

آیین نواختن زنگ آغاز معاملات بازار سرمایه در فصل پاییز با حضور رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، اعضای هیات مدیره سازمان بورس و جمعی از مدیران و مقامات ارشد ارگان بازار سرمایه در محل تالار سعادت آباد بورس تهران برگزار شد.

حجت اله صیدی – رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار – در این مراسم اظهار کرد: در دوران پس از بازگشایی بازار سهام در اواخر آذرماه، تلاش همه فعالان موجب شد بازار خوبی رقم بخورد. در این دوره با صبر و متانت و آرامش، هم حجم معاملات، هم تعداد معاملات و همین طور تعداد فعالان بازار افزایش پیدا کرد.

◀ **حرکت به سمت شفافیت**

صیدی با اشاره به فلسفه برگزاری آیین نواختن زنگ بورس ها در بازارهای سرمایه دنیا گفت: آیین نواختن زنگ بورس ها که در دنیا، به ویژه در بورس های بزرگ، رواج دارد، این یک مراسم نمادین است، نمادی از حرکت، حرکت به سمت شفافیت و کارایی بیش تر در بازار. او با اشاره به این که ارتقای سطح کارایی و شفافیت، لازمه بازار است، توضیح داد: در دوره اخیر اتفاق هایی در بازار رخ داده، هم ریزساختارها و هم نحوه گزارش گری و مقررات و ضوابط به گونه ای تغییر کرده که میزان شفافیت را ارتقا داده، شفافیتی که در نهایت به تقویت اعتماد می انجامد. رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، دومین مولفه مرتبط با موضوع حرکت را حرکت به سمت تشکیل سرمایه بیش تر عنوان کرد و گفت: هنر ما در بازار سرمایه این است که بتوانیم دست به دست هم بدهیم تا در کشور تشکیل سرمایه با سرعت و عمق بیش تری رخ بدد تا شاهد رشد مطلوب در اقتصاد باشیم. او ادامه داد: متأسفانه آمارها از رشد نامطلوب حکایت می کنند. بخشی از آن هم طبیعی است، برای این که مادرگیر دو جنگ تمام عیار بوده ایم و هنوز در شرایط جنگی هستیم. طبیعتاً در چنین شرایطی همین که اقتصاد بتواند تاب آوری بالایی خودش را اثبات کند، خداوند را شکر می کنیم که به ما این قوت و توان را داد که بتوانیم تاب آوری ایران عزیز را به اثبات برسانیم. صیدی تأکید کرد: به هر صورت بازار سرمایه باید بخش واقعی اقتصاد را تأمین مالی کند. بازار سرمایه فقط جای خرید و فروش سهام نیست، بلکه جای تأمین سرمایه برای تحقق رشد اقتصادی و رفاه شهروندان است. او در ادامه تشریح مفهوم حرکت در بازار سرمایه توضیح داد: در نهایت حرکت بازار سرمایه به سمت بازده مطلوب تر اهمیت پیدا می کند. نواختن زنگ بورس نمادی از حرکت به سمت بازدهی مطلوب تر است، بازدهی که فعالان بازار به دنبال آن هستند.

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار گفت: برای این که این سه هدف مزبور در بازار سرمایه محقق شود باید همراه با صنادی نمادین زنگ بورس در این مسیر قدم های بزرگی برداریم

◀ **چشم انداز نیمه دوم سال**

صیدی با اشاره به عملکرد شرکت های پذیرفته شده در بورس و فرابورس در نیمه نخست سال ادامه داد: شرکت های پذیرفته شده در بازار سرمایه در شش ماه گذشته روند به نسبت موفقی را طی کردند. حتی شرکت هایی که در جنگ خسارت دیده بودند، توانستند با برنامه ریزی، بازسازی و بازآفرینی، اعتماد را به سهام داران بازگردانند، چنان که در این شرکت ها در حال بازگشتن به همان ظرفیت های قبلی هستند. حتی برخی شرکت ها از تهدیدها فرصت ساخته اند و دنبال نوسازی بعضی از خطوط تولیدشان رفته اند و بازسازی باتکنولوژی جدید را در دستور کار خود قرار داده اند.

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار مهم ترین کاری را که شرکت های پذیرفته شده در بورس باید انجام دهند، تلاش برای عملکرد بهتر در نیمه دوم سال عنوان کرد و گفت: مهم ترین کاری که شرکت های پذیرفته شده در بورس باید انجام دهند، تلاش برای خلق نیمه دومی بهتر از نیمه نخست سال است. پوشش بده و رسیدن به ارقام پیش بینی از جمله این تلاش ها خواهد بود. در عین حال باید برای اعمال حاکمیت شرکتی قوی تر بپردازند، موضوعی که به عملکرد بالاتر و مطلوب تر منجر می شود. توجه به این ۲ موضوع را از شرکت های فعال در بورس و فرابورس انتظار داریم.

◀ **نقش نهادهای مالی**

صیدی با اشاره به نقش نهادهای مالی گفت: نهادهای مالی مثل همیشه نقش بزرگی در رونق بازار داشته اند؛ شرکت های کارگزاری، شرکت های تأمین سرمایه، سبدگردان ها، مشاوران سرمایه گذاری، شرکت های پردازش اطلاعات، مدیران صندوق ها و همه فعالانی که به عنوان سرمایه گذاران نهادی فعالیت می کنند، در این روند نقش داشته اند. نهادهای مالی باید مثل نیمه اول سال، در نیمه دوم سال با مدیریت شرایط، با پرهیز از هیجان و پأس، با آرامش بازار را دنبال کنند. تا شاهد بازاری بالنده باشیم.

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار با اشاره به این که در ماه های گذشته و حتی روزهای اخیر با وجود حتی تنش های که به وجود آمد، بازار سرمایه مدیریت شد، توضیح داد: با توجه به شرایط جنگ و مذاکره از یک طرف و فشار حداکثری و محاصره و از طرف دیگر و هم چنین روال سنتی بازار در پایان شهریور، طبیعی بود که بازار دچار تلاطم شود. ولی تلاطم توسط کارگزاران، سبدگردان ها و مدیران صندوق ها و سایر نهادهای مالی خیلی خوب مدیریت شد.

«آرمان ملی» در گفت وگو با نماینده ادوار مجلس چالش های بازار خودرو را بررسی کرد

پارادوکس های واردات خودرو و منابع ارزی



◀ **تناقض های واردات خودرو**

علی علی لو، نماینده ادوار مجلس و کارشناس ارشد اقتصادی، در گفت وگو با «آرمان ملی» درباره وضعیت واردات خودرو و سیاست های حاکم بر این بازار گفت: در بحث واردات خودرو با نوعی تناقض مواجه هستیم. اساساً واردات در بسیاری از کشورهایی که صنعت خودرو دارند، با هدف ایجاد رقابت، افزایش تنوع و نزدیک شدن عرضه و تقاضا به شرایط واقعی بازار انجام می شود. بنابراین اگر فرض را بر این بگذاریم که منابع ارزی مورد نیاز برای واردات وجود دارد، اصل تنوع در انتخاب خودرو را نمی توان نادیده گرفت و مصرف کننده باید امکان انتخاب داشته باشد. او گفت: با این حال، اگر سیاست های واردات به گونه ای تنظیم شود که انحصار موجود در بازار داخلی همچنان حفظ شود، عملاً هدف اصلی واردات محقق نخواهد شد. در چنین شرایطی، مردم همچنان با محدودیت در انتخاب مواجه می شوند و افزایش قیمت خودروهای وارداتی نیز می تواند قدرت خرید آنها را کاهش دهد.

◀ **خودروهای هیبریدی- برقی**

وی اضافه کرد: یکی از مسائل مهم در این زمینه، تعرفه های بالای واردات است. زمانی که برای حفظ شرایط موجود در بازار، تعرفه های سنگین بر خودروهای وارداتی اعمال می شود، قیمت نهایی خودرو برای مصرف کننده افزایش پیدا می کند. در نتیجه، خودرو خارجی که قرار بود بخشی از نیاز بازار را تأمین و به ایجاد رقابت کمک کند، به کالایی با قیمت بالا تبدیل می شود و عملاً بخش قابل توجهی از مردم امکان استفاده از آن را از دست می دهند. علی لو توضیح داد: از سوی دیگر، گاهی افزایش قیمت خودروهای خارجی به عنوان مبنایی برای توجیه افزایش قیمت خودروهای

داخلی مطرح می شود، در حالی که بخشی از افزایش قیمت خودروهای وارداتی ناشی از همین تعرفه ها و سیاست های تجاری است. بنابراین نمی توان صرفاً قیمت خودرو خارجی را مبنای قرار داد و از آن برای توجیه افزایش قیمت در بازار داخلی استفاده کرد. این کارشناس ارشد اقتصادی ادامه داد: هدف ایجاد رقابت، افزایش تنوع و نزدیک شدن عرضه و تقاضا به شرایط واقعی بازار است. بنابراین اگر سیاست تعرفه ای به گونه ای باشد که هزینه ورود این خودروها را بالا ببرد، عملاً با هدف توسعه خودروهای کم مصرف سازگار نخواهد بود.

◀ **خدمات پس از فروش**

او در ادامه به یکی دیگر از مشکلات واردات خودرو اشاره کرد و گفت: مسئله خدمات پس از فروش و تأمین قطعات یدکی از موضوعات مهمی است که باید پیش از ورود خودرو به کشور مورد توجه قرار گیرد. بخشی از خودروهای وارداتی از شبکه خدمات پس از فروش گسترده و قابل اتکایی برخوردار نیستند و همین مسأله می تواند مصرف کننده را در زمان تعمیر یا تأمین قطعه با مشکل مواجه کند. وی اضافه کرد: وار کنندنده باید بتوانند پیش از ورود خودرو، سازگار مشخصی برای خدمات پس از فروش و تأمین قطعات ارائه کند. در گذشته نیز در فرایند واردات، این موارد با دقت بیشتری بررسی می شد و وزارت صنعت، معدن و تجارت نسبت به وجود شبکه خدمات پس از فروش و الزامات فنی کنترل هایی انجام می داد. علی لو ادامه داد: حتی در مورد برخی خودروها، آزمایش های

رئیس کل گمرک:

همه مرزها باز هستند

صف کامیون ها در برخی مرزهای زمینی کشور طی هفته های اخیر به یکی از چالش های تجارت خارجی تبدیل شده است. از بازرگان در مرز ترکیه تا ریمدان در مرز پاکستان، افزایش حجم تردد و تقاضای حمل و نقل در کنار محدودیت ظرفیت پذیرش در برخی پایانه های مرزی، زمان انتظار کامیون ها را افزایش داده اما به گفته رئیس کل گمرک، همه مرزها باز هستند ولی تردد در برخی نقاط با کندی مواجه است.

در هفته های اخیر افزایش حجم تقاضای حمل و نقل زمینی و همزمانی آن با محدودیت ظرفیت برخی مرزهای کشورهای مقابل، موجب افزایش ایستایی کامیون ها در تعدادی از مرزهای کشور شده است؛ وضعیتی که در مرزهای بازرگان و ریمدان نمود بیشتری پیدا کرد و در کنار آن، موضوع تردد کامیون ها در مرزهای جمهوری آذربایجان و ارمنستان نیز در دستور کار رایزنی های گمرکی قرار گرفت.

در همین راستا، فرود عسگری – رئیس کل گمرک ایران – اعلام کرده که تمامی مرزهای ایران با کشورهای همسایه باز هستند، اما در برخی نقاط روند پذیرش و خروج کامیون ها با کندی مواجه است.

وی با اشاره به مذاکرات اخیر با رؤسای گمرکات ترکیه، جمهوری آذربایجان و ارمنستان، از افزایش سقف پذیرش کامیون های صادراتی در این مرزها خبر داده است.

عسگری درباره آخرین وضعیت مرز بازرگان گفته که سقف پذیرش کامیون در این مرز از ۲۰۰ دستگاه در روز به ۴۰۰ دستگاه افزایش یافته است؛ به این معنا که ظرفیت پذیرش کامیون های صادراتی در این مرز، در نتیجه مذاکرات با طرف ترکیه ای دو برابر شده است.

رئیس کل گمرک ایران همچنین از افزایش ظرفیت پذیرش در مرز ارمنستان خبر داده و اعلام کرده که ظرفیت پذیرش کامیون از سوی طرف ارمنی از ۲۰۰ دستگاه به ۳۰۰ دستگاه در روز افزایش یافته است.

به گفته عسگری، وضعیت پذیرش کامیون ها در مرز جمهوری آذربایجان نیز نسبت به گذشته بهبود پیدا کرده است.

طبق تأکید او، مذاکرات با کشورهای همسایه برای افزایش ظرفیت پذیرش کامیون ها ادامه دارد و از طریق کمیسیون های مشترک نیز موضوع روان سازی تردد پیگیری خواهد شد.

این اظهارات در شرایطی مطرح شده که پیش از این، موضوع تراکم کامیون ها در مرز بازرگان به یکی از مسائل مهم حمل و نقل تبدیل کشور شده بود. معاون سازمان توسعه تجارت ایران نیز با اشاره به این موضوع اعلام کرده بود که بخشی از مشکل بازرگان به محدودیت پذیرش کامیون در کشور مقابل مربوط می شد.

روز گذشته امیر روشن بخش قنبری – معاون سازمان توسعه تجارت – با اشاره به وضعیت حمل و نقل ولجستیک کشور گفته بود سازمان توسعه تجارت از ابتدای بحران، وضعیت مرزها را به صورت مستمر رصد کرده و به شکل هفتگی میزان ورود و خروج کالا، وضعیت پایانه ها و مشکلات موجود را بررسی کرده است. به گفته او، در کنار پیگیری مشکلات بازرگان، استفاده از مسیرهای جایگزین تجارت نیز مورد توجه قرار گرفته است.

از سوی دیگر، گزارش های مربوط به مرز بازرگان نشان می دهد که این گذرگاه همچنان فعال است و موضوع مطرح شده بیشتر به تراکم و ایستایی ناوگان و محدودیت ظرفیت پذیرش مربوط بوده است، نه انسداد مرز. بر اساس اعلام مسئولان راهداری آذربایجان غربی، روزانه حدود ۳۵۰ تا ۴۰۰ کامیون از کشور خارج و حدود ۵۰۰ کامیون وارد کشور می شوند.

◀ **بشار تقاضای پاکستان**

در شرق کشور نیز مرز ریمدان در هفته های گذشته با افزایش قابل توجه حجم کامیون ها مواجه شد. بررسی ها نشان می دهد که افزایش ناگهانی تقاضای پاکستان برای واردات کالا، محدودیت ظرفیت پذیرش در سمت پاکستان، کاهش فعالیت مرز میرجاوه و تغییر مسیر بخشی از بارهای ترانزیتی، از عوامل اصلی شکل گیری صف طولانی کامیون ها در این مرز بوده است.

سید مصطفی حسینی – مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل و نقل اصلی سازمان راهداری – هم پیش تر به ایستاکفته بود که زیرساخت های ریمدان متناسب با حجم تقاضای ایجاد شده نیست و در شرایط جدید، بخشی از تقاضای صادرات به پاکستان به این مرز منتقل شده است. به گفته وی، یکی از عوامل افزایش تقاضا، نیاز پاکستان به تأمین بخشی از سوخت و انرژی از ایران بوده است. همچنین بخشی از کالاهایی که پیش از این از مسیرهای دیگر به سمت افغانستان و آسیای میانه ترانزیت می شد، با تغییر مسیر از خاک ایران عبور می کند.

حسینی با اشاره به ظرفیت پذیرش طرف پاکستانی گفته که این کشور در بهترین شرایط امکان پذیرش حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ کامیون در روز دارد، در حالی که تقاضای ایجاد شده بیش از این ظرفیت است. همین عدم تناسب میان عرضه و تقاضا، در کنار محدودیت زیرساخت های ریمدان، باعث شد برخی کامیون ها تا حدود ۴۰ روز در منطقه منظر بمانند. با این حال، اقدامات انجام شده برای مدیریت وضعیت ریمدان به افزایش تردد کامیون ها منجر شده است. گمرک ایران اعلام کرده که در یک بازه ۲۴ ساعته، ۹۳۰ دستگاه کامیون از گمرک مرزی ریمدان تردد کرده اند. همچنین نشست هایی میان مسئولان گمرکات ایران و پاکستان برای تسهیل و تسریع تردد کامیون های حامل کالاهای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی برگزار شده و در بازدید مشترک مسئولان دو کشور، وضعیت تردد کامیون ها و راهکارهای کاهش ایستایی مورد بررسی قرار گرفته است. در کنار این اقدامات، سازمان راهداری اجرای نوبت دهی مجازی در ریمدان را در دستور کار قرار داده است تا رانندگان پس از بازگری و انجام مراحل مربوط به بارنامه و اظهار گمرکی، بدون نیاز به حضور چندروزه در مرز، نوبت خود را دریافت و زمان تقریبی رسیدن نوبتشان را مشخص کنند.

کیفیت مناسب، قیمت منطقی، رقابت واقعی و امکان انتخاب است.

◀ **رانت های قدیمی ماندگار**

او در بخش دیگری از این گفت وگو به مسأله فساد اقتصادی پرداخت و توضیح داد: یکی از موضوعاتی که باید در سیاست گذاری اقتصادی مورد توجه قرار گیرد، مقابله با ساختارهای فسادزا است. به اعتقاد من، مبارزه با فساد نباید فقط به شناسایی یک فرد یا یک پرونده محدود شود، بلکه باید سازوکارهایی که امکان شکل گیری فساد در بخش های مختلف اقتصاد را فراهم می کنند، شناسایی و اصلاح شوند. وی اضافه کرد: این موضوع در حوزه های مختلف اقتصادی، از جمله نظام بانکی، صنعت، تجارت، مواد اولیه، پتروشیمی و بازار ارز قابل بررسی است. اگر ساختارهای نظارتی و اقتصادی اصلاح نشوند، برخورد های مودی با افراد نمی تواند به تنهایی مشکل را حل کند.

◀ **نسخه درمان بازار خودرو**

این کارشناس ارشد اقتصادی با اشاره به گرایش های مردم از شرایط اقتصادی گفت: در ارتباط با مردم، به طور مداوم شاهد انتقاد از افزایش قیمت ها هستیم. یک روز تحریم، روز دیگر نرخ ارز زمانی دیگر شرایط سیاسی و اقتصادی به عنوان عامل افزایش قیمت مطرح می شود، اما در نهایت مصرف کننده با افزایش مستمر هزینه ها مواجه است. علی لو ادامه داد: یکی از ضرورت ها این است که قیمت تمام شده واقعی کالاها و خدمات در بخش های مختلف اقتصادی به صورت دقیق بررسی شود. سیاست گذاری اقتصادی باید بر مبنای اطلاعات واقعی و شرایط خاص اقتصاد کشور انجام شود، نه اینکه صرفاً نسخه ای که در یک کشور دیگر اجرا شده، بدون توجه به تفاوت های ساختاری در ایران مورد استفاده قرار گیرد. او گفت: حتی در بسیاری از کشورهای توسعه یافته نیز در برخی حوزه ها دولت و نهادهای عمومی در تعیین یا تنظیم قیمت ها نقش دارند و این موضوع لزوماً به معنای نفی سازوکار بازار نیست. بنابراین نمی توان صرفاً با طرح عباراتی مانند «اقتصاد دستوری» یا «اقتصاد نباید پلیسی باشد»، از ضرورت نظارت تولید، کیفیت، قیمت و رقابت حاکم شود. وی افزود: در دروای که صنعت خودرو بیشتر در اختیار دولت بود، حداقل امکان نظارت و سؤال از مدیران و مسئولان وجود داشت. امروز که بخش هایی از صنعت به بخش خصوصی واگذار شده، همچنان باید سازوکارهای نظارتی مؤثر برقرار باشد تا خصوصی سازی به معنای کاهش پاسخگویی تلقی نشود. علی لو گفت: زمانی که موضوع واگذاری صنعت خودرو مطرح بود، تأکید من این بود که هدف از خصوصی سازی باید خروج از انحصار و ایجاد رقابت واقعی باشد. اگر صرفاً مالکیت تغییر کند هزینه های بیشتری را به اقتصاد و مردم تحمیل کند.

مدیرعامل توانیر:

آغاز پاییز امسال همراه با پایان گرمانیست

حفظ کند؛ بنابراین نمی توان صرفاً با اتکا به تغییر فصل، انتظار کاهش سریع و محسوس مصرف برق را داشت.

اله داد با اشاره به پیش بینی شرایط جوی روزهای نخست مهرماه ادامه داد: پیش بینی های هواشناسی برای روزهای اول و دوم مهرماه عمدتاً آسمانی صاف و نبود بارش قابل توجه را نشان می دهد و این شرایط در کنار تداوم دماهای بالا، بیانگر آن است که عبور تقویمی از تابستان الزاماً به معنای عبور فوری از آثار گرما بر مصرف برق نیست. مدیرعامل توانیر، بندرعباس را نمونه ای از تداوم شرایط گرم در آغاز پاییز عنوان کرد و گفت: در این منطقه دمای هوا در روزهای ابتدایی مهرماه همچنان در محدوده ۳۸ درجه قرار دارد و استمرار چنین دماهایی به معنای تداوم نیاز به استفاده از وسایل سرمایشی و باقی ماندن بخشی از بار سرمایشی در شبکه است.

وی با اشاره به آغاز سال تحصیلی و بازگشت دانش آموزان به مدارس خاطر نشان کرد: همزمان با شروع فعالیت مدارس، بار مصرفی فضاهای آموزشی نیز به شبکه برق اضافه می شود و در شرایطی که در برخی نقاط

