

«اخبار صنعت» به بهانه سرمایه‌گذاری‌های جدید در راه آهن کشور گزارش می‌دهد؛

روشن شدن موتور سرمایه‌گذاری در بخش ریلی

تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی کشور به ارزش ۷۵۰ میلیون دلار با حضور وزیر راه و شهرسازی،

مدیرعامل راه آهن، سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و فعالان حوزه ریلی به امضا رسید.



سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی اعلام کرد؛

تحقق ۷۳ درصدی

احیای واحدهای غیر فعال

نایب رئیس کمیسیون انرژی مجلس:

نفت و گاز، محور حرکت به‌سوی

توسعه پایدار است

کارشناس و تحلیلگر اقتصادی در گفت و گو با «اخبار صنعت»؛

بخشی از نوسانات نرخ ارز تابع مسائل سیاسی است



گرفت دولت خود عامل افزایش نرخ ارز بوده است تا با ایجاد موج هیجانی نرخ ارز برای تحقق اهداف مالی دولت افزایش بیابد.

کارشناس و تحلیلگر اقتصادی با تاکید براین موضوع که افزایش نرخ ارز نیمایی نیز منجر به تکانه قیمتی در نرخ ارز شد گفت: دست بردن دولت در نرخ ارز نیمایی باعث پرش قیمت دلار شد. پس می توان نتیجه گرفت دولت و بانک مرکزی در تغییرات نرخ ارز بی تصمیم نبوده اند. اما اینکه که مذاکرات در حال برگزاری است و گفت و گوها آغاز گردیده شاهد کاهش نرخ ارز هستیم، یعنی بخشی از نوسانات نرخ ارز تابع مسائل سیاسی است.

آلبرت بغزبان معتقد است: روند رو به جلو و مثبت مذاکرات انتظارات تومری شکل گرفته را برهم زد. هر چند این موضوع در میان مدت تبعاتی دارد زیرا خریدار و فروشنده به دلیل نوسانات نرخ ارز ممکن است در خرید و فروش احتیاط کنند، ضمن اینکه سیگنال

کارشناس و تحلیلگر اقتصادی گفت: روندهای مثبت مذاکرات و اخبار امیدوار کننده زمینه ساز کاهش نرخ ارز می شود اما اینکه نرخ ارز تا چه رقمی پایین می آید و کف قیمت کجا خواهد بود را نمی توان اینک پیش بینی کرد با این حال رسیدن به کف قبلی یعنی کف ۶۸ هزار تومانی مناسب به نظر می رسد.

آلبرت بغزبان اقتصاددان در گفت و گو با اخبار صنعت با اشاره به اینکه دولتها در ایران در افزایش نرخ ارز و دستکاری نرخ ارز مسبوق به سابقه هستند و اثراتی که نرخ ارز بر قیمت طلا دارد به نکات مهمی ذیل این موضوع اشاره کرد و گفت: بخشی از ریزش های اخیر نرخ طلا که مرتبط با اونس جهانی است در عرصه اقتصاد بین الملل طبیعی است اما بخشی از افت نرخ طلا در ایران ناشی از کاهش نرخ ارز است زیرا نرخ ارز تا حدودی بر نرخ طلا اثر گذار است.

وی در این باره خاطر نشان کرد: بنابراین در اقتصاد ایران بخشی از افزایش یا کاهش نرخ طلا از جانب نرخ ارز است. در صورت مدیریت نرخ ارز، می توان نوسانات نرخ طلا را تا حدودی کنترل کند البته به غیر از نوسانات مرتبط با قیمت جهانی که از محدوده تعیین تکلیف و اثر گذاری دولت خارج است.

آلبرت بغزبان کارشناس و تحلیلگر اقتصادی تاکید کرد: به عنوان مثال در ایام نوروز که حتی بازار تعطیل بود و سوداگران در سفر، چرا نرخ ارز گران شد و به ۱۰۵ هزار تومان رسید، در زمانه ای که هنوز وضعیت نگران کننده ای در خصوص حمله نظامی آمریکا به ایران آنچنان مطرح نبود که عنوان کنیم افزایش نرخ ارز ناشی از وخامت اوضاع و احوال سیاسی بوده است بنابراین می توان نتیجه

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس، در جریان بررسی ایرادات شورای نگهبان به طرح مالیات بر سوداگری، این قانون را اقدامی مؤثر در جهت اصلاح ساختار مالیاتی کشور دانست.

سید شمس‌الدین حسینی در جلسه علنی امروز (یکشنبه ۳۱ فروردین ماه) مجلس شورای اسلامی و در جریان بررسی ایرادات شورای نگهبان به طرح مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی، اظهار کرد: وقتی ما از نظام مالیاتی صحبت می‌کنیم، در واقع نظام مالیاتی مجموعه‌ای از پایه‌های مالیاتی، نرخ‌ها و نظام اجرایی مالیاتی است. قطعاً ما انتظاراتی از نظام یا سیستم مالیاتی داریم.

وی ادامه داد: از یک طرف نظام مالیاتی یا سیستم مالیاتی را ابزاری برای کسب درآمد دولت در نظر می‌گیریم و معتقدیم که اگر نظام مالیاتی درست مستقر شود، بهترین درآمد و منابع برای دولت است و اکثر قریب به اتفاق کشورها، اصلی‌ترین پایه درآمدی‌شان مالیات است.

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: از طرفی، نظام مالیاتی یکی از کارکردهایش باید بازتوزیع ثروت و درآمد باشد که برمی‌گردد به اینکه سیستم مالیاتی به چه ترتیبی مستقر بشود و طبعاً یکی از کارهایی که نظام مالیاتی انجام می‌دهد، نقش تنظیمی در اقتصاد است. یعنی نظام مالیاتی باید از فعالیت‌های مولد حمایت کند و احیاناً از برخی از فعالیت‌ها که سبب ناطمینانی، بی ثباتی و انحراف به منابع و بخش‌های که غیر مولد هستند، جلوگیری کند.

حسینی ادامه داد: به همین دلیل برخی از پایه‌های مالیاتی نقش برجسته‌ای در این زمینه بازی می‌کنند که مالیات بر سفته بازی و سوداگری از جمله ابزارهای اقتصادی و بخش نظام مالیاتی است که در هدایت منابع به سمت فعالیت‌های مولد و پیشگیری از انحراف منابع به سمت فعالیت‌های غیر مولد که اقتصاد ایران هم

فاصله فاحش مواضع ویتکاف با هیاهوی ترامپ

دومین دور گفت‌وگوهای غیرمستقیم میان ایران و ایالات متحده که روز شنبه ۳۰ فروردین در رم پایتخت ایتالیا برگزار شد به ورود تهران و واشنگتن در مرحله جدیدی از مذاکرات منتهی شد که جزئیات آن بازتاب قابل توجهی در رسانه های بین‌المللی یافت.

تعویق امضای قرارداد بیمه تکمیلی بازنشستگان کشوری

سر مقاله تامین زیرساخت ریلی

حمل و نقل ریلی در ایران در طول تاریخ، تحولات گسترده‌ای را تجربه کرده است. از ساخت ابتدایی‌ترین ماشین‌ها گرفته تا همین امروز، حمل ریلی نقش مهمی در توسعه اقتصادی و اجتماعی جهان و ایران ایفا کرده . مشکلات بخش ریلی تنها به مسائل زیرساختی یا اجرای محدود نمی‌شود، بلکه نیازمند تغییرات جدی در سطح سیاستگذاری و ساختاری است. تفکیک وزارتخانه راه از شهرسازی، ایجاد نهاد رگولاتوری مستقل، تکمیل خصوصی‌سازی و توسعه ترانزیت از طریق تقویت تجارت بین‌المللی، همگی از راهکارهایی هستند که می‌توانند حمل‌ونقل ریلی کشور را از رکود فعلی خارج کنند. به نظر می‌رسد که برای دولت جدید، تمرکز بر حل این چالش‌ها، نه‌تنها به بهبود کارایی حمل‌ونقل ریلی منجر خواهد شد، بلکه می‌تواند نقش مهمی در تقویت اقتصاد و تجارت کشور ایفا کند. در کشور ما به صورت سنتی حمل جاده‌ای دارای اولویتی خاص بوده است. زیرساخت‌های محدود ریلی در کشور، تولیدکننده را ناچار ساخته مبدأ و مقصد خود را از طریق جاده مرتبط سازد و این انفضال نقاط، در کنار ارزانی سوخت، باعث شده حمل جاده‌ای بر حمل ریلی بار اولویت باشد.

توجه داشته باشیم که تامین زیرساخت ریلی زمان‌بر و پرهزینه است و زمانی که کشوری سال‌ها با تحریم‌های ظالمانه دست به گریبان است، فقدان دسترسی به تکنولوژی‌های روز باعث می‌شود زیرساخت‌های موجود نیز مستهلک شده و اثرات این استهلاک با گذر زمان آشکارتر شود. فقدان دسترسی به تکنولوژی کارآمد و به‌روز، ساخت و آماده‌سازی ریل، تهیه واگن و لocomotiv در کنار کمبود و نقصان در دانش تعمیر و نگهداری این صنعت باعث شده ضعف‌های سیستم ریلی کشور روزبه‌روز نمایان‌تر شود. از سوی دیگر، هرچند ایجاد و توسعه صنعت ریل در کشورمان به دوره پهلوی اول بازمی‌گردد، اما دانش تولید، بهره‌برداری و نگهداری این صنعت در کشور طی بالغ بر یک سده گذشته نهادینه نشده و امروز با ساختار سنتی حاکم در صنعت راه‌آهن روبه‌رو هستیم که تولیدکننده در مواجهه با آن به جای سرمایه‌گذاری و توسعه این صنعت، راه‌حل خود را در تامین وسیله حمل‌ونقل بار از مسیر جاده جست‌وجوی کند.

گسترش خطوط ریلی در کشور ما در دو دهه اخیر همواره با تاکید های بسیار همراه بوده، اما در عمل پیشرفت چندانی نسبت به دو دهه پیش اتفاق نیفتاده است. هنوز بخش عمده مسیرهای ریلی ما متعلق به نیم قرن گذشته، یک خطه و لوکوموتیوهای دیزلی است که امکان تسریع عملیات را نمی‌دهد. یعنی همه این‌ها موجب می‌شود که قطارهای ما نتوانند با سرعت بالا حرکت کنند. این محدودیت از سویی موجب کاهش استقبال از خطوط ریلی برای سفرهای بین شهری و از سوی دیگر کاهش تقاضا برای حمل بار می‌شود و در نتیجه جاده های ما را زیر بار فشار مضاعفی قرار می‌دهد که زیان آن را در اتلاف سنگین انسانی و مالی در حوادث رانندگی به عیان می‌توان مشاهده کرد. البته برای سرعت بخشیدن به حمل و نقل ریلی در سال های بعداز انقلاب کارهای قابل توجهی انجام گرفته است که گرفتن درز ریل ها، کاهش شیب و پیچ ها به منظور استفاده از قطارهای سریع، از آن جمله است. علاوه براین سستم هدایت الکترونیکی قطارها اجازه داده است که شرکت های بهره برداری با دقت بیشتر و راندمان بالاتری از سیاست‌زیربنایی این بخش بهره بگیرند.

جزئیات تازه

از گفت‌وگوهای

غیرمستقیم

ایران و آمریکا



چالش‌های

صنعت خودرو

ایران در دوران

پساتحریم

در دوران پساتحریم، بزرگ‌ترین چالش‌ها برای صنعت‌خودرو ایران بهبود کیفیت محصولات و افزایش رقابت‌پذیری است. خودروسازی ایران باید از یک ساختار تولیدی سنتی به سمت مدرن شدن حرکت کنداین به‌معنای استفاده از تکنولوژی‌های جدید، بهبود فرآیندهای تولید و توجه به نوآوری در طراحی خودرو است.

مهدی حسن‌زاده، مدیرعامل شرکت «رهیافت» با اشاره به راهکارهای توسعه صنعت‌خودرو عنوان کرد: «بخستین گام، تقویت همکاری‌های بین‌المللی با...

یادداشت

تحریمها عامل گران شدن هزینه تولید شده است



■ مسعود دانشمند

عضو اتاق بازرگانی

یکی از موضوعاتی که مانعی بزرگ و اساسی بر سر راه تحقق شعارهای مرتبط با رشد و جهش یا سرمایه گذاری در تولید است رتبه فضای کسب و کار کشور است. رتبه ای که سدی بزرگ و مقاوم در برابر سرمایه گذاران قرار داده است زیرا بسیاری از عواملی که زمینه ساز رشد سرمایه گذاری در اقتصاد کشورهای مختلف می شود از رتبه فضای کسب و کار آن کشور مشخص می شود یعنی سرمایه گذار براساس اتکا به رتبه کسب و کار اقدام به سرمایه گذاری می کند.

متأسفانه در ایران برخی از زمینه های لازم برای ایجاد میل و رغبت در سرمایه گذاران آماده نیست مثل لغو تحریمها، اف ای تی اف و تحریم های بانکی.

حتی اگر درخصوص سرمایه گذاری خارجی صحبت نکنیم و موضوع را به اندازه سرمایه گذاری داخلی باز کنیم باید به این نکته اشاره کرد که وجود تحریم ها بخصوص تحریم های بانکی مانع بزرگی در برابر سرمایه گذاری است.

به عنوان مثال تولید کننده ایرانی که خریدار مواد اولیه مورد نیاز خود از خارج است به دلیل تحریم‌ها و مباحث بانکی و fatf باید پول مواد اولیه ثبت سفارش شده را همان روز به صورت نقدی بپردازد یعنی در یک مرحله، در حالی که روال فعالیت تجاری در دنیا پرداخت چهار ماهه است.

در صورت آشنی با نظام بانکی و نظام اقتصادی جهان و بازگشت به معادلات اقتصادی جهان، تولید کننده ایرانی می تواند در ابتدای امر ۱۰ درصد پول جنس یا مواد اولیه سفارش داده شده را بپردازد و مابقی را هنگامی که جنسش به گمرک ایران رسیدر یعنی ۹۰ درصد مابقی را پرداخت کند، روندی که اگر احیا شود به تامین نقدینگی در گردش تولید کشور کمک بسزایی می کند.

در این صورت اگر تولید کننده یا تاجری ۱۰۰ هزار دلار داشته باشد به جای اینکه یک بار در هر چهار ماه جنس خریداری و مبلغ آن را به صورت یک باره واریز کند می تواند در هر چهار ماه ۱۰ بار این جنس مورد نیاز بنگاه تولیدی خود را وارد کشور کند این روند کمک مناسبی به رشد و توسعه سرمایه گذاری در تولید می کند بنابراین باید عزم خود را ضمن بهبود رتبه فضای کسب و کار در رفع تحریم ها جزم کنیم تا از این رهگذر تولید کشور شاهد روزهای خوبی پیش روی خود باشد.