

خبر اقتصادی

انتصاب‌های اتوبوسی
در شرکت صنعتی و معدنی چادرملو



انتصاب‌های اتوبوسی پس از جابه‌جایی یک مدیر در دستگاه‌های دولتی مرسوم است. وقتی یک مدیر صندلی عوض کرد باید منتظر باشیم اطر اقیان او هم جابه‌جا شوند. فعالان سیاسی در ادبیات سیاسی و رسانه‌ای به این گونه جابه‌جایی‌های مدیریتی «انتصابات اتوبوسی» می‌گویند.

به گزارش سایت دیده بان ایران؛ پس از انتصاب علی صالح آبادی رئیس معزول بانک مرکزی به سمت مدیر عاملی شرکت سرمایه‌گذاری امید، انتصابات اتوبوسی در این هلدینگ صنعتی و معدنی به سرعت در جریان است. بنابر این گزارش؛ در جدیدترین این انتصابات «سعید مستشار» که کارمند رسمی بانک مرکزی نیز هست، در تخطی آشکار به عنوان عضو هیأت مدیره موظف شرکت صنعتی و معدنی چادرملو منصوب شده است. همچنین حضور او به عنوان مشاور عالی بدون هیچ‌گونه سابقه نگاه‌داری نشان از خوشاوندن‌اندازی شدید ایشان است.

صالح آبادی در دوره حضور خود در بانک مرکزی با انتصابات فله‌ای بدون سابقه تخصصی که اعتراضات زیادی را نیز برانگیخت، موجب ضربه جبران‌ناپذیری به اقتصاد کشور و افزایش قیمت دلار تا محدوده ۵۰ هزار تومان شد. حال پرسش این است که آیا پاندهای مربوطه منتظر هستند تا فاجعه حضور او در بانک مرکزی در بزرگ‌ترین هلدینگ صنعتی و معدنی کشور تکرار شود؟



بعد از تحریم‌های بانکی آمریکا به خاطر ایران
صورت گرفت؛

افت ۱۷ درصدی ارزش دینار عراق



ارزش دینار عراق در پی تحریم‌های آمریکایی‌ها ۱۴ بانک عراقی به ظن پولشویی برای جمهوری اسلامی ایران، ۱۷ درصد سقوط کرد. خبرگزاری بلومبرگ گزارش داد که هر دلار آمریکا در بازار آزاد عراق در روز پنج‌شنبه پنجم مرداد، هزار و ۷۵۰ دینار معامله شد که ۱۷ درصد بیش از نرخ رسمی اعلام شده توسط بانک مرکزی برای دینار است.

از این هواپیماها سه فروند ایرباس و ۱۳ فروند «ای تی آر» و «وار د ایران» شدند و دریافت بقیه هواپیماها پس از خروج آمریکا از توافق هسته‌ای در اردیبهشت ۱۳۹۷ و اعمال مجدد تحریم‌ها متوقف شد. کارشناسان می‌گویند علاوه بر تحریم‌ها، یکی از مهم‌ترین علل این وضع مشکلات انباشته شده از دهه‌ها قبل از جمله سوءمدیریت، ناکارآمدی و فساد است.

ارزش بانک ملی، نرخ مداخله و نرخ بازار آزاد مواجه هستیم در حالی که قرار بود ارز تک‌نرخ شود.

سلطانی‌زاده ادامه داد: نتیجه نرخ‌گذاری دستوری افزایش فاصله نرخ ارز بازار آزاد با نرخ سنا و نیما و... است در حالی که در مقطعی در سال گذشته با ایجاد بازار توافقی این اختلاف و فاصله قیمتی به حداقل رسیده بود. فراموش نکنیم که در ابتدای سال ۱۴۰۱ اختلاف نرخ نیمایی با بازار آزاد کمتر از سه تا پنج درصد بوده و در بازار توافقی اواخر سال ۱۴۰۱ بازار آزاد و صرافی‌های رسمی عملاً نزدیک بهم بودند.

تاسیس شرکت سهامی خاص همتا آوید گیارا در تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۰۱ به شماره ثبت ۶۱۵۹۱۱ به شناسه ملی ۱۴۰۱۲۳۳۰۵۸۳ ثبت و امضا ذیل دق‌تر تکمیل گردیده که خلاصه آن به شرح زیر جهت اطلاع عموم آگهی میگردد. موضوع فعالیت: خرید، فروش، تهیه، ساخت، تامین و تعمیرات کلیه ادوات سبک و سنگین صنعتی مکانیکی-الکتریکی- دامپوری- کشاورزی- سازه‌های فلزی- فولاد آلیاژی- انواع نوار نقاله- انواع تیغه های فولادی- انواع گیربکس- انواع قطعات و ادوات هیدرولیک و پنوماتیک- برق- مکانیک الکترونیک- کلیه خدمات صنعتی- نصب کلیه قطعات و دستگاه های صنعتی- خرید و فروش کلیه قطعات صنعتی- واردات و صادرات و اخذ شعب و نمایندگی در سراسر کشور و بین المللی- خدمات آموزشی و مشاوره ای جهت تولید- نصب- راه اندازی و سفارشات کلیه قطعات دستگاه های صنعتی- اجرای کلیه سفارشات و پروژه های ساخت قطعات و دستگاه های صنعتی به صورت کلید در دست- ساخت و خرید و فروش و راه اندازی انواع شیر دوش دامداری ها- ساخت انواع سوله های صنعتی مخصوص دامپوری و طیور- ساخت، فروش و نصب انواع کف پوش های دامپوری- شرکت در تمام نمایشگاه های صنعتی و دام و طیور و آبیان- چاپ انواع پرشور و مجلات تحقیقاتی و اطلاعاتی مرتبط با دام و طیور و آبیان- ساخت، نصب و راه اندازی تجهیزات خاص سالن نگهداری دام و طیور و آبیان- ساخت و خرید و فروش انواع فری استال دامداری- ساخت و خرید و فروش تجهیزات گرمایش و سرمایش سالن های دام و طیور و آب زیان و نصب و راه اندازی و نگهداری آنها- ترخیص کالا از گمرکات داخلی و بین المللی- شرکت در مناقصه ها و مزایده ها- عقد قرارداد با اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی- گشایش اعتبارات و ال سی- اخذ وام و تسهیلات ربالی- ارزی از کلیه بانک ها و موسسات مالی و اعتباری داخلی و خارجی در صورت لزوم پس از اخذ مجوزهای لازم از مراجع ذیربط مدت فعالیت: از تاریخ ثبت به مدت نامحدود مرکز اصلی: استان تهران، شهرستان تهران، بخش مرکزی، شهر تهران، جاده آجلی، بزرگراه بسیج مستضعفین، خیابان دماوند، پلاک ۳۷۰، مجتمع تجاری بابائی، طبقه: ۱ واحد: ۸۰ کدپستی: ۱۷۴۶۷۱۴۵۴۹ سرمایه شخصیت حقوقی عبارت است از مبلغ ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال نقدی منقسم به ۱۰۰ سهم ۱۰۰۰۰۰ ریالی تعداد ۱۰۰ سهم آن با نام عادی مبلغ ۳۵۰۰۰۰۰۰ ریال توسط موسسین طی گواهی بانکی شماره ۲۴۹ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۴ نزد بانک ملت شعبه گلوبندک با کد ۱۲۶۴۲۸۷۷ پرداخت گردیده است والیاقی در تعهد صاحبان سهام می باشد اعضا هیئت مدیره آقای محمد جوهری به شماره ملی ۰۵۶۶۵۱۹۴۲۵ به سمت عضو اصلی هیئت مدیره به مدت ۲ سال و به سمت مدیرعامل به مدت ۲ سال خانم مهشید باباخانی به شماره ملی ۰۴۳۹۹۶۶۱۳۱ به سمت عضو اصلی هیئت مدیره به مدت ۲ سال آقای محمد امین زاده کوچه باغی به شماره ملی ۰۴۵۹۱۰۴۵۹۵ به سمت رئیس هیئت مدیره به مدت ۲ سال با همسان دلا ۴۰ هزار تومانی انجام شود اما می بینیم که مداخله با نرخ بازار آزاد شکل گرفته است.

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اداره ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری تهران (۱۵۳۷۷۵۸)

در کنار کمبودهای جدی در شبکه ریلی، به معضلی جدی برای حمل و نقل مسافر و بار در ایران تبدیل شده است و مسئولان از نبود امنیت و بحران در این شبکه می‌گویند.

محمد محمدی بخش، رئیس سازمان هواپیمایی ایران روز چهارشنبه ۴ مرداد در پاسخ به این سوال که چرا «صف خرید بلیت هواپیما طولانی شده» به معضلی اشاره کرد که ایران سال‌هاست با آن روبروست و هر سال نیز وخیم‌تر می‌شود. او گفت: «بازار حال حاضر کشور ۵۵۰ فروند هواپیما است، اما فقط ۱۸۰ فروند هواپیما سر خط داریم.»

خبرگزاری ایرنا به نقل از او نوشت افزایش تقاضا، کمبود عرضه و ایجاد بازار سیاه بلیت هواپیما سرمنشا «سوآگری» بزرگی در این زمینه شده و «دستگاه‌های امنیتی و حاکمیتی هم ورود پیدا کرده‌اند.»

به گفته رئیس سازمان هواپیمایی ۱۳۹ فروند از ۳۳۰ فروند هواپیمای ثبت شده زمین‌گیر شده‌اند و تعدادی از این هواپیماها قابل برگشت به چرخه نیستند. بنابر آمار که او ارائه داد برای برآورده کردن تقاضای موجود ۵۵۰ فروند هواپیما لازم است، در حالی که تنها ۱۸۰ فروند هواپیمای فعال در کشور وجود دارد.

ایران پس از توافق هسته‌ای با شش قدرت جهانی و اجرایی شدن برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) با دو شرکت هواپیماسازی آمریکایی و اروپایی بوئینگ و ایرباس و شرکت ایتالیایی فرانسوی «ای تی آر» برای دریافت ۲۰۰ فروند هواپیمای مسافربری قرارداد بست. از این هواپیماها سه فروند ایرباس و ۱۳ فروند «ای تی آر» و «وار د ایران» شدند و دریافت بقیه هواپیماها پس از خروج آمریکا از توافق هسته‌ای در اردیبهشت ۱۳۹۷ و اعمال مجدد تحریم‌ها متوقف شد. کارشناسان می‌گویند علاوه بر تحریم‌ها، یکی از مهم‌ترین علل این وضع مشکلات انباشته شده از دهه‌ها قبل از جمله سوءمدیریت، ناکارآمدی و فساد است.



دیپ کردی هم قرار نیست پرداخت شود. راه‌آهن تنها بابت تعمیر لوکوموتیوهای دولتی به شرکت مینا حدود ۳ هزار میلیارد تومان بدهکار است.

وی تأکید کرد: هر چند که به دفعات این مشکلات را به شرکت راه‌آهن اعلام کردیم اما مدیرعامل نه تنها توجهی نمی‌کند و به مشکلات موجود و درخواست شرکت‌ها برای وصول مطالبات ۱۰ ماهه گذشته محلی نمی‌دهد بلکه با شرکت لجبازی کرده و آنها را مشمول جریمه سنگین کرده است و امروز با این وضعیت بحران نارضایتی سرمایه‌انسانی در مجموعه راه‌آهن مواجه هستیم.

به گفته رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی راه‌آهن جمهوری اسلامی نیست و «بخش خصوصی هم در آخر لیست پرداخت‌های راه‌آهن قرار گرفته است». به گفته سبحان نظری در این وضعیت با «بحران نارضایتی سرمایه‌انسانی در مجموعه راه‌آهن مواجه هستیم».

ماه گذشته نیز تین نیز در بررسی وضعیت حمل و نقل راه‌آهن ایران از «هزاران طرح نیمه‌تمامی» نوشت که به «چاهی برای بلع بودجه کشور تبدیل شده‌اند». در گزارش به پروژه‌هایی همچون راه‌آهن میانه در دیپل، راه‌آهن کرمانشاه خسروی، سنجند همدان، بیرجند یونس، چابهار خاش، اصفهان شهرکرد، بستان آباد خواران، راه‌آهن رشت آستارا و... اشاره شد که همگی نیمه‌کار هستند.

بحران حمل و نقل در ایران؛
هواپیماهای فرسوده

بازار سیاه بلیت هواپیما و بهای نجومی پروازهای ناوگان فرسوده ایران،



از ره‌آهن خارج شدند اما بخشی از آنها در سوانج اخیر از بین رفتند و واقعیت این است که تعداد سوانج ریلی به ویژه بخش باری اخیراً به شدت افزایش یافته که نمونه آن سانحه چندروز گذشته در هرمزگان بود که متأسفانه جان لوکوموتیوران را گرفت.

رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی با اشاره به بدهی‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به شرکت‌ها گفت: وقتی راه‌آهن بدهی را به شرکت‌ها پرداخت نمی‌کند، شرکت‌ها نمی‌توانند نسبت به تعمیرات ناوگان لوکوموتیوی اقدام کنند و لوکوموتیو سالم داشته باشند و حتی توان پرداخت حقوق کارکنان را هم نخواهند داشت.

نظری بابیان اینکه واقعیت این است که حمل و نقل ریلی دیگر اولویت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیست و بخش خصوصی هم در آخر لیست پرداخت‌های راه‌آهن قرار گرفته است، اظهار داشت: از آبان ماه سال ۱۴۰۱ تا به امروز راه‌آهن به شرکت‌های خصوصی بدهکار است در حالی که هزینه شرکت‌ها در این مدت افزایش پیدا کرده است و بابت این بدهی‌ها دیپ کردی هم قرار نیست پرداخت شود.

دیپ کردی هم قرار نیست پرداخت شود.

و اگر گشایشی رخ داده بود به طور قطع باید افزایش عرضه ارز در سامانه نیما قابل راستی‌آزمایی می‌بود.

سلطانی‌زاده افزود: پیش از این هم برخی از داری‌های ایران که آزاد می‌شد به طور رسمی در این باره اطلاع‌رسانی انجام می‌شد اما در حال حاضر تمام اخبار درباره آزادسازی پول‌های بلو که شده غیررسمی هستند. وی درباره پول‌های آزاد شده در مدت زمان دولت سیزدهم گفت: به یاد ندارم در این مدت به طور رسمی، پولی آزاد شده باشد، در حالی که در این مدت آزادسازی پول‌های بلو که شده کره جنوبی و عراق به صورت جدی مطرح شد اما هنوز توافق خاصی در این زمینه رخ نداده است.

دبیر کل کانون صرافان درباره کاهش نرخ دلار تا ۴۷ هزار تومان در روزهای گذشته تأکید کرد: در این مدت در بازار دلار ۴۷ هزار تومانی را ندیدیم و در این مدت کمترین قیمت دلار ۴۸ هزار و ۳۰۰ تومان بود.

سلطانی‌زاده ادامه داد: براساس اخبار غیررسمی در بازار، کاهش مقطعی نرخ ارز به دلیل دخالت‌های غیر مستقیم بانک مرکزی و سایر دستگاه‌ها در تزریق ارز در بازار بوده و این کاهش جزئی اثر مداخله است. البته بانک مرکزی علاوه بر دخالت در بازار داخلی؛ در بازار برخی کشورها به صورت غیررسمی مداخله می‌کند. اگر مداخله انجام نمی‌شد، به طور قطع قیمت ارز افزایش پیدا می‌کند و گرنه به دلیل اتفاقاتی که رخ می‌دهد نرخ ارز باید بیشتر از این اعداد باشد.

وی گفت: البته ساز و کار مداخلات مشخص نیست و این موضوع به صورت رسمی اعلام هم نشده است. اگر مداخله‌ای انجام می‌شود باید با همسان دلا ۴۰ هزار تومانی انجام شود اما می بینیم که مداخله با نرخ بازار آزاد شکل گرفته است.

دبیر کل کانون صرافان با تأکید بر اینکه امروز نرخ ارز ۷ تریخی شده است، تأکید کرد: در حال حاضر نرخ تالار اول و سنا با قیمت ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، نرخ تالار دوم و نرخ نیما، نرخ اسکناس بازار متشکل، نرخ ETS بانک مرکزی،

رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی بابیان اینکه مدیرعامل راه‌آهن نه تنها توجهی به مشکلات موجود و درخواست شرکت‌ها برای وصول مطالبات ۱۰ ماهه گذشته توجهی نمی‌کند بلکه با شرکت لجبازی کرده و آنها را مشمول جریمه سنگین کرده است، گفت: به دلیل کمبود لوکوموتیو در بخش حمل و نقل بار هم بافت وحشتناک جابه‌جایی‌ها مواجه هستیم و به دلیل کمبود لوکوموتیو مدت انتظار مسیر هر واگن باری به دو ماه رسیده است، یعنی یک واگن پس از بارگیری برای حرکت باید دو ماه در صف لوکوموتیو بماند.

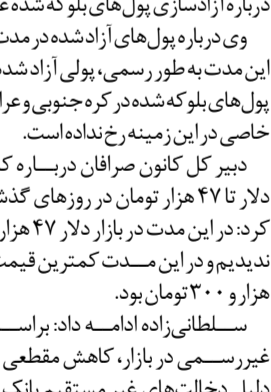
رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی بابیان اینکه هم لوکوموتیوهای شرکت‌های خصوصی و هم لوکوموتیوهای دولتی آب رفتند، گفت: در این باره در قالب نامه‌ای به راه‌آهن هشدار دادیم اما توجهی نکردند و پس از بی محلی راه‌آهن به اخطارهای و درخواست‌های انجمن، نامه را به وزیر راه و شهرسازی ارایه دادیم.

نظری تأکید کرد: تنها در بازه زمانی اردیبهشت ماه تا تیرماه ظرفیت لوکوموتیو مشغول به کار در شرکت‌های ۹۲۲ قطار در طول ۴۵ روز نیمه دوم تابستان از بر نامه حرکت قطار حذف شده است. به عبارت دیگر بیش از ۹۰۰ قطار و بیش از ۳۵۰ هزار بلیت از بر نامه حرکت قطارهای مسافری نیمه دوم تابستان حذف شد و تنها در کمتر از دو ماه حدود ۱۴۰ میلیارد تومان از درآمد

گفت و گو

دبیرکل کانون صرافان ایران:

دلار ۷ تریخی شده است



دبیر کل کانون صرافان کشور گفت: در حال حاضر با نرخ تالار اول و سنا با قیمت ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، نرخ تالار دوم و نرخ نیما، نرخ اسکناس بازار متشکل، نرخ ETS بانک مرکزی،

دبیر کل کانون صرافان ادامه داد: سامانه نیما یک سامانه رسمی است و تمام ارزها به صورت رسمی در این سامانه عرضه می‌شوند بنابر این ارز آزاد شده وقتی وارد چرخه رسمی شود می‌تواند به طور محسوس در بازار ارز اثر گذار باشد اما تا جایی که می‌دانم در ماه‌های گذشته اکثر صرافی‌ها از دریافت ارز از سامانه نیما رضایت ندارند و این نشان می‌دهد که گشایش قابل توجهی در این زمینه نداشته‌ایم

دبیر کل کانون صرافان ادامه داد: سامانه نیما یک سامانه رسمی است و تمام ارزها به صورت رسمی در این سامانه عرضه می‌شوند بنابر این ارز آزاد شده وقتی وارد چرخه رسمی شود می‌تواند به طور محسوس در بازار ارز اثر گذار باشد اما تا جایی که می‌دانم در ماه‌های گذشته اکثر صرافی‌ها از دریافت ارز از سامانه نیما رضایت ندارند و این نشان می‌دهد که گشایش قابل توجهی در این زمینه نداشته‌ایم