

اقتصاد

یادداشت

بی‌ثباتی سیاست‌ها مهم‌ترین مشکل بنگاه‌های تولیدی

همان‌طور که مقام معظم رهبری در مورد تسهیل صدور مجوزها فرمودند باید هرچه سریع‌تر در این مسیر گام برداریم. اطلاعاتی که ایشان از اوضاع اقتصادی و فعالیت بخش خصوصی در اختیار دارند بسیار میدانی‌تر از مقامات اجرایی است و این موضوع بخش خصوصی را دلگرم می‌کند.
هرفصل اتاق‌های سه‌گانه اصناف، بازرگانی و تعاون برای روشن شدن مشکل تولیدکنندگان پایش ملی انجام می‌دهند.
بر اساس آخرین نظرسنجی از ۲۵۸۱ بنگاه اقتصادی در کشور مهم‌ترین مشکلات آنها غیرقابل‌پیش‌بینی بودن مواد اولیه محصولات، بی‌ثباتی سیاست‌ها، قوانین و مقررات و رویه‌های اجرایی‌ناظر بر کسب‌وکار، دشواری تأمین مالی یا بانک‌ها، موانع در فرآیندهای اداری برای اخذ مجوز در دستگاه‌های اجرایی و فساد و سوءاستفاده افراد از مقام و موقعیت اداری در دستگاه‌های اجرایی است.

با توجه به این‌که برخی دستگاه‌ها به جای تسهیل در تولید، مانع ایجاد می‌کنند هیات مقررات‌زدایی تشکیل شد تا قوانین زائد را از بین برد اما تصمیماتی که در این هیات گرفته می‌شود به مرحله اجرا نمی‌رسد و دستگاه‌های اجرایی به منظور کاهش نیافتن اختیاراکشان در مقابل این تصمیمات مقاومت می‌کنند.
برخی دستگاه‌ها برای این‌که قانون را اجرا نکنند به دیوان عدالت اداری مراجعه می‌کنند در حالی که هیات عالی مقررات‌زدایی بایستی ضمانت اجرایی داشته باشد.
افرادی که تصمیمات هیات مقررات‌زدایی و تسهیل کسب‌وکار را اجرا نمی‌کنند باید مواخذه شوند و افرادی که قانون را اجرا نمی‌کنند باید مشمول برخورد فردی شوند و از پست مدیریتی کنار بروند.
مهم‌ترین مشکل اقتصاد ایران دولتی بودن است. اقتصاد ایران از طریق فروش نفت یا سیستم بانکی ارتزاق می‌کند که هردو دولتی هستند. از سوی دیگر بانک‌ها به جای این‌که پول را به بنگاه‌های اقتصادی بدهند خودشان بنگاهدار شدند که در این صورت بخش خصوصی واقعی از سرمایه در گردش محروم می‌شود.
بخش تعاون ایران آمادگی دور زدن تحریم‌ها را دارد و می‌تواند در زمینه تقویت تولید نقشی اساسی ایفا کند. اکنون یک فرد تازه‌نفس به قوه قضاییه آمده که کارنامه درخشانی دارد. دولت با بهره‌مندی از این سرباز نظام می‌تواند مشکلات اقتصادی کشور را حل کند و با افرادی که قصد استفاده از رانت و فساد را دارند برخورد کند.

ادامه افزایش نرخ تورم

مرکز آمار اعلام کرد: نرخ تورم ۱۲ ماهه منتهی به اردیبهشت ۱۳۹۸ به ۳۴/۲ درصد رسید.
براساس گزارش مرکز آمار، تورم نقطه به نقطه (تغییر شاخص کل نسبت به ماه مشابه سال قبل) هم به ۵۲/۱ درصد افزایش یافت.
یعنی خانوارهای کشور به‌طور میانگین ۵۲/۱ درصد بیشتر از اردیبهشت ۱۳۹۷ برای خرید یک مجموعه کالا و خدمات یکسان هزینه کرده‌اند.

شاخص قیمت در گروه عمده خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات در ماه جاری نسبت به اردیبهشت ۱۳۹۷ بالغ بر ۸۲/۶ درصد افزایش پیدا کرده است.

در گروه عمده خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات بیشترین افزایش قیمت نسبت به ماه قبل مربوط به گروه قند و شکر و شیرینی (قند، شکر و نبات) و گروه نان و غلات (ماکارونی، انواع برنج ایرانی و رشته آش) است.

خدمات شبانه‌روزی متروی تهران در لیالی قدر

شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه در شب‌های قدر سرویس ویژه ارائه می‌دهد.
فروش توبخت نایب رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه ضمن آرزوی قبولی طاعات و عبادات شهروندان افزود: متروی تهران تلاش دارد تا امسال هم در لیالی پربرکت قدر جهت تکریم شب زنده‌داران و تسهیل تردد آنها به مساجد، حسینیه‌ها و اماکن مذهبی همچون حضرت عبدالعظیم حسنی(ع)، امامزاده صالح(ع) و حرم مطهر امام خمینی(ره)، به صورت شبانه‌روزی فعالیت نماید.



اصغری مهرآبادی با اشاره به این‌که مسکن مهر استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، قم، مرکزی، سیستان و بلوچستان، بوشهر و ایلام نیز در آستانه اتمام است، افزود: هفته جاری با حضور وزیر راه و شهرسازی پرونده مسکن مهر در خراسان جنوبی بسته شد.

معاون حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: انجمن حمل و نقل ریلی از ما درخواست افزایش نرخ در راستای افزایش هزینه‌های

تمام‌شده شرکت‌هایشان را داشتند و ما در حال بررسی این موضوع هستیم. وی با تأکید بر این‌که مصوبه شورای هماهنگی ترابری کشور قابل اجراست، تصریح کرد: قصد ما افزایش قیمت بلیت قطار نیست مگر این‌که مجبور شویم.

هزینه‌های سنگین شرکت‌های ریلی
آن‌طور که گفته می‌شود اخیرا شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی موظف شده‌اند بابت هزینه‌های حق دسترسی به شبکه ریلی و استفاده از نیروی کشش، نسبت به دادن ضمانت‌نامه به شرکت راه‌آهن اقدام کنند و برخی فعالان این صنعت معتقدند این ضمانت‌نامه، هزینه سنگینی بر دوش شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی می‌گذارد. محسن سعیدبخش، مدیرعامل یک شرکت ریلی در این باره گفت: در حالی که واگن‌های ما داخل شبکه راه‌آهن کشور بوده و به هیچ وجه امکان خارج کردن آنها را نداریم و در حقیقت در مدیریت شرکت راه‌آهن است؛ چه ضرورتی دارد سالانه بالغ بر چند میلیارد تومان هزینه‌های بانکی توسط شرکت‌های حمل ریلی بابت ضمانت‌نامه پرداخت شود؟ وی درباره مشکلات پیش روی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: یکی از مشکلات کمبود قطعات و افزایش قیمت آنها بوده به نحوی که بعضی از قطعات مانند چرخ و محور تا ۳۰۰ درصد افزایش قیمت داشته و شرکت‌ها نیازمند تخصیص ارز نیمایی جهت تأمین قطعات خارجی هستند.

سعیدبخش در ادامه گفت: به علت تحریم‌ها و این‌که بعضی از قطعات امکان تولید در داخل را ندارند درموردی که قصد خرید قطعات از خارج کشور را داشتیم، طرف خارجی اقلام را به ما تحویل نداده و قرارداد را متوقف کرده است. همچنین برای خرید واگن قطار از خارج کشور نیز مشکل نقل و انتقال ارز داریم. البته در مواردی که صنایع داخلی قادر به تولید قطعات هستند در راستای اقتصاد مقاومتی و برای کمک به اشتغال داخلی، اولویت اول تأمین قطعات خود را به شرکت‌های داخلی که مورد تأیید شرکت راه‌آهن هستند، می‌دهیم.

افزایش تاخیر مصوبات بوده‌جه

قلی... قلی‌زاده، عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: با توجه به افزایش حقوق و دستمزد و افزایش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات تجهیزات ریلی و ارزی بودن آنها به نظر می‌رسد نرخ بلیت قطارها در سال جدید افزایش یابد.

وی افزود: قاعدتاً تا حدی که قانون بودجه مصوب کرده است این افزایش حقوق، قانونی است هرچند که به نظر می‌رسد این افزایش قیمت روی سایر کالاها تأثیرگذار خواهد بود، البته با توجه به افزایش بیمه، هزینه‌های جاری شرکت‌های ریلی و موارد دیگر به نظر می‌رسد این امر باید صورت گیرد. عضو کمیسیون عمران مجلس اظهار کرد: با توجه به این‌که ما مالی دولت در بودجه سال ۹۸ بسیار بالاست به نظر می‌رسد نباید به آن چیز جدیدی اضافه کرد ولی با امکانات فعلی باید تمام تلاش‌ها انجام شود تا قیمت بلیت‌ها به میزان کمتری افزایش یابد. قلی‌زاده تصریح کرد: در سایر مباحث اقتصادی از جمله بخش‌های صنعت، انرژی، کشاورزی و مسکن باید جرایم‌های اقتصادی صورت گیرد تا بتوان از طرفی شاهد رشد اقتصادی و از طرف دیگر افزایش نیافتن قیمت محصولات باشیم.

به زیان قشر متوسط

شهرام کوسه غراوی، عضو کمیسیون عمران مجلس نیز در این باره گفت: با توجه به شرایط فعلی و گرانی تمامی

محصولات و کالاها به هیچ عنوان موافق افزایش قیمت محصولی از جمله بلیت قطار نیستم.

وی افزود: طبیعتاً افزایش قیمت بلیت قطار در شرایط فعلی خود به خود بار روانی برای افزایش سایر محصولات در آینده‌ای نزدیک ایجاد خواهد کرد.

کوسه غراوی تصریح کرد: طبیعتاً قُشر متوسط به پایین جامعه با افزایش نیافتن قیمت بلیت قطار از این بخش در حمل و نقل خود استفاده خواهند کرد ولی با افزایش آن شاهد افزایش مسافرت‌ها از طریق خودروها و به تبع آن افزایش مصرف بنزین و تصادفات جاده‌ای خواهیم بود. عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: دولت، تسهیلاتی که در قالب برنامه بودجه برای شرکت‌های ریلی دیده‌شده، این شرکت‌ها از افزایش قیمت بلیت خود خودداری کنند.

شرکت‌ها درخواست افزایش قیمت بلیت داشتند، پاسخ داد: صحبت شما کمی پوپولیستی است. هر واگن شرکت رجا حدود هشت میلیارد تومان قیمت دارد و هزینه تعمیر و نگهداری از این واگن‌ها مشمول هزینه‌های دیگر می‌شود، درنتیجه اگر نتوانیم هزینه‌ها را پرداخت کنیم باید واگن را از ریل خارج کنیم که کمبود عرضه باعث رنجش مسافران خواهد شد.

وی تأکید کرد: شرکت رجا بودجه دولتی ندارد و از محل فروش بلیت خود را اداره می‌کند. این در حالی است که به منظور تقویت تولید داخل شرکت‌های ایرانی هرچه تولید می‌کنند می‌خریم اما برخی محصولات در ایران ساخته نمی‌شود و مجبور به واردات با ارز آزاد هستیم که هزینه‌های زیادی را به شرکت تحمیل می‌کند. البته هزینه تمام‌شده شرکت‌های داخلی هم آن‌قدر زیاد شده که بر هزینه‌های ما می‌افزاید و تعمیر و نگهداری واگن‌ها که تا ابتدای سال گذشته با قیمت ۶۰۰ میلیون تومان تمام می‌شد اکنون با قیمت یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان انجام می‌شود. مدیرعامل رجا با بیان این که قیمت قطارهای حومه‌ای اصلا اضافه نشده اضافه کرد: میانگین بلیت قطارهای حومه‌ای در کشور ۳۰۰۰ تومان است و برای رفاه دانشجویان و کارگران از افزایش قیمت خودداری کردیم.

و تعیین تکلیف مسکن مهر در استان‌ها تا پایان امسال است. وی با اشاره به این‌که دیگر بعد از ۱۲ سال پرونده مسکن مهر زینبده نیست بسته نشود، عنوان کرد: تاکنون جشن تحویل مسکن مهر در استان‌های زنجان، یزد و خراسان جنوبی برگزار شده است.

جشن پایان پروژه مسکن مهر تا پایان سال ۹۸

قائم‌مقام وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر دغدغه‌مندی وزیر برای بهره‌برداری مسکن مهر،گفت: امیدوارم پرونده مسکن مهر تا پایان سال در تمامی استان‌ها تعیین تکلیف شود. به گزارش تسنیم، احمد اصغری مهرآبادی اظهار کرد: وزیر راه به جد پیگیر تحویل



جام جم افزایش قیمت بلیت مسیرهای ریلی را پیگیری می‌کند

سوت گرانی بلیت قطار از نیمه خرداد

باز هم گرانی، این بار در حوزه حمل‌ونقل ریلی. چند روز پیش خبر افزایش ۲۲ درصدی قیمت بلیت قطار بعد از ماه مبارک رمضان (۱۵ خرداد) از سوی شهرام آدم‌نژاد، معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در رسانه‌ها مخابره شد.

حمل و نقل ریلی علاوه بر صرفه اقتصادی برای خانوارهای کم‌درآمد و متوسط، امنیت بالایی هم دارد و گرانی بلیت قطار به ضرر اقشار متوسط و کم‌درآمد جامعه است.

شرکت‌های ریلی می‌گویند به جز تیر سال ۹۷ که نرخ بلیت قطار ۱۰ درصد افزایش داشت، در چهار سال گذشته افزایش قیمتی نداشته‌اند. در مقابل برخی کارشناسان معتقدند در حال حاضر تنها مشوق مردم به استفاده از قطار، پایین بودن نرخ بلیت آن در مقایسه با دیگر شیوه‌های حمل‌ونقلی است و در صورت افزایش نرخ بلیت، احتمال کاهش مسافران این بخش وجود دارد. کاهش تعداد مسافران قطار، موجب می‌شود افزایش درآمد شرکت‌های ریلی از محل گران شدن بلیت قطار، خنثی شود.

با توجه به افزایش نیافتن قیمت بنزین، ترجیح مردم به استفاده از خودروی شخصی نسبت به سفر با قطار افزایش خواهد یافت که هم افزایش مصرف بی‌رویه بنزین را موجب خواهد شد و هم احتمالاً تلفات جاده‌ای را بیشتر خواهد کرد.

کاهش مسافران ریلی

آمارها نشان می‌دهد افزایش نرخ بلیت قطار کاهش سه میلیونی مسافر را به همراه داشته است. در سال ۸۹ تعداد مسافران ریلی ۲۹ میلیون نفر بود که افزایش بلیت قطار در طول سال‌های گذشته و از دست رفتن قدرت خرید خانوارها موجب شده تعداد مسافران به ۲۶ میلیون نفر کاهش یابد. کاهش مسافر در بخش ریلی نشان‌دهنده افزایش قیمت بلیت قطار بیش از قدرت خرید مردم در طول

افزایش تلفات جاده‌ای

محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس در واکنش به تصمیم دولت برای گران کردن بلیت قطار گفت: به هیچ عنوان با

افزایش نرخ بلیت‌های قطار موافق نیستم به همین منظور تلاش می‌کنیم در ابتدای هفته آینده در کمیسیون عمران مجلس این موضوع را پیگیری کنیم. وی افزود: از نظر بنده در شرایط فعلی و با توجه به افزایش نرخ ارز و سایر کالاها رشد نرخ بلیت قطار به لحاظ روانی بازار و اقتصاد کشور را به هم می‌ریزد. رئیس کمیسیون عمران مجلس اذعان کرد: در حال حاضر تنها مشوق مردم به استفاده از قطار، پایین بودن نرخ بلیت آن در مقایسه با دیگر شیوه‌های حمل‌ونقلی است و در صورت افزایش نرخ بلیت، احتمال کاهش مسافران این بخش وجود دارد. کاهش تعداد مسافران قطار، موجب می‌شود افزایش درآمد شرکت‌های ریلی از محل گران شدن بلیت قطار، خنثی شود. رضایی کوچی تصریح کرد: با توجه به عدم افزایش قیمت بنزین، ترجیح مردم به استفاده از خودروی شخصی نسبت به سفر با قطار افزایش خواهد یافت.

مجبور به افزایش نرخ بلیت هستیم

محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا به افزایش هزینه شرکت‌های حمل و نقل ریلی ناشی از افزایش نرخ ارز اشاره و تصریح کرد: مدارک افزایش ۱۶۰ درصدی هزینه‌های شرکت‌های ریلی به سازمان حمایت از مصرف‌کننده ارسال شد و مورد تأیید قرار گرفت.

وی افزود: تا سال گذشته افزایش قیمت بلیت‌های قطار باید در ستاد تنظیم بازار تصویب می‌شد اما از بهمن‌ماه گذشته این اختیار به شورای هماهنگی ترابری که نمایندگان ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت از مصرف‌کننده در آن حضور دارند واگذار شد.

رجبی به پیشنهاد انجمن حمل و نقل ریلی اشاره کرد و ادامه داد: پیشنهاد ما به شورای هماهنگی ترابری مبنی بر افزایش ۲۵ درصدی قیمت بلیت قطار بود، به طوری که مسیرها و قطارهایی که کشش قیمتی دارند تا ۶۰ درصد و مسیرهای منطقه‌ای مانند سیستان و بلوچستان ۱۰ درصد افزایش یابد اما سازمان حمایت و شورای هماهنگی ترابری میانگین رقم

گروه اقتصاد

اقشار متوسط و کم‌درآمد جامعه است.

شرکت‌های ریلی می‌گویند به جز تیر سال ۹۷ که نرخ بلیت قطار ۱۰ درصد افزایش داشت، در چهار سال گذشته افزایش قیمتی

نداشته‌اند. در مقابل برخی کارشناسان معتقدند در حال حاضر تنها مشوق مردم به استفاده از قطار، پایین بودن نرخ بلیت آن در مقایسه با دیگر شیوه‌های

حمل‌ونقلی است و در صورت افزایش نرخ بلیت، احتمال کاهش مسافران این بخش وجود دارد. کاهش تعداد مسافران قطار، موجب می‌شود افزایش

درآمد شرکت‌های ریلی از محل گران شدن بلیت قطار، خنثی شود.

با توجه به افزایش نیافتن قیمت بنزین، ترجیح مردم به استفاده از خودروی شخصی نسبت به سفر با قطار افزایش خواهد یافت که هم افزایش مصرف

بی‌رویه بنزین را موجب خواهد شد و هم احتمالاً تلفات جاده‌ای را بیشتر خواهد کرد.

آمارها نشان می‌دهد افزایش نرخ بلیت

قطار کاهش سه میلیونی مسافر را به همراه

داشته است. در سال ۸۹ تعداد مسافران ریلی

۲۹ میلیون نفر بود که افزایش بلیت قطار در

طول سال‌های گذشته و از دست رفتن قدرت

خرید خانوارها موجب شده تعداد مسافران

به ۲۶ میلیون نفر کاهش یابد. کاهش مسافر

در بخش ریلی نشان‌دهنده افزایش قیمت

بلیت قطار بیش از قدرت خرید مردم در طول



محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس در واکنش به تصمیم دولت برای گران کردن بلیت قطار گفت: به هیچ عنوان با افزایش نرخ بلیت‌های قطار موافق نیستم به همین منظور تلاش می‌کنیم در ابتدای هفته آینده در کمیسیون عمران مجلس این موضوع را پیگیری کنیم. وی افزود: از نظر بنده در شرایط فعلی و با توجه به افزایش نرخ ارز و سایر کالاها رشد نرخ بلیت قطار به لحاظ روانی بازار و اقتصاد کشور را به هم می‌ریزد. رئیس کمیسیون عمران مجلس اذعان کرد: در حال حاضر تنها مشوق مردم به استفاده از قطار، پایین بودن نرخ بلیت آن در مقایسه با دیگر شیوه‌های حمل‌ونقلی است و در صورت افزایش نرخ بلیت، احتمال کاهش مسافران این بخش وجود دارد. کاهش تعداد مسافران قطار، موجب می‌شود افزایش درآمد شرکت‌های ریلی از محل گران شدن بلیت قطار، خنثی شود. رضایی کوچی تصریح کرد: با توجه به عدم افزایش قیمت بنزین، ترجیح مردم به استفاده از خودروی شخصی نسبت به سفر با قطار افزایش خواهد یافت.



محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا به افزایش هزینه شرکت‌های حمل و نقل ریلی ناشی از افزایش نرخ ارز اشاره و تصریح کرد: مدارک افزایش ۱۶۰ درصدی هزینه‌های شرکت‌های ریلی به سازمان حمایت از مصرف‌کننده ارسال شد و مورد تأیید قرار گرفت.

وی افزود: تا سال گذشته افزایش قیمت بلیت‌های قطار باید در ستاد تنظیم بازار تصویب می‌شد اما از بهمن‌ماه گذشته این اختیار به شورای هماهنگی ترابری که نمایندگان ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت از مصرف‌کننده در آن حضور دارند واگذار شد.

رجبی به پیشنهاد انجمن حمل و نقل ریلی اشاره کرد و ادامه داد: پیشنهاد ما به شورای هماهنگی ترابری مبنی بر افزایش ۲۵ درصدی قیمت بلیت قطار بود، به طوری که مسیرها و قطارهایی که کشش قیمتی دارند تا ۶۰ درصد و مسیرهای منطقه‌ای مانند سیستان و بلوچستان ۱۰ درصد افزایش یابد اما سازمان حمایت و شورای هماهنگی ترابری میانگین رقم