

### خبر

## بازگشت دلالان ارز به معاملات شبانه

**بخش اقتصاد**– با ابلاغ دستورالعمل خرید و فروش ارز در شبکه صرافی‌های مجاز از سوی بانک مرکزی، دلالان به معاملات شبانه روی آورده و در حال انجام فعالیت های سفته بازی هستند.
ارز از جمله بازارهایی بود که از سال گذشته تاکنون سر و صداهای زیادی در اقتصاد و سایر بخش های مرتبط در کشور ایجاد کرده، نوسان های لحظه ای، هجوم مردم عادی برای خرید و فروش و حضور پُررنگ و همیشگی دلالان در این بازار از جمله موضوعاتی بود که بازار ارز طی یک سال گذشته به خود دید. بانک مرکزی و ولت نیز در سویی دیگر ماجرا بیکار نشسته و هرگونه اقدامی که موجب آرامش و ثبات بازار و همچنین کوتاه شدن دست دلالان بود انجام دادند. به گونه ای که در اوایل امسال شاهد اعلام نرخ ۴۲۰۰ تومان برای دلار و ممنوعیت فعالیت صرافان بودیم.

اما اخیرا با ارائه بسته ارزی و راه اندازی رسمی بازار ثانویه، بازار ارز و بازیگران این بازار نیز نسبت به این تغییرات واکنش نشان داده و موجب شد تا نرخ ارز از نوسان و هیجان های کاذب دور شود. بانک مرکزی نیز اواسط مردادماه دستورالعمل خرید و فروش ارز در شبکه صرافی‌های مجاز به شرکت‌های صرافی دارای مجوز معتبر فعالیت از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران را ابلاغ کرد. در چند روز اخیر و بعد از باز شدن صرافی‌ها و شروع به کار بازار ثانویه، بازار ارز با ثبات بیشتری نسبت به گذشته به کار خود ادامه می دهد.

سفته بازان و دلالان که طی این چند ماه با ایجاد نوسان های شدید سودهای کلانی به سبب عدم شفافیت و قاچاق بودن ارز به جیب زده بودند در روزهای اخیر فضا را برای ایجاد نوسان شدید در قیمت سکه و ارز در طول روز بسته یافتند و نتوانستند در معاملات فیزیکی به بازار التهاب وارد کنند؛ از این رو به روش قدیمی معاملات شبانه رو آورده اند و بعد از بسته شدن بازارها با معاملات کاغذی سعی در ایجاد التهاب و صعودی کردن بازارها دارند تا بتوانند همچون گذشته از آب گل آلود ماهی بگیرند.
مزیت معاملات شبانه در این است که بازیگران آن محدود هستند و عمق بازار کم و دیگر خبری از عرضه و تقاضا توسط مردم و یا بانک ها در آن وجود ندارد و هر فردی نمی تواند به راحتی به مافیای آن وارد شود به همین جهت به راحتی سفته بازان در این معاملات می توانند با قیمت ها بازی کرده و جهت را به سمت دلخواهشان تغییر دهند.



## صادرات ۶ میلیارد یورو کالا از ایران به اروپا

**بخش اقتصاد**– صادرات ایران به اتحادیه اروپا در نیمه نخست سال جاری میلادی، با رشد ۲۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۶ میلیارد و ۱۱۰ میلیون یورو رسید.

به گزارش مهر، پایگاه خبری کمیسیون اروپا از رشد ۸ درصدی مبادلات تجاری اتحادیه اروپا با ایران در ۶ ماهه نخست سال جاری میلادی خبر داد. مبادلات تجاری ایران و اتحادیه اروپا که در ماه های ژانویه تا ژوئن سال ۲۰۱۷ بالغ بر ۹.۹ میلیارد یورو اعلام شده بود در مدت مشابه امسال به ۱۰.۶۸ میلیارد یورو افزایش یافته است.

صادرات اتحادیه اروپا به ایران در نیمه نخست ۲۰۱۸ کاهش یافته اما واردات این اتحادیه از ایران در این دوره افزایش قابل توجهی داشته است. اعضای اتحادیه اروپا در نیمه نخست ۲۰۱۷ بالغ بر ۴.۹۶ میلیارد یورو کالا از ایران وارد کرده بودند که این رقم در نیمه نخست ۲۰۱۸ با رشد ۲۳ درصدی به ۶.۱۱ میلیارد یورو رسیده است. اسپانیا، فرانسه، یونان و ایتالیا بزرگترین واردکنندگان کالا از ایران در نیمه نخست ۲۰۱۸ شناخته شده اند. بر اساس این گزارش صادرات اتحادیه اروپا به ایران در نیمه نخست ۲۰۱۸ افت ۷ درصدی داشته و به ۴.۵۷ میلیارد یورو رسیده است. اتحادیه اروپا در نیمه نخست سال ۲۰۱۷ بالغ بر ۴.۹۴ میلیارد یورو کالا به ایران صادر کرده بود. آلمان، اسپانیا، فرانسه و ایتالیا چهار صادرکننده بزرگ کالا به ایران در نیمه نخست ۲۰۱۸ بوده اند.



## تعطیلی در کمین تولیدکنندگان قطعات خودرو

**بخش اقتصاد**– یزدانبخش گفت:به دلیل مشکلات موجود در تهیه قطعات و مواد اولیه تا پایان شهریور، تولید قطعه سازان خودرو به صفر خواهد رسید.

پیمان یزدانبخش رئیس کمیسیون توسعه کسب و کار انجمن قطعه سازان در گفت و گو با باشگاه خبرنگاران جوان:درباره وضعیت اشتغال در صنعت قطعه سازی اظهار کرد: جمعیتی بالغ بر ۷۷۰ هزار نفر در قالب ۱۲۰۰ شرکت، در انجمن قطعه سازان فعالیت می‌کنند. با در نظر گرفتن هزینه اشتغال برای هر نفر که معادل ۲۲۰ میلیون تومان است، این صنعت ارزشی حدود ۱۶۰ هزار میلیارد تومان دارد. رئیس کمیسیون توسعه کسب و کار انجمن قطعه سازان در تشریح شرایط کنونی این صنعت تصریح کرد:صنعت خودرو کشور به واسطه تحریم های آمریکا ، دستورالعمل‌های مختلف و نوسانات ارزی به سمت مردگی حرکت می‌کند و با وجود اعلام نیاز قطعه سازان به ۳ میلیارد یورو برای ادامه فعالیت، طی یک سال ،تنها ۸۰۰ میلیون یورو به این صنعت اختصاص داده شده است.

به گفته وی، به دلیل مشکلات موجود در زمینه تهیه قطعات و مواد اولیه وارداتی طی روزهای آینده ۴ هزار نفر و تا اواخر شهریورماه نیز ۱۴ هزار نفر نیروی فعال دیگر در این حوزه تعدیل خواهند شد.همچنین تا پایان شهریور تولید قطعه سازان نزدیک به صفر خواهد رسید.

رئیس کمیسیون توسعه کسب و کار انجمن قطعه سازان با اشاره به سهم قطعه سازان از بازار داخل بیان کرد:دو دسته خودرو در بازار وجود دارد، دسته اولی خودروهایی با قیمت زیر ۵۰ میلیون تومان که حدود ۸۰ درصد قطعات آن‌ها توسط تولیدکنندگان داخلی تامین می‌شود و دسته دوم خودروهای وارداتی با تیراژ کم که سهم تولیدکنندگان ایرانی از این بخش ۲۰ درصد است. یزدانبخش در پایان با اشاره به خروج پژو و رنو از بازار ایران بیان کرد: با توجه به ظرفیت‌های قطعه سازان داخلی، در صورت ایجاد فضای مناسب و تامین مواد اولیه می‌توان به راحتی خلا ناشی از خروج پژو و رنو از بازار کشور را پُر کرد.

## { اقتصاد }

# سود آزادسازی قیمت خودرو به جیب چه کسانی می‌رود

**بخش اقتصاد**– در شرایطی موضوع آزادسازی قیمت خودرو این روزها داغ شده است که موافقان این طرح معتقدند قیمت‌گذاری در بازار خودرو دیگر معنا ندارد و باید عرضه و تقاضا تعیین‌کننده نرخ خودرو باشد. این در حالی است که مخالفان آزادسازی قیمت خودرو عنوان می‌کنند خودروسازان به دنبال حذف شورای رقابت برای قیمت‌گذاری هستند.

به گزارش خبرآنلاین، این روزها بیش از گذشته صدای آزادسازی قیمت خودرو به گوش می‌رسد؛ طیلی که خودروسازان بیش از همه روی آن می‌کوبند. اما چه شده که زنجیره خودروسازی کشور این بار بسیار جدی‌تر از گذشته به دنبال آزادسازی قیمت خودرو رفته است؟

جدا از مسائل کلی مانند نارضایتی از عملکرد شورای رقابت و کاهش نقدینگی و بدهکاری خودروسازان به قطعه‌سازان، بروز تحریم‌های خارجی و در کنار قطع یارانه ارزی و رشد قیمت مواد اولیه داخلی، اصلی‌ترین دلایل اصرار خودروسازان و قطعه‌سازان بر آزادسازی قیمت خودرو در مقطع فعلی به‌شمار می‌رود.

قطعه‌سازان هشدار می‌دهند در صورت ادامه روند فعلی و آزاد نشدن قیمت، موجی از بیکاری صنایع قطعه و خودرو کشور را در بر خواهد گرفت. مشکل بزرگی که قطعه‌سازان در حال حاضر با آن دست و پنجه نرم می‌کنند، محدودیت‌ها یا به قول خودشان تحریم‌های داخلی است. به گفته آنها، طبق تصمیماتی که در مجموعه دولت اتخاذ شده، قطعه‌سازان و خودروسازان باید مابه‌التفاوت نرخ رسمی و آزاد ارز را پرداخت کنند و در غیر این صورت، امکان ترخیص کالا از گمرک را ندارند.

قطعه‌سازان معتقدند تولید خودرو با قیمت‌های فعلی به هیچ عنوان واقعی نیست و به‌عنوان مثال پژو ۴۰۵ که باید از رده خارج می‌شد، باید با قیمت ۷۰ میلیون تومان به فروش برسد و خودروی پراید ۳۰ میلیون تومانی در بازار به قیمت ۴۳ میلیون تومان برسد.

انجمن قطعه‌سازان تاکید دارد اگر آزادسازی قیمت‌ها اتفاق نیفتد، شهریورماه صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی تعطیل می‌شود.

### دیگر قیمت‌گذاری در بازار خودرو معنا ندارد

در این میان، طبق مصوبه مجلس درباره اصلاح قانون خصوصی‌سازی، شورای رقابت دیگر حق ندارد در بخش‌های مختلف مانند صنعت یا خودروسازی به صورت مستقیم مقررات و قیمت‌گذاری کند.

حمیدرضا فولادگر، عضو کمیسیون ویژه خصوصی‌سازی مجلس اواسط مردادماه امسال در نشستی که با حضور خودروسازان در مجلس داشت، اعلام کرد با تصویب اصلاحیه قانون خصوصی‌سازی و مطابق ماده ۵۹ این قانون، شورای رقابت دیگر حق ندارد در بخش‌های اقتصادی مانند خودروسازی به صورت مستقیم مقررات‌گذاری کند.

به گفته وی، قیمت‌گذاری در بازار خودرو معنا ندارد؛ باید عرضه و تقاضا تعیین‌کننده نرخ خودرو باشد. در ماجرای ارز، نظام به این جمع‌بندی رسید باید نرخ ارز را بازار ثانویه تعیین کند، طبیعتا در خودرو هم به این نتیجه می‌رسیم.

او با اشاره به اینکه دیگر شورای رقابت ورود به مقررات‌گذاری بخش‌های مختلف صنعت نمی‌کند، گفت: بلکه اگر در نهاد تعیین مقررات‌بخشی مانند بخش خودرو یا صنعت اختلافی پیش آمد، شورای رقابت به عنوان مرجع حل این اختلاف وارد خواهد شد. این شورا دیگر نهاد تنظیم‌گر است. دیگر کار شورای رقابت این نیست که مثلا ببیاید برای پراید قیمت‌گذاری کند. فولادگر در بخش دیگری از سخنانش گفت: با اصلاح قانون، قیمت محصولات

خودروسازانی که خودروی زیر ۵۰ میلیون تومان مانند خانواده پراید یا خانوادہ پژو ۴۰۵ تولید می‌کنند، باید ابتدا در نهاد قیمت‌گذاری بخش خودرو که دولت ایجاد می‌کند، تعیین تکلیف شود و شورای رقابت به عنوان نهاد نظارتی کل اقتصاد، عمل خواهد کرد.

### وزارت صنعت موافق آزادسازی قیمت‌ها؟

در همین ارتباط، مشاور وزیر صنعت در بخش خودرو اخیرا در نشست قطعه‌سازان اعلام کرده بود که وزارتخانه با آزادسازی موافق است و در این ارتباط نامه‌ای از سوی دو خودروساز بزرگ کشور در اختیار رییس‌جمهور قرار



گرفته است؛ به‌طوری‌که در این نامه تقاضای آزادسازی قیمت خودرو مطرح شده است.

اصغر خسروشاهی گفت: وزارت صنعت در جریان تمامی اطلاعات ارزی و خرید قطعات و مواد از قطعه‌سازان و خودروسازان است؛ اگر چه باید به این نکته توجه داشت که در حوزه صنعت خودرو، فقط وزارت صنعت دخیل نیست و سایر دستگاه‌ها مانند وزارت اقتصاد، بانک مرکزی هم در دخالت دارند. به همین دلیل باید به جمع‌بندی نهایی در این خصوص برسیم؛ در عین حال نامه‌ای هم از سوی انجمن قطعه‌سازان به هیات دولت ارسال شده و ساماندهی وضعیت فعلی نیازمند تصمیم‌گیری‌های مجموعه هیات دولت است.

وی اعلام کرد: درخواست افزایش قیمت از سوی دو خودروساز به رییس‌جمهوری رسیده است، اما چون این موضوع در شرایط غیرعادی اعلام شده، باید رییس جمهور خود در این رابطه تصمیم‌گیری کند. در این میان خودروسازان در نامه خود به وزارت صنعت درخواست آزادسازی قیمت خودرو و فروش محصولات ۵ درصد زیر قیمت بازار را دارند.

### آزادسازی قیمت خودرو توجیه ندارد

این در حالی است که برخی از تحلیلگران و نمایندگان مجلس معتقدند به دلیل نبود بازار رقابتی برای خودروهای داخلی، آزادسازی قیمت این کالا فرصت‌طلبی است و توجیه ندارد.

غلام محمدزارعی، عضو کمیسیون صنایع مجلس با اشاره به این‌که خودروسازان به دنبال حذف شورای رقابت برای قیمت‌گذاری هستند، گفت: قیمت خودرو

# افزایش تعداد جویندگان کار در سال ۹۷

افزایش تعداد جویندگان کار در سال ۹۷

افزایش تعداد جویندگان کار در سال ۹۷

همچنین قانون استفاده از منابع صندوق توسعه ملی برای اشتغال مناطق روستایی و عشایری با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی در سال ۱۳۹۷ تداوم یافته و بخش عمده‌ای از پرداخت منابع از طریق سیستم بانک‌های عامل در نیمه اول سال ۱۳۹۷ صورت گرفته که در جهت‌دهی منابع مالی به مناطق روستایی و عشایری به خصوص کسب‌وکارهای غیر کشاورزی و فعالیت‌های صنایع تبدیلی و تکمیلی در مناطق روستایی و عشایری موثر واقع شده است.

در کنار این حمایت‌ها، منابع مالی لازم برای تداوم برنامه مداخلات توسعه‌ای دولت در بازار کار در قالب مهارت‌آموزی و کارورزی و همچنین طرح مشوق‌های بیمه سهم کارفرمایی در تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۱۳۹۷ لحاظ شده است و با تامین اعتبار لازم برای این نوع سیاستگذاری‌ها انتظار می‌رود روند اشتغالزایی فعلی در کشور حفظ شود.

وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در راستای رفع دغدغه بیکاری و اشتغال جوانان در تلاش است با آسیب‌شناسی وضعیت موجود و شناسایی ظرفیت‌های مناطق مختلف، شرایط بازار کار را به سمت و سوی اشتغال مولد و پایدار سوق دهد؛ بر همین اساس طرح تکاپو، طرح اشتغال فراگیر، طرح روستا تعاون، ساماندهی فارغ‌التحصیلان دانشگاهی و حمایت از کسب و کارهای خرد و خانگی را در دستور کار قرار داده است.

سال هجدهم / شماره ۵۰۰۳

# سود آزادسازی قیمت خودرو به جیب چه کسانی می‌رود

طبق قانون باید در شورای رقابت و براساس کیفیت و نوع آن تعیین شود و این موضوع مطالبه جامعه است.

وی با بیان این‌که شرایط انتقابضی فعلی برای ورود خودروهای خارجی زمینه فعالیت برای تولید داخل را فراهم کرده است، متذکر شد: این طرح به منظور حمایت از تولید داخلی است، بنابراین نباید خودروسازان داخلی از این فضا استفاده کرده و قیمت را به دلخواه خود بالا برده و به هر قیمتی آن را ارائه دهند.

عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: در شرایطی آزادسازی قیمت می‌تواند توجهی داشته باشد که رقابت وجود دارد و حمایت از تولید داخل نباید به ابزاری برای عرضه بدون نظارت تبدیل شود. آزادسازی قیمت‌ها در خودرو بازار این محصول را غیرقابل مدیریت می‌کند.

### تقاضا کم می‌شود

اما نکته‌ای که در این میان مطرح است، این‌که چنانچه رییس‌جمهوری با آزادسازی قیمت خودرو موافقت کند، چالش دیگری که پیش‌روی زنجیره خودروسازی کشور قرار می‌گیرد، کاهش تقاضا به‌دلیل افزایش قیمت خواهد بود.

در این زمینه برخی دست‌اندرکاران بازار نیز معتقدند همان طور که در شرایط فعلی برخی مصرف‌کنندگان عادی به‌دلیل افزایش قیمت‌ها توان خرید خودرو ندارند و به نوعی از بازار خارج شده‌اند، با توجه به اینکه حاشیه بازار با آزادسازی قیمت‌ها از میان می‌رود، جذابیت بازار برای سرمایه‌های سرگردان هم از میان می‌رود و خودروسازان با بحران مشتری و خریدار روبه‌رو خواهند شد.

امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی گروه مهندسی خودرو در دانشگاه علم و صنعت

ایران معتقد است دولت، شورای رقابت، خودروسازان و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان باید به قیمتی واحد دست یابند و ضوابط افزایش قیمت مشخص باشد.

به گفته وی، در حالی که شرایط آزادسازی قیمت‌ها به‌طور کامل فراهم نیست، اما اگر آزادسازی نکنیم، صنعت خودروسازی از بین می‌رود و شرایط آن همچون مریضی رو به موت است که باید جراح به داد آن برسدو کاکایی تاکید کرد: راه‌حل اصلی رفع این مشکل، نه در ثبات قیمت بلکه در «آزادسازی ضابطه‌مند» قیمت‌هاست و پیش‌بینی می‌شود در صورت آزادسازی کامل، بین ۲ تا سه ماه بعد قیمت‌ها پایین می‌آید، زیرا کشتش قیمتی بازار محدود است. در بدترین شرایط، بازار در سه ماه به تعادل می‌رسد و دولت نیز می‌تواند به ارائه راهکار بپردازد.

وی همچنین بر لزوم مراقبت از مصرف‌کنندگان خودروها تاکید کرد و متذکر شد: باید اجازه داد قیمت خودروها افزایش یابد، البته نه در چارچوب خشک رشد ۷،۲ درصدی شورای رقابت بلکه افزایش قیمتی معقول، و پس از آن اجازه دهیم قیمت‌ها بطور کامل آزاد شوند؛ در این زمینه همه باید تبادل نظر کنند.

تدوین یک بسته سیاستگذاری در این زمینه واجب است و هوشیار باشیم که تک سیاسی بسیار خطرناک است.

کاکایی درباره کشتش‌پذیری بازار با افزایش قیمت خودروها عنوان کرد: به‌طور قطع و یقین کشتش‌پذیری قیمتی لازم وجود ندارد و خودروسازان بخشی از مشتریان خود را از دست می‌دهند. در این زمینه دولت باید به طراح‌های بسته های حمایتی بپردازد.

### آگهی فقدان سند مالکیت

چون خانم فاطمه قریشی منجیلی ارایه دو برگ استشهدابه شهادت شهود به شماره ۹۷/۵/۰۶۶ ۱۲۴/۹۷/۵۰۶ مورخه ۹۷/۵/۲۱ که به گواهی دفترخانه ۱۸۰ منجیل رسیده اظهار داشته سند مالکیت شش‌دانگ پلاک شماره ۸۲۷۲ واقع در منجیل سنگ اصلی ۱ بخش ۱۹ گیلان که به شماره الکترونیکی ۱۳۹۶۲۰۳۱۸۰۰۴۲۳۶۵ سند مالکیت چاپی ۰۸۱۰۰۱ ۹۶/ب/ آن ثبت و صادر گردیده است به علت جایجایی مفقود گردیده است. تقاضای صدور سند المثنی نموده لذا مراتب به دستور تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت جهت اطلاع عموم در یک نوبت آگهی می‌گردد چنانچه کسی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود بوده و یا کسانی مدعی انجام معامله باشند ظرف مدت ۱۰ روز پس از انتشار آگهی مراتب را به این اداره اعلام نمایند. در غیراین‌صورت پس از انقضای مدت مقرر برابر مقررات نسبت به صدور سند المثنی به‌نام مالک اقدام خواهد شد. همچنین برابر سند رهنی ۱۱۵۱۲ مورخ ۸۶/۳/۱۷ دفتر ۶۴ رستم‌آباد در قبال مبلغ ۹۲۹۲۵۷۴۸ ریال به نفع بانک مسکن رستم‌آباد در رهن می‌باشد.

**۲۰۹ ر م الف ث**

**تاریخ انتشار: ۱۳۹۷/۰۵/۲۸**

**رییس ثبت رودبار – سید محمد فرزانه**