

حفظ سرمایه های فیزیکی اولویت سازمان بنادر و دریانوردی است

معاون مهندسی و توسعه امور زیر بنایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت:صیانت و حفظ سرمایه‌های فیزیکی در همه بنادر تجاری کشور از اولویت‌های این سازمان است. به گزارش خبرنگار اقتصادی ایرنا، محمدرضا الهیپار روز شنبه در نشست تخصصی مدیریت دارایی های فیزیکی سازمان بنادر و دریانوردی افزود:اسکله ها، موج شکن ها، تاسیسات، تجهیزات و ابنیه ها مهمترین سرمایه های کشور در بنادر تجاری هستند و رسیدگی به این سرمایه های ملی ارا به نقشه راه ی که از مهمترین برنامه‌ها در این سازمان است. با بیان اینکه هر سازمانی دارای دو سرمایه انسانی و فیزیکی است، یادآور شد: حفظ این دو سرمایه برای سازمان ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و اگر هر کدام از این سرمایه ها دچار ضعف و کاستی شوند، در رسیدن به اهداف سازمانی به مشکل خواهیم خورد.

دلار در معاملات پشت خطی کانالی نزول کرد

پیچ کاهشی در بازار ارز



زیر مرز ۱۳ هزار تومانی رفت.

به گفته یکی از بازیگران مطلع بازار، دیروز عصر در معاملات پشت خطی تهران دلار روی قیمت ۱۲ هزار و ۹۴۰ تومان برای روز شنبه معامله شد. قیمت دلار در معاملات فرادای هرات نیز به مرز ۱۲ هزار و ۸۰۰ تومان رفت و قیمت در سلیمانیه عراق نیز در مرز ۱۲ هزار و ۹۰۰ تومان قرار گرفت. براساس تحرکات نوسان گیران در روز تعطیل می‌توان انتظار داشت که بازار روز اول هفته را با قیمت‌های پایین‌تری نسبت به روز پنج‌شنبه آغاز کند. در این میان، برخی معامله‌گران باور دارند، پس از کاهش ابتدای هفته، قیمت در ادامه اسفند نیز تحت‌تاثیر فروش‌های سنتی ارزی در ماه آخر سال کاهش بیشتری را تجربه خواهد

دلار پس از ۵ افزایش متوالی، روز پنج‌شنبه وارد جاده کاهشی شد. در آخرین روز هفته، شاخص ارزی ۳۴۰ تومان از ارزش خود را از دست داد و روی قیمت ۱۳ هزار و ۲۰۰ تومانی قرار گرفت. پنج‌شنبه دو هفته پیش نیز دلار گرفتار کاهش قیمت شده بود تا بتوان از روز انتهایی هفته به‌عنوان پیچ کاهشی بازار یاد کرد.

به گفته فعالان، پنج‌شنبه گذشته بازار از یکسو با کاهش تقاضا مواجه و از سوی دیگر میزان عرضه ارز نیز افزایش یافته بود. به باور برخی فعالان، مهم‌ترین عامل اثرگذار در کاهش تقاضا، عقب‌نشینی نوسان‌گیران بیش از رسیدن دلار به مرز ۱۲ هزار تومانی و سیگنال بازارساز به معامله‌گران بود.

به گزارش دنیای اقتصاد؛ به گفته برخی بازیگران بازار، در آخرین روز هفته، با اینکه دلار معاملات خود را در بازار آزاد بالای مرز ۱۳ هزار و ۶۰۰ تومان آغاز کرده بود، صرف‌های منتخب بازارساز قیمت خود را به بالای کانال ۱۲ هزار تومانی نبردند و نرخ فروش صرف‌های منتخب ۱۲ هزار و ۹۷۰ تومان اعلام می‌شد. از نظر شماری از بازیگران بازار، قیمت‌گذاری بازارساز نشان‌دهنده آن بود که تمایلی به نوسان دلار بالای مرز ۱۲ هزار تومانی ندارد و به احتمال زیاد با عرضه زیاد ارز سعی خواهد کرد

قیمت را پایین‌تر آورد.

در این میان، عده دیگری باور داشتند، چنین سیگنالی تاثیر چندانی در پایین رفتن قیمت دلار نداشت. از نظر آنها، بیشتر نوسان‌گیران در روزهای قبل خریدهای بسیاری را انجام داده بودند و در وضعیت اشباع خرید، طبیعی بود که بخشی از ارزهای خریداری شده خود را روانه بازار کنند. از نظر دسته‌ای از بازیگران بازار، این تاکتیک می‌تواند به نوسان‌گیران کمک کند که در قیمت‌های پایین‌تر بار دیگر اقدام به خرید کنند. در این میان، شمار دیگری از فعالان باور دارند، نوسان‌گیران در آستانه اعلام نظر FATF پیرامون وضعیت ایران فروش‌های خود را افزایش دادند. در واقع آن‌ها روز چهارشنبه تمام تلاش خود را کردند که قیمت را به بالاترین سطح ممکن ببرند و روز پنج‌شنبه موقعیت فروش بگیرند؛ در واقع از آن جاکه احتمال عدم‌تمدید مهلت ایران با توجه به شنیده‌های میانه هفته پایین بود، معامله‌گران فروش‌های خود را بالا بردند. روز جمعه بیانیه FATF منتشر شد و مطابق انتظارات، گروه ویژه اقدام مالی تعلیق اقدامات تقابلی علیه ایران را تا ژوئن ۲۰۱۹ (یعنی چهار ماه دیگر) تمدید کرد. روز جمعه با اعلام رسمی این خبر، فروش‌ها در معاملات پشت خطی افزایش یافت و براساس خبرهای برخی کانال‌های اطلاع‌رسانی معامله‌گران، قیمت دلار در معاملات تهران حتی به

اقتصادی
پخشکننده ۵ / اسفند ۱۳۹۷ / شماره ۳۶۰

اخبار

شهردار بندرعباس اعلام کرد:

کسب تجارب، ارزشمندترین دستاورد نمایشگاه شهر ایده آل



شهردار بندرعباس در بازدید از نهمین نمایشگاه مدیریت شهری و روستایی مهمترین دستاورد این نمایشگاه را احصاء تجارب و موفقیت‌های دیگر استانها در هر کدام از سرفصلهای شهرداری قلمداد کرد.

به گزارش کمیته اطلاع رسانی نهمین نمایشگاه مدیریت شهری و روستایی ، عباس امینی زاده در بازدید از کمیته اطلاع رسانی نهمین همایش و نمایشگاه مدیریت شهری و روستایی در جمع خبرنگاران گفت: این نمایشگاه کوهناکترین راه برای تبادل اطلاعات می باشدو از آنجایی که شهر بندرعباس در زمینه بافت فرسوده پیشتاز دیگر استانهاست شهرداریهای دیگر استانها از چگونگی موفقیت ما کسب تجربه کرده و ما نیز از هر کدام از استانها در هر حوزه‌ای که فعالیت و موفقیت بیشتری داشته‌اند در مورد چگونگی کسب آن موفقیت تبادل اطلاعات کردیم.

وی از دیگر موابهات نمایشگاه به ایجاد شور و نشاط اجتماعی اشاره کرد. به گفته وی،مهمترین سرفصل های شهرداری در حوزه عمرانی ،امکانات و تجهیزات مدیریت و برنامه ریزی شهری،ایجادزیرساختها و زیرساختی است در این نمایشگاه این سرفصلها بطور تخصصی دیده شدند.

شهردار بندرعباس از مهمترین اولویت های پیش روی شهرداری به تقویت حوزه حمل و نقل و فراهم کردن زیرساختهای گردشگری و ارائه خدمات و توسعه متوازن محلات فرسوده اشاره کرد.

امینی زاده خاطر نشان کرد: طی ۴ سال گذشته ۲۶ خیابان در محلات قدیمی ساختیم

امینی زاده با اشاره به بهسازی تخصصی که بر گرد ادغان کرد:در کنار ساختمانهای بزرگ و مدرن بایستی به محلات قدیمی رسیدگی شود و این شیوه‌ای در شهرسازی مدرن می باشد که خدمات به دل محلات بیابید ساختارهای محلی موجب تعلق خاطر افراد محله و افزایش مشارکت آنها می شود.

وی رقابت پذیر بودن شهر ها را از دیگر شاخصها برشمرد و افزود: یکی از رقابتها شهر خلاق است به همین منظور برای ساخت فرهنگسرا ورود کردیم تا یاد فکر، ایده و خلاقیت هنرمندان استفاده شود و برگزاری شبهای فرهنگی بندرعباس با همین نگاه در راستای جذب گردشگر و رونق اقتصادی و معرفی بازیها، موسیقی و حتی مداحی های محلی استان است .

وی در مورد توقف برخی پروژه های شهرداری گفت :موضوع کمبود اعتبارات مهمترین علت است وی به همکاری استاندارد در وصول مطالبات شهرداری اشاره کرد و افزود: هر چند وصول مطالبات کافی نبوده اما نسبت به سنوات گذشته افزایش داشته است و ضرورت دارد برخی از دستگاه ها که در این استان حضور دارند اما ارزش افزوده خود را به تهران پرداخت می کنند ارزش افزوده خود را به استان بیاورند.

وی همچنین در مورد صنایع و شرکتهای بزرگ غرب بندرعباس گفت : این شرکتها در محدوده مناطق ویژه و اقتصادی قرار دارند که مشمول معافیت مالیاتی هستند بایستی قوانینی وضع شود تا وجود این شرکتهای برای استان نیز مفید واقع شود.

وزیر راه و شهرسازی:

افزایش وام مسکن در دستور کار نیست



نقدینگی موجهاند بنابراین نمی‌توانند نسبت به تولید و تأمین قطعات و مواد اولیه در سطح مورد نیاز خود اقدام کنند.

اما در این شرایط که فرصت طلایی توافق هسته‌ای و برجام از دست رفته، خودروسازان تازه به فکر داخلی‌سازی و خودکفایی افتاده و قطعه‌سازان را فراخوان داده‌اند تا نسبت به ساخت داخل کردن برخی قطعات وابسته به خارج اقدام کنند.

هر چند این اقدام می‌تواند تا حدی به بهبود داخلی‌سازی کمک کند، اما قطعاً شرایط

برای داخلی‌سازی طی سال‌های ۹۳ تا ۹۶ بسیار مهیاتر و بهتر بود تا مقطع فعلی. در

آن دوران، خودروسازان و قطعه‌سازان می‌توانستند به واسطه بازن شدن فضای بین‌المللی

و ارتباطات مناسب با خارجی‌ها، راحت‌تر و کم‌هزینه‌تر از حال، داخلی‌سازی را توسعه

دهند. در کنار اقداماتی که خودروسازان در حوزه توسعه داخلی‌سازی انجام ندادند،

دولت و به خصوص وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز نگذاشتند خودروسازی از فرصت

طلایی‌اش برای توسعه داخلی‌سازی و آمادگی برای مواجهه با تحریم‌های دوباره، بهره

لازم را ببرد. یکی از این موارد، تداوم سرکوب قیمت بود؛ سیاستی که دلالت پروری کرد و

نقدینگی خودروسازان را به چالش کشید. از آنجا که خودروسازان اجازه نداشتند قیمت

محصولات خود را متناسب با هزینه‌های تولید افزایش دهند، تقابلی نگفتی از دست آنها

پرید و نصیب دلالان شد.

تبعات منفی این سیاست به وضوح خود را طی سال‌جاری نشان داد و ضرر ۱۱ هزار

میلیارد تومانی دو خودروساز بزرگ کشور تا پایان آذر ماه ۹۷، تنها یک نمونه‌ای از این اثرات

زیانبار است. به نظر می‌رسد اگر دولت در همان ابتدای دوران توافق هسته‌ای، سیاست

سرکوب قیمت را کنار می‌گذاشت، حالا خودروسازان حداقل از حیث نقدینگی با این

حجم از مشکلات مواجه نبودند. اتفاقاً موضوع نقدینگی به طور مستقیم با داخلی‌سازی

قطعاًت نیز در ارتباط است؛ چه آن که وقتی پول باشد، ساخت داخل نیز بیشتر در

دسترس خواهد بود. به عبارت بهتر، اگر در آن دوران طلایی، نقدینگی خودروسازان

به واسطه حیف‌تر سیاست سرکوب قیمت، شرایط مناسبی پیدا می‌کرد، هم امکان

داخلی‌سازی بیشتر قطعات وجود داشت و هم تأمین قطعات از داخل نیز در سطحی

وسیع‌تر ممکن بود. در حال حاضر یکی از دلایل کاهش تولید علاوه بر مختل شدن

تأمین قطعات از خارج، ضعف تولید داخل است؛ به نحوی که قطعه‌سازان نمی‌توانند

همه نیاز شرکت‌های خودروساز را تأمین کنند و این موضوع از کمبود نقدینگی و عدم

پرداخت مطالبات آنها (قطعه‌سازان) سرچشمه می‌گیرد. بنابراین لغو سیاست سرکوب

قیمت، می‌توانست نقدینگی خودروسازان را افزایش داده و در نتیجه، طلب قطعه‌سازان

پرداخت و تأمین قطعات و البته توسعه داخلی‌سازی در بستری مناسب انجام شود.

هر چه هست، خودروسازان و وزارت صنعت، معدن و تجارت، با کاهلی و اصرار

بر سیاست‌های شکست خورده، اجازه ندادند صنعت خودرو آمادگی لازم را برای

تحریم‌های دوباره به دست بیاورد و نتیجه این ماجرا در آئینه تولید و قیمت و احتمالاً

کیفیت، انعکاس یافته‌است.



نقدینگی موجهاند بنابراین نمی‌توانند نسبت به تولید و تأمین قطعات و مواد اولیه در سطح مورد نیاز خود اقدام کنند.

اما در این شرایط که فرصت طلایی توافق هسته‌ای و برجام از دست رفته،

خودروسازان تازه به فکر داخلی‌سازی و خودکفایی افتاده و قطعه‌سازان را فراخوان

داده‌اند تا نسبت به ساخت داخل کردن برخی قطعات وابسته به خارج اقدام کنند.

هر چند این اقدام می‌تواند تا حدی به بهبود داخلی‌سازی کمک کند، اما قطعاً شرایط

برای داخلی‌سازی طی سال‌های ۹۳ تا ۹۶ بسیار مهیاتر و بهتر بود تا مقطع فعلی. در

آن دوران، خودروسازان و قطعه‌سازان می‌توانستند به واسطه بازن شدن فضای بین‌المللی

و ارتباطات مناسب با خارجی‌ها، راحت‌تر و کم‌هزینه‌تر از حال، داخلی‌سازی را توسعه

دهند. در کنار اقداماتی که خودروسازان در حوزه توسعه داخلی‌سازی انجام ندادند،

دولت و به خصوص وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز نگذاشتند خودروسازی از فرصت

طلایی‌اش برای توسعه داخلی‌سازی و آمادگی برای مواجهه با تحریم‌های دوباره، بهره

لازم را ببرد. یکی از این موارد، تداوم سرکوب قیمت بود؛ سیاستی که دلالت پروری کرد و

نقدینگی خودروسازان را به چالش کشید. از آنجا که خودروسازان اجازه نداشتند قیمت

محصولات خود را متناسب با هزینه‌های تولید افزایش دهند، تقابلی نگفتی از دست آنها

پرید و نصیب دلالان شد.

تبعات منفی این سیاست به وضوح خود را طی سال‌جاری نشان داد و ضرر ۱۱ هزار

میلیارد تومانی دو خودروساز بزرگ کشور تا پایان آذر ماه ۹۷، تنها یک نمونه‌ای از این اثرات

زیانبار است. به نظر می‌رسد اگر دولت در همان ابتدای دوران توافق هسته‌ای، سیاست

سرکوب قیمت را کنار می‌گذاشت، حالا خودروسازان حداقل از حیث نقدینگی با این

حجم از مشکلات مواجه نبودند. اتفاقاً موضوع نقدینگی به طور مستقیم با داخلی‌سازی

قطعاًت نیز در ارتباط است؛ چه آن که وقتی پول باشد، ساخت داخل نیز بیشتر در

دسترس خواهد بود. به عبارت بهتر، اگر در آن دوران طلایی، نقدینگی خودروسازان

به واسطه حیف‌تر سیاست سرکوب قیمت، شرایط مناسبی پیدا می‌کرد، هم امکان

داخلی‌سازی بیشتر قطعات وجود داشت و هم تأمین قطعات از داخل نیز در سطحی

وسیع‌تر ممکن بود. در حال حاضر یکی از دلایل کاهش تولید علاوه بر مختل شدن

تأمین قطعات از خارج، ضعف تولید داخل است؛ به نحوی که قطعه‌سازان نمی‌توانند

همه نیاز شرکت‌های خودروساز را تأمین کنند و این موضوع از کمبود نقدینگی و عدم

پرداخت مطالبات آنها (قطعه‌سازان) سرچشمه می‌گیرد. بنابراین لغو سیاست سرکوب

قیمت، می‌توانست نقدینگی خودروسازان را افزایش داده و در نتیجه، طلب قطعه‌سازان

پرداخت و تأمین قطعات و البته توسعه داخلی‌سازی در بستری مناسب انجام شود.

هر چه هست، خودروسازان و وزارت صنعت، معدن و تجارت، با کاهلی و اصرار

بر سیاست‌های شکست خورده، اجازه ندادند صنعت خودرو آمادگی لازم را برای

تحریم‌های دوباره به دست بیاورد و نتیجه این ماجرا در آئینه تولید و قیمت و احتمالاً

کیفیت، انعکاس یافته‌است.

خودروسازی را فکر زمستان نبود

در این فضا،علاوه بر آن که تأمین قطعات از خارج روندی عادی و مقبول داشت، تولید قطعات داخلی نیز از شرایط مناسبی برخوردار بود و در نتیجه، تیراژ در مسیر رشد و حتی شکستن رکورد سال ۹۰ قرار گرفت. خودروسازان قصد داشتند با ادامه روند مثبت تولید، رکورد سال ۹۰ را بشکنند و در سال ۱۴۰۴ نیز از مرز سه میلیون دستگاه عبور کنند اما این رویا فعلاً به دلیل وقوع دوباره تحریم، به باد رفته به نظر می‌رسد. در واقع تکرار داستان تحریم البته با شدتی بیش از گذشته، برنامه‌های خودروسازی ایران را در عرصه تولید و کیفیت و توسعه محصول به هم ریخت و این صنعت را در شرایطی بدتر و سخت‌تر از سال‌های ۹۱ و ۹۲ قرار داد. با خروج آمریکا از برجام در شامگاه هجدهم اردیبهشت‌اسمال و بازگشت تحریم‌های صنعت خودرو، اتفاقات دوره قبل تحریم (رفتن شرکای خارجی، قطع ارتباطات بین‌المللی و محدودیت دسترسی به قطعات خارجی) به شکلی شدیدتر تکرار شد و تیراژ در مسیری نزولی قرار گرفت. بنا بر پیش‌بینی‌ها، تولید خودرو در کشور طی سال جاری احتمالاً به یک میلیون دستگاه نیز نخواهد رسید. آن هم در شرایطی که قیمت خودرو آزاد شده است. مجموعه سیگنال‌های اقتصادی و سیاسی ارسال شده طی چند وقت گذشته نیز دورنمای مثبتی را از اوضاع خودروسازی در سال آینده متصور نمی‌کند و هیچ دیدب نیست تیراژ خودروهای داخلی در انتهای ۹۸ از اسمال کمتر بشود.

کارهایی که انجام نشد

با وقوع تحریم‌های دوباره علیه خودروسازی ایران و افت شدید تولید، مشخص شد خودروسازان کشور در فاصله دو تحریم عملاً کار خاص و قابل توجهی در حوزه داخلی‌سازی قطعات انجام نده‌اند. از آن سو دولت و به خصوص وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز این اجازه را به صنعت خودرو ندادند تا بهترین استفاده را از دوران طلایی توافق هسته‌ای و پس‌برجام برده و چالش‌هایی مانند قیمت‌گذاری دستوری، ضعف فناوری و تکنولوژی، حذف موانع ورود سرمایه‌گذاران خارجی و همچنین دولتی بودن را رفع یا کم‌رنگ کند. به عبارت بهتر، کاهلی خودروسازان از یک طرف و بستن دست آنها توسط دولت از سوی دیگر، فرصت میان دو تحریم را برای صنعت خودرو سوزاند و حالا خودروسازی با تیراژی به شدت افت کرده و قیمتی ترمز پریده و مشتریانی به غایت معترض و ناراضی دست و پنجه‌خورد.

یکی از مهم‌ترین کارهایی که خودروسازان می‌توانستند در فاصله دو تحریم انجام دهند، افزایش داخلی‌سازی قطعات بود. در تحریم‌های قبلی که تازه به سختی حال نبود، وابستگی خودروسازان به قطعات خارجی، کار دست آنها داد و باعث شد تیراژ افت کند. با توجه به این تجربه تلخ، طبیعاً خودروسازان باید از فرصت توافق هسته‌ای و پس‌برجام‌چشم‌پوری ترامپ و از آنجا که سیاست خارجی ایران طی این سال‌ها بر نوسان بوده و همواره احتمال قطع و وصل ارتباط با کشورهای مختلف وجود داشته است، خودروسازان و وزارت صنعت، معدن و تجارت باید این آییندنگری را که وقوع دوباره تحریم دور از ذهن نیست، می‌داشتند که نداشتند.

به نظر می‌رسد اگر زنجیره خودروسازی در چهار سال طلایی (۹۲ و ۹۴ و ۹۵ و ۹۶) توجه ویژه‌ای به داخلی‌سازی قطعات می‌کردند و سرمایه‌گذاری لازم را در این پروژه انجام می‌دادند، احتمالاً حالا شرایط بهتری در تولید داشتند. مشکل اصلی خودروسازی ایران در مقطع فعلی، تأمین قطعات است و چون این مساله به چالش خورده، تیراژ به شدت افت کرده و به تبع آن، قیمت‌ها نیز نجومی بالا رفته‌اند. تردیدی وجود ندارد که اگر خودروسازان می‌توانستند تولید را در مقطع فعلی (به واسطه داخلی‌سازی هر چه بیشتر قطعات) در سطح نسبتاً مناسبی نگه دارند، حالا بازار با این انفعال قیمتی رو‌روهر و نبود وابستگی خودروسازان به قطعات خارجی از دو جهت مشکل‌ساز شده است؛ اول این که شرکت‌های خارجی از ترس جرایم مدعی و معنوی آمریکا، ارتباط با خودروسازی ایران را قطع یا به پایین‌ترین حد ممکن رسانده‌اند. این موضوع سبب شده تأمین قطعات به شدت مختل شود و به تبع آن، تیراژهای بزرگ را به خود ببینند. نکته دوم نیز اینجاست که زنجیره خودروسازی شامل شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز، با کمبود