‌برند و ارزهای مربوط به ثبت سفارش‌های دی ماه سال ۱۴۰۳ با نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی هنوز پرداخت نشده است.

او به چالش جدید گمرکی نیز اشاره کرد و اظهار داشت: در گذشته، گمرک پرداخت ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده را با ضمانت‌نامه بانکی قبول می‌کرد، اما در حال حاضر و تا این لحظه، گمرک از پذیرش ضمانت‌نامه خودداری می‌کند و خواستار پرداخت نقدی است. وقتی پایه ارزی افزایش یافته، پرداخت نقدی این حجم از عوارض و ارزش افزوده، نقدینگی ریالی بالایی را می‌طلبد که در توان بخش خصوصیِ طلبکار از دولت نیست. همین مسئله منجر به رسوب حجم زیادی از بار برنج در گمرکات کشور شده است.

این مقام صنفی در ادامه به آمار نگران‌کننده ورود این کالای اساسی اشاره کرد و توضیح داد: اگر آمار واردات امسال را با سال گذشته مقایسه کنیم، متوجه افت شدید و بالای ۵۰ درصدی حجم واردات برنج خواهیم شد. یکی از دلایل این افت، مشکلات جدی در مسیرهای مواصلاتی و حمل‌ونقل بین‌المللی و محاصره دریایی است.

اخوان اکبری با تبیین انسداد مسیر تأمین برنج از هند، مطرح کرد: هند که پیش از این تأمین‌کننده اصلی برنج ایران بود و ۶۰ تا ۶۵ درصد از سهم بازار وارداتی ما را به خود اختصاص می‌داد، عملاً مسیرش بسته و واردات از آن صفر شده است. چرا که به دلیل شرایط محاصره دریایی، تأمین‌کنندگان هندی بار خود را ارسال نکردند.

او با اشاره به تحت تاثیر قرار گرفتن قیمت‌ها به واسطه جهش هزینه‌های لجستیک واردات برنج از پاکستان و هزینه‌های بیمه‌ای، خاطرنشان کرد: شرکت‌های کشتیرانی حتی کشتی‌های ایرانی به دلیل پرخطر شدن مسیرها و گرانی شدید نرخ بیمه، به سختی باربری را می‌پذیرند. به‌عنوان نمونه، هزینه حمل هر تن برنج از بنادر هندوستان تا بندر چابهار که پیش از این تنها ۲۵ دلار بود، اکنون با کاهشی شدن نسبی محاصره و تنظیم هزینه‌های جدید، به ۲۲۵ دلار رسیده است. حتی برای استفاده از کشتی‌های خودمان نیز هزینه‌ای در حدود ۱۷۰ دلار مطالبه می‌شود که این جهش قیمتی، اثر مستقیمی بر بهای تمام‌شده کالا دارد.

عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان برنج ایران درباره جایگزینی پاکستان به‌عنوان منبع تأمین، بیان داشت: در حال حاضر برنج خارجی عمدتاً از پاکستان و با هزینه‌های حمل بسیار بالا وارد می‌شود. با این حال، پاکستان پتانسیل و ظرفیت هند را ندارد. چون کل تولید برنج پاکستان یک‌دهم تولید هند است و میزان صادرات آنها تنها حدود ۱ میلیون تن در سال برآورد می‌شود، در حالی که صادرات هند به ۱۰ میلیون تن می‌رسد. وقتی تقاضای ما از برنج پاکستانی از سهم ۲۵ درصدی فراتر برود و فشار بیشتری به بازار پاکستان وارد کنیم، آنها به‌طور طبیعی قیمت مبدأ را بالا می‌برند.

اخوان اکبری در پایان، پایداری بازار جهانی را به اواخر فصل برداشت برنج و نوسانات نهاده‌ها مشروط دانست و یادآور شد: بخشی از گرانی‌های اخیر ناشی از تورم جهانی مواد غذایی، افزایش قیمت سوخت و اوره بوده است. با این حال، با توجه به پیش‌بینی تعدیل نسبی هزینه‌های حمل‌ونقل در خطوط کشتیرانی، انتظار می‌رود ظرف دو تا سه ماه آینده شاهد کاهش قیمت برنج در کشورهای مبدأ باشیم.

گفت و گو

یک نماینده مجلس:

بنگاه‌های خصولتی طلبکار هم هستند!

عشو هیات رئیسه کمیسیون انرژی مجلس درباره راهکارهای نجات اقتصاد ملی و بهبود شرایط مردم و تاثیر هلدینگ‌های مانند ستاد اجرایی فرمان امام، آستان قدس و بنیاد علوی و دیگر بنگاه‌های اقتصادی حاکمیتی در این مسیر گفت: ثروت و سرمایه این هلدینگ‌ها و بنیادها، از جمله بنیاد ۱۵ خرداد، بنیاد برکت، آستان قدس رضوی، ستاد اجرایی فرمان حضرت امام، همه و همه، متعلق به ملت است. وظیفه این شرکت‌ها و هلدینگ‌ها هم از ابتدا کمک به محرومیت‌زدایی، مستضعفین و خدمت به توسعه کشور بوده است.

رضا سپهوند در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز، در خصوص عملکرد بنگاه‌های اقتصادی حاکمیتی و خصولتی، عنوان کرد: بنگاه‌های اقتصادی حاکمیتی در چند دهه گذشته وظایف ذاتی خود را به درستی انجام نداده‌اند؛ بیشتر ثروت‌اندوزی کرده و درآمدهای خود را بالا برده‌اند و حتی گاهی از دولت بودجه دریافت کرده‌اند. در شرایط کنونی که کشور با مشکل منابع مالی مواجه است، وظیفه آنها این است که به کمک دولت بیایند. در بازسازی‌ها مشارکت کنند؛ به این منظور که سرمایه خود را برای آبادانی کشور هزینه کنند نه اینکه باز کارها و پروژه‌ها را بگیرند، دولت را بدهکار خودشان کنند و سرمایه بیشتری به جیب بزنند. این بنگاه‌ها و هلدینگ‌های اقتصادی وابسته به آنها تا به حال نه تنها به دولت کمک نکرده‌اند، بلکه در کمال تعجب به طلبکاران بزرگ دولت هم تبدیل شده‌اند.

او ضمن تاکید بر اینکه شرکت‌های زیرمجموعه این بنگاه‌های اقتصادی نباید در شرایط فعلی به دولت فشار بیاورند، گفت: مجلس پیگیر این موضوعات است تا این بنگاه‌های اقتصادی پای کار سازندگی کشور بیایند. این بنگاه‌های اقتصادی حاکمیتی نباید فقط خود را محدود به انجام یک سری کارهای مسئولیت‌های اجتماعی، مانند ساخت چند مدرسه و مسکن برای محرومان کنند. ثروت‌هایی که آنها دارند خیلی فراتر از این کارهاست.

این نماینده مجلس ضمن تاکید بر لزوم تدبیر جدید و تغییر رویه نظام، در خصوص سازوکارها و عملکرد این بنگاه‌ها، ادامه داد: فقط اجاره دکل‌های حفاری دریایی یکی از این بنیادها - قبل از این جنگ - ماهی هزار میلیارد تومان هزینه روی دست دولت می‌گذاشت. در حالی که باید بدون این هزینه‌ها برای کشور کار کنند. چون شرکت‌های خصوصی یا سرمایه‌گذاران خارجی نیستند که بیایند از دولت و ملت پول اجاره دستگاه‌های خود را بگیرند یا مثل آنها رفتار کنند. بعد هم بگویند یک مسئولیت اجتماعی داریم که در ساخت مسکن محرومان یا ساخت چند مدرسه کمک خواهیم کرد. یا بعضی مواقع به‌صورت نقدی به شکل کارت‌های هدیه و سبد کالا به مردم کمک‌هایی کنند. این بنگاه‌های اقتصادی نباید به این شکل از وظایف اصلی خود شانه خالی کنند.

سپهوند در واکنش به این موضوع که بارها رئیس جمهور بنگاه‌های اقتصادی حاکمیتی را برای همکاری دعوت کرده است اما تحرکی از آنها دیده نمی‌شود، تصریح کرد: هلدینگ‌های وابسته به بنگاه‌های

اقتصادی خود را خارج از دولت تعریف می‌کنند و در واقع می‌خواهند نقش یک پیمانکار را ایفا کنند، پروژه بگیرند و با بخش خصوصی رقابت کنند در حالی که بخش خوبی از اقتصاد کشور در اختیار همین بنگاه‌های خصولتی است. به همین دلیل علیرغم پیشنهادی که آقای رئیس جمهور داشتند، ظرفیت خود را در اختیار دولت نگذاشتند و دنبال کمک به دولت، توسعه کشور و خدمات‌دهی نیستند بلکه به‌دنبال حفظ و افزایش سرمایه خود هستند.

او در ادامه توضیح داد: اگر نهادهای قدرتمند اقتصادی حاکمیتی و هلدینگ‌های وابسته به آنها واقعا بخواهند نقش ذاتی و رسالت قانونی‌شان را ایفا کنند، باید بعد از چند دهه دست از ثروت‌اندوزی بردارند و این سرمایه‌های هنگفتی که در اختیار دارند را در جهت توسعه کشور و با مدیریت دولت به کار بگیرند. البته کارهای خوبی هم انجام داده‌اند، ولی همان‌طور که گفتم، این بنگاه‌های اقتصادی خود را جدای از دولت می‌دانند و سعی می‌کنند برای خود و هلدینگ‌هایشان چیزی از دولت بِکَنند.

او در پایان افزود: یکی از طلبکارهای بسیار بزرگ دولت همین نهادهای اقتصادی حاکمیتی هستند. برای مثال در یک مورد که البته عدد آن مربوط به سال گذشته است، یکی از شرکت‌های آنها ۲۵۰ همت از وزارت نیرو طلب دارد. چرا باید به این شکل با دولت کار کنند؟ این یعنی که ما مانند یک سرمایه‌گذار خارجی یا یک شرکت بخش خصوصی هستیم؛ یعنی این ثروت ما، ثروت ملت نیست.

خبر اقتصادی

دستور وزیر اقتصاد برای شفاف‌سازی مقررات کسب‌وکار

وزیر اقتصاد دستور الزام ثبت و انتشار مقررات مرتبط با کسب‌وکار پیش از اجرا را ابلاغ کرد. به گزارش تسنیم، بر اساس نامه سیدعلی مدنی‌زاده، تمامی دستگاه‌های اجرایی تابعه وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف شدند که پیش از اجرای هرگونه مقرره، آیین‌نامه، دستورالعمل، بخشنامه یا تغییر در رویه‌های اداری مرتبط با محیط کسب‌وکار، آن را در پایگاه اطلاعات قوانین و مقررات مرتبط با محیط کسب‌وکار ثبت و برای اطلاع عمومی و دریافت نظرات فعالان اقتصادی منتشر کنند. از دیگر الزامات مقرر، رعایت فاصله زمانی ۱۵ روزه میان انتشار مقررات در پایگاه ملی اطلاع‌رسانی قوانین و مقررات کشور و زمان لازم‌الاجرا شدن آن است.

رئیس کل دادگستری تهران:

مسدودسازی حساب‌های بانکی فعالان اقتصادی فقط به میزان بدهی باشد

طبق ابلاغیه رئیس کل دادگستری استان تهران، مسدودسازی حساب‌های بانکی فعالان اقتصادی باید فقط به میزان بدهی باشد. به گزارش مهر، علی القاصی در پی نامه‌نگاری رئیس اتاق تهران و طرح درخواست اصلاح رویه مسدودسازی حساب‌های بانکی صاحبان واحدهای تولیدی و فعالان اقتصادی در نشست مشترک اتاق تهران و دادگستری استان، طی ابلاغیه‌ای تصریح کرد که در صورت ضرورت وصول مطالبات از محل حساب‌های بانکی محکوم‌علیه اعم از شخصیت‌های حقیقی و حقوقی، باید به میزان مبلغ بدهی و هزینه‌های اجرایی از موجودی حساب‌ها توقیف شده و از مسدودسازی همه حساب‌های بانکی خودداری شود.

۸۵ درصد بازار سرخ‌پوش شد:

افت ۱۲۷ هزار واحد شاخص بورس

شاخص کل بورس تهران در پایان معاملات یکشنبه، ۲۱ تیرماه حدود ۱۲۷ هزار واحد کاهش یافت و در سطح ۵ میلیون و ۵۵ هزار واحد قرار گرفت. به گزارش ایرنا، در بخش سهام، حق تقدم‌ها و صندوق‌های سهامی ۴۴۷۳ میلیارد تومان پول حقیقی‌ها خارج شد اما کوچ نقدینگی سرمایه‌گذاران حقیقی به صندوق‌های درآمد ثابت با ۲.۳ همت، طلا با ۴۴۵ میلیارد تومان و نقره با ۱۳ میلیارد تومان اتفاق افتاد. روز گذشته ۸۵ درصد بازار سرخ‌پوش بود و ۲۲.۴ همت پشت صف سنگین فروش باقی ماند، با این حال ۱۶ همت نیز صف خرید ثبت شد.

۹۰ درصد صاحبان کسب‌وکار از مالیات معاف شدند

۹۰ درصد اشخاص حقیقی صاحبان کسب‌وکار (اصناف و مشاغل) مشمول مالیات عملکرد صفر در سال ۱۴۰۴ شده‌اند. آمارهای منتشرشده همچنین نشان می‌دهد که ۵٫۶ درصد از مؤدیان مالیاتی، کمتر از ۱۵ میلیون تومان مالیات پرداخت خواهند کرد، همچنین ۲ درصد از مؤدیان مشمول پرداخت مالیاتی بین ۱۵ تا ۳۰ میلیون تومان هستند و تنها ۰٫۹ درصد از مؤدیان مالیاتی، مالیاتی بین ۳۰ تا ۵۰ میلیون تومان پرداخت کردند و فقط ۱٫۵ درصد از صاحبان مشاغل مشمول پرداخت مالیات بیش از ۵۰ میلیون تومان خواهند شد.

یک مقام صنفی:

مهمترین چالش زنجیره تامین، واردات روغن است

مدیرعامل هلدینگ توسعه صنایع بهشهر درباره مهمترین چالش زنجیره تامین و امنیت غذایی توضیح داد: همترین چالشی که در حال حاضر با آن روبه‌رو هستیم بحث روغن است چون ما در بحث تولید و مصرف روغن و دانه‌های روغنی با موقعیت خاصی روبه‌رو هستیم. ارسلان کاظم‌پور در گفت‌وگو با خبرآنلاین، افزود: مهمترین چالش ما روغن است و اگر بتوانیم روغن خام را وارد کنیم و در اینجا فرآوری کنیم مشکلی نخواهد بود اما در بقیه محصولات مثل شکر و... مشکلی نداریم. باید اشاره کنم به‌دلیل تامین دانه سویا برای تامین روغن خام نیز مشکلی نداریم.

خصوصی‌سازی ایران خودرو، انحصار را تشدید کرد:

کاهش تولید خودروسازان با عرضه قطره‌چکانی قطعه‌سازان

واگذاری ایران خودرو به قطعه‌ساز، با تشدید انحصار در تأمین قطعات، تولیدرقبا را با اختلال مواجه کرد. به گزارش تسنیم، این موضوع سبب شده است عرضه قطعات به دیگر خودروسازان با محدودیت و در برخی موارد به‌صورت قطره‌چکانی انجام شود؛ مساله‌ای که به اعتقاد فعالان صنعت خودرو، برنامه تولید سایر خودروسازان را با اختلال مواجه کرده و بر کاهش تیراژ آنها اثر گذاشته است. با وجود این شرایط، انتظار می‌رفت خودروسازی که به بخش خصوصی واگذار شده، افزایش قابل توجهی در تولید، ارتقای کیفیت، عرضه محصولات جدید و ارائه خودرو با قیمت مناسب‌تر را در دستور کار قرار دهد. اما در عمل، بیش از ۶۰ هزار خودرو در کف پارکینگ شرکت‌های خودروساز و مونتاژکننده به دلیل عدم تأمین قطعات زمین‌گیر شدند.

نرخ عوارض آزادراه‌ها ۴۵ تا ۱۲۰ درصد افزایش یافت

نرخ عوارض آزادراه‌های کشور در سال ۱۴۰۵ بین ۴۵ تا ۱۲۰ درصد افزایش یافته است. بر اساس جدول جدید، نرخ آزادراه «همت-کرج» برای سواری و مینی‌بوس، ۱۰۰ هزار تومان و برای اتوبوس ۱۳۰ هزار تومان تعیین شده است. عوارض آزادراه «تهران-پردیس»، برای سواری و مینی‌بوس، به ۱۰۰ هزار تومان، برای وانت به ۱۲۰ هزار تومان و برای کامیونت و اتوبوس و کامیون ۲ محور، به ۱۸۵ هزار تومان رسیده است. همچنین عوارض آزادراه «تهران-شمال» برای سواری ۱۶۵ هزار تومان، برای وانت ۲۶۰ هزار تومان، برای کامیونت و اتوبوس ۳۲۵ هزار تومان و برای کامیون ۲ محور، ۳۸۰ هزار تومان در نظر گرفته شده است.