آرمان ملّی
armanmeli.ir
سال هفتم
شماره ۱۸۹۱
دوشنبه
۱۴۰۳•۰۵•۱۵
۳۰ محرم ۱۴۴۶/ ۵ آگوست ۲۰۲۴

«آرمان ملی» از چالش‌های طرح اسقاط خودروهای فرسوده گزارش می‌دهد

دولت چهاردهم میراث‌دار طرحی نافرجام

آئین‌نامه‌های فرسوده اسقاط خودرو

آرمان ملی – صدیقه بهزادپور: اجرای طرح اسقاط خودروهای فرسوده مدت‌هاست که پس از روبه‌رو شدن با چالش‌ها و رانت‌های مختلف، متوقف و به تعلیق درآمده است، اما دولت سیزدهم در آخرین روزهای پایانی عمر خود از اجرای دو طرح واردات خودروهای کارکرده و اسقاط خودروهای فرسوده در کشور خبر داد که البته به گفته کارشناسان هنوز موانع پیشین آن به قوت خود پابرجاست و به این ترتیب دولت چهاردهم میراث‌دار طرح‌هایی در حوزه خودرو کرد که پیش از این نسبت به اجرای آن اقدامی جدی به عمل نیامده، شده است. عدم تامین اعتبارات ارزی، از جمله اصلی‌ترین مشکلاتی به شمار می‌آید که واردات خودروهای فرسوده را بارها به تعویق انداخته بود. از سوی دیگر تامین قطعات مورد نیاز و عرضه خدمات پشتیبانی به خودروهای وارداتی از جمله چالش‌هایی به شمار می‌آید که قطعاً با وجود تحریم‌ها حتی در صورت تحقق واردات خودروهای کارکرده، خریداران این محصولات با آن درگیر خواهند بود. اجرای طرح اسقاط خودروهای فرسوده صاحبان این خودروها را با سرگردانی بسیاری مواجه کرده است. مالکان خودروهای فرسوده اکثراً ناتوان از پرداخت هزینه‌های اعلام شده برای دریافت گواهی اسقاط و ثبت نام برای خرید خودروهای اعلام شده هستند به گونه‌ای که اکثراً اعلام می‌کنند که چنانچه توانایی پرداخت هزینه اعلام شده برای واگذاری و اسقاط خودروهای قدیمی خود را داشتیم، پیش از این نسبت به بهینه و ارتقای خودروهای فعلی خود اقدام می‌کردیم، علاوه بر این به زعم اکثر صاحبان این خودروها، کیفیت خودروهای قدیمی و به اصطلاح اسقاطی آنها کیفیتی بهتر از خودروهای نو و جدیدی دارد که وعده عرضه آنها به این گروه داده شده است.

آغازی برای رانت خودروهای اسقاطی

به گزارش «آرمان ملی»، سپهر زنگنه، کارشناس بازار خودرو در این باره گفت: اجرای طرح اسقاط خودروهای فرسوده از سوی دولت از سال‌های قبل به منظور کاهش آلودگی هوا، بهینه سازی مصرف سوخت و ترویج استفاده از خودروهای سازگار با محیط زیست به مرحله اجرا درآمد و طرح اسقاط خودروهای فرسوده نیز با درنظرگرفتن سازوکارهای ویژه با هدف تشویق مالکان خودروهای قدیمی با خودروهای جدیدی اعلام و اجرا شد. مطمئناً اجرای این طرح با توجه به آمار نسبتاً بالای خودروهای قدیمی و فرسوده که سهم عمده‌ای در آلایندگی هوا دارند، مطلوب ارزیابی می‌شود، چراکه بنا به گزارش سازمان‌های جهانی، سالانه حدود ۱۲۰۰۰ نفر به دلیل افزایش آلایندگی‌های هوا به مرگ زودرس دچار می‌شوند. او افزود: بر اساس اخبار منتشره دولت برای هر خودروی اسقاطی بنابه شرایط وبررسی آن، سه گواهی ارائه می‌کند وقیمت هرگواهی باتوجه به نوع و فرسودگی و... حدود ۳۵ میلیون تومان اعلام شده است، اما مشکلی که پیش از این نیز وجود داشت، ایجاد بازار سیاه خودروهای فرسوده و رانت‌هایی که برای این موضوع ایجاد شده و خواهد شد است که اجرای سالم این طرح با توجه به محدودیت‌های مالی دولت، اجرای عادلانه آن را با مشکل مواجه می‌سازد.

سرگردانی صاحبان خودروهای فرسوده

زنگنه اضافه کرد: اختلاف قیمت برخی از خودروهای اسقاطی و خودروهای نو تا حدی است که مالکان خودروهای اسقاطی انگیزه‌ای برای اجرا در این طرح ندارد و بنابراین متقاضیان این طرح به دلایل مختلف اقبالی نسبت به آن نشان نمی‌دهند و بنابراین مجدداً دلالان با حضور در این بازار و ایجاد رانت‌های مختلف نسبت به خرید گواهی‌های اسقاط با رقم‌های بیشتر اقدام می‌کنند و با خرید کاذب خودروهای نو و یا وارداتی، قیمت خودروها را درگیر عرضه و تقاضای کاذب می‌کنند و به این ترتیب نه تنها به اهداف مورد نظر که کاهش آلودگی هوا و... است دست نمی‌یابیم، بلکه نابسامانی در قیمت بازار خودرو را نیز شاهد خواهیم شد. این کارشناس صنعت خودرو اضافه کرد: صاحبان خودروهای فرسوده معمولاً افرادی هستند که با همان خودروها مشغول فعالیت در حمل ونقل و مسافرکشی و... هستند تا زندگی خود را تامین کنند، اما اگر بخواهند دراین طرح مشارکت کنند، علاوه بر الزام بر واگذاری خودروی خود با پول از واگذاری خودروی اسقاطی خود دیگر توان خرید خودرویی را نخواهند داشت و به این ترتیب فقط میدانی برای دلالان باز شده که مشمولین اصلی طرح از آن بی‌بهره خواهند بود.

طرحی از پیش شکست خورده

زنگنه با تاکید بر اینکه به نظر نمی‌رسد این طرح توانایی پرداخت تسهیلات آنچنانی به صاحبان خودروهای فرسوده را داشته باشد، گفت: به نظر می‌رسد این طرحی از پیش شکست خورده است. از این رو بهتر است پس از تامین اعتبارات مالی لازم نسبت به اعلام و اجرای مطلوب آن با نظارت مناسب اقدام کنند. در مجموع باید گفت؛ فرآیند اسقاط یک وسیله نقلیه پیچیده و وقت گیر است و به کاغذبازی و بوروکراسی زیادی نیاز دارد. این امر باعث ناامیدی صاحبان خودرو و نمایندگی‌ها می‌شود، همچنین اکثر مالکان خودرو دریافته‌اند که مشوق‌های ارائه شده توسط دولت برای تشویق آنها به اسقاط وسایل نقلیه قدیمی خودکافی نیست. پاداش نقدی اغلب برای پوشش هزینه یک وسیله نقلیه جدید کافی نیست. این کارشناس توضیح داد: شکل گیری بازار خاکستری در سایه اجرای طرح اسقاط خودروهای فرسوده باعث نابسامانی در بازار خودرو خواهد شد و نتایج پیش بینی شده از این محل هم حاصل نخواهد شد.

ابهامات طرحی خاک خورده

بر اساس این گزارش؛ مسیح فرزانه، کارشناس خودرو، درباره طرح اسقاط خودروها فرسوده گفت: در حالی که در کشور در سال ۹۳ حدود ۳۰۰ هزار خودروی فرسوده اسقاط شد، اما حدودا از سال ۱۴۰۰ این روند افت قابل توجهی پیدا کرد و به کمتر از ۲۵ هزار دستگاه و در سال ۴۰۲ به حدود ۷۲ هزار دستگاه رسید. این در حالی است که طبق برنامه هفتم توسعه باید سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده اسقاط بشود. اصل این داستان برمی‌گردد به اینکه دولت برای اسقاط یک خودرو، باید اعتبار ۴ درصدی را برای هر متقاضی اختصاص دهدند که به دلیل شرایط اقتصادی و کسری بودجه‌ها، مهیا کردن آن مقدور نبوده است. وی درباره طرح دولت مبنی بر واردات خودروهای کارکرده بیان کرد: دولت کمتر از ده روز مانده به روی کار آمدن پزشکیان و در دوره‌گذار، دست روی خودرو گذاشته است. بند ۱۱ آیین‌نامه سامان دهی صنعت خودرو به واردات خودروهای دست دوم اشاره دارد. خرداد ۱۴۰۲ این طرح مطرح شد و از آن موقع تا الان این طرح مثل خیلی از طرح‌های دیگر در صندوقچه مدیران خاک خورد. در چند روز اخیر ۴ صفحه آیین نامه درباره این موضوع منتشر کرده‌اند، اما جزئیاتی از آیین‌نامه منتشر نشده. آن جزئیات این طرح را محدود می‌کند. سقف خرید خودروهای وارداتی بنزینی باید ۲۰ هزار یورو باشد، حجم موتور تا سقف ۲۵۰۰ سی سی باشد و ۱۳۵ درصد عوارض گمرکی برای این خودروها بین حجم ۲ هزار تا ۲۵۰۰ سی سی درنظر گرفته شده است. در کنار عوارض ورودی، مالیات‌ها و عوارض دیگری هم وجود دارند ازجمله ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده، ۱۰ درصد ارزش گمرکی خودرو، ۵ درصد ارزش فوب و هزینه نوسازی ناوگان، شماره‌گذاری و راهور و... قیمت یک خودرو ۲۰۱۹ با قیمت ۲۰ هزار یورو را به ۱۷۵ درصد عوارض و مالیات به عدد بالایی می‌رساند. در مورد هیبریدی و برقی قیمت را به ۴۰ هزار یورو رسانده‌اند، اما توجه باید داشت که عمر باتری این خودروها حدود ۵ سال است.

موانع پیش‌روی واردات خودروهای کارکرده

او افزود: گفته‌اند خدمات پس از فروش این خودروها باید در ایران وجود داشته باشد. در حالی‌که هیچکدام از آن‌ها در ایران خدمات پس از فروش ندارند حتی برندهای کره‌ای و ژاپنی. همچنین این خودروها تا ۵ سال هم قابل معامله نیستند. فرزانه درباره این بار روانی و اقتصادی ایجاد شده بر دوش دولت پزشکیان در حوزه خودرو و ارز گفت: مسأله ارزی این خودروها مبه‌هم است. ارز باید یا حاصل از صادرات باشد یا به‌صورت برون سپاری از منابع ارزی خارج از کشور آن‌هم با تایید منشا توسط بانک مرکزی تخصیص داده شود. مگر چند درصد مردم ما به چنین شرایط ارزی در این فضای تحریمی دسترسی دارند؟ سنگ بزرگ دیگر این است که واردات به چند کارگروه سپرده شده که در سال می‌گویند چه تعداد خودرو وارد شود. این آیین‌نامه که یک سال اندی است خاک خورده بود و مجدداً رونمایی شد، نشان می‌دهد که صرفاً یک آیین‌نامه‌ای به میدان بیاید بدون توجه به تبعات اقتصادی آن. من اینگونه متصورم که سیاستگذاران گویی می‌خواهند خودرو را با قیمت پایین تحویل دولت بعد داده و تقریبا شبیه به قیمتی که ارز در شرایط بازارسازی به خود دیده و قیمت غیر واقعی ۵۷ هزار تومان را تجربه می‌کند یک کاهش مقطعی قیمت‌ها رخ دهد، اما سیاست‌های کلان اقتصادی به‌نظرم حتی در دولت آینده نیز نمی‌تواند ما را به واردات خودروهای نو و به ویژه کارکرده امیدوار کند.

یک کارشناس روابط کار عنوان کرد

تعلل در بازنشستگی کارگران مشاغل سخت و زیان‌آور

یک کارشناس روابط کار با بیان اینکه درخواست بازنشستگی کارگران مشاغل سخت و زیان‌آور با اختلال و کندی مواجه شده است، بر لزوم پرداخت ۴ درصد حق بیمه مشاغل سخت و زیان‌آور توسط کارفرمایان تاکید کرد. حمید حاج اسماعیلی اظهارکرد: تعلل و طولانی شدن رسیدگی و ارزیابی درخواست کارگران توسط کمیته‌های مشاغل سخت و زیان‌آور و برخی شعب تامین اجتماعی باعث نارضایتی کارگران شده است در حالی که تعلل در اجرای صحیح قانون مشاغل سخت و زیان‌آور باعث محروم شدن بخش زیادی از کارگران از حقوق واقعی خود می‌شود. وی در یک گفت‌وگوی رادیویی ضمن تشریح شرایط استفاده از قوانین سختی کار درباره میزان رعایت استانداردهای مذکور در کشور گفت: مشاغل به دو دلیل ممکن است سخت و زیان‌آور باشند؛ یکی اینکه خود شغل ماهیتا سخت و زیان‌آور است مثل کارهایی که با مواد بیولوژیکی و مواد رادیواکتیو در ارتباط است و این مشاغل ذاتا سخت و زیان‌آور هستند که به جسم و سلامت افراد آسیب می‌زند. برخی مشاغل هم هستند که به دلیل فضای کار سخت و زیان‌آور شناخته می‌شوند و ابزارها، امکانات و محیط کار، آن شغل‌ها را سخت و زیان‌آور می‌کند. مثل کسی که در یک محیط آشپزخانه با شرایط تهویه نامناسب و استفاده از وسایل قدیمی کار می‌کند ممکن است شغلش سخت و زیان‌آور باشد. این کارشناس روابط کار درباره نحوه ثبت درخواست متقاضیان مشاغل سخت و زیان‌آور توضیح داد: متاسفانه رسیدگی به درخواست‌های شاغلین برای بررسی شغل سخت و زیان‌آور و استفاده از سنوات ارفاقی در سال جدید دچار مشکل شده است و دلیلش این است که قانون بازنشستگی ناشی از مشکلاتی که به لحاظ ناترازی میزان اعتبارات در صندوق‌های بازنشستگی ایجاد شده در برنامه هفتم تغییر کرده است. حاج اسماعیلی تصریح کرد: به‌رغم اینکه قوانین هنوز به درستی تغییر نکرده به ویژه قوانین سخت و زیان‌آور ولی متاسفانه سازمان‌ها و نهادهای دولتی وبخش خصوصی که مربوط به بازنشستگان در سازمان تامین اجتماعی می‌شود به درخواست‌های شاغلین به درستی پاسخ نمی‌دهند و این موضوع مشکلات زیادی برای افراد ایجاد کرده است. وی ادامه داد: در بخش خصوصی کمیته‌های سخت و زیان‌آور وجود دارند که زیرمجموعه وزارت کار شکل می‌گیرند و متشکل از نمایندگان کارفرما و کارگر و دولت هستند. سازمان تامین اجتماعی هم این کار را رصد می‌کند و مشارکت دارد و مشاغل افراد بر اساس میزان سابقه، درخواست و مدارکی که تهیه می‌کنند در کمیته مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌گیرد و اگر شغل سخت و زیان‌آور و مستحق دریافت سنوات ارفاقی باشد به ازای هر یکسال ۶ ماه سختی کار به او تعلق می‌گیرد. این کارشناس روابط کار افزود: به عنوان مثال اگر کسی ۲۰ سال در یک شغل سخت و زیان‌آور به صورت مستمر کار کرده باشد می‌تواند تا ۱۰ سال از سنوات ارفاقی استفاده کند. درحال حاضر مشاغل زیادی داریم که چنین شرایطی دارند کسانی که با مواد رادیواکتیو و بیولوژیکی و شیمیایی سر و کار دارند و همین‌طور شغلی مثل خبرنگاری که هم در کشور ما هم در بیشتر کشورها سخت و زیان‌آور شناخته شده است و افراد می‌توانند درخواست خود را به کمیته سخت و زیان‌آور ارائه دهند و با مدارکی که به شغل آنها استناد می‌کند از مزایای قانون استفاده کنند. حاج اسماعیلی در عین حال از شفاف نبودن ساز و کارها در بخش‌های دولتی خبر داد و گفت: متاسفانه در این حوزه رسیدگی‌ها به درستی انجام نمی‌شود و عمدتا به رعایت مشاغل سخت و زیان آو چندان توجه نمی‌شود. عمده افرادی که در بخش‌های دولتی و در کارهای سخت و زیان‌آور مشغول کارند، به دلیل عدم شفافیت قوانین نتوانسته‌اند از مزایای قانون بهره‌مند شوند در حالی که هستند کسانی که شغل شان سخت و زیان‌آور است و باید مورد بررسی قرار گیرند و به نسبت از سنوات ارفاقی بهره‌مند شوند. این کارشناس روابط کار اضافه کرد: در بخش‌های خصوصی افراد متقاضی می‌توانند به اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان و محل سکونت خود مراجعه کنند و در صورت عدم رسیدگی به بخش بازرسی اداره کار مراجعه کنند و از تکالیفی که در این خصوص به طور جدی و شفاف تعریف شده استفاده کنند. حاج اسماعیلی با بیان اینکه در کارهای سخت و زیان‌آور باید ۴ درصد حق بیمه این شغل توسط کارفرمایان پرداخت شود، اظهار کرد: کسی که در یک شغل سخت و زیان‌آور درون یک مجموعه یا کارگاه کار می‌کند، به میزان سنواتی که تعلق می‌گیرد کارفرما باید ۴ درصد حق بیمه این شغل را بپردازد. در غیر این صورت فرد شاغلی که مستحق دریافت مزایای سخت و زیان‌آور است امکان استفاده از آن را از دست می‌دهد ولی ساز و کار قانونی برای آن پیش بینی شده است چون فرد کد کارگاهی دارد و از خدمات بیمه تامین اجتماعی استفاده می‌کند بنابراین عدم پرداخت حق بیمه می‌تواند مورد برخورد قرار گیرد و کارفرما در دادگاه محکوم شود و در صورتی که در موعد مقرر این اعتبار از سوی کارفرما پرداخت نشود، جریمه و سابقه بد در فعالیت کارگاهی خواهد بود.

اخبار

شرایط پیش‌فروش بلیت پروازهای اربعین

انجمن شرکت‌های هواپیمایی شرایط پیش‌فروش بلیت پروازهای ۴ ایرلاین داخلی برای ایام اربعین را منتشر کرد. مطابق اعلام انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران ۴ ایرلاین داخلی بلیت پروازهای اربعین را به‌صورت حضوری و آنلاین (دفاتر فروش و سایت ایرلاین‌ها) طی ۱۵ تا ۱۷ مردادماه در سایت‌های مجاز فروش بلیت عرضه خواهند کرد.

ارائه خدمت چک دیجیتال در ۱۵ بانک

شمار بانک‌های صادرکننده دسته چک دیجیتال به ۱۵ بانک رسیده است. آمنه نادعلی زاده؛ مدیر اداره توسعه و تدوین مقررات نظام‌های پرداخت بانک مرکزی با بیان اینکه شمار بانک‌های صادرکننده دسته چک دیجیتال به ۱۵ بانک رسیده است، گفت: تاکنون بیش از ۳۹۱ هزار فقره چک دیجیتال صادر شده است که کمتر از یک درصد آن‌ها برگشت خورده و ۸۵ درصد این چک‌ها تاکنون نقد شده است. همچنین مابقی این چک‌ها نیز در دست اشخاص در حال تبادل است. وی با بیان اینکه بانک‌ها می‌توانند برای اشخاص حقوقی، حقیقی و دارندگان حساب مشترک دسته چک دیجیتال صادر کنند، عنوان کرد: هم اکنون همه بانک‌ها امکان پذیرش و پردازش چک دیجیتال به صورت بین بانکی در سامانه چکاوک را دارند. به گفته این مقام مسئول بانک مرکزی، در حال حاضر ۱۵ بانک صادرات، تجارت، پارسیان، رفاه، کشاورزی، پاسارگاد، رسالت، ملت، گردشگری، توسعه صادرات، توسعه تعاون، ملی، سینا، شهر و اقتصادنوین این خدمت را ارائه می‌کنند. وی با تأکید بر اینکه گیرنده چک پیش از اعلام تأیید چک در سامانه یا پذیرش آن بایستی سوابق اعتباری صادرکننده چک را بررسی کند، تصریح کرد: در حال حاضر سرویس استعلامی سوابق صادرکننده چک به سرشماره ۴۰۴۰۷۰۱۷۰۱ باکد دستوری *۱*۴ در دسترس عموم است و این خدمت در اپلیکیشن‌های بانکی در حال ارائه شدن است. گیرنده چک با استفاده از این خدمت می‌تواند اطلاعاتی را درباره مجموع مبالغ چک‌های برگشتی صادرکننده، مجموع مبالغ چک‌های برگشتی رفع سوء اثر شده صادرکننده و همچنین مجموع مبالغ چک‌های در راه صادرکننده کسب کند و با کسب این اطلاعات درباره پذیرش چک تصمیم‌گیری کند. مقام مسئول بانک مرکزی با اشاره به اینکه اخیراً سامانه صیاد بانک مرکزی به سرویس استعلامی املاک و اسکان وزارت راه و شهرسازی متصل شده است، عنوان کرد: براساس قانون مالیات‌های مستقیم افراد ملزمند محل سکونت خود را در سامانه املاک و اسکان اظهار کنند. در صورتی که این اظهار از سوی فرد انجام نشود، برخی سخت‌گیری‌ها متوجه آنها خواهد شد. وی ادامه داد: در گام نخست، مقرر است سامانه صیاد به سامانه املاک و اسکان متصل شود و اظهار یا عدم اظهار محل سکونت فرد متقاضی دسته چک در زمان صدور دسته در سامانه یاد شده بررسی شود. بر این اساس اگر فرد محل سکونت خود را اظهار نکرده باشد، اطلاع‌رسانی لازم به وی انجام خواهد شد و بعد از گذشت دوره پایلوت و مقدماتی، در صورتی که اطلاعات خود را در سامانه مذکور ثبت نکرده باشد، دسته چک به وی تحویل داده نمی‌شود.

برنامه تولید روزانه ۲۰۰ میلیون مترمکعب گاز

دبیرکل انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی با اشاره به امضای ۱۰ تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری پتروشیمی‌ها با وزارت نفت با هدف تولید روزانه ۲۰۰ میلیون مترمکعب گاز گفت: اجرای این تفاهم‌ها افزون بر تأمین خوراک پایدار برای صنعت، به ناترازی گاز در کشور هم کمک می‌کند. احمد مهدوی ابهری در مراسم پانزدهمین همایش بین‌المللی صنعت پتروشیمی ایران اظهار داشت: نرخ رشد ۸ درصدی و صادرات غیرنفتی سالانه ۲۳ درصدی در برنامه هفتم توسعه دیده شده است که این موضوع شامل صنعت پتروشیمی نیز می‌شود. وی بیان کرد: ظرفیت تولید صنعت پتروشیمی در برنامه هفتم توسعه باید از ۹۶ میلیون تن کنونی به ۱۳۱.۵ میلیون تن برسد. این ۹۶ میلیون تن از برنامه‌های سوم تا ششم توسعه محقق شده است، بنابراین ۳۰ درصد جهش در این برنامه، نیازمند الزام‌ها و زیرساخت‌هایی است که باید از سوی حاکمیت، شرکت ملی صنایع پتروشیمی و بخش خصوصی فراهم شود. دبیرکل انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی افزود: بخش خصوصی اکنون باید رو به جلو حرکت کند و قابلیت خودش را نشان دهد، همان‌طور که تاکنون نیز نقش پررنگی داشته است. وی با اشاره به امضای ۱۰ تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری پتروشیمی‌ها با وزارت نفت با هدف تولید روزانه ۲۰۰ میلیون مترمکعب گاز گفت: اجرای این تفاهم‌ها افزون بر تأمین خوراک پایدار برای صنعت، به ناترازی گاز در کشور هم کمک می‌کند. مهدوی با تأکید بر لزوم تأمین خوراک پایدار صنعت پتروشیمی ادامه داد: موانع توسعه صنعت پتروشیمی برای افزایش تولید باید رفع شود. دولت چهاردهم نیز نگاه حمایتی و روشنی به بخش خصوصی دارد. وی ادامه داد: صنعت پتروشیمی صنعت پیشران کشور است که در سال‌های اخیر در ارزآوری و تولید بسیار به کشور کمک کرده است. مهدوی تصریح کرد: صنعت پتروشیمی صادرات‌محور است و باید با وجود تحریم با رقبا رقابت کنیم. وی با تاکید بر لزوم فعال بودن بخش خصوصی گفت: به دنبال این هستیم که به طرح‌های در زمینه انرژی‌های پاک کمک کنیم تا منابع مالی مورد نیازشان تأمین شود. مهدوی اظهر داشت: قراردادی در حال نهایی شدن است که پتروشیمی‌ها بخاری‌های معمولی مردم را با فاینانسی از چین تعویض کنند. وی با بیان اینکه پتروشیمی‌ها نیز به تولید برق از انرژی خورشیدی ورود کنند، گفت: صنعت پتروشیمی منتظر دولت نیست و با کمک شرکت ملی صنایع پتروشیمی با منطق و بدون زیاده خواهی مسائل را پیگیری می‌کند تا به اهداف مورد نظر برسد و نقش صنعت پتروشیمی در اقتصاد ملی محقق شود. دبیرکل انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی گفت: ۳۰ درصد جهش ظرفیت تولید صنعت پتروشیمی در برنامه هفتم توسعه برنامه‌ریزی شده است که تحقق این مهم نیازمند الزام‌ها و زیرساخت‌های لازم است.

بازار سرمایه

دلیل ریزش بورس چیست؟

یک کارشناس بازار سرمایه با اشاره به اینکه ریزش بورس در روزهای اخیر به خاطر ریسک‌هایی از نوع سیستماتیک است، از وجود فرصت‌های جذاب سرمایه‌گذاری در تک‌سهم‌ها با رشد سودآوری و ضریب P/E مناسب خبر داد. به گزارش ایسنا، طی روزهای اخیر بازار بورس شاهد ریزش‌های پی در پی است، به طوری که تابلو معاملات سهام به صورت مستمر قرمز است، این موضوع باعث شده تا نگرانی تحلیلگران بازار سرمایه از شرایط این روزهای بورس افزون گردد. شهاب خدابخشیان با اشاره به اینکه بازار بورس بازتابی از اقتصاد واقعی کشور است، اظهار کرد: ریزش‌های روزهای کاری اخیر بورس به خاطر ریسک سیستماتیک ناشی از اتفاق‌های سیاسی است. وی با بیان اینکه ریزش‌هایی که قبل از این دوره اتفاق می‌افتاد به خاطر کاهش قابل توجه حاشیه و کیفیت سود صنایع بزرگ از جمله فولادی، پالایشی و پتروشیمی بود، یادآور شد: این شرکت‌ها به خاطر برخی عوامل از جمله فاصله دلار نیما با آزاد و افزایش بی‌قاعده هزینه انرژی و نرخ خوراک به کاهش حاشیه سود رسیدند. خدابخشیان، صنایع پتروشیمی و فلزی که ایران در این صنایع مزیت دارد را صنایع قابل توجیه در جهان با حاشیه سود مشخص دانست و اضافه کرد: با توجه به عوامل مربوط به قیمت‌گذاری دستوری در مدیریت اقتصاد، تورم، افزایش مالیات، حذف برخی معافیت‌های مالیاتی و... صنایع مهم در کشور متضرر شدند و حاشیه سودشان کاهش پیدا کرد و گزارش‌های فصلی به خصوص زمستان سال گذشته نشان داد که تصمیمات اشتباهی در این خصوص اخذ شده است. این کارشناس بورس با اشاره به اینکه قطع برق صنایع که به خاطر جلوگیری از فشار به خانوار صورت گرفت نیز باعث ایجاد مشکلاتی برای شرکت‌های بورسی شد، افزود: اگر این قطع برق برای صنایع و خانوار یکسان صورت می‌گرفت، صنایع تا این اندازه دچار مشکل نمی‌شدند. به گفته وی، تعطیلی‌های ناشی از گرما و کسری برق باعث شد تا صنایع مجبور به تعدیل نیرو شوند و در نهایت در بلندمدت خانوار متضرر اصلی این موضوع می‌شود. خدابخشیان با تاکید بر اینکه به دلیل عدم اتخاذ تصمیمات سخت در شرایط بحرانی اقتصادی و بازار سهام، اگر در شرایط ریزشی قبل از این دوره، سرمایه‌گذاری اقدام به فروش سهام می‌کرد دچار مشکل نمی‌شد، یادآور شد: در شرایط فعلی اگر سهامدار بتواند سهام مناسب و رشدی را نگهداری کرده، این دوران بگذرد و اتفاق سیستماتیک بزرگی رخ ندهد، می‌تواند بازدهی خوبی در میان‌مدت از بازار بورس داشته باشد، زیرا در حال حاضر با توجه به ریزش بازار سهام، شاهد محدوده قیمتی جذاب برای بسیاری از شرکت‌ها از جمله شرکت‌های کوچک بورسی هستیم.

ذره بین

عضو اتاق ایران:

خودروسازان، پسته صادر می‌کنند

عضو هیأت نمایندگان اتاق ایران گفت: از مهر پارسال تاکنون ۸۰ تا ۹۰ درصد پسته ایران توسط شرکت‌های خودروساز صادر شده که تداوم این روند موجب از دست رفتن بازارهای صادراتی پسته خواهد شد. مظفر محمدی، عضو هیأت نمایندگان اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با مهر ضمن تاکید بر ضرورت توقف صادرات پسته توسط واحدهای خودرویی، اظهار کرد: صادرات پسته توسط شرکت‌های خودروساز از مهرماه سال گذشته آغاز و در این مدت بالغ بر ۸۰ تا ۹۰ درصد محصول پسته ایران توسط همین واحدها صادر شده است؛ بدون شک تداوم این روند موجب می‌شود بازارهای صادراتی پسته کشور از دست برود. وی اقدامات اخیر خودروسازان را عامل نابودی تدریجی بازار پسته کشور توصیف کرد و گفت: افزایش تعرفه گمرکی پسته از ۶ به ۹ دلار و واردات خودرو و قطعات آن با ارز حاصل از صادرات پسته، ضربه سنگینی بر پیکره کشاورزی است. عضو هیأت نمایندگان اتاق ایران تصریح کرد: در حقیقت با پیگیری خودروسازان، تعرفه گمرکی پسته از ۶ به ۹ دلار افزایش یافت تا با افزایش تعهدات ارزی، بتوانند قطعات خودروی بیشتری وارد کنند؛ غافل از اینکه با این اقدام، صادرکنندگان اصلی پسته زمین‌گیر شدند. محمدی واردات خودرو با ارز حاصل از صادرات پسته در سکوت خبری را مورد انتقاد قرار داد و گفت: اقدامات خودروسازان در صادرات پسته، باعث می‌شود جایگاه این محصول صادراتی روزبه‌روز در بازار جهانی تنزل پیدا کند و صادرات این محصول استراتژیک به صورت هدفمند و برنامه‌ریزی شده، دنبال نشود. رئیس کمیسیون واردات اتاق کرمان ادامه داد: بر اساس اطلاعات و تحلیل‌های موجود، شرکت‌های خودرویی، محصول پسته دسترنج کشاورزان را زیر قیمت تمام شده صادر می‌کنند و بازار پسته را به شدت تحت تأثیر قرار داده‌اند؛ سود این گروه، در واردات خودرو یا قطعات آن است، چون ۲۰۰ تا ۳۰۰ درصد از واردات خودرو سود دارند و ضرر ۵ تا ۱۰ درصدی در صادرات پسته برای آنها اهمیتی ندارد.