آرمان ملی
armanmeli.ir
سال چهارم
شماره ۱۰۶۲
شنبه
۱۴۰۰•۰۴•۲۶
۰۶ ذی‌الحجه ۱۴۴۲/ ۱۷ جولای ۲۰۲۱

نیم نگاه

در بهار امسال رقم خورد

کاهش یک درصدی نرخ بیکاری

آرمان‌ملی: بررسی‌ها از میزان اشتغال کشور در بهار امسال نشان می‌دهد از مجموع ۶۲.۷ میلیون نفری جمعیت بالای ۱۵ سال کشور .۲۵.۹ میلیون نفر جمعیت شاغلان و بیکاران را تشکیل می‌دهد که از این میان ۲.۲ میلیون نفر در گروه بیکاران قرار دارند که از این مجموع حدود ۹۳ درصد ان را بیکاران ۱۵ تا ۳۵ ساله به‌خود اختصاص می‌دهد. آنچه که اخیرا مرکز آمار ایران در رابطه با وضعیت نیروی کار در ایران در بهار امسال منتشر کرد نشان داد که ۶۲.۷ میلیون نفر جمعیت ۱۵ ساله و بیشتر هستند که ۲۵.۹ میلیون نفر آنها را مجموعه شاغلان و بیکاران تشکیل می‌دهد؛ به‌طوری‌که ۲۳.۶ میلیون نفر از آنها شاغل و ۲.۲ میلیون نفر بیکارند. در بهار ۱۴۰۰ نرخ بیکاری کاهش یافته بود و از ۹.۸ در بهار سال گذشته به ۸.۸ درصد رسیده بود. اما بررسی وضعیت گروه‌های سنی در بین افراد بیکار نشان می‌دهد که بیش از ۹۳ درصد آنها در فاصله ۱۵ تا ۳۵ سال قرار دارند؛ به‌گونه‌ای که بیش از ۲.۱ میلیون نفر از مجموع بیش از ۲.۲ میلیون نفری بیکاران را تشکیل می‌دهند. این در حالی است که بالغ بر ۵۲۸ هزار نفر از بیکاران در سن ۱۵ تا ۲۴ سال قرار دارند که البته از تعداد آنها در مقایسه با بهار پارسال حدود ۳۲ هزار نفری کم شده است. در جمعیت ۱۵ تا ۲۴ ساله بیکار، ۳۷۳.۶ هزار نفر مرد و ۱۵۴.۳ هزار نفر زن هستند و گرچه از تعداد مردان بیکار در این گروه سنی کم شده اما بیش از ۳۲ هزار نفر بر تعداد زنان فعال در این گروه افزوده شده است. اما سهم ۱۸ تا ۳۵ ساله‌ها از بیکاری بالغ بر ۱.۶ میلیون نفر است که از تعداد آنها نسبت به بهار پارسال بالغ بر ۱۳۲ هزار نفر کم شده است. از بیکاران ۱۸ تا ۳۵ ساله بیش از یک‌میلیون نفر مرد و بالغ بر ۵۲۵ هزار نفر زن هستند که در این گروه سنی از تعداد مردان بیکار ۱۸۷ هزار نفر کم شده ولی بر تعداد زنان بیکار ۵۵ هزار نفر افزوده شده است.

بازار سرمایه

با تصویب دستورالعمل تاسیس شرکت‌های سهامی عام پروژه محقق می‌شود

هدایت سرمایه‌های خرد به تولید

آرمان‌ملی: بازار سرمایه که از حدود یکسال قبل سقوط آزاد را تجربه کرده بود به‌نظر می‌رسد هم‌اکنون به ثبات نسبی رسیده به‌طوری‌که شاخص کل که از کانال ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار واحدی به حدود یک‌میلیون واحدی رسیده بود حال از رقم یک‌میلیون ۳۰۰ هزار واحدی عبور کرده که نشان‌دهنده بازگشت اعتمادنسبی به بازار و حرکت آرام شاخص در مسیر صعودی دارد. در این میان به‌نظر می‌رسد دولت نیز برنامه‌ریزی کرده تا با رفع مشکل تامین منابع مالی طرح‌های زیربنایی کشور و سرمایه‌گذاری مردم را به‌صورت تضمینی محقق سازد که در این راستا شورایعالی بورس نسبت به تصویب دستورالعمل تاسیس شرکت‌های سهامی عام پروژه، اقدام کرده که تا از این طریق منابع توسعه‌ای تولید بدون هرگونه استقراض و منابع نفتی امکان‌پذیر شود. در این رابطه روحا... حسینی‌مقدم، عضو شورایعالی بورس سازمان بورس و اوراق می‌گوید: هدف از تصویب این دستورالعمل ایجاد فرصت برای افراد حقوقی و شرکت‌های پیمانکار پروژه‌های عمرانی است تا بتوانند از ظرفیت بازار سرمایه جهت تامین مالی پروژه‌های ملی و توسعه‌ای عمرانی استفاده کنند؛ در واقع، هدف از ایجاد مدل شرکت سهام عام پروژه برای پیمانکاران، تقویت بازار اولیه بورس و هدایت نقدینگی به پروژه‌های دارای توجیه اقتصادی است. وی افزود: در مدل شرکت سهامی عام پروژه مطابق قانون تجارت ابتدا پذیره‌نویسی برای عموم جامعه شکل می‌گیرد و قاعدتا براساس یکسری منابع اطلاعاتی پروژه توسط مشاور و بورس اوراق بهادار تائید می‌شود و در اختیار همگان قرار می‌گیرد؛ مطابق این مصوبه سرمایه شرکت سهام عام پروژه می‌بایست حداقل ۱۰۰۰ میلیارد تومان بوده و موسسان آن باید حداقل ۵۰ درصد سرمایه شرکت را به شکل نقدی و غیر نقدی تعهد کنند. به گفته حسینی‌مقدم، آورده غیرنقد می‌تواند حداکثر ۳۰ درصد سرمایه شرکت مشتمل بر پروژه و ملحقات آن و دارایی نقدشونده مانند اوراق با درآمد ثابت و سهام شرکت‌های پذیرفته شده باشد. وی همچنین با اشاره به محوریت مردم در این نوع تامین مالی افزود: در روش سرمایه‌گذاری در شرکت سهام عام پروژه، مردم به‌عنوان عاملیت اصلی سرمایه‌گذاری تلقی می‌شوند؛ چراکه فرصت سرمایه‌گذاری برای مردمی که به‌تنهایی توانایی سرمایه‌گذاری ندارند؛ فراهم می‌شود. عضو شورایعالی بورس ادامه داد: در جهت مردمی سازی اقتصاد روش شرکت سهامی عام پروژه روش سرمایه‌گذاری موثر است و مردم در منافع بلندمدت توسعه کشور سهیم می‌شوند و از طرفی دیگر نقدینگی مردم به سمت پروژه‌های کلان عمرانی و توسعه‌ای سرازیر می‌شود و همچنین در دستورالعمل فوق محدودیت خاصی برای نوع پروژه دیده نشده و مساله‌ای که مهم بوده و در صندوق‌ها هم، پیش‌بینی شده است، اجرای پروژه‌های با ریسک کمتر بوده که عایدی سرمایه آن بسیار کوتاه مدت‌تر است؛ به نحوی که این پروژه‌ها اولویت دارند و به‌جای اینکه مردم در یک پروژه پنج ساله سرمایه‌گذاری کنند؛ در یک پروژه دو یا سه ساله که قرار است به بهره‌برداری برسد؛ سرمایه‌گذاری خواهند کرد. به گفته وی، هدف تمرکز تامین مالی به روش شرکت سهام عام پروژه، روی پروژه‌های نیمه‌تمام است، پروژه‌ای که بالای پنجاه درصد پیشرفت داشته؛ می‌تواند با سرمایه‌های خرد مردمی از طریق شرکت سهام عام پروژه تامین مالی و پذیره‌نویسی شود. حسینی‌مقدم در خصوص اینکه ترکیب ابزار اوراق و سهام با شرکت سهام عام پروژه چه کمکی به تسهیل سرمایه‌گذاری خرد مردمی خواهد کرد، گفت: این موضوع به ساختار تامین مالی بنگاه‌ها برمی‌گردد و ماهیت شرکت سهامی پروژه قابلیت تغییر دارد؛ اما همه ابزارهای مالی در بازار سرمایه برای تامین مالی باید کاربردپذیر باشند و ابزار مالی باید تعریف شود که قابل استفاده برای همه شرکت‌ها و بنگاه‌ها باشد، لذا در مدل شرکت سهام عام پروژه مدل طوری طراحی شده که از همه ابزارها چه سرمایه‌ای و چه ابزار بدهی برای تامین مالی و به سرانجام رساندن آن پروژه استفاده کنند.

گزارش «آرمان‌ملی» از چرایی اعتصاب کامیون‌داران:

کامیونداران باج می‌خواهند یا حق دارند؟

- زیرلفظی‌های دولت هم دنده کامیون‌داران را چاق نکرد؟!
- دپوی کالا و کامیون‌دارانی که خواب را به‌کار ترجیح می‌دهند

آرمان‌ملی - محمد سیاح: هفته‌هاست که اخباری درباره دپوی بیش از ۶میلیون تن کالا در گمرکات کشور شنیده می‌شود، اما در طول این مدت بارهاوبارها از موانع مختلف ترخیص سخن گفتند. تامین ارز اولین و مهمترین دلیلی بود که برای عدم ترخیص کالاهای اساسی در فروردین‌ماه از سوی گمرک به رئیس‌جمهور اعلام شد و در آن جلسه رئیس‌جمهوری هم دستور اکید برای رفع مشکلات تخصیص ارز را به بانک‌مرکزی و وزارت اقتصاد داد تا بلکه با برطرف‌شدن این موضوع کالاها سریعتر ترخیص و به بازار بیایند.

تمدید ترخیص ۹۰ درصدی کالاهای اساسی براساس مصوبه آبان‌ماه سال گذشته ستاد تنظیم بازار که تا اسفندماه در جریان قرار داشت دیگر نیازی بود که برای ترخیص کالا مطرح شد تا شاید این اتفاق به هموارترشدن راه ترخیص کمک کند. با این اوصاف برخی از کارشناسان اقتصادی معتقدند که مشکلات ترخیص بیشتر در قوانین و مقررات درهم‌تنیده و سلیقه‌ای است تا در عوامل قانونی، ولی این هم کافی نبود چراکه در دو، سه هفته اخیر اعتصاب زیرپوستی کامیون‌داران که وظیفه حمل کالا از گمرکات را دارند باعث شده تا همه اقدامات بی‌اثر شوند. این کامیون‌داران معتقدند حمل بار در شرایط حاضر برای آنها سودی ندارد، بلکه ضرر هم دارد جالب اینکه برای کاهش هزینه‌های کامیون‌داران اقدامات عاجلی صورت گرفته است.! براساس اعلام حجتا... فلاح، مدیرکل حقوقی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای طبق بند ۱۳ از بخش (ب) ماده ۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۲ خرداد ۱۴۰۰ مجلس شورای اسلامی، خدمات حمل‌ونقل اعم از بار و مسافر درون و برون‌شهری، بین‌المللی، جاده‌ای، ریلی و دریایی از مالیات بر ارزش افزوده معاف شده است و این یعنی بخشی از درآمدهایی که کامیون‌داران به عنوان فعالان این بخش باید پرداخت می‌کردند در جیب‌شان باقی می‌ماند که خود امتیازی برای آنها محسوب می‌شود. از طرفی کامیون‌داران مطرح کرده‌اند که حمل یکسره بار باعث فرسودگی خودرو و افزایش هزینه‌های لاستیک، روغن و سوخت می‌شود که از قضا مهرداد جمال‌اورنقی، معاون فنی گمرک ایران در بازدید از مجتمع بندری امام‌خمینی(ره) از اعطای ۲ حلقه لاستیک با نرخ دولتی به کامیون‌هایی که ۵ سرویس کالای اساسی از بندرامام‌خمینی(ره) حمل کنند، خبر داد و گفت: «با کمک تمامی دستگاه‌های اجرایی مشکل لاستیک، روغن و سوخت کامیون‌داران تا حدودی حل شده است.»

کمبود کامیون اتاق‌دار جدی است!

با این حال احمد کریمی، دبیر کانون انجمن های صنفی کامیون‌داران درباره دلیل عمده کامیون‌داران از عدم استقبال از حمل بار از مقاصد جنوبی کشور، گفته است: «اولین دلیل کمبود ناوگان متناسب با این کالاها است، تعداد ناوگان کامیون‌های اتاق‌دار مشخص است و سال‌هاست که فریاد می‌زنیم متناسب با اقتضائات کشور و نیاز بازار نسبت به واردات انواع کامیون و تولید آن در کشور اقدام کنند. از سال ۸۴ تا به امروز هر چه کشور چین تولید کرده ما وارد کردیم و عمده تولیدات چینی هم، کشنده‌ها هستند و به همین دلیل امروز با مازاد این ناوگان در کشور مواجهیم و در مقابل آن تعداد کامیون‌های اتاق‌دار بسیار کم است.» او ادامه داد: «از سال ۸۴ تا به امروز فقط معدود تولیداتی در حوزه بنزهای دماغ‌دار داشتیم و سه شرکت تولیدکننده کامیون سایپا دیزل، ایران‌خودرو دیزل و ماموت دیزل تولیدات مناسب با نیاز کشور را نداشتند. باید آقایان پاسخ دهند چرا کامیون‌های اتاق‌دار وارد یا تولید نمی‌شوند که ما امروز با چنین مشکلاتی مواجه هستیم؛ یکی دیگر از مشکلات اصلی بحث یک سرخالی‌بودن کامیون‌هاست. در یک دوره‌ای بار از استان‌های مختلف به‌سمت بندرامام یا استان خوزستان زیاد بود و کامیون‌داران باری را به‌سمت بندرامام حمل می‌کردند و از آنجا نهاده‌های دامی و کالاهای اساسی را بارگیری و به‌سمت سایر استان‌ها می‌آوردند و اصطلاحا ۲سربار تامین بود.» او تصریح کرد: «اما اخیرا بار به‌سمت بندرامام به حداقل رسیده است و کامیون‌دار باید یک‌سرخالی به‌سمت استان خوزستان و بندرامام برود و کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی را بارگیری و حمل کند که این جریان برای کامیون‌داران و شرکت‌های حمل‌ونقلی صرفه اقتصادی ندارد.»

درخواست برای افزایش کرایه

کریمی با اشاره به بحث افزایش نرخ کرایه حمل اظهارکرد: «هر چند که نرخ کرایه حمل افزایش جزئی داشته، اما باید توجه داشته باشیم که قیمت قطعه ۲۰۰ هزار تومانی امروز به ۱۸ میلیون تومان رسیده است. بنابراین چقدر باید نرخ کرایه افزایش یابد تا بتواند این هزینه‌ها را برای کامیون‌داران و رانندگان پوشش دهد.» او با اشاره به مشکل سوم که باعث عدم استقبال کامیون‌داران از حمل بار استان‌های جنوبی شده، اضافه کرد: «مشکل بعدی گرمای هواست این روزها گرمای هوا بیداد می‌کند و کامیون‌داران رغبتی به فعالیت در این مسیر و جاده ندارند.» کریمی با اشاره به مشوق‌های سازمان راهداری به کامیون‌دارانی که بار بندرامام را حمل کنند، افزود: «مشوق‌های عرضه لاستیک ۴۲۰۰ تومانی و روغن موتور می‌تواند رانندگان به حمل بار بندرامام ترغیب کند چراکه متاسفانه در حال حاضر روغن‌موتور در بازار موجود نیست و رانندگان یا از روغن‌های تقلبی استفاده می‌کنند یا مجبور هستند روغن موتورخارجی بسیار گران را بخرند.» کریمی با اشاره به پیشنهاد به سازمان راهداری برای حل مشکل عدم بارگیری کالاهای نهاده‌های دامی در بندر امام بیان داشت: «پیشنهاد دادیم که برای تسریع بخشیدن در حمل کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی در بندرامام از ظرفیت ناوگان درون‌شهری دارای معاینه فنی استفاده شود چراکه در حال حاضر کامیون‌های اتاق‌دار زیادی در دورن‌شهرها و یا معادن فعال هستند که توانایی حمل نهاده‌های دامی را دارند به سازمان راهداری و وزارت راه پیشنهاد دادیم به مدت یکماه به شرط دارابودن معاینه فنی از این کامیون‌ها استفاده شود.»

۲ نیم خارجی، ۳ داخلی!

او تاکید کرد: «ناوگان کامیونی کشورمان همچنان با موضوع ناوگان مازاد مواجه است و در حال حاضر خواب کامیون‌ها زیاد است، اما در ناوگان اتاق‌دار مشکل داریم از سوی دیگر ناوگان مازاد مشمول کامیون‌های فرسوده می‌شوند که با یکبار جابه‌جایی بار باید یک هفته در تعمیرگاه بمانند.» دبیر کانون انجمن های صنفی کامیون‌داران با تاکید بر اینکه این طرح‌های نوسازی ناوگان کامیونی به سرانجام نمی‌رسند و امکان اجرا ندارند، تاکید کرد: «وقتی قیمت کامیون اروپایی دوونیم میلیارد است چطور رانندگان کامیون بیش از ۳میلیارد تومانی ایران خودرو دیزل و ماموت را بخرد. متاسفانه شرکت‌های خودروسازی در ایران از شعار سال برای تولید سوءاستفاده می‌کنند درحالیکه توانایی ساخت یک واشر را ندارند.» آشفتگی در همه جای کشور قابل مشاهده است و این آشفتگی قرار نیست با اقدامات سطحی از بین برود. کامیون‌داران هم حق دارند چون دخل و خرجشان باهم نمی‌خواند و این وضعیت تقصیر دولت و تمام دستگاه‌های اقتصادی است که وضعیت را به اینجا رسانده و باعث شده تا کالاها برخلاف نیاز مردم در گمرکات باقی بماند!

در پی اعمال ممنوعیت فصلی واردات با تاخیر یکماهه رقم خواهد خورد

برنج داخلی در اغما

آرمان‌ملی: با توجه به بارگیری ۱۰ کشتی حامل برنج و عدم امکان رسیدن به مقصد و ترخیص این محموله‌ها تا پایان تیرماه که مصادف با آغاز ممنوعیت فصلی واردات این محصول است ضرورت دارد تا این ممنوعیت با یکماه تاخیر اعمال شود. این پیشنهاد که از سوی معاون فنی گمرک اعلام شده از آن جهت حائز اهمیت است که هر ساله دولت با فرارسیدن فصل برداشت برنج‌داخلی و برای حمایت از برنج‌کاران کشور نسبت به اعمال ممنوعیت فصلی واردات اقدام می‌کند. این در حالی است که در سالجاری با تشدید خشکسالی که به‌گفته برخی از فعالان این حوزه زمینه کاهش تا ۳۰ درصدی تولید برنج داخلی را به‌همراه داشته از چندماه قبل واردکنندگان برنج با بهانه تامین کسری خواستار افزایش واردات شده‌اند، موضوعی که اگرچه در نگاه اول نشان‌دهنده آینده‌نگری ستاد تنظیم بازار برای جلوگیری از رشد قیمت در نتیجه کمبود و شکل‌گیری بازارسیاه دارد، اما باید توجه داشت مصادف‌شدن واردات و توزیع برنج خارجی آن هم در اوج فصل برداشت برنج داخلی عملا به معنای افزایش قدرت چانه‌زنی دلالانی را فراهم خواهد آورد که با یهانه توزیع گسترده، برنج کشاورزان را با قیمت واقعی خریداری نخواهند کرد و این روند علاوه بر افزایش مشکلات اقتصادی برنج‌کاران به کاهش بیشتر تولید در سال آتی نیز منجر خواهد شد. این در حالی است که به گفته فعالان بازار هم‌اکنون مشکلی در زمینه تامین نیاز بازار وجود ندارد اما تعویق یکماه اجرای ممنوعیت فصلی واردات می‌تواند تولید داخلی را تحت‌الشعاع قرار دهد.

تاخیر در اعمال ممنوعیت

براساس مندرجات ذیل یادداشت‌های کتاب مقررات صادرات و واردات، هرسال جهت حمایت از محصول داخل، از ابتدای مرداد تا پایان آبان‌ماه، ممنوعیت فصلی واردات برنج اعمال و بعداز چهارماه لغو می‌شود، در این فاصله ترخیص آن از گمرک ممنوع است. برای سالجاری نیز ممنوعیت واردات برنج از ابتدای مردادماه پیش‌بینی شده و در دستور کار قرار خواهد گرفت؛ هرچند که پیش از این درخواست‌هایی به‌ویژه از سوی انجمن واردکنندگان برنج جهت عدم اعمال ممنوعیت واردات برای امسال وجود داشت و حتی در جلسه ستاد تنظیم بازار لغو ممنوعیت برای سالجاری مورد بررسی قرار گرفته بود. در هر صورت طبق آنچه که اخیرا قبادی معاون بازرگانی داخلی وزارت صمت به دستگاه‌های ذیربط از جمله گمرک اعلام کرد تصریح بر این موضوع داشت که ممنوعیت واردات برنج در سالجاری از ابتدای مردادماه تا پایان آبانماه، اعمال می‌شود اما تاکید بر این بود که برای حمایت از مصرف کننده، امکان ترخیص برای محموله‌های وارداتی برنج که تا قبل از ۳۱ تیرماه به بنادر رسیده و دارای اعلامیه ورود و یا قبض انبار هستند به شرط این که ثبت سفارش داشته باشند، فراهم شود. بنابراین در زمان چهارماهه ممنوعیت فصلی واردات برنج، آن بخشی که قبل از اعمال ممنوعیت، دارای اعلامیه ورود بوده و یا قبض انبار شده باشد، امکان ترخیص دارد. اما ارونقی، معاون فنی گمرک ایران در این رابطه می‌گوید: در حال حاضر واردکنندگان برنج، محموله‌هایی را از کشورهای مختلف از جمله هند خریداری کرده‌اند که حدود هشت تا ۱۰ کشتی را شامل می‌شود. این محموله‌ها در آستانه بارگیری است و یا بارگیری شده اما زمان حرکت آنها به نحوی است که تا قبل از ۳۱ تیرماه احتمالا فقط یک کشتی به بندر می‌رسد و زمان ورود مابقی کشتی‌ها بعداز این تاریخ یعنی در زمان اعمال ممنوعیت خواهد بود. طبق گفته وی، مساله اینجاست که وقتی کشتی‌ها بعد از ۳۱ تیرماه به بندر رسیده و تاریخ اعلامیه ورود و یا قبض انبار آنها بعد از این تاریخ باشد دیگر مشمول شرایط ترخیص نخواهند شد و این برنج‌ها به مدت حداقل چهارماه در گمرک و بنادر دپو شده و امکان اظهار و ترخیص نخواهند داشت. ارونقی اظهارکرد: در این شرایط صاحبان کالا با مشکلاتی مواجه شده و ترجیح می‌دهند که اگر قرار است کالای آنها دپو شده و ترخیص نشود فعلا از حمل و ورود کالا خودداری کرده و برنج وارد نکنند. آن‌هم در شرایطی که در حال حاضر موجودی برنج در بنادر به کمتر از ۴۰ هزار تن می‌رسد و به‌طورحتم در این فاصله بازار به ورود برنج نیاز دارد. از پیشنهادات مطرح شده از سوی این مقام مسئول در گمرک ایران، تاخیر یکماهه در شروع ممنوعیت فصلی و آغاز آن از اول شهریورماه است. این جریان در حالی پیش‌آمده که در سال گذشته و زمان اعمال ممنوعیت واردات برنج، واردکنندگان با مشکلات بسیاری مواجه بودند از سویی محموله‌هایی که ماه‌ها در شرایط جوی بنادر و یا داخل کانتینرها مانده و رو به فساد رفته بود و با ممنوعیت واردات مواجه شد و از سویی عدم به موقع تامین ارز از سوی بانک‌مرکزی که در مجموع به دپوی بیش از ۲۰۰ هزار تنی برنج انجامید. بر این اساس اکنون واردکنندگان برنج نگران تکرار ماجراهای گذشته بوده و در حمل و ورود محموله های خریداری شده مردد مانده‌اند.

برنج وارداتی توزیع نشود

در این رابطه عباس پورباقری رئیس انجمن برنج‌فروشان استان مازندران پیش از این به «آرمان‌ملی» گفته بود: «واردات و توزیع برنج در شرایط کنونی برنج‌کاران را با مشکلات عدیده‌ای مواجه خواهد کرد.» وی در پاسخ به اینکه حذف ممنوعیت واردات در راستای تنظیم بازار و جلوگیری از بازارسیاه صورت گرفته است، اظهارکرد: برنج‌کاران مخالفتی با مصوبات و تصمیمات ستاد تنظیم بازار ندارند اما هم‌اکنون در فصل برداشت برنج قرار داریم و کشاورزان پس از یکسال برنج خود را به فروش می‌رسانند. بنابراین در حال حاضر کمبودی در بازار برنج وجود ندارد و با فراوانی مواجه هستیم. وی تاکید کرد: در صورتیکه برنج وارد و توزیع شود دلالان از این فرصت استفاده کرده و کشاورز را مجبور به فروش ارزان محصول خود می‌کنند که این موضوع نه تنها مشکلات اقتصادی عدیده‌ای را برای کشاورزان به‌همراه دارد بلکه روند کشت و تولید در سال آینده را نیز تحت‌الشعاع قرار خواهد داد. این فعال صنفی از مسئولان ستاد تنظیم بازار درخواست کرد: اگر مجوز واردات برنج می‌دهید حداقل توزیع آن را به بعد از فصل برداشت موکول کنید تا هم کشاورزان آسیب نبینند و هم بازار با مشکل کمبود مواجه نشود.

تلاش برای ایجاد بازارهای منطقه‌ای

وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات گفت: طی سال‌های گذشته برای ایجاد بازارهای مشترک و ترسیم قواعد حقوقی منطقه‌ای، تلاش بسیاری انجام دادیم که به امضای تفاهم‌نامه با کشورهای روسیه، ترکیه و آذربایجان منجر شد. محمدجواد آذری‌جهرمی افزود: برای افزایش توان چانه‌زنی و کسب ظرفیت بالاتر در تعامل با پلتفرم‌های بین‌المللی، ایجاد یک بازار منطقه‌ای کارساز است. به‌هرصورت با یک بازار بزرگ‌تر، قدرت چانه‌زنی بالاتری حاصل می‌شود. بنابراین با سفر به هند، آذربایجان، ترکیه، روسیه و مذاکره با همتایان برای ایجاد یک بازار بزرگ منطقه‌ای در دستور کار قرار گرفت. وزیر ارتباطات گفت: هر چند تغییر مکرر وزرای ارتباطات در برخی از این کشورها، کار ما را با چالش‌های زیادی همراه ساخت، اما بالاخره سه دور گفت‌وگوی مشترک با حضور ۴ کشور ایران، روسیه، ترکیه و آذربایجان در باکو و تهران برگزار شد. توافق همکاری مشترک هم به امضا رسید تا با عزم مشترک یک بازار مشترک ایجاد کنیم. وی تصریح کرد: البته در مقیاس‌های کوچک، فعالیت‌های تجاری امیدبخشی شکل گرفته است.

کاهش بیش از ۲هزار مگاواتی مصرف برق

سخنگوی صنعت برق گفت: میزان مصرف برق روز پنجشنبه نسبت به روز گذشته ۲ هزار و ۲۰۰ مگاوات کاهش یافت. مصطفی رجبی‌مشهدی افزود: این میزان کاهش مصرف در نتیجه همکاری خوب مشترکان بخش خانگی با صنعت برق به‌همراه مصوبه هیات دولت مبنی بر تعطیلی پنجشنبه‌ها در سراسر کشور محقق شده است. سخنگوی صنعت برق خاطرنشان کرد: هماهنگی‌ها نسبت به رفع محدودیت یک نوبته برای صنایع فولاد و سیمان اقدام لازم صورت گرفته است. وی ابراز امیدواری کرد: با استمرار کاهش مصرف در بخش خانگی و سایر بخش‌ها بتوان به‌تدریج نسبت به رفع محدودیت ایجاد شده برای صنایع سیمان و فولاد اقدام کرد.

ضرورت هدایت سرمایه‌ها به‌سمت تولید

معاون امور صنایع وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: باید از صنعتگران و فعالان اقتصادی حمایت کنیم تا همه سرمایه‌های بزرگ و خرده‌سرمایه‌های مردم به سمت تولید هدایت شود. مهدی صادقی‌نیارکی افزود: در کل کشور علاوه بر سرمایه‌گذاری طرح‌های جدید، طرح‌های موجود هم با ظرفیت کامل و یا افزایش ظرفیت، فعالیت می‌کنند که می‌تواند عامل موثری در جذب سرمایه‌های خرد و کلان در تولید باشد. معاون امور صنایع وزیر صمت، با بیان اینکه فعالیت واحدهای تولیدی و کلنگ زنی واحدهای جدید، همه نویدبخش رشد تولیدات صنعتی و صادرات غیرنفتی کشور در سالهای آتی خواهد بود، گفت: فعالیت و میزان تولیدات همه ۲۸ رشته فعال در حوزه صنعت، به‌صورت ماهیانه رصد می‌شود و ۲۳ رشته از ۲۸ رشته صنعتی در کشور افزایش تولید داشتند.

بنگاه ها

افزایش ۳۰ درصدی ظرفیت سیمانی شستا

آرمان‌ملی: در شرایطی که بسیاری از کارخانه‌های تولیدی در کشور با کاهش ظرفیت تولید و تعدیل نیرو روبه‌رو شدند، هلدینگ سیمانی شستا با حمایت‌های شرکت سرمایه‌گذاری تامین‌اجتماعی و رهنمودهای مدیرعامل شستا توانست، علاوه بر حفظ اشتغال موجود سطح تولید را از ۶۵ درصد ظرفیت به ۹۵ درصد برساند. در این راستا علاوه بر اینکه شرکت‌های تابعه بزرگترین هلدینگ سیمانی خاورمیانه نه تنها تعدیل نیرو نداشتند بلکه به افزایش تولید نیز دست یافتند به‌طوری‌که در این مجموعه ها حدود ۱۱ هزار نفر مشغول به کار هستند. تولید سیمان در شرکت‌های سیمانی تابعه شستا در سال ۹۹ نسبت به سال دو سال پیش ۲۶ درصد رشد داشته و این در حالی است که متوسط رشد کل صنعت در همین بازه زمانی به ۲۳ درصد می‌رسد. علاوه بر این ۱۴ شرکت سیمانی از مجموع ۱۷ شرکت سیمانی تابعه شستا از بدو تولید تا سال ۹۹ موفق به کسب رکورد بیشترین میزان تولید شدند. همچنین ۱۶ شرکت سیمانی نیز نسبت به متوسط میزان تولید در ۳ سال گذشته رکورددار میزان تولید در سال ۹۹ شدند.

تولید بیش از ۳/۷ میلیون تن کنسانتره سنگ آهن‌تر در چادرملو

آرمان‌ملی: بررسی آمار تولیدات مجتمع معدنی چادرملو کارخانه فرآوری و تولید کنسانتره سنگ‌آهن حاکی از تولید سه میلیون و ۷۳۹ هزار و ۷۸۹ تن کنسانتره سنگ آهن تر در این مجتمع از ابتدای امسال تا پایان نوزدهمین روز از تیرماه است. در این مدت پنج میلیون و ۱۹ هزار و ۵۹۵ تن سنگ آهن در کارخانه مصرف شد که منجر به تولید سه میلیون و ۷۳۹ هزار و ۷۸۹ تن کنسانتره سنگ آهن تر شد. در این مدت سه میلیون و ۴۰۶ هزار و ۸۸۴ تن کنسانتره سنگ آهن خشک (مبنای فروش) تولید شد. در مدت یاد شده، ۲ میلیون و ۸۴۱ هزار و ۲۹۰ تن کنسانتره سنگ‌آهن تر به مراکز مصرف حمل و یک میلیون و ۹ هزار و ۴۵۲ تن کنسانتره سنگ‌آهن تر به کارخانه گندله‌سازی حمل شد. فروش کنسانتره خشک این مجتمع در مدت یاد شده ۲ میلیون و ۵۷۹ هزار و ۴۴ تن بود. همچنین تولید و فروش آپاتیت تر به‌عنوان یک محصول فرعی در این مدت به ترتیب ۱۶ هزار و ۳۰۶ تن و ۲۹ هزار و ۱۴۳ تن به ثبت رسیده است.

خبر

رشد ۳۴ درصدی صادرات لوازم‌خانگی

ایرنا: دبیرکل انجمن صنایع لوازم‌خانگی ایران از صادرات ۵۴ میلیون دلاری انواع لوازم‌خانگی از ابتدای امسال تا پایان اردیبهشت‌ماه و رشد ۳۴ درصدی آن در مقایسه با مدت مشابه پارسال خبر داد. عباس هاشمی افزود: عراق، افغانستان، حوزه CIS، شمال آفریقا و حوزه خلیج‌فارس، عمده کشورها و مقاصد صادراتی لوازم‌خانگی ایرانی در این مدت را تشکیل دادند. وی خاطرنشان کرد: برخی محصولات ایرانی نظیر آبگرمکن دیواری به اتحادیه اروپا به‌ویژه ایتالیا نیز صادر شده است. هاشمی در ادامه درباره تولید کمپروسور اینورتر لوازم‌خانگی به‌عنوان یکی از تجهیزات کلیدی توسعه این صنعت، بیان داشت: علاوه بر کمپروسور لوازم‌خانگی برودتی، کمپروسورهای صنعتی، چیلرها، کمپروسورهای کوچک برای اسپلیت یونیت‌ها و غیره مطرح هستند و بر این اساس، صنعتی متفاوت از لوازم‌خانگی در جهان برای آن تعریف شده است. وی ادامه‌داد: با توجه به نیاز سالیانه ۲.۵ میلیون دستگاهی کشور به کمپروسور، تولید آن زمانی می‌تواند توجیه داشته باشد که مشارکت طرف‌های خارجی در تولید و همچنین صادرات آن نیز مدنظر باشد.

انباشت ۷ میلیون تن کالای اساسی در گمرک

آرمان‌ملی: معاون فنی و امور گمرک ایران گفت: بررسی بنادر و ورودی کشتی‌ها نشان می‌دهد که بیش از هفت میلیون تن کالا از ۶ قلم کالای اساسی که ارزترجیحی از دولت دریافت می‌کنند، دپو شده است. مهرداد جمال‌اورنقی اظهارداشت: ترخیص کالاهای اساسی نیازمند مجوزهای قانونی است که حتما باید توسط گمرک اخذ شود و بیشتر این محموله ها نیاز به مجوز وزارت جهاد کشاورزی در زمینه سلامت کالا دارد که البته این مجوزها در حداقل زمان ممکن صادر شده و به گمرک ارائه می‌شود. وی افزود: حداقل زمانی که مجوز بازارگاه به گمرک ارائه می‌شود ۴۵ روز است و در این مدت، گمرک نمی‌تواند کالا را ترخیص کند که این رویه باید اصلاح شود که زمان حداقلی محسوب می‌شود. ارونقی تصریح کرد: یک میلیارد و ۸۰۰ میلیارد یورو کالا در بندرامام‌خمینی(ره) است که باید تعیین تکلیف شود و هیچکدام از آنها تخصیص نگرفته و همه کالاها دپو شده است. به گفته معاون امور فنی و گمرکی، در حال حاضر در بنادر شمالی نیز بیش از ۱۱۰ هزار تن کالا، بیش از هشت ماه است که دپو شده و نمی‌توانیم تشخیص دهیم که این کالا فاسد شده یا نشده است و حتی کالاهایی وجود دارد که ۱۶ ماه است در بنادر شمالی دپو شده است.