وضعیت بازارهای کشور یک ماه پس از اصلاح قیمت سوخت

خودرو، ارز و سکه گران شدند، مسکن ثابت ماند

بخش اقتصاد– یک ماه از اصلاح نرخ بنزین می‌گذرد و نگاه‌های جامعه همچنان نگران افزایش قیمت اقلام و کالاهای اساسی مورد نیاز زندگی است.
چند ساعتی است که اصلاح نرخ بنزین، یک ماهگی خود را پشت سرمی گذارد. تغییری که خاطره خوبی برای این کشور به همراه نداشت اما به هر حال یکی از راه‌های کنترل مصرف سوخت توسط مسئولان امر بود.
اصلاح نرخ بنزین، از سال ۹۶ کلید خورد و با این پا و آن کردن دولت خود را به سال ۹۸ رساند و یکباره به تصمیم دولت بنزین گران شد و این نهاد با تصمیم سران سه قوه در راس ساعت ۲۴ شب ۲۵ آبان ۹۸، خبر افزایش قیمت بنزین را اعلام کرد. بر این اساس هر لیتر سهمیه‌ای ۱۵۰۰ تومان و هر لیتر آزاد بنزین ۳ هزار تومان تعیین شد.
در همان لحظات ابتدایی این تصمیم استان‌ها و شهرستان‌ها با برگزاری جلسات متعدد، رصد لحظه ای بازارهای اصلی و جلوگیری برای تاثیر نامطلوب اصلاح نرخ بنزین را در دستور کار قرار دادند. از طرفی تیم اقتصادی برای جلوگیری از افزایش قیمت، پرداخت یارانه معیشتی به اقشار ضعیف را بهترین راه حل می داند.
همتی رئیس کل بانک مرکزی نیز تاثیر نرخ بنزین بر اقلام اساسی را ۴ درصد اعلام کرده است تاثیر بیش از حد آن را تقلب می‌نامد. جالب است که در همان ساعات ابتدایی اجرای طرح سهمیه بندی بنزین این طرح منجر به کاهش مصرف سوخت شده بود و فاطمه کاهی، سخنگوی شرکت پخش فرآورده های نفتی ایران در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد و انرژی گروه اقتصادی باشگاه خبرنگاران جوان، بیان کرد: پروسه سوخت گیری اتومبیل ها ۱۰ روز یکبار است و برای بررسی کاهش یا صعود بازار مصرف سوخت باید دید بعد از یک ماه مصرف سوخت به همراه سهمیه بندی به کدام جهت می رود اما در ابتدای مسیر می توان گفت که مصرف سوخت در روزهای اول ۱۰ درصد کاهش پیدا کرده است.
اما هدف از این گزارش، بیان نحوه کنترل قیمت اقلام پس از افزایش نرخ بنزین بوده که در این بررسی مسکن تقریبا بدون تاثیر باقی ماند و از آن طرف اقلام اساسی، سکه، طلا، ارز و اتومبیل و کرایه های حمل بار افزایش قیمت را تجربه کردند!

افزایش نرخ بنزین مسکن را گران نکرد

حسام عقبایی نایب رئیس اول اتحادیه املاک استان تهران در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، از افزایش نیافتن قیمت مسکن همزمان با آغاز طرح اصلاح نرخ بنزین خبر داد و گفت: قیمت مسکن تا پایان خرداد سال ۹۹ به بهانه گران شدن بنزین افزایش نخواهد یافت.
دولت پس از افزایش نرخ بنزین، بارها هشدار داد که افزایش این نرخ با پرداخت یارانه معیشتی، از افزایش قیمت کالاها جلوگیری می‌کند، وزیر صمت به عنوان رئیس ستاد تنظیم بازار کشور، روزانه بیش از ۲ بار جلسه ستاد تنظیم بازار را با حضور وزرای اقتصادی دولت برگزار و از منع افزایش قیمت اصناف و اتحادیه‌ها خبر می‌داد. رحمانی به اعلام همگانی متخلفان و گرانفروشان اشاره می‌کند و مجوز افزایش قیمت بسیاری از صنوف را باطل می‌کند، اما در این بین اقلامی نظیر آلومینیوم، مواد اولیه دوخت کفش دست دوز، مواد اولیه بسیاری از تولیدکنندگان پوشاک و همچنین محصولا کشاورزی و میوه افزایش قیمت ۴ تا ۸ درصدی را تجربه کردند.
هر چند تجربه‌های گذشته، نشان می‌داد که دولت‌ها پس از اصلاح نرخ بنزین، با افزایش مجدد قیمت‌ها به علت تحمیل هزینه‌ها رو به رو می‌شوند، اما در این بین تاکید وزراء مبنی بر اینکه هیچ افزایش قیمتی رخ نخواهد داد مردم را تاحدودی گله‌مند کرده است.

اصلاح نرخ بنزین لازم بود اما به موقع نبود!

پرویز جاوید عضو انجمن اقتصاد دانان ایران گفت‌وگو با خبرنگار اقتصاد و انرژی گروه اقتصادی باشگاه خبرنگاران جوان، در خصوص افزایش نرخ بنزین و سهمیه بندی آن اظهار کرد: چندی پیش با طرح افزایش قیمت بنزین مواجه شدیم و در سراسر کشور شوک ایجاد شد و اگر یادتان باشد جایگاه های بنزین در آخر شب به شدت شلوغ شد؛ ما هیچ وقت مخالف افزایش قیمت بنزین در کشور نبوده و نیستیم اما می توان گفت برای این اقدام کشور در شرایط مناسبی قرار نداشت.
وی ادامه داد: برابری قدرت خرید و رفاه مردم مهم ترین مسئله ای است که دولت باید به آن توجه کند و حال امیدواریم این گرانی بنزین موجب گران شدن کالاهای دیگر، افزایش بیکاری،کاهش رشد نرخ سرمایه گذاری ،کوچک شدن کارخانه ها و عدم سرمایه گذاری در کشور نشود.
جاوید افزود: این تغییرات در کشور را زمانی می توانیم ببینیم که دولت به وظایف و گفته های خود عمل نکند؛ به طور متوسط درآمد۶ تا ۷ دهک در جامعه در یک سطح قرار دارد؛ بنابراین بازهم می گویم این اقدام دولت درست بود اما به موقع نبود.
محمود رهبری کارشناس مسایل اقتصادی در حوزه انرژی در گفت وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، در خصوص سهمیه بندی و افزایش قیمت بنزین اظهار کرد: هدف از سهمیه‌بندی اجرای بخشی از تبصره‌ی ۱۳ بودجه و مدیریت مصرف سوخت از سوی همگان است که زمستان سال گذشته شروع آن بود.
وی ادامه داد: سهمیه بندی بنزین و استفاده از کارت سوخت در کشور مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ همچنین در کشورهای دیگر هم سیاست‌های یارانه‌ای وجود دارد و برخلاف نظر اکثر کارشناسان سهمیه بندی بنزین در کشور ما نمی‌تواند موجب تورم شود.
رهبری بیان کرد: شدت مصرف انرژی در ایران بیش از میانگین جهانی است و دولت برای کنترل مصرف باید قیمت‌ها را اصلاح کند به گونه‌ای که به سود کاهش شکاف طبقاتی در جامعه باشد؛ همچنین باید توجه کنیم که تنها در ایران است که بنزین ارزان عرضه می‌شود و همین موضوع باعث شده است تا مصرف بهینه فراموش شود.
وی گفت: به نظر عده‌ای افزایش قیمت بنزین در شرایط فعلی منجر به تورم و افزایش فاصله طبقاتی می‌شود، از این جهت استفاده از روش افزایش تصاعدی قیمت و یا سهمیه‌بندی می‌تواند کارساز باشد؛ از این رو می توان نتیجه گرفت که این روش‌ها در گذشته هم مورد بررسی قرار گرفته و منجر به افزایش درآمد دولت شده است.

روش دولت برای اصلاح نرخ بنزین حساب شده نبود

تمام تفاسیر موجود نشان می دهد که افزایش نرخ بنزین لازمه کنترل و مصرف سوخت در کشور محسوب می شود اما از طرفی حلقه ناگسستنی این انرژی ارزشمند با تعیین نرخ تمام شده کالاها، کار را تاحدودی دشوار کرده است.
قطعا همگان واقفند که حمل بسیاری از مواد غذایی هم اکنون با وانت بارها و نیسان ها صورت می گیرد و در نهایت نرخ بنزین بر قیمت آن ها اثر گذار خواهد بود. اما چرا دولت برنامه ریزی صحیحی برای این افزایش و کنترل بی رویه آن در نظر نداشت و فکری به حال سودجویان بعد از ابلاغ یک طرح نکرد؟
اگر طی سال های متوالی نرخ بنزین به صورت پلکانی و شبیه به طرح اجرایی دولت نهم و دهم، افزایش پیدا می کرد جامعه با شوک رشد قیمت ها رو به رو نمی شد. به هر حال اصلاح نرخ بنزین امری ضروری اما با برنامه ریزی های مناسب و رصدهای پی در پی است. حال شما تصور می کنید چگونه می توان در قبال اصلاح نرخ بنزین بازارهای موازی و اصلی کشور از جمله اقلام اساسی و سکه و طلا را کنترل کرد؟!

یک ماه پس از سهمیه‌بندی به روایت راننده‌های تاکسی

بخش اقتصاد– مرد ۴۰ ساله‌ای به خودروی زرد رنگ خالی، تکیه داده و می‌گوید: «بنزین ۱۰۰۰ تومانی، ۱۵۰۰ تومان شده یا نه؟ اما نمی‌گذارند ما کرایه‌ها را گران کنیم. سهمیه‌ها دو سه هفته‌ای تمام می‌شود و مسافر هم که نیست.»
در امتداد خیابان کریمخان تا بالای میدان ولیعصر، ماشین‌های سبز و زرد را کنار هم پارک کرده‌اند. در آسمان خاکستری و سرمای صبح پاییز، بیشتر راننده‌ها تنها داخل ماشین‌هایشان نشسته‌اند و خبری از گعده‌های همیشگی‌شان نیست. درون خودروهایی که ابتدای صف هستند، یکی دو مسافر نشسته‌اند و راننده‌ها به دنبال بقیه مسافرها آدرس مقصد را فریاد می‌زنند. یکی از آن‌ها می‌گوید: «می‌بینید؟ مسافر نیست! ۱۵ سال است که مسافرکشی می‌کنم و هیچ‌وقت نشده بود که این ساعت صبح مسافر برای ونک نباشد.» مردی که موهایش یکی در میان سیاه و سفید شده‌اند، به ایستگاه مترو در ابتدای خیابان کریمخان اشاره می‌کند و ادامه می‌دهد: «در این چند هفته که بنزین سهمیه‌بندی شده، مسافر ما هم کم شده است. به جایش ببینید، مترو غلغله است. کرایه‌های ما که تاکسی هستیم زیاد نشده اما خطی‌ها هرچقدر می‌خواهند پول می‌گیرند و مردم ترجیح می‌دهند با مترو بروند.»
۳۰۰ متر بالاتر از میدان ولیعصر، مردی بلند قامت با موهای جوگندمی و شال بافتنی ایستاده است. بی‌حوصله و با اخم‌های درهم می‌گوید: «من مالک هستم و مستاجر نیستم. یعنی حداقل ۷۰ درصد از هزینه‌ها جلو هستم. یارانه‌ام هم قطع شده است. صبح که می‌آمدم، یخچال‌مان خالی بود. باور کنید یخچالم خالی است و نمی‌دانم چطور باید آن را پر کنم.»
یک طرف شالش را روی شانه‌اش می‌اندازد و ادامه می‌دهد: «صبح هم ۲۰۰ لیتر بنزین قرض گرفتم. سهمیه ۲۵۰ لیترم تمام شده. کرایه را نمی‌گذارند گران کنیم و می‌گویند سهمیه دارید. من ۲۰ سال است که مسافرکشی می‌کنم، الان در این سن و سال دیگر هیچ کار دیگری هم از من برنمی‌آید.»
گفت‌وگو با راننده‌های تاکسی نشان می‌دهد که از زمان سهمیه‌بندی بنزین مسافران کمتر شده‌اند. کرایه‌ها بالا نرفته اما با افزایش ۵۰ درصدی قیمت بنزین سهمیه‌ای، هزینه‌های آن‌ها چند برابر شده است. بسیاری از راننده‌ها از شهرهای اطراف تهران برای کار به پایتخت می‌آیند و سهمیه‌ها کمتر از دو هفته کفاف نیازشان را می‌دهد. از طرف دیگر، بسیاری از قطعات یدکی خودروها در بازار پیدا نمی‌شود و نمی‌توانند تعمیرات مربوط به گازسوز بودن ماشین‌ها را انجام دهند.

سهمیه‌ها کفاف نیاز را نمی‌دهد

در میدان هفت تیر، رئیس یک خط با چند راننده دیگر گعده کرده و مشغول چای ریختن است. یکی از راننده‌ها را از کنار خودروی سبزی صدا می‌زند و می‌گوید: «این آقا حبیب را ببین، هر روز از کرج تا اینجا می‌آید. از او بپرسید اوضاع چطور است، از همه ما بهتر می‌داند.»
آقا حبیب بی‌هیچ سوالی شروع به توضیح شرح این روزها می‌کند: «من ساعت ۴ و نیم صبح از کرج راه می‌افتم که ساعت هنوز ۶ نشده در ایستگاه باشم. برای چه؟ برای اینکه بتوانم ساعت ۷ مسافر بزنم. از یک طرف سهمیه ۲۵۰ لیتری به این همه راه نمی‌رسد. از آن طرف هم دیگر مسافر نیست. الان که ساعت ۹ صبح است، فقط دو بار توانسته‌ام مسافر ببرم.»
همکار او دنباله حرفش را می‌گیرد و می‌گوید: «من هم از محمدشهر کرج می‌آیم. صبح‌ها ساعت ۴ بیرون می‌زنیم و شب‌ها ساعت ۸ راه می‌افتیم، ۱۰ می‌رسیم. اصلا زندگی نداریم. آخرش هم زورمان به هزینه خانه و زندگی نمی‌رسد.»
او درباره سهمیه بنزین می‌گوید: «سهمیه ۲۵۰ لیتری برای ما کافی نیست. ماشین‌هایمان گازسوز است اما قطعه گاز ماشین من خراب شده و گیر نمی‌آید! مجبورم که از همکارها با خواهش و منت بنزین قرض بگیرم.» بعد از ۲۰ دقیقه، مسافر آخر برای تاکسی ابتدای صف پیدا می‌شود، راننده‌اش در خودرو را باز می‌کند و می‌گوید: «ببینید دیگر اوضاع مسافر زدن چطور است. قبلا در سه ساعت حداقل ۶ بار می‌رفتیم و برمی‌گشتیم. الان دو بار هم جور نمی‌شود.»

کرایه‌ها با خط‌ها نمی‌خواند

مرد سال‌خورده‌ای که کنار خودرویی فرسوده ایستاده، اعتراض اصلی‌اش به کرایه خط‌هاست و می‌گوید: «شما فقط به تفاوت کرایه خط‌ها دقت کنید؛ میدان ولیعصر- میدان ونک با ترافیک سنگین و چراغ‌قرمزهای طولانی کرایه‌اش ۳۸۰۰ تومان است اما هفت‌تیر-پارک‌وی که مستقیم اتوبان مدرس را می‌رود کرایه ۴۱۰۰ تومان است. آخر با چه منطقی این کرایه‌ها تعیین می‌شوند؟»
او ادامه می‌دهد: «آن وقت راننده خطی همین مسیر ولیعصر-ونک را با پنج شش هزار تومان می‌رود، مردم هم پول را می‌دهند و مشکلی ندارند. حالا ما اگر بگوییم ۳۸۰۰ را ۴ تومان بده، دعوا می‌شود و فردایش سریع ما را می‌خواهند. از وقتی هم که بنزین سهمیه‌بندی شده، تعداد مسافران نصف شده‌اند.»
راننده دیگری دنبال حرف او را می‌گیرد و می‌گوید: «باز کرایه این مسیر خوب است. من در مسیر میدان ولیعصر-تجریش کار می‌کنم. کرایه ۴۵۰۰ تومان است! یعنی از ونک تا تجریش فقط ۵۰۰ تومان اضافه می‌شود. این انصاف است؟ هیچ‌چیز این کار نمی‌صرفد.»

قطعات یدکی گیر نمی‌آید

محمد، رئیس یک خط تاکسی در مرکز شهر است. ۲۵ سال است که در مرکز شهر تهران مسافر می‌زند. صندوق عقب ماشین را بالا زده و دنبال قطعه ریزی می‌گردد. از زیر جعبه‌ای پیدایش می‌کند و می‌گوید: «این است، ببین. این کیت را می‌بینی؟ ۳ تا پورت ورودی دارد. به ماشین من این می‌خورد اما پیدا نمی‌شود. آن‌هایی که در بازار هست، ۲ تا پورت دارد. تا بازار چراغ برق هم رفته‌ام و نبوده است. حالا تکلیف من چیست؟ نمی‌توانم گاز بزنم و سهمیه‌ام هم کم است.»
مرد دیگری در کنار او می‌گوید: «مگر فقط این قطعه گاز اینطور است؟ همه لوازم یدکی همین شده. ماشین‌های ما باید مدام سرویس شوند. چند برابر شدن قطعه‌ها یک مساله است، اینکه گیر نمی‌آیند یک مساله دیگر.»
رئیس خط سری تکان می‌دهد و می‌گوید: «تمام عمرمان را مسافر کشیدیم و آخرش هیچ‌چیز نداریم. اینجا کارمند گمرک هست، قهرمان کشتی جوانان هست که آمده‌اند و مسافرکش شده‌اند. اشتباه کردیم. همان سال‌ها باید به فکر کار دیگری بودیم. اما راستش را بخواهید، در تمام این ۲۵ سال هیچ وقت اینقدر نا امید نبودیم.»

دلالان خودرو در کمین مصرف‌کنندگان واقعی

بخش اقتصاد– افزایش قیمت خودروهای سواری در چند هفته اخیر در بازار را می‌توان هیجانی توصیف کرد که واسطه‌گران این فضا را با آشفته کردن بازار خودرو و به بهانه‌های افزایش نرخ سوخت و نوسانات نرخ ارز، به وجود آورده‌اند و قصدی جز افزایش کاذب قیمت خودرو و عرضه خودروهای دپو شده را ندارند.
در چند ماه اخیر با وجود بازگشت رونق تولید به صنایع خودروسازی کشور شاهد افزایش کاذب قیمت‌های خودرو در بازار هستیم، نشانه‌ها و آمارها همگی حکایت از تولید و تجاری‌سازی مناسب و متناسب با نیاز بازار دارد، از طرفی نظارت‌ها در بخش خودرو بسیار موثر عمل کرده و موجب تسهیل در روند تجاری سازی شده است.
در اینجا این سوال به ذهن می‌رسد که براستی چرا با وجود رونق در تولیدات و تجاری‌سازی محصولات خودرویی، شاهد عدم تناسب و افزایش قیمت خودروهای داخلی با قیمت مصوب کارخانه در بازار هستیم؟
برخی از کارشناسان افت میزان ۳۲ درصدی تولید در مقایسه با هشت ماهه سال قبل را از عوامل اختلاف قیمت خودرو با بازار عنوان می کنند. برخی دیگر بر این باورند که تحریم ها و دست و پنجه نرم کردن صنایع خودروسازی با شرایط دشوار تامین متناسب با نیاز نقدینگی، در تولید خودرو اثرگذار بوده است. همچنین عده‌ای دیگر افزایش نرخ سوخت را مهمترن عامل دانسته و نوسانات نرخ ارز را که در هفته‌های اخیر شاهد آن بوده‌ایم موثر در آشفتگی قیمت بازار خودرو می‌دانند. اما باید به این نکته توجه داشت که شوک اقتصادی ناشی از تحریم را که در سال ۱۳۹۷ با تحریم شدن بخش خودروسازی کشور توسط استکبار جهانی اتفاق افتاد، پشت سر گذاشته و با تحول و برنامه‌ریزی منسجم در جبران کسری قطعات و اجزاء مورد نیاز خودرو، در سال ۱۳۹۸ شاهد رونق در این بخش هستیم و با برنامه‌ریزی‌های منسجم در داخلی‌سازی، می‌توان اینگونه تعبیر کرد که تحریم‌ها برای خودروسازان خودکفایی و افزایش میزان داخلی‌سازی و حمایت از تولید داخل را به ارمغان آورده است و همینطور برابر پیش‌بینی‌ها تا سال ۱۳۹۹ تمامی اهداف از پیش تعیین شده در داخلی سازی خودرو قابل تحقق خواهد بود.
از طرفی، در بخش تجاری‌سازی خودروهای کف پارکینگ، خودروسازان بسیار موفق عمل کرده و با سرعت مناسب در تحویل و همچنین با تعهد به روزرسانی تحویل ها از دیماه امسال، در پوشش تقاضای مصرف کننده نهایی بسیار موثر بوده و می توان ان را مهمترین عامل رونق در صنعت خودرو عنوان کرد؛ که تداوم این رویه دست کم تا پایان امسال به اغنای نیاز تقاضا در بازار بدین وسیله خواهد انجامید. تعهد به روزرسانی و تحویل خودرو را منطقا می باید یکی از نشانه های نزدیک تر شدن قیمت بازار با قیمت مصوب کارخانه دانست. بنابراین افزایش قیمت خودروهای سواری در چند هفته اخیر در بازار را می‌توان هیجانی توصیف کرده که واسطه‌گران در فضای مجازی با آشفته کردن بازار خودرو و به بهانه‌های افزایش نرخ سوخت و نوسانات نرخ ارز، به وجود آورده و قصدی جز افزایش کاذب قیمت خودرو و عرضه خودروهای دپو شده آنها ندارند. از این رو، نقش رسانه‌ها در اطلاع رسانی از اوضاع متناسب با نیاز بازار حال حاضر خودروسازان در تامین نیاز مصرف کننده نهایی، تولید و تحویل متناسب با نیاز مصرف‌کننده و جلوگیری از ضرر و زیان آنان در بازارهای آشفته که توسط منفعت طلبان و مفسدان اقتصادی به آن دامن زده شده؛ بسیار موثر بوده و در شرایط کنونی برای از بین بردن جو روانی حاصل از دسیسه واسطه گران و دلالان اقتصادی، این نیاز به اطلاع‌رسانی به شدت احساس می‌شود. پیش‌بینی می‌شود بزودی شاهد تغییر بسیار محسوس قیمت‌ها و شفافیت در بازار خودرو باشیم، چراکه افزایش تیراژ تجاری سازی محصولات شرکت‌های خودرویی و اطلاع رسانی جراید و رسانه‌ها از افزایش توانمندی و پتانسیل‌های بالای ایجاد شده توسط خودروسازان، به کاهش هیجانات لحظه‌ای انجامیده و از ضرر و زیان مصرف‌کنندگان حقیقی در ورود به اینگونه بازارها خواهد کاست.

خبر

معاون وزیر اقتصاد:
ایران همچنان بهشت سرمایه گذاری است

بخش اقتصاد– معاون اقتصادی وزیر اقتصاد گفت: با توجه به شرایط و تحریم‌ها، ایران همچنان بهشت مناسب سرمایه‌گذاری است و ظرفیت و پتانسیل زیادی در حوزه سرمایه‌گذاری وجود دارد.
به گزارش ایلنا، محمدعلی دهقان دهنوی با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی کشور گفت: ایران ظرفیت و پتانسیل زیادی را در حوزه سرمایه گذاری دارد؛ از سویی دیگر امکانات متعدد و خوبی در کشور وجود دارد همین موضوع باعث شده تا کشورمان یکی از بهترین نقاط برای سرمایه‌گذاری در دنیا به دلیل موقعیت جغرافیایی، برخوداری از منابع طبیعی و بازدهی سرمایه گذاری باشد.
معاون اقتصادی وزیر اقتصاد ادامه داد: وجود نیروی کار متخصص و با هزینه کم در کشور باعث شده تا شرایط سرمایه‌گذاری خوبی فراهم باشد.
وی در خصوص تحریم‌ها خاطر نشان کرد: باید بپذیریم که در محدودیت‌هایی قرار گرفته‌ایم که از بیرون تحمیل شده و نمی‌توانیم آنها را نادیده بگیریم که این موضوع فشارهایی را وارد می‌کند؛ در حقیقت در زمینه اقتصاد یک سری نکات منفی داریم اما یک سری نقاط مثبت وجود دارد.
دهقان دهنوی تاکید کرد: با توجه به شرایط و تحریم‌ها، ایران همچنان بهشت مناسب سرمایه گذاری است. وی افزود: محدودیت‌ها در بعضی نقاط فرصت ایجاد کرده است؛ در حقیقت، اگر ما جهش ارزی داشتیم و واردات برخی کالاها با افزایش قیمت روبرو بود، موقعیتی برای تولید این دسته از کالا ها در داخل کشور ایجاد شده که فرصت خوبی برای سرمایه گذاری به شمار می‌رود.
معاون اقتصادی وزیر اقتصاد تاکید کرد: در صورتی که فرصت‌های اقتصادی ایجاد شده را خوب بشناسیم، فضای کسب و کار را تسهیل کنیم و از بخش‌های پیشران اقتصادی حمایت داشته باشیم، به سوی رشد اقتصادی، افزایش اشتغال و بهبود شرایط اتقصادی در کشور پیش خواهیم رفت.

چطور چینی‌ها از پس تامین غذای جمعیت میلیاردی برمی‌آیند

بخش اقتصاد– دبیرکل سازمان جهانی خواروبار و کشاورزی ملل متحد اعلام کرد چین در بدست آوردن امنیت غذایی معجزه کرده است چرا که تنها با ۷ درصد زمینهای قابل کشت جهان برای ۲۲ درصد جمعیت جهان غذا فراهم می کند. دبیرکل سازمان جهانی خواروبار و کشاورزی ملل متحد (فائو) اعلام کرد چین در بدست آوردن امنیت غذایی معجزه کرده است.
وی در مجمع جهانی جوانان سازمان جهانی خواروبار و کشاورزی ملل متحد که در شهر شرم الشیخ مصر برگزار می شود گفت:« چین برای ۲۲ درصد جمعیت جهان غذا فراهم می کند اما تنها ۷ درصد زمینهای قابل کشت جهان را در اختیار دارد». « به نظر می‌رسد سیاست های کشاورزی، نوآوری و مدیریت خوب عوامل اساسی در موفقیت چین برای رسیدن به امنیت غذایی بوده است». وی اضافه کرد:« دولت چین همچنین سیاست پایداری برای جذب سرمایه گذاری در زمینه کشاورزی از سوی بخش‌های عمومی و خصوصی اتخاذ کرده و بازاری باز برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی ساخته است». دبیرکل فائو گفت:« چین دهه هاست تجربه خود را در بخش کشاورزی در اختیار شرکای آفریقایی قرار داده و قصد دارد همکاری در زمینه طرح های توسعه کشاورزی، فناوری های جدید و انواع جدید غلات را با آنها تقویت کند».

خودروهای جدید با برند ایرانی در راه بازار

بخش اقتصاد– مدیرعامل ایران خودرو از ورود محصولات جدید با برند ایرانی به بازار خبر داد و ضمن اشاره به همکاری با سایپا برای ایجاد ایجاد پلتفرم‌های مشترک؛ گفت: تا پایان هفته میزان تولید ایران خودرو به ۲۰۰۰ دستگاه در روز خواهد رسید.
فرشاد مقیمی در گفت وگو با اقتصادآنلاین از تحولی عظیم در حوزه خودروهای تجاری خبر داد و اظهار کرد: به زودی ون «وانا» با موتور ملی و دوگانه‌سوز که هیچ افت کیفیتی در توان موتور آن ایجاد نشده توسط گروه صنعتی ایران خودرو تولید خواهد شد؛ در حال حاضر کارهای فنی موتور این خودرو انجام شده و در شرف نصب بر روی کابین است و به طور حتم این اقدام می‌تواند تحول اساسی در حمل‌ونقل عمومی کشور ایجاد کند. او افزود: همچنین درمورد خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین نیز مجموعه تحقیقات موتور را فعال کرده‌ایم و با حمایت وزارت نفت، در آینده‌ای نزدیک شاهد دستاوردهای خوبی خواهیم بود.
مدیر عامل ایران خودرو در بخش دیگری از صحبت‌های خود از کاهش تعداد خودروهای ناقص کف کارخانه خبر داد و تصریح کرد: خوشبختانه از شهریورماه تعداد خودروهای کف کارخانه از ۶۷هزار به حدود ۱۲هزار دستگاه خودرو کاهش یافته و حدود ۵هزار خودرو نیز تک کسری است که ظرف چند روز آینده به مشتریان تحویل داده خواهد شد. مقیمی با تاکید بر ضرورت تولید خودروهای جدید با نام و نشان ایرانی تصریح کرد: از این پس تمام تلاشمان این است که خودروهای جدیدمان با نام و برند ایرانی وارد بازار شوند که در این زمینه توسعه سمند ایرانی در دستور کار ویژه گروه صنعتی ایران خودرو قرار دارد.