«امیرحسن کاکایی» در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» و با بجا دانستن نگرانی‌ها در مورد فروش اموال سایپا:

سایپا در چارچوب سیاست‌گذاری‌ها به سمت تکه‌تکه شدن می‌رود

رامتین موثق

پس از تشدید زیان انباشته خودروسازان، به خصوص دو خودروساز مطرح ایران‌خودرو و سایپا، توجه‌ها به سمت اصلاح این صنعت بیشتر از قبل معطوف شده است و برخی راهکار خصوصی‌سازی را پیشنهاد می‌دهند اما در اوایل سال خصوصی‌سازی سایپا به تعویق افتاد که به اعلام برخی مسئولین مربوطه، این تعویق برای تجدید ارزیابی است تا یک خصوصی‌سازی موفق صورت بگیرد.

در این مدتی که خصوصی‌سازی سایپا به تعویق افتاده است، یک عضو شورای عالی انقلاب فرهنگی هشدار داده است که سایپا در حال فروپاشی است. ابراهیم سوزنچی در صفحه شخصی خود در شبکه اجتماعی ایکس نوشت که سایپا در حال فروش اعضای بدن خود است و در این راستا یک زمین برای فروش آگهی کرده است و قصد فروش «بن‌رو» را دارد.

یک تحلیلگر ارشد صنعت خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» به ارزیابی فروش اموال سایپا و بررسی وضعیت کلی این خودروساز مطرح کشور پرداخته است.

امیرحسن کاکایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: من شخصا مخالف تکه تکه شدن سایپا هستم اما نظر من مهم نیست و نظر نظام مهم است؛ متاسفانه آنچه در مستندات نظام، مخصوصا آنچه که در چارچوب شورای رقابت وجود دارد، تمایل به سمت کوتوله پروری است. سایپا در چارچوب سیاست‌گذاری که توسط دولت و مجلس انجام شده است، به سمت تکه تکه شدن می‌رود و در این مسیر طبیعتاً سعی می‌کند هسته مرکزی خود را حفظ کند

چالش نقدینگی سایپا به چالش منابع انسانی نیز دامن زده است. در ۳ سال گذشته با تصمیمات بسیار غلطی که در زمینه منابع انسانی گرفته شد، با وجود زیان‌ده بودن شرکت، نیروهای باتجربه سابق بازنشسته شدند اما به جای آن‌ها افرادی استخدام شدند که تحمیلی بودند و اکنون سایپا کمبود شدیدی در نیروی متخصص دارد

کارشناس ارشد صنعت خودرو: سایپا در نتیجه بحران نقدینگی سنگین در اوایل مرداد ماه تقاضای افزایش ۲۰ همتی سقف اعتبار داشت و اگر در همان زمان با آن موافقت می‌شد، خوبی‌ها و بدی‌های خودرا داشت، اما اکنون که این سقف اعتبار تخصیص پیدا کرده است، سایپا مشکل اعتباری پیدا می‌کند زیرا چک‌ها به صورت مداوم برگشت می‌خورد و با این مسئله، اعتبار سایپا، به خصوص در مقابل تامین کنندگان خارجی، کاهش می‌یابد

تزریق مالی هنوز رخ نداده است

یک کارشناس صنعت خودرو در واکنش به خبر تزریق ۲۰ همت اعتبار به سایپا، به «توسعه ایرانی»، گفت: این تزریق مالی هنوز رخ نداده است.

امیرحسن کاکایی افزود: از سه ماه پیش قرار بوده است که این اتفاق بیافتد اما شورای عالی پول و اعتبار به تازگی اجازه داده است که سقف اعتباری سایپا ۲۰ همت افزایش یابد.

او با عنوان اینکه تزریق این اعتبار به معنای خلق بدهی جدید است، تصریح کرد: تازه از اکنون است که سایپا می‌تواند از بانک‌ها وام بگیرد و قاعدتا این روند چند ماهی طول خواهد کشید لذا تزریق مالی اصلا رخ نداده است.

سایپا به دنبال مولدسازی است

این استاد دانشگاه علم و صنعت درباره فروش دارایی‌های سایپا، اظهار کرد: مدیریت سایپا دنبال مولدسازی امکانات خود است. از زمین مزایده شده، استفاده‌ای نمی‌شده و سایپا به ظرفیت کارخانه بن‌رو احتیاجی ندارد زیرا کارخانه اصلی زیر ظرفیت کار می‌کند.

کاکایی تاکید کرد که هیات مدیره سایپا در مسیر درستی گام برمی‌دارد و طبق آنچه که اختیار دارد، برای بهبود بازده و بهره‌وری در سایپا به کار می‌برد.

به گفته او، اکنون بن‌رو، برخلاف کارخانه اصلی، خریدار دارد و خریداران می‌توانند از پس حل مشکلات آن برآیند.

رقابت با شرکت‌های بزرگ امکان‌پذیر است، نه کوتوله‌ها!

این تحلیلگر خودرو همچنین مطرح کرد: اکنون یک نگرانی بجایی درباره فروش اموال سایپا وجود دارد و ریشه این نگرانی در مفهوم رایج رقابت در کشور است.

کاکایی توضیح داد: سیاست‌گذار به دنبال رقابت است اما نتیجه این شده است که اکنون در جمهوری اسلامی ایران، ۳۹ شرکت عضو رسمی انجمن خودروسازان ایران هستند و بالای ۱۰۰ پروانه بهره‌برداری در خودروسازی داریم. با وجود این مشکلات همچنان عده دیگری در صف درخواست برای پروانه بهره‌برداری هستند و نام این وضعیت را هم رقابت گذاشته‌ایم. اما اگر از مردم‌نظرسنجی کنیم، متوجه می‌شویم که هیچکس در جامعه احساس رقابت نمی‌کند و رضایتی از این وضعیت موجود نیست.

برعکس در کشوری مانند کره جنوبی، یک خودروساز بزرگ، به نام هیوندا کیا، بیش از ۷۵ بازار را در دست دارد و همه هم احساس رضایت می‌کنند.

او ادامه داد: اما نکته کجاست؟ واقعا باید به این سوال جواب داد که برای رقابت به ۲ یا ۳ خودروساز بزرگ و «غول» احتیاج داریم یا به صدها «کوتوله»؟ برای صنعت خودروی رقابت‌پذیر، به غول‌های صنعتی احتیاج داریم و کوتوله‌های صنعتی رقابت ایجاد نمی‌کنند. الان به جای اینکه اجازه دهیم غول‌ها به وجود بیایند و تصمیمات بزرگی بگیرند، مشغول تضعیف همه هستیم

این کارشناس تصریح کرد که در صنعت خودرو همیشه رقابت منفی وجود دارد. رقابت همواره بین خودمان بوده و شرایطی ایجاد نشده است که غول‌های دنیا با هم رقابت کنند و در عوض، کوتوله‌ها را به جان یکدیگر انداخته‌ایم و می‌خواهیم غول‌ها را نیز کوتوله کنیم

سیاست‌گذار به دنبال رقابت است اما نتیجه این شده است که اکنون در جمهوری اسلامی ایران، ۳۹ شرکت عضو رسمی انجمن خودروسازان ایران هستند و بالای ۱۰۰ پروانه بهره‌برداری در خودروسازی داریم. با وجود این مشکلات همچنان عده دیگری در صف درخواست برای پروانه بهره‌برداری هستند و نام این وضعیت را هم رقابت گذاشته‌ایم. واقعا باید به این سوال جواب داد که برای رقابت به ۲ یا ۳ خودروساز بزرگ و «غول» احتیاج داریم یا به صدها «کوتوله»؟

واگذاری اموال سایپا در راستای کوتوله‌پروری

کاکایی بیان داشت: نگرانی در خصوص واگذاری اموال سایپا، بجا و صحیح است اما با سیاست‌های موجود و قبلی صنعت خودرو همخوانی دارد. طبق قانون می‌توان تمام شرکت‌های ذیل سایپا، از جمله سایپادیزل را نیز واگذار کرد.

او عنوان کرد: من شخصا مخالف تکه تکه شدن سایپا هستم اما نظر من مهم نیست و نظر نظام مهم است؛ متاسفانه آنچه در مستندات نظام، مخصوصا آنچه که در چارچوب شورای رقابت وجود دارد، تمایل به سمت کوتوله‌پروری است و لذا کاری که مدیریت سایپا می‌کند، از لحاظ چارچوب قانونی درستی است اما نتیجه آن کوتوله‌پروری است.

این استاد دانشگاه یادآور شد: زمانی ۳۰ تا ۴۰ وارد کننده بزرگ داشتیم و یک سرویس بسیار مطلوب به مشتریان می‌دادند اما اکنون ۱۹۰ شرکت وارد کننده داریم که یکی از یکی کوتوله‌ترست و در عوض، بر سر بزرگان نیز کوفته‌ایم که کوتوله شوند. کاکایی تاکید کرد: سایپا در چارچوب سیاست‌گذاری که توسط دولت و مجلس انجام شده است، به سمت تکه تکه شدن می‌رود و در این مسیر طبیعتاً سعی می‌کند هسته مرکزی خود را حفظ کند.

خرید پارس خودرو به سایپا تحمیل شد

او اظهار کرد: از بن‌رو که بگذریم، همچنین باید سوال کرد که آیا پارس خودرو باید از سایپا جدا شود یا خیر؟

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: چارچوب قانونی توصیه می‌کند که پارس خودرو نیز از سایپا جدا شود زیرا اعتقاد دارد با این کار، رقابت بیشتر می‌شود ولی اکنون سوال پیش می‌آید پس چرا سایپا ۲۰ سال پیش پارس خودرو را خرید؟ اصلا چرا پارس خودرو به جایی رسید که سایپا مجبور به خرید آن شد؟

کاکایی تصریح کرد: پارس خودرو در حال ورشکستگی بود که آن را به مزایده بین‌المللی گذاشتند و سایپا نیز لزوما خریدار آن نبود اما مجبور به خرید پارس خودرو شد.

به اعتقاد او، در سالیان گذشته سیاست‌گذار نگاه منطقی‌تری داشت و به دنبال ادغام بود اما اکنون به جای پرورش غول‌های صنعتی، حتی به دنبال کوتوله کردن و تخریب غول‌های موجود است.

بحران نقدینگی سنگین سایپا

این تحلیلگر حوزه خودرو در ادامه، به بررسی چالش‌های موجود در سایپا پرداخت و گفت: در اوایل سال، سایپا و ایران‌خودرو طبق قانون، تقاضای افزایش قیمت بین ۲۰ تا ۳۰ درصد دادند که متوسط آن ۲۵ درصد بود.

کاکایی افزود: متاسفانه ستاد تنظیم بازار و ... با افزایش ۲۵ درصدی قیمت مخالف و موافقت خود را با افزایش ۱۵ درصدی قیمت اعلام کرد. مدیریت ایران‌خودرو که در دست بخش خصوصی بود، در چارچوب قانون مقاومت کرد اما سایپا که در سایه دستورات وزیر محترم و حاکمیت مستقیم عمل می‌کند، بدون چون و چرا، با همان ۱۵ درصد موافقت کرد و همان اول سال متحمل ۱۰ درصد ضرر شد.

او درباره مشکل دیگر سایپا، بیان کرد: همچنین در سالیان گذشته یک پیش‌فروش بیش از ظرفیت، در حدود ۱۲۰ هزار دستگاه، انجام شده بود. این پیش‌فروش‌ها بسیار اشتباه بودند و مدیریت سایپا زیر بار این پیش‌فروش مانده بود. وضعیت به صورتی شد که از یک طرف زیان‌دهی عملیاتی ادامه پیدا کرد و از طرف دیگر، بدهی‌های شرکت به مردم بالا رفت و از سویی دیگر نیز، قیمت‌ها بالا رفت و در نتیجه تمام این چالش‌ها، سایپا اکنون در یک بحران نقدینگی سنگین قرار دارد.

این استاد دانشگاه عنوان کرد: سایپا در نتیجه همین بحران نقدینگی سنگین در اوایل مرداد ماه تقاضای افزایش ۲۰ همتی سقف اعتبار داشت و اگر در همان زمان با آن موافقت می‌شد، خوبی‌ها و بدی‌های خودرا داشت اما اکنون که این سقف اعتبار تخصیص پیدا کرده است، سایپا مشکل اعتباری پیدا می‌کند زیرا چک‌ها به صورت مداوم برگشت می‌خورد و با این مسئله، اعتبار سایپا، به خصوص در مقابل تامین کنندگان خارجی، کاهش می‌یابد.

سیاست‌های جدید صنعت خودرو تخریب‌گرست

کاکایی تاکید کرد: اکنون سایپا با پکیجی از مشکلات مواجه است که یک قسمت آن، تامین ریالی نقدینگی، یک بخش آن تامین ارزی و بخش دیگر تامین انرژی است.

او درباره چالش تامین انرژی توضیح داد: شرکت ایران‌خودرو از قبل حدود ۲۰ مگاوات برق از طریق ژنراتورها تامین می‌کرد اما سایپا این امکان را نداشت و با توجه به بی‌برقی‌های بی‌برنامه‌ای که در کشور وجود دارد، مجبور شد در این بخش هم سرمایه‌گذاری کند.

این کارشناس ارشد صنعت خودرو ادامه داد: چالش نقدینگی به چالش منابع انسانی نیز دامن زده است. در ۳ سال گذشته با تصمیمات بسیار غلطی که در زمینه منابع انسانی گرفته شد، با وجود زیان‌ده بودن شرکت، نیروهای باتجربه سابق بازنشسته شدند اما به جای آن‌ها افرادی استخدام شدند که تحمیلی بودند و اکنون سایپا کمبود شدیدی در نیروی متخصص دارد.

کاکایی با بیان اینکه با بدتر شدن اوضاع اقتصادی چالش‌های سایپا نیز نمایان شده است، در پایان خاطرنشان کرد: سیاست‌گذاری‌های امسال صنعت خودرو، بیش از گذشته در حال تخریب این صنعت است. در کنار این مسئله، مکانیسم ماشه نیز فعال و چالش‌های اقتصادی بیشتر شده؛ از این رو ارائه پلن و طرح واقعی برای نجات سایپا ابعاد پیچیده‌تری یافته است.

گفت و گو

دبیر هیات دولت:

۱۰۰ حکم در برنامه هفتم قابلیت اجرایی ندارد

دبیر هیات دولت گفت: ۱۰۰ حکم در برنامه هفتم قابلیت اجرایی ندارد و دولت آن‌ها را به صورت لایحه به مجلس ارسال خواهد کرد.

سید کامل تقوی‌نژاد در گفت‌وگو با خبرنگار ایلنا، درباره بررسی عملکرد یکساله دولت در اجرای برنامه هفتم در مجلس در پاسخ به اینکه دولت برای تحقق رشد ۸ درصدی چه برنامه‌ای دارد، گفت: دولت بحثی دارد مبنی بر این که تعداد زیادی از احکام برنامه قابلیت اجرایی ندارد. برنامه که نباید آرمان‌گرایانه تنظیم شود. باید قابلیت اجرایی داشته باشد.

دبیر هیات دولت تاکید کرد: در این زمینه بیش از ۱۰۰ حکم قانونی کارکارشناسی شده است که آن‌ها قابلیت اجرایی ندارند در دولت هم بحث شد با توجه به کتابچه‌ای که سازمان برنامه و بودجه در اختیار مجلس قرار داده است که این‌ها قابلیت اجرایی ندارند، به شکل لایحه به مجلس اعلام شود.

وی در خصوص این که لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ چه زمانی به مجلس ارسال خواهد شد، گفت: ان‌شاالله در زمان قانونی ارسال خواهد شد و شاید از هفته آینده در دستور کار دولت قرار گیرند.

تقوی نژاد در رابطه با برگزاری جشن ملی که رئیس جمهور وعده آن را داده است، گفت: رئیس جمهور دستور داده‌اند که وزارت ارشاد با توجه به اینکه قهرمانان و پهلوانان ما مدال‌های افتخاری را کسب کرده‌اند، اقداماتی به عمل آورد تا مردم مطابق این قهرمانی شاد باشند. بنابراین، وزارت ارشاد مأموریت یافته است که چارچوب مشخصی برای اینکه به نوعی مردم شادی خود را ابراز کنند و در جشن‌ها شرکت کنند. هنوز وزارت ارشاد مکان آن را مشخص نکرده است اما ماموریت پیدا کرده است که این کار را انجام دهد.

وی در رابطه با دستگاه‌های بودجه خوار که رییس جمهور از حذف آن‌ها صحبت کرده است، عنوان کرد: امسال چارچوب و بخشنامه بودجه دستگاه‌های مربوطه بر مبنای مقتضیات و شرایط فعلی تنظیم و ابلاغ می‌شود. اگر در جایی بودجه‌ای زائد و جود داشته باشد یا دستگاهی عملکرد مشخصی نداشته یا عملکرد ضعیفی از خود نشان داده باشد، طبیعتاً در بودجه آن دستگاه تجدیدنظر خواهد شد.

گفت و گو

رئیس شورای هماهنگی شهرک‌های صنعتی عنوان کرد:

۹ برابر شدن خسارت صنایع در سه سال به دلیل ناترازی انرژی

رئیس شورای هماهنگی شهرک‌های صنعتی در پاسخ به اینکه «آیا دولت برنامه‌ای برای تامین سوخت شهرک‌های صنعتی دارد تا از قطع گاز و تعطیلی این شهرک‌ها با شروع سرما جلوگیری شود؟»، گفت: یکی از اصلی‌ترین مشکلات ما همین بحث بی‌برنامگی و عدم برنامه‌ریزی است. در حال حاضر معلوم نیست که قرار است برق قطع شود، آب قطع شود یا هر دو. اما به باور من به دلیل بحث ناترازی یا کمبود انرژی حتما شاهد قطع و تعطیلی کارخانه‌ها خواهیم بود. بدتر از این موضوع، بحث عدم برنامه‌ریزی مناسب است. همچنان در این حوزه‌ها برنامه‌ریزی درستی نداریم و به‌نوعی تنها راهی که دوستان به ذهنشان می‌رسد قطع کردن است. درصورتی که دولت می‌تواند در قالب کار گروه‌ها و کمیته‌هایی موضوعات را با حضور اهالی صنعت واکاوی کند و به راه‌حل برسند ولی متاسفانه چنین اتفاقی نیافتاده است.

مهدی بستانچی در گفت‌وگو با اقتصاد۲۴، درباره اینکه «آیا دولت تاکنون درباره قطع برق یا گاز در زمستان به واحدهای صنعتی هشدار داده است یا خیر؟»، پاسخ داد: تاکنون چیزی نگفته‌اند و فعلا در مرحله انکار هستند. در کشور ما مواجهه با بحران چند مرحله دارد؛ مرحله اول انکار است، مرحله دوم قطع کردن، مرحله سوم تکذیب و مرحله چهارم تایید همه چیز با هم است.

او همچنین در پیش‌بینی خود از وضعیت تولید و بیکاری در صورت قطع برق و گاز شهرک‌های صنعتی، عنوان کرد: واقعیت این است که شرایط بازار بسیار سخت است. تولیدکنندگان به خصوص صنایع کوچک و متوسط همین الان با مشکلات زیادی روبه رو هستند. اصل مسئله اینجاست که بازار در رکود است، نقدینگی به اندازه کافی نیست، تقاضا برای محصولات وجود ندارد و تورم بسیار زیاد است. همه اینها دست به دست هم داده تا وضعیت تولید کشور خوب نباشد.

رئیس شورای هماهنگی شهرک‌های صنعتی ادامه داد: طبیعی است وقتی قطع برق و گاز هم به این موارد اضافه شود، تولید را کند می‌کند و بیکاری را افزایش می‌دهد. کما اینکه در فصل تابستان هم بیکاری‌ها افزایش پیدا کردند و کارخانه‌های زیادی به تعطیلی مجبور شدند یا در نهایت نیروها را تعدیل کردند تا کار متوقف نشود. به نظر می‌رسد در زمستان هم این روند ادامه پیدا کند.

بستانچی در پاسخ به اینکه «آیا واحدهای صنعتی از دولت مطالبه خسارت وارد شده را کرده‌اند یا خیر؟»، بیان کرد: ما مطالبه کرده‌ایم ولی تاکنون پاسخی نداده‌اند. قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار می‌گوید شرکت‌های عرضه‌کننده موظف هستند از قطع برق و گاز واحدهای تولیدی، صنعتی و کشاورزی جلوگیری کنند. در واقع نمی‌توانند برق واحدهای صنعتی و شهرک‌ها را قطع کنند و باید در اولویت آخر باشد. اگر هم مجبور به قطع شدند باید خسارت بدهند، اما مانند حوزه‌های دیگر مسئولان در این زمینه هم ترک فعل کرده‌اند.

او امکان جایگزینی سوخت برای واحدهای صنعتی، اظهار کرد: تقریبا می‌توانم بگویم برای صنایع کوچک و متوسط وجود ندارد یا خیلی سخت است چرا که اگر از طریق ژنراتور هم باشد، باز هم سوخت دیزل نمی‌دهند و مجبور هستند قاچاقی بخرند. در این صورت باز بر چسب قاچاقچی می‌زنند، یعنی امکان درست و قانونی وجود ندارد.

رئیس شورای هماهنگی شهرک‌های صنعتی درباره راهکارهای جلوگیری از قطع انرژی تصریح کرد: راهکار کلانش این است که دولت ابتدا صنایع کوچک و متوسط را به رسمیت بشناسد. اول باید اهمیت این موضوع درک و سپس اولویت‌بندی شود. برق شهرک‌های صنعتی نباید قطع شود و باید بتوانند روند تولیدشان را ادامه دهند. فاز بعدی این است که دولت برای مدیریت بهینه مصرف برق و سوخت باید راهکارهایی جایگزین کند. وقتی می‌دانیم ۴۵ درصد برق مصرفی در زمان پیک برای تهویه است، چرا هیچ کار عملی برای این ۴۵ درصد نکرده‌ایم؟ عملا کار اجرایی انجام نداده‌ایم.

خبر اقتصادی

عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس:

۶۰ تا ۷۰ درصد مسائل اقتصادی کشور از طریق پاکستان قابل حل است!

عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس مدعی شد که ۶۰ تا ۷۰ درصد مسائل اقتصادی کشور از طریق پاکستان قابل حل است! فداحسین مالکی، در گفت‌وگو با آوش، اظهار کرد: با پاکستان در چهار ماه گذشته که همسایه بزرگ و دارای قدرت بزرگ نظامی و اقتصادی است، ۱۲ سند همکاری در حضور آقای رئیس جمهور امضا کردیم که اگر این اسناد عملی شود، ۶۰ تا ۷۰ درصد مسائل اقتصادی کشور از طریق پاکستان حل خواهد شد از آن طرف هم نیازهای پاکستان از طریق ایران تأمین می‌شود. پیگیر هستیم تا این کار انجام شود.

وزیر اقتصاد:

روح مناطق آزاد با بخشنامه‌ها مرده است

وزیر امور اقتصادی و دارایی با اعلام اینکه روح قانون مناطق آزاد به دلیل برخی بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌ها عملاً از بین رفته، تأکید کرد: این بخشنامه‌ها لغو می‌شود تا قانون به شکل واقعی اجرا شود. به گزارش ایلنا، علی مدنی‌زاده پس از بازدید از منطقه آزاد ارس در استان آذربایجان شرقی همراه با استاندار و مدیران منطقه، از تعامل ویژه‌ای با بانک مرکزی در حوزه تخصیص ارز و رفع تعهدات ارزی، خبر داد و تصریح کرد: تا محدودیت‌های ارزی برای فعالان مناطق آزاد کاهش یابد و موانع تجاری به‌ویژه در واردات مواد اولیه داخل منطقه به حداقل برسد.

درخواست «اتابک» از وزرای نفت و نیرو برای کاهش محدودیت‌های صنعت

وزیر صمت با اشاره به دستور رئیس جمهور مبنی بر اینکه تولید آخرین بخشی باشد که برق و گاز آن قطع می‌شود، از وزارت نیرو، نفت و گاز خواست به این دستور توجه کنند. به گزارش مهر، محمد اتابک در آئین افتتاح بیست و دومین نمایشگاه ایران متافو، اظهار کرد: محدودیت‌هایی که در سال گذشته در زمینه گاز و برق برای صنعت اعمال شد، محدودیت در بخش‌های ذوب را به دنبال داشت که نتایج آن را در افزایش خام فروشی محصولات معدنی شاهد بودیم زیرا چون بنگاه‌ها از نظر اقتصادی قابلیت چرخش اقتصادی خود را حفظ کنند. او در مورد استقبال بین‌المللی، تعداد شرکت کنندگان خارجی و تأثیر تحریم‌ها بر صنعت گفت: امسال از لحاظ تعدادی نسبت به سال قبل افزایش یافته است، باید بگویم که تأثیر تحریم‌ها بر صنعت، معدن و تجارت کشور مهم نبوده اما برای اینکه بگویم تأثیری نخواهد داشت، هنوز زود است.

رئیس اتاق بازرگانی قزوین:

سیاست ارزی اقتصاد را زمین‌گیر کرده است

رئیس اتاق بازرگانی قزوین با انتقاد صریح از چندنرخی بودن ارز، گفت: سیاست‌های ارزی کنونی ریشه بیشتر مشکلات تولید و تجارت بوده و اقتصاد کشور را زمین‌گیر کرده که بایستی این مساله در سطح کلان دچار تغییرات قابل توجهی شود. به گزارش ایرنا، مهدی عبدیان در نشست رییس جمهور با فعالان اقتصادی استان قزوین، اظهار کرد: حوزه ارز امروز مهم‌ترین مشکل اقتصاد ایران است و بسیاری از فعالیت‌های تولیدی و تجاری را تحت‌الشعاع خود قرار داده تا جایی که میزان کل ارز وارداتی کشور ۴۵ میلیارد دلار بود که پنج میلیارد دلار آن به واردات خودرو اختصاص داشته است. او افزود: در ستاد تسهیل نیز ۷۰ درصد مشکلات فعالان اقتصادی به همین موضوع ارز تعلق دارد و اگر حل شود، عملاگره‌های اصلی و بخش عمده مشکلات باز خواهد شد.

کاهش ۴۰ درصدی ورودی آب به سدها:

سدهای کشور ۳۲ درصد پرشدگی دارند

در حال حاضر، مجموع سدهای کشور تنها ۳۳ درصد پرشدگی دارند، وضعیتی که زنگ خطر را برای آینده منابع آبی ایران به صدا درآورده است. به گزارش ایلنا، تا ۲۴ آبان ماه سال جاری، تنها یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون متر مکعب آب وارد مخازن سدهای کشور شده است. این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که ۲ میلیارد و ۸۲۰ میلیون متر مکعب بود، کاهشی ۴۰ درصدی را نشان می‌دهد. خروجی آب نیز ۲۶ درصد کمتر بوده که دلیل آن مدیریت مصرف آب در شرایط بحرانی بوده است.

معاون سازمان هواپیمایی کشور:

مجوز افزایش قیمت بلیت هواپیما توسط نهاد متولی صادر شد

یک مقام مسئول اعلام کرد: مکاتبات ایرلاین‌ها و سازمان حمایت انجام شده، هرگونه افزایش نرخ بلیت تا زمان اعتبار مصوبه سران قوا با تأیید سازمان هواپیمایی و بر اساس مستندات ارزی بانک مرکزی انجام می‌شود. به گزارش مهر، حمیدرضا صانعی افزود: اجرای این تصمیم با هدف انطباق نرخ بلیت هواپیما با هزینه‌های واقعی بخش ارزی و الزام‌های تعیین‌شده از سوی مراجع بالادستی انجام خواهد شد. او عنوان کرد: طی ماه‌های اخیر بزرگ‌ترین چالش بازار بلیت هواپیما، تغییر منبع تأمین ارز ایرلاین‌ها از عرضه «تالار اول» به «تالار دوم» بوده که عملاً نرخ ارز آن‌ها را حدود ۴۰ هزار تومان افزایش داده است. این جهش ارزی به طور مستقیم بر قیمت تمام‌شده بلیت تأثیر گذاشته است.