گزیده خبر

درآمد دستفروشی و پیک موتوری از کارگری در کارخانه بیشتر است

کارگران پیک موتوری، رانندگان تاکسی و کارگران فست‌فودها درآمدهای بالاتری نسبت به کارگران واحدهای تولیدی کسب می‌کنند. کمبود نیروی کار در کارخانجات مشکل جدید تولیدکنندگان است که می‌تواند آثار نامطلوبی داشته باشد.

به گزارش فارس، هرویک یاری‌جانیان عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران گفت: خارج از دغدغه‌هایی که نهادهای دولتی برای کارخانجات تولیدی به وجود می‌آورند، این روزها با مشکل کمبود واقعی نیروی کار در کارخانه‌ها مواجه هستیم.

وی افزود: کسی با حقوق تعیین شده وزارت کار (حداقل حقوق) و حتی بالاتر از آن کار نمی‌کند و مدیران واحدهای تولیدی با چراغ در تاریکی در فضای کسب و کار به دنبال کارگران افغان هستند.

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران بیان داشت: کارگران پیک موتوری، رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، کارگران فست‌فودها و رستوران‌ها درآمدهای بالاتری نسبت به کارگران واحدهای تولیدی کسب می‌کنند. وی افزود: حتی اگر ۳۰درصد هم به حقوق سال ۱۴۰۱ کارگران اضافه شود، باز هم کسی کارهای غیررسمی مانند دستفروشی را رها نمی‌کند تا در پای دستگاهی بایستد. این عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران با انتقاد از اینکه چرا قوانینی وضع نمی‌شود که بتوان از نیروی کار خارجی استفاده کرد، گفت: یکی از گزینه‌های تأمین نیرو برای واحدهای تولیدی استفاده از کارگران خارجی به خصوص افغان‌هاست اما با توجه به قوانین موجود استخدام آنها تقریباً غیرممکن است. یاری‌جانیان بیان داشت: تقریباً برای برخی کارها در کارخانه‌ها کارگر ایرانی موجود نیست، لذا پیشنهاد می‌شود شرایط قانونی برای فعالیت کارگران خارجی به خصوص افغان در کارخانجات و واحدهای تولیدی فراهم شود.

وی افزود: آنچه امروز بیش از مالیات و مشکلات نقدینگی تولیدکنندگان را تحت فشار قرار داده کمبود نیروی کار است که کمبود نیروی کار در بخش تولید باعث کاهش تولید و کمبود در بازار می‌شود و مجدداً به گرانی‌ها دامن می‌زند.

قابلیت اجرایی بسته پیشنهادی رفع موانع تولید

تمامی موارد بسته پیشنهادی رفع موانع تولید از دو هفته تا حداکثر سه ماه پس از ابلاغ قابلیت اجرا دارد.

سیدرضا فاطمی‌امین، وزیر صمت در خصوص بسته رفع موانع تولید در گفت‌وگو با رسانه ملی گفت: پیش‌بینی می‌شود این بسته همچون بسته حمایت از صادرات مورد استقبال فعالان اقتصادی قرار گیرد و در رونق فضای تولید کشور مؤثر باشد. وی گفت: یکی از اقدامات وزارت صمت رفع موانعی است که فعالان اقتصادی در بخش‌های مختلف با آن مواجه هستند. فاطمی‌امین بیان کرد: نخستین اقدام در مهرماه سال جاری شناسایی ۲۶ ماده در بخش صادرات بود که با تصویب و ابلاغ ستاد اقتصادی دولت، تأثیر خوبی در صادرات گذاشت و مورد استقبال و رضایت صادرکنندگان قرار گرفت. وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه دومین بسته برای رفع موانع اقتصادی در پنج بخش تدوین شده است، افزود: حدود ۱۱ ماده مربوط به حوزه تأمین مالی، چهار مورد از مواد مربوط به حوزه مالیات و شش ماده هم در خصوص کلیات موضوع کسب و کار است، همچنین در حوزه تأمین اجتماعی و زیرساخت‌های تولید هم موانعی احصا و احکامی در جهت رفع آنها پیش‌بینی شده است.

فاطمی‌امین ادامه داد: برخی از این پیشنهادها مانند تقسیط بدهی‌های مالیاتی به محض ابلاغ قابل اجراست، چراکه سازوکارها وجود دارد و صرفاً باید ابهاماتی که برای تولیدکنندگان مانع ایجاد کرده برطرف شود و برخی دیگر از پیشنهادها همچون افزایش اختیارات بانک‌ها در استان‌ها و شهرستان‌ها نیاز به دستورالعمل‌های اجرایی دارد.

۷۰۰هزارمیلیارد تومان حجم پروژه‌های نیمه‌تمام

تکمیل پروژه‌های عمرانی ۵۰ تا ۷۰سال زمان می‌برد

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه ۷۰۰هزارمیلیارد تومان حجم پروژه‌های نیمه‌تمام موجود است، گفت: با توجه به بودجه‌های قطره‌چکانی از ۵۰ تا ۷۰سال دیگر زمان خواهد برد تا این پروژه‌ها به اتمام برسد.

مجتبی یوسفی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با تسنیم، در پاسخ به سؤالی در خصوص آخرین وضعیت لایحه مشارکت عمومی و خصوصی گفت: لایحه مشارکت عمومی و خصوصی، کشور را از شرایط کمبود بودجه در بخش عمرانی نجات خواهد داد. وی افزود: ۷۰۰هزارمیلیارد تومان حجم پروژه‌های نیمه‌تمام موجود است، با توجه به بودجه‌های قطره‌چکانی از ۵۰ تا ۷۰سال دیگر زمان خواهد برد تا این پروژه‌ها به اتمام برسد، این مسئله بدون در نظر گرفتن پروژه‌های محرومیت‌زدایی و توسعه‌ای است که امروز مورد نیاز کشور است.

یوسفی ادامه داد: راهکار تسریع در روند اجرای این پروژه‌ها استفاده از ظرفیت منابع مردم است. لایحه مشارکت عمومی و خصوصی راه نجات کشور از حجم عظیم پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام است. متأسفانه در کمیسیون عمران به خوبی به این لایحه پرداخته نشد، ضمن اینکه برخی با دید منفی به آن نگاه می‌کنند. وی با بیان اینکه از بیرون مجلس فضاسازی‌هایی در مورد احتمال ایجاد رانت در لایحه مشارکت عمومی و خصوصی صورت می‌گیرد، گفت: باید به تجربه دنیا نگاه کنیم، در زمان حاضر در برخی کشورهای دنیا و نهادهای بین‌المللی تجربیاتی در این زمینه وجود دارد. وی گفت: در برخی موضوعات بین‌المللی این مسئله به عنوان یک سند بین کشورهای اروپایی و امریکایی به رسمیت شناخته شده است و بر مبنای آن با یکدیگر تعامل می‌کنند. به نظر بنده نسبت به این لایحه کم‌لطفی شد. این عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: فضاسازی‌ها در مورد لایحه مشارکت عمومی و خصوصی بعضاً از سوی افرادی صورت گرفت که خود در گذشته مسئولیت‌هایی را داشتند. این افراد به جای آنکه بگویند این لایحه رانتی است و با آن مخالفت کنند، بیایند و پیشنهادات خود را ارائه کنند. ما پذیرای نظراتی که می‌تواند به راه نجات پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ای کشور که تبدیل به زیرساختی برای حل مشکل اقتصادی مردم خواهند شد، کمک کند، هستیم.

وی افزود: این پروژه‌ها تبدیل به پایه‌ای برای توسعه و پیشران اقتصاد کشور خواهند شد، با روند فعلی بعید است اتفاقی در این خصوص رخ دهد، در زمان حاضر ۱/۵سال از مجلس گذشته و هیچ اقدامی در مورد لایحه مشارکت عمومی و خصوصی صورت نگرفته است.

یوسفی با اشاره به اینکه باید در بررسی این لایحه دقت لازم صورت بگیرد تا مانند برخی واگذاری‌ها باعث رانت نشود، گفت: در برخی موارد در گذشته به جای خصوصی‌سازی، اختصاصی‌سازی صورت گرفت. این موارد اشکالاتی است که وجود داشته، اما می‌توان با استفاده از تجربیات موجود در دنیا و ظرفیت کارشناسان حقوقی یک کار تلفیقی در بعد نظارتی و قانونگذاری انجام داد و این مشکلات را حل کرد. این نماینده مجلس شورای اسلامی گفت: راهکار مقابله با رانت، متوقف‌کردن لایحه مشارکت عمومی و خصوصی نبوده است. متوقف کردن این لایحه باعث می‌شود پروژه‌های نیمه‌تمام روزبه‌روز فرسوده‌تر و هزینه نگهداری آنها بیشتر شود، ضمن اینکه ما در حال از دست دادن فرصت‌های منطقه‌ای هستیم. وی ادامه داد: در حوزه کریدورهای بین‌المللی مانند راه‌آهن، بنادر و مسیرهای جدید ارتباطی به دلیل کمبود بودجه فرصت‌ها را از دست می‌دهیم و این در حالی است که کشورهای دیگر جایگزین می‌شوند و ما نمی‌توانیم از فرصت‌های منطقه‌ای به درستی استفاده کنیم.

بانک‌ها به که تسهیلات می‌دهند که اثر بخشی ندارد!

بانک‌ها مدعی‌اند در ۹ ماهه امسال ۲۰۱۹ هزار میلیارد تومان معادل نیمی از نقدینگی کل را تسهیلات داده‌اند

گزارش یک

هادی غلامحسینی

محمدمهدی صافی | جوان

افزایش پیچ آمار تأمین مالی در بانک‌ها، این پرسش را مطرح می‌کند که بانک‌ها با در اختیار داشتن بخش عمده‌ای از پول موجود در جامعه به کدام بخش‌ها وام می‌دهند که نه اقتصاد از رکود خارج می‌شود و نه حداقل فقر از بین می‌رود، این در حالی است که براساس اعلام بانک مرکزی، تسهیلات پرداختی بانک‌ها طی ۹ ماهه امسال به بخش‌های اقتصادی در مقایسه با دوره مشابه سال قبل معادل ۵۹/۵ درصد افزایش داشته‌است.

همانطور که می‌دانیم نظام تأمین مالی ایران کاملاً بانک‌محور است، این به آن معنی است که اگر بانک‌ها با هر دولتی سر ناسازگاری داشته‌باشند می‌توانند بهترین برنامه‌های اقتصادی دولت را هم بی‌اثر کنند، زیرا در عمل ابزار تأمین مالی در اختیار آنهاست، از این رو نقش بانک‌ها در خروج اقتصاد ایران از وضعیت رکود تورمی بسیار مهم است.

سالیان سال است که بانک‌ها به شکل پیوسته در گزارش‌های خود مدعی هستند اقتصاد ایران را بیش از پیش تأمین مالی می‌کنند، اما وقتی پای سخنان تولیدکنندگان واقعی و همچنین مطلعان از وضعیت شهرک‌های صنعتی و همچنین مردم می‌نشینیم، چالش کمبود نقدینگی و تسهیلات بانکی را به عنوان یکی از مشکلات اقتصادی کشور معرفی می‌کنند. در چنین شرایطی این سؤال پیش می‌آید که بانک‌ها به کدام بخش از وام‌خواهان تسهیلات می‌دهند که اقتصاد ایران از چاله رکود تورمی خارج نمی‌شود.

اخیراً یکی از اعضای سابق هیئت‌مدیره بانک رفاه با بیان اینکه بانک‌ها علاقه‌مند نیستند پروژه‌های اقتصادی بلندمدت و زیرساختی را تأمین مالی کنند، می‌گوید: رؤسای شعبه به دنبال دکتر و مهندسی است که تسهیلات بانکی را با اطمینان عودت دهند، به‌طور نمونه بانک‌ها به پزشکانی که مطب دارند، تسهیلات بانکی پرداخت می‌کنند. پزشکان هم منابع بانکی را در بخش‌های غیرمولد اقتصاد به کار می‌گیرند.

با توجه به سخنان فوق، مشخص است ۸۰ درصد حجم نقدینگی در حساب سپرده مدت‌دار و سوددار بانک‌هایی است که برخی از مدیران این بانک‌ها علاقه‌مند نیستند در حوزه‌هایی که به رفاه عمومی و گاهی حل مسئله تورم حوزه زمین، ساختمان، خوراک و بهداشت و درمان مربوط می‌شود تأمین مالی انجام دهند، از این‌رو با یک اقتصادی که دچار توسعه نامتوازن است، روبه‌رو هستیم، به طوری که از یک طرف هنوز صنایع تبدیلی و تکمیلی نداریم تا محصول تولیدی کشاورزی سر زمین از بین نرود و از سوی دیگر میزان رفاه طبقه ثروتمند جامعه به حدی است که تنها پول خود را از اقتصاد ایران تحصیل و هر ماه از سال را در یکی از خانه‌های موجود در خارج از کشور سپری می‌کند. جالب آنکه وقتی سخن از اخذ مالیات از مجموع دارایی و عایدی سرمایه می‌شود، عده‌ای با پیش کشیدن روند خروج سرمایه از کشور خواستار به تأخیر افتادن این دست مالیات‌ها می‌شوند!

■ آقامحمدی: بانک‌ها باید تغییر کنند

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام در شهریور ماه سالجاری در یک میزگرد اقتصادی با بیان اینکه موجودی سرمایه خالص ما در صنعت معدن، نفت، گاز، کشاورزی و ارتباطات در بهترین حالت ۳۳ درصد است، اما سهم مستغلات، ساختمان خدمات دولت، آب و گاز و سایر خدمات ۶۷ درصد است، خواستار اصلاح این روند می‌شود و می‌گوید وقتی پولی می‌دهیم باید حاصلی داشته باشد. در حال حاضر فلسفه وجودی بانک‌ها به برکت تورم است، اقتصاد باید احیا شود، اگر احیا نشود و سرمایه‌گذاری صورت نگیرد، نظام بانکی باقی نمی‌ماند.

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با اشاره به اینکه سرمایه‌گذاری افت کرده‌است، این سؤال را مطرح می‌کند که در کدام بخش باید سرمایه‌گذاری و تأمین مالی انجام بگیرد و می‌افزاید: هر کسی آمد و گفت طرح تولیدی دارد که سرمایه‌گذاری محسوب نمی‌شود. اینکه بانک مرکزی تأمین مالی زنجیره‌ای را به رسمیت شناخت، یعنی تغییر رویکرد، اما باید عملاً اجرا شود.

■ توافق با ناترازی‌ها

آقامحمدی ناترازی‌های کلان پولی بانکی، بودجه عمومی و صندوق‌های بازنشستگی را سه چالش مهم اقتصاد ایران معرفی می‌کند. وی می‌گوید: اگر ۱۴۰۱ از بودجه ۱۴۰۰ تبعیت کند اوضاع بدتر می‌شود، زیرا برجام نهایتاً صادرات نفت را ۲/۳ میلیون بشکه می‌کند و پول را روان‌تر وارد کشور می‌کند، اما باز ناترازی‌ها سرجای خود باقی می‌ماند. با توجه به سخنان عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام، جا دارد آمارهای تأمین مالی نظام پولی کشور از این به بعد موشکافی و تجزیه و تحلیل شود تا مشخص شود بانکداران اقتصاد ایران کدام بخش‌های اقتصاد را تأمین مالی می‌کنند که سال به سال نه‌تنها مشکلی از اقتصاد حل نمی‌شود، بلکه بر مشکلات اقتصاد ایران نیز افزوده می‌شود و این روند تا جایی ادامه یافته که خود بخش پول و بانک امروز به یک چالش برای اقتصاد ایران تبدیل شده‌است.

براساس اعلام بانک مرکزی، تسهیلات پرداختی بانک‌ها طی ۹ ماهه امسال به بخش‌های اقتصادی مبلغ ۲۰۱۹ هزار میلیارد تومان است که در مقایسه با دوره مشابه سال قبل معادل ۵۹/۵ درصد افزایش داشته‌است. لازم به توضیح است که تأمین مالی مذکور تقریباً معادل نیمی از نقدینگی موجود در اقتصاد ایران است.

گزارش ۲

وضعیت ماشین‌آلات راهداری مطلوب نیست!

معاون وزیر راه: هپکو ۳۰۰ میلیارد تومان گرفت، یک پیچ هم تحویل نداد

سال‌هاست که توجهی به نوسازی ماشین‌آلات راهداری نشده و نه برای خرید و نه برای نوسازی آنها بودجه‌ای تعیین و تصویب نشده‌است. در سال ۹۸بودجه‌ای بالغ بر ۳۰۰ میلیارد تومان برای نوسازی این ماشین‌آلات از محل اعتبارات خسارات حوادث طبیعی تصویب شد. سازمان برنامه و بودجه این مبلغ را به شرکت هپکو پرداخت کرد و قراردادی با آنها بسته شد تا این شرکت برای سازمان راهداری خودرو تولید کند که البته یک پیچ هم از آن خودروها تحویل سازمان راهداری نشد، بنابراین وضعیت ماشین‌آلات راهداری در کشور نامطلوب است.

به گزارش تسنیم، امیرمحمود غفاری معاون برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی اظهار کرد: با توجه به محدودیت منابع مالی دولت، مجموعه وزارتخانه به دنبال این است تا با فراهم کردن ظرفیت‌های جدید تأمین منابع مالی غیردولتی وضعیت بخش حمل‌ونقل را بهبود بخشد و در این راستا اقدامات متعددی را پیگیری و دنبال می‌کند.

وی افزود: در حوزه حمل‌ونقل چند موضوع جدید وجود دارد. اولین مورد اینکه ظرف بودجه عمرانی کشور با حجم اعتبارات مورد نیاز برای پروژه‌های تعریف شده فعلی در پیوست‌های بودجه هیچ تناسبی ندارد. به عنوان مثال در حوزه جاده و ریل برآورد هزینه اجرای پروژه‌های تعریف‌شده بیش از یک میلیون و ۱۰۰ هزار میلیارد تومان است. در حالی که بودجه‌ای که برای این کار وجود دارد، در سال جاری حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان است. به همین دلیل باید به دنبال روش‌های جایگزین تأمین اعتبار بود و همزمان باید پروژه‌ها را متناسب با پیشرفت و اثرگذاری آنها اولویت‌بندی کرد تا بتوان سریع‌تر برای تکمیل پروژه‌های دارای اولویت برنامه‌ریزی کرد. بنابراین با توجه به اینکه جزئیات بودجه را مجلس تصویب می‌کند، این مهم توجه مجلس را هم می‌طلبد.

غفاری با بیان اینکه راهکار دیگر حل مشکل، جذب سرمایه‌های غیردولتی است، گفت: ظرفیتی در سال ۹۹ در قالب تبصره ۱۹ قانون بودجه وجود داشت که متأسفانه برای سال ۱۴۰۰ این ظرفیت در مجلس حذف شد. سال گذشته از این تبصره ۸هزارو۵۰۰میلیارد تومان برای پروژه‌ها کارسازی شد و برنامه تهیه‌شده برای امسال نیز حدود ۲۰هزار میلیارد تومان بود که این تبصره حذف شد. حال این تبصره در لایحه دولت برای بودجه ۱۴۰۱ مجدداً ارائه‌شده که امیدواریم به تصویب نهایی نیز برسد.

■ ۶۰ هزار میلیارد تومان برای نگهداری راه‌ها

غفاری ادامه داد: امسال دو ظرفیت موجود وزارت راه و شهرسازی یعنی صندوق ملی مسکن و صندوق توسعه حمل‌ونقل به شدت مورد توجه قرار گرفته‌است. بنابراین، این دو صندوق به طور جدی فعال‌شده تا به عنوان ابزارهای تأمین مالی استفاده شوند. به همین منظور در لایحه دولت از مجلس درخواست اجازه شده‌است که بتوان از محل اموال و دارایی‌های دولتی و ظرفیت دو صندوق مذکور به عنوان ابزار تأمین مالی پروژه‌ها کارسازی کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: یک موضوع مهم، بحث نگهداری راه‌ها است که حتی بر اساس حداقل استانداردهای ملی تا ۶۰هزارمیلیارد تومان هزینه سالانه دارد. در صورتی که کل مبالغی که سازمان راهداری برای همه مأموریت‌های خود در اختیار دارد، یک دهم این عدد هم نیست. بنابراین وضعیت نگهداری راه‌ها در حال تبدیل‌شدن به یک چالش جدی شده‌است که دلیل آن هم کمبود اعتبارات و تخصیص ندادن نیازهای مالی برای رفع مشکلات است. وی افزود: یک راهکار برای حل این مشکل این است که زمینه برای مشارکت بخش غیردولتی در نگهداری راه‌ها فراهم شود. به هر حال برخی ذی‌نفعان و کاربران صاحب بارهای سنگین مثل معادن بدون پرداخت هیچ هزینه متناسبی از جاده‌ها استفاده و استهلاک قابل توجهی ایجاد می‌کنند.

■ وضع ماشین‌آلات راهداری نامطلوب است

غفاری با بیان اینکه موضوع دیگری که در احکام بودجه به آن توجه شده‌است، مبحث ماشین‌آلات راهداری است، گفت: سال‌هاست که توجهی به نوسازی ماشین‌آلات راهداری نشده و نه برای خرید و نه برای نوسازی آنها بودجه‌ای تعیین و تصویب نشده‌است. در سال ۹۸ بودجه‌ای بالغ بر ۳۰۰ میلیارد تومان برای نوسازی این ماشین‌آلات از محل اعتبارات خسارات حوادث طبیعی تصویب شد، اما سازمان برنامه‌و بودجه این مبلغ را به شرکت هپکو پرداخت کرد و قراردادی با آنها بسته شد تا این شرکت برای سازمان راهداری خودرو تولید کند که البته یک پیچ هم از آن خودروها تحویل سازمان راهداری نشد، بنابراین وضعیت ماشین‌آلات راهداری در کشور نامطلوب است.

وی ادامه داد: به هر حال در لایحه بودجه مصوب‌شده که مشابه بند ۳ماده ۳۰ قانون احکام دائمی در مورد ماشین‌آلات راهداری نیز اجرایی شود و ماشین‌آلات زیر سه سال برای راهداری و راه‌سازی و امور ساختمانی وارد کشور شود. این یک حکم مهم است و امیدواریم در مجلس شورای اسلامی نیز موردتوجه قرار بگیرد. معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی در مورد مدیریت راه‌های روستایی کشور گفت: بهسازی راه‌های روستایی امسال در لایحه دولت استانی شده‌است و هیچ مسئولیتی بر عهده راهداری و مجموعه راه و شهرسازی نیست. البته نکته دیگر در بحث راه‌های روستایی ۳هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان بدهی انباشته از سال‌های ۹۴و۹۵است که پیمانکاران را زمینگیر و برخی خدمات این حوزه را نیز مختل کرده‌است.

■ نارضایتی وزارت راه از بودجه تخصیص داده‌شده برای سال آینده

غفاری با بیان اینکه موضوع دیگری که در این لایحه مطرح شده، بحث قیر است، ادامه داد: تاکنون سابقه نداشته‌است دولت در این رابطه در لایحه بودجه حکمی ارائه کند و همواره تخصیص قیر رایگان طرح نمایندگان مجلس بوده‌است، اما امسال دولت در این خصوص نیز حکمی در لایحه پیشنهاد داده‌است که می‌تواند بخشی از مشکلات سال آینده را در حوزه راه‌ها رفع کند. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه این وزارتخانه از بودجه تخصیص داده‌شده در لایحه بودجه ۱۴۰۱ راضی نیست، گفت: در اعداد و ارقامی که در ردیف‌های بودجه درج شده، سهم وزارت راه و شهرسازی و رشد آن از جمله کمترین‌ها بوده‌است و متوسط رشدی که در ردیف پیوست یک داده‌شده حدود ۱۴ درصد است. این در حالی است که نرخ برخی از مصالح ساختمانی مانند قیر، میلگرد و سیمان بعضاً تا ۳۰۰ درصد طی یک سال اخیر افزایش داشته‌است، بنابراین طبیعی است با این شکل نمی‌توان خواسته‌های مردم را در بخش زیرساخت‌های حمل و نقلی، آنگونه که باید، به سرانجام رساند.

غفاری با اشاره به تلاش وزارت راه و شهرسازی برای جذب سرمایه‌های غیردولتی افزود: یکی از مواردی که در لایحه بودجه سال آینده دیده شده، تضمین درآمدهای مشارکت غیردولتی است. به عنوان مثال، در حوزه ساخت آزادراه و با توجه به اخذ عوارض به روش ETC، بعضاً تا ۷۰ درصد فرار از پرداخت عوارض وجود دارد. بنابراین در لایحه دولت تضمینی دیده‌شده که اگر متخلفان از پرداخت عوارض آزادراه‌ها بعد از یک ماه عوارض خود را پرداخت نکنند، مشمول جرایمی شوند که بازدارنده باشد.

وی ادامه داد: بودجه دولت در حوزه حمل‌ونقل محدود است و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی باید وارد این حوزه شوند، اما سرمایه‌گذار جایی سرمایه‌گذاری می‌کند که از دو شاخصه مهم برخوردار باشد؛ یکی امنیت و دوم امکان رشد منطقی که این قانون اقتصاد است. بنابراین باید زمینه را ایجاد کرد تا سرمایه‌گذار با رغبت به این حوزه ورود کند.

خبر

سیر نزولی قیمت انواع سکه و طلا با کاهش نرخ ارز

در بازار داخلی با توجه به افت نرخ ارز، قیمت انواع سکه و طلا همچنان روند کاهشی دارد.

محمد کشتی‌آرای، کارشناس بازار سکه و طلا در خصوص وضعیت بازار طلای کشور در گفت‌وگو با پارسینه گفت: در بازار دیروز بهای جهانی با ۱۰دلار کاهش نسبت به روز دوشنبه به هزار و ۸۱۰دلار در هر اونس رسید. در بازار داخلی هم با توجه به افت نرخ ارز، قیمت انواع سکه و طلا همچنان روند کاهشی دارد. قیمت هر اونس نقره هم ۲۲دلار و ۹۰سنت است. این کارشناس بازار سکه و طلا افزود: در بازار سکه طرح قدیم با قیمت یک‌میلیون و ۶۵۰هزار تومان، سکه طرح جدید یک‌میلیون و ۸۵۰ تومان و نیم سکه هم با قیمت ۶میلیون و ۵۵۰ تومان دادوستد شد. ربع سکه هم با قیمت ۳میلیون و ۶۸۰هزار تومان و سکه‌های یک گرمی هم با قیمت ۲میلیون و ۲۵۰هزار تومان خرید و فروش شد.

کشتی‌آرای گفت: هر مثقال طلای آب‌شده ۱۷عیار با قیمت ۵میلیون و ۱۵۸هزار تومان و یک گرم طلای ۱۸عیار هم با قیمت یک‌میلیون و ۱۹۰هزار تومان معامله شد. او در ادامه افزود: همچنین یک گرم طلای ۲۰عیار با قیمت یک‌میلیون و ۳۲۳هزار تومان، یک گرم طلای ۲۱عیار با یک‌میلیون و ۳۸۹هزار تومان، یک گرم طلای ۲۲عیار با یک‌میلیون و ۴۵۵هزار تومان و یک گرم طلای ۲۴عیار با قیمت یک‌میلیون و ۵۸۷هزار تومان قیمت‌گذاری شد. این فعال بازار طلا و جواهر کشور گفت: حباب سکه با کاهش به ۱۹۰هزار تومان رسید. نرخ دلار نیز در بازار آزاد ۲۷هزار و ۲۰۰ تومان است.

شکسته‌شدن همه رکوردهای منفی در بازار سرمایه

۹۴ درصد نمادهای بورس قرمزپوش شد

بازار سرمایه در حالی روز کاملاً قرمزپوش را به ثبت رساند که رکورد سه ماهه خروج پول از بورس شکسته شد.

به گزارش فارس، شکسته شدن آخرین مقاومت کانال ۱/۳ میلیون واحدی در جریان معاملات روز سه‌شنبه، آخرین امید سهامداران بورس را نیز به کلی از بین برد تا نه تنها شاخص کل وارد یک کانال پایین‌تر شود، بلکه یک مقاومت جدی نیز در شاخص کل هموزن نیز شکسته شود. دیروز برای نوزدهمین روز متوالی ارزش خالص تغییر مالکیت حقوقی به حقیقی بازار منفی شد و این مسئله نشان از بی‌برنامگی دولت برای به تعادل رساندن بورس دارد. تنها نکته امیدوارکننده معاملات به رشد معاملات خرد در بازار سهام برمی‌گردد. در صورتی که سازمان بورس و وزارت اقتصاد و دارایی فکری به حال بورس نکنند، این حجم خروج پول از بازار سرمایه می‌تواند بورس را وارد فاز رکود عمیق کند. برخی کارشناسان معتقدند صحبت‌های پخش‌شده رئیس سازمان بورس در کمیسیون اقتصادی مجلس علت ریزش ۳۰هزار واحدی بورس طی معاملات روز سه‌شنبه بوده است.

■ شکستن مقاومت شاخص کل و شاخص کل هم‌وزن

کاهش ۳۰هزار و ۵۳۴ واحدی شاخص کل بورس در جریان معاملات روز سه‌شنبه در حالی رخ داده است که بازدهی شاخص کل در این روز منفی ۲/۳۴درصد باشد. شاخص کل در حال حاضر در عدد یک‌میلیون ۲۷۵هزار و ۹۳۷ واحد ایستاده است. شاخص کل هم‌وزن نیز در معاملات دیروز با افت ۸هزار و ۵۱ واحدی، به عدد ۳۳۷هزار و ۳۳ واحدی رسید. بازدهی منفی ۲/۳۳درصدی شاخص کل در حالی رخ داده که این شاخص با این افت، مقاومت ۳۴۰هزار واحدی را از دست داده است.

■ رکورد ۳ ماهه خروج پول از بورس شکسته شد

خروج پول در بازار سرمایه به نوزدهمین روز متوالی رسید و در پایان معاملات دیروز ۷۰۰میلیارد تومان پول حقیقی از بورس خارج شد که بیشترین رقم در سه ماه گذشته است. خروج پول نسبت به معاملات روز دوشنبه رشدی ۱۵۵درصدی داشته است.

در معاملات روز سه‌شنبه بیشترین خروج پول حقیقی به سهام سمگا (شرکت سرمایه‌گذاری میراث فرهنگی)، وبملت (بانک ملت) و فملی (شرکت ملی صنایع مس ایران) متعلق بوده است.

■ رشد ۸۸درصدی صف‌های فروش بازار سرمایه

بررسی‌ها نشان می‌دهد ۴۶۱ نماد در جریان معاملات دیروز کاهش قیمت داشتند که ۳۳۳ نماد بورسی و ۱۲۸ نماد فرابورسی بودند. از این تعداد نماد که با افت قیمت مواجه شدند، ۱۶۱سهم در پایان معاملات دیروز در صف فروش قرار داشتند، یعنی ۹۴درصد بازار افت قیمت داشتند. در پایان معاملات سه‌شنبه ارزش صف‌های فروش پایانی بازار نسبت به روز دوشنبه ۸۸درصد افزایش یافت و ۳۱۷میلیارد تومان شد، میانگین فروش هر کد حقیقی در معاملات روز سه‌شنبه ۲۰/۵میلیون تومان بوده است. بیشترین صف فروش نیز به نمادهای ذوب (شرکت ذوب‌آهن اصفهان)، غدشت (شرکت دشت مرغاب) و وسخوز (شرکت سرمایه‌گذاری استان خوزستان) تعلق داشت.

واردات گوشی گران‌تر از ۶۰۰دلار ممنوع می‌شود؟

به گفته رئیس کل گمرک، نظارت بیش از حد گمرک سبب آسیب به عدم‌سرمایه‌گذاری خارجی می‌شود. اتاق بازرگانی باید این رویه را اصلاح کند.

به گزارش باشگاه خبرنگاران، علیرضا مقدسی گفت: سومین منبع درآمد کشور برای تأمین بودجه گمرک است. سال آینده، در صورت تصویب بودجه واردات خودرو و واردات موبایل با ارزش بیش از ۶۰۰دلار ممنوع می‌شود، همچنین شبانه‌روزی کردن برخی گمرکات و ترخیص استرداد ورودی را در برنامه خود داریم. به گفته رئیس گمرک، هم‌اکنون تعرفه‌های گمرکی نیز برای کالاهای اساسی حدود ۸۰۰ ردیف تعرفه است که مجدداً مورد بررسی وزارت صمت قرار گرفته است.

اعمال روش‌های جدید محاسبات قبض برق از بهمن

مدیر عامل شرکت توانیر از اعمال روش‌های جدید محاسبات تعرفه‌های برق برای مشترکان خانگی از اول بهمن ماه خبر داد.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، آرش کردی گفت: افزایش تعرفه‌های برق در بخش خانگی برای مشترکان پرمصرف اجرا خواهد شد تا از این به بعد الگوی مصرف به عنوان خط قرمزی برای تعیین تعرفه‌ها باشد.

وی با اشاره به اینکه اقدامات مهم صنعت برق روی مدیریت مصرف و تقاضا متمرکز شده است، ادامه داد: ما در این بخش برنامه‌های مشخصی داریم که به فرهنگ‌سازی و کنترل مصرف برق برای زمان اوج مصرف سال آینده ختم می‌شود. مدیر عامل شرکت توانیر با بیان اینکه با اعمال تعرفه‌های جدید برق، مشترکانی که الگوی مصرف را رعایت کنند، یارانه برقشان تغییری نخواهد کرد، گفت: مشترکانی که مصرف خود را در حد الگوی مصرف نگه دارند، تشویقی دریافت می‌کنند، اما کسانی که از الگو بیشتر مصرف می‌کنند، به تدریج یارانه برقشان کمتر می‌شود. مدیرعامل شرکت توانیر گفت: یکی از معضلات بزرگ ما در مدیریت مصرف موضوع اندازه‌گیری است که طبق هدف‌گذاری ما در سالیان گذشته با نصب کنتورهای هوشمند این مشکل برطرف و امکان قرائت برخط (آنلاین) مصرف‌کننده در مدت‌زمان ۱۵دقیقه عملیاتی خواهد شد.