

اخبار کوتاه

نقدینگی ۳/۴ درصد و پول ۵/۸ درصد رشد کرد

بررسی‌های بانک مرکزی نشان داد نرخ رشد نقدینگی در خردادماه ۹۷ نسبت به پایان سال قبل، ۳/۴ درصد بوده است. به گزارش «سینما»، اداره بررسی‌ها و سیاست‌های اقتصادی بانک مرکزی، نماگرهای اقتصادی کشور مربوط به بهار ۱۳۹۷ را منتشر و اعلام کرد: «بررسی‌ها نشان می‌دهد تغییرات شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی (نرخ تورم) در دوازده‌ماهه منتهی به خردادماه ۱۳۹۷ نسبت به دوره مشابه سال قبل (نرخ تورم) ۹/۴ درصد، خرداد ۹۷ نسبت به ماه قبل از آن ۴/۳ درصد و خرداد ۹۷ نسبت به ماه مشابه سال قبل ۱۳/۷ درصد بوده است. همچنین نرخ رشد نقدینگی در خرداد ۱۳۹۷ نسبت به پایان سال قبل ۲/۴ درصد، حجم پول ۵/۸ درصد، شبه پول ۳/۱ درصد و سپرده‌های بخش غیردولتی ۲/۸ درصد بوده است. شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران نیز در دوره بهار ۹۷ رقم ۱۰۸۸۷۳ و ارزش سهام و حق تقدم معامله‌شده نیز ۱۲۲/۲ هزار میلیارد ریال اعلام شده است. در این دوره حجم سهام و حق تقدم معامله‌شده نیز ۵۷/۶ میلیارد سهم بوده است.»

بدهی خارجی ایران به ۱۱میلیارد دلار رسید

تازه‌ترین گزارش بانک مرکزی از آمارهای اقتصادی در سه‌ماه نخست سال جاری بیانگر میزان تغییرات تراز حساب جاری، صادرات، واردات و البته بدهی خارجی نسبت به سال قبل است.

به گزارش «اقتصادآنلاین»، بدهی‌های خارجی کشور معمولاً و اماها و دریافت‌هایی است که عمدتاً از سوی بانک مرکزی از طریق منابع خارجی اعم از خصوصی یا دولتی تأمین می‌شود و به‌طور طبیعی تعهداتی را برای بازپرداخت اصل و سود آن در سررسیدهای مشخص ایجاد می‌کند. مسئولیت این بدهی نیز با بانک مرکزی است و عمدتاً دریافت و پرداخت از کانال این بانک انجام می‌شود ولی این به آن معنا نیست که بدهی‌های خارجی به مصرف بانک مرکزی رسیده و توزیع آن در بخش‌های مختلف انجام می‌شود. تازه‌ترین آماري که بانک مرکزی از روند بدهی‌های خارجی ایران منتشر کرده است، از این حکایت دارد که در پایان خردادماه سال جاری حدود ۱۰ میلیارد و ۴۴۱ میلیون دلار بدهی خارجی دارد که باید به آن حدود یک میلیارد و ۴۴۴ میلیون دلار معوقه (عدم پرداخت بدهی در سررسید) را اضافه کرد که در مجموع به حدود ۱۱ میلیارد و ۸۸۵ میلیون دلار می‌رسد. بدهی‌های خارجی ایران از سال ۱۳۹۳ تاکنون حدود پنج میلیارد دلار افزایش یافته و از حدود پنج میلیارد و ۱۰۸ میلیون دلار به رقم فعلی رسیده است. از بدهی خارجی حدود ۱۱ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلاری ایران حدود چهار میلیارد و ۷۵۴ میلیون دلار برای اسسال سررسید شده و باید تسویه شود. این در حالی است که از رقم بدهی‌های ایران به کشورهای خارجی برای سال ۱۳۹۸ حدود یک میلیارد و ۶۶۳ میلیون دلار، سال ۱۳۹۹ یک میلیارد و ۴۵۲ میلیون دلار، سال ۱۴۰۰ تا ۹۲۳ میلیون دلار و برای سال ۱۴۰۱ حدود یک میلیارد و ۶۴۹ میلیون دلار دیگر سررسید و باید پرداخت شود و عدم پرداخت موجب افزایش موقوفات خواهد شد.

پشت پرده فعالیت سایت اعلام نرخ ارز و سکه

رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران تأیید کرد این اتحادیه مدتی است آدرس سایت شبکه اطلاع‌رسانی سکه و ارز (<http://www.tgju.org>) را از سردر ورودی اتحادیه طلا و جواهر تهران پاک کرده است. آیت‌محدودی در گفت‌وگو با «نود اقتصادی» توضیح داد این سایت پنج سال قبل به مدت یک‌سال با این اتحادیه همکاری داشته و بعد از اتمام قرارداد هم هیچ همکاری دیگری با اتحادیه طلا و جواهر تهران نداشته است. به گفته وی، اتحادیه طلا و جواهر تهران از یک‌سال قبل هم اقدامات قانونی را علیه این سایت انجام داده و در ضمن مدتی قبل هم آدرس آن را از سردر ورودی اتحادیه پاک کرده است. وی افزود سایت مدعی انتساب به این اتحادیه در کنار چند سایت دیگر از مدت‌ها قبل تبلیغات سکه ثامن را انجام داده‌اند و این سایت تنها نبوده است. محدودی تأکید کرد این سایت هیچ ربطی به اتحادیه متبوع او ندارد. گفتنی است این سایت روز گذشته فیلتر شد.

یک راه‌حل برای جبران کاهش درآمدهای نفتی کشور

با توجه به موقعیت استراتژیک ایران می‌توان با صادرات فرآورده به‌جای نفت خام به بازار منطقه‌ت کاهش درآمدهای نفتی به‌دلیل تحریم را جبران کرد. به گزارش «فارس» ایران در طول دهه‌های اخیر عمدتاً مشتریان ثابت جهت فروش نفت خام خود داشته و تنوع خصوصی در این مشتریان ایجاد نکرده است. این امر باعث شده کشور در مقابل تحریم‌ها آسیب‌پذیری بالایی داشته باشد. از این رو می‌توان با تولید فرآورده‌های نفتی از نفت خام و عرضه آن به بازار منطقه کشور را از آسیب‌های ناشی از تحریم‌ها حفظ کرد. ازجمله بازارهای موجود در منطقه که دارای پتانسیل مناسب جهت ورود باشد، بازار فرآورده‌های نفت است. به‌عنوان مثال با بررسی میزان مصرف بنزین و گازوئیل تنها در سه کشور هند، ترکیه و پاکستان به رقمی بیش از ۴۰۰ میلیون لیتر در روز می‌رسیم. این ارقام نشان‌دهنده پتانسیل بالای حال حاضر در منطقه جهت ورود به آن است. ضمن اینکه روند رو به رشد مصرف تنها بنزین و گازوئیل در منطقه خود نشانگر لزوم سرمایه‌گذاری در این زمینه است. جدا از دو محصول اشاره‌شده، وجود فرآورده‌های نفتی بسیار متنوع این اجازه را به ما می‌دهد که در بازارهای بیشتری جهت فروش محصولات خود حضور پیدا کنیم. وجود بازار گسترده‌تر خود تضمین مناسبی جهت درآمدهای ارزی کشور در دوران تحریم‌هاست. به‌دلیل وجود منابع بسیار غنی کشور در زمینه نفت و موقعیت استراتژیک کشور در منطقه می‌توان با رویکرد تولید فرآورده‌های نفتی و صادرات آنها به بازار گسترده منطقه، منافع این کشورها را به منافع کشور گره زد. این رویکرد ضمن اینکه درآمدهای ارزی کشور را تضمین می‌کند، می‌تواند در گسترش پیوندهای راهبردی با این کشورها موثر واقع شود که موجب حضور پررنگ‌تر ایران در معادلات سیاسی نیز می‌شود. بنابراین با تولید فرآورده‌های نفتی و تأمین بازار منطقه به‌جای صادرات نفت خام، ضمن گره زدن اقتصاد منطقه با اقتصاد کشور، می‌توان تاحد امکان از اثرات اقتصادی تحریم‌ها کاست به‌نحوی که وجود مزیت‌های فروش فرآورده‌های نفتی ازجمله بازار گسترده فروش، حجم کم محصولات و معاملات مالی خرد نسبت به فروش نفت خام این درآمد را از تحریم‌های احتمالی مصون خواهد کرد.

اقتصاد

با شرایط جدید اقتصادی حضور خودروهای چینی در خیابان‌های ایران پررنگ‌تر می‌شود

لطفادرجه یک چینی بیاورید



تصمیم دارد یک تولیدکننده منطقه‌ای قوی باشد؛ چراکه به این باور رسیده که هدف، تنها لذت بردن و کنترل بازار نیست بلکه همه کشورها باید به فکر اشتغال و درآوردن پول باشند. حتی جایی مثل عربستان که سالانه ۲۸۰ میلیارد دلار با جمعیت نسبتاً کم درآمد دارد و مردم آن می‌توانند از خودروهای لوکس استفاده کنند بازهم برنامه‌ریزی برای تولید خودرو وجود دارد.»

به گفته وی، اگر از این منظر به صنعت خودرو بنگریم مفهوم شراکت را درمی‌یابیم. باید بدانیم اگر به‌دنبال توسعه پایدار و درآمدزاد هستیم، چینی‌ها شریکی خوبی نیستند. شک نکنید چینی‌ها به‌دنبال این هستند که تولید را در کشور خود بالا ببرند. سیاست چینی‌ها به این شکل است که چیزی را که نیاز دارند به اجبار به شما می‌دهند و چون محصولاتشان متنوع است دائماً خودروهای متنوع به بازار عرضه می‌کنند. به هر حال وقتی از منظر یک کارشناس ایرانی به این موضوع نگاه شود، طبیعتاً چینی‌ها شریک خوبی نیستند. حتی بعید نیست که فناوری‌های شان، فناوری‌های دست دوم باشد.

فرصت‌سوزی به‌جای فرصت‌سازی

کاکایی معتقد است در حال حاضر صنعت ایران با توجه به اوضاع اقتصادی کنونی در حال ورشکسته شدن است. پیش از این و زمانی که فرصت داشتیم باید در برخی فناوری‌های راهبردی سرمایه‌گذاری می‌کردیم. ما از لحاظ تکنولوژی داخلی امکان دستیابی به این فناوری‌ها را در اختیار داشتیم، اما هیچ‌گاه صرفه اقتصادی نداشت. در حالی که هر اقدامی در شروع، هزینه زیادی دارد و برای سوددهی باید به تولید انبوه برسد. گاهی این سوال پرسیده می‌شود که چرا بسیاری از خودروهای خودروسازان در انبارها مانده یا به‌عبارت دیگر، احتکار شده است؟ علت این است که این خودروها نقص قطعه دارند. قطعه‌ای مانند ECU که مجموعه‌ای از چیپ‌های الکترونیکی است که خودرو را کنترل می‌کند. این قطعه در کشور تولید نمی‌شود اما اگر از همین امروز تولید آن را آغاز کنیم هرچند نمی‌توانیم بسا تولیدکنندگان اروپایی رقابت کنیم، اما توانایی تولید مدل‌های قدیمی‌تر را داریم؛ فقط کافی است دست به کار شویم.

وی تأکید می‌کند: «تنها کشوری که در دنیا همه قطعات و مواد مورد نیاز خود را در داخل کشور خود تولید می‌کند، آمریکا است زیرا آمریکا کشور وسیعی است و انواع معادن در این کشور وجود دارد؛ اما کشوری مانند ژاپن همه مواد تولیدی خود را از خارج وارد می‌کند؛ چراکه تولید بعضی از قطعات در داخل کشور به‌صرفه نیست. این موضوع در مورد ایران کمی متفاوت است؛ معتقدم در صورت تحریم هم می‌توانیم قطعه‌وارد کنیم اما مشکل اینجاست که تولید برخی قطعات در انحصار یک کشور است و تولیدکننده اجازه فروش آن قطعه را به کشور دیگری نمی‌دهد. این امر ضرورت تلاش برای تولید برخی قطعات در داخل را دو چندان می‌کند. برای مثال ایربگ تعبیه‌شده در خودروها، یک چاشنی انفجار دارد که تولید آن در انحصار آمریکا است و حتی چینی‌ها نیز این چاشنی را از آمریکایی‌ها می‌خرند. مجموعه ایربگ در کشورهای مختلف تولید می‌شود، اما چاشنی آن تنها در انحصار آمریکا است. بنابراین اگر ما نتوانیم تحریم‌ها هستیم یا باید به علم ساخت چاشنی دست پیدا کنیم یا اینکه طراحی خودرو را به گونه‌ای دستکاری کنیم که لزوماً به ایربگ نیازی نداشته باشد.»

مسئولان فرصت‌های بکری را در صنعت خودروسازی از دست داده‌اند.

حریری اضافه می‌کند: «در حال حاضر خودروسازان چینی با سطح کیفی خوب، متوسط و ضعیف در ایران حضور دارند و حتی کمپانی‌هایی در ایران فعالیت می‌کنند که از بهترین شرکت‌های خودروسازی چینی محسوب می‌شوند، اما مساله اصلی عدم مونتاژ انواع سه‌زور خودروهایی چینی در ایران است. به‌عبارت دیگر، در حال حاضر اتومبیل‌های به‌روز چینی در ایران مونتاژ نمی‌شود و به‌رغم استقبال و تمایل بیش از حد خودروسازان چینی برای حضور فعال‌تر در بازار ایران، اما وجود انحصار در صنعت خودروی کشور، مانعی جدی برای حضور چینی‌ها در کشور است. وی معتقد است صنعت خودروسازی در ایران اجازه ورود خودروسازان چینی و تأمین نیاز نمی‌دهد؛ چراکه خودروسازی ایران انحصاری است و مادامی که این صنعت با این رویه فعالیت می‌کند، نمی‌توان به بهبود صنعت خودروسازی امیدوار بود.

چینی‌ها شریک خوبی هستند؟

امیرحسین کاکایی، اقتصاددان و کارشناس صنعت خودرو نیز در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گوید: «باید دید آیا خودروسازان چینی می‌توانند شریک خوبی برای صنعت خودروسازی ایران باشند یا به‌عبارت دیگر آیا می‌توان به‌توان آنها در صنعت خودروسازی اتکا کرد؟ پاسخ به این سوال تیغ‌دولبه است. از طرفی چاره‌ای نداریم چون چین تولیدکننده بزرگ دنیاست و حتی آمریکا هم نمی‌تواند وجود چین را کتمان کند؛ اما موضوع شراکت بستگی دارد که هدف از شراکت چه باشد. فرض کنید ایران هیچ صنعت خودروسازی‌ای نداشت؛ در این صورت با تعرفه صفر خودرو وارد کرده و از آن لذت می‌بردیم. در واقع یک دیدگاه این است که چرا باید خودرو تولید کنیم؟ می‌توانیم مثل عرب‌ها خودرو از خارج بخریم و وارد کنیم. عرب‌ها از این شیوه رضایت کامل دارند؛ چراکه همیشه خودروهای جدید دارند. جالب است حتی کشوری مانند عربستان که یک واردکننده خودرو است، در چشم‌انداز ۲۰۲۰ خود

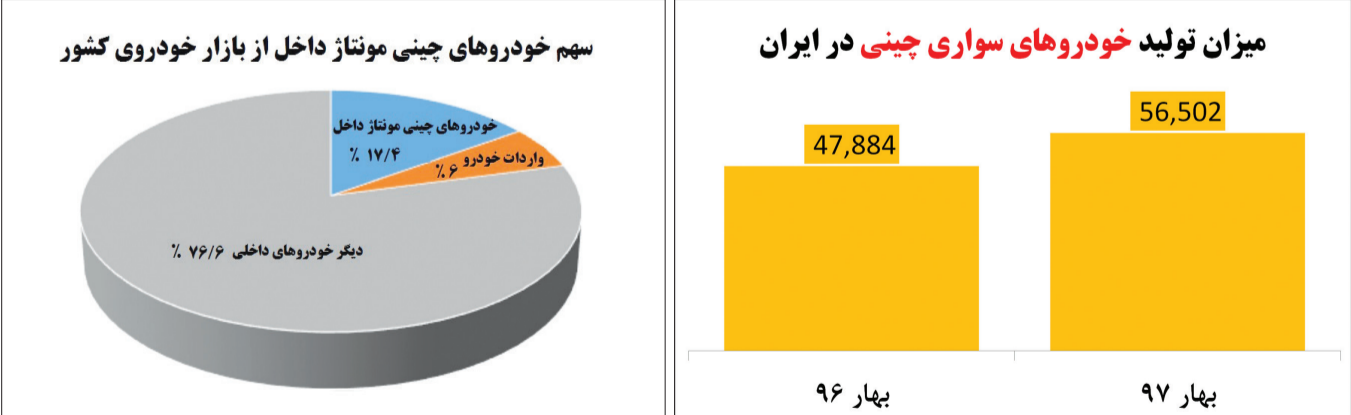
خوشبینانه‌ترین حالت، به‌جز دانگ‌فنگ که بین ۳۰ تا ۴۰ درصد سهم داخلی‌سازی آن برآورد شده، سایر خودروهای مونتاژی چینی در کشور از حد اکثر ۳۰ درصد ساخت داخل بیشتر نیست. البته به‌طور دقیق مشخص نشده است که این سهم داخلی‌سازی شامل چه قطعاتی می‌شود، اما به‌نظر می‌رسد حدود ۱۴ درصد آن مربوط به رنگ و مونتاژ می‌شود و مابقی را نیز قطعاتی مانند تابلو، باتری و سندیلی تشکیل می‌دهند که جزء ساده‌ترین قطعات یک خودرو محسوب می‌شود.

وضعیت بلا تکلیف صنعت خودروسازی

اینکه متولیان صنعت خودروسازی کشور نتوانستند از ظرفیت‌های ایجاد شده برای همکاری با خودروسازان چینی و تأمین نیاز کشور در غیاب خودروسازان اروپایی استفاده کنند، امری بدیهی است. مجیدرضا حریری، نایب‌رئیس اتاق مشترک ایران و چین در گفت‌وگو با «فرهیختگان» معتقد است هنوز تبعات خروج پژو و سیتروئن از ایران در صنعت خودروسازی کشور نمایان نشده است. این در حالی است که وضعیت صنعت خودروسازی ایران هنوز برای همکاری با شرکت‌های خودروسازی چینی مشخص نیست و متولیان این بخش برنامه

و استراتژی مشخصی برای ادامه همکاری با چینی‌ها ندارند. به گفته وی، در حالی که ایران می‌تواند بسا تولید انواع خودروهای چینی و صادرات آن به بازارهای آسیای میانه، آفریقا و کشورهای اروپایی به‌عنوان هاب تولید خودروی چینی در منطقه مطرح باشد، متأسفانه مسئولان نتوانستند از فرصت‌های موجود در کشور به‌خوبی استفاده کنند. آنچه در صنعت خودروسازی کشور در سال‌های اخیر رخ داده، مونتاژ مدل‌های محدودی از خودروهای چینی بوده است که معمولاً شرکت‌های خودروسازی مونتاژ کار پس از مدتی مونتاژ، یک مدل را متوقف کرده و به‌سراغ مدل دیگری رفته‌اند. در واقع هرگاه شرکت‌های ایرانی در همکاری با شرکت‌های اروپایی با مشکل مواجه شده‌اند، بدون حل مشکل به سمت شرکت‌های چینی رفته‌اند. متأسفانه

استراتژی مشخصی برای ادامه همکاری با چینی‌ها ندارند. به گفته وی، در حالی که ایران می‌تواند بسا تولید انواع خودروهای چینی و صادرات آن به بازارهای آسیای میانه، آفریقا و کشورهای اروپایی به‌عنوان هاب تولید خودروی چینی در منطقه مطرح باشد، متأسفانه مسئولان نتوانستند از فرصت‌های موجود در کشور به‌خوبی استفاده کنند. آنچه در صنعت خودروسازی کشور در سال‌های اخیر رخ داده، مونتاژ مدل‌های محدودی از خودروهای چینی بوده است که معمولاً شرکت‌های خودروسازی مونتاژ کار پس از مدتی مونتاژ، یک مدل را متوقف کرده و به‌سراغ مدل دیگری رفته‌اند. در واقع هرگاه شرکت‌های ایرانی در همکاری با شرکت‌های اروپایی با مشکل مواجه شده‌اند، بدون حل مشکل به سمت شرکت‌های چینی رفته‌اند. متأسفانه



خبر

وجود یک حساب قرض‌الحسنه

به‌ازای هر ۲ ایرانی در بانک ملی ایران

افزایش یافته است. موجودی حساب‌های قرض‌الحسنه به پرداخت تسهیلات قرض‌الحسنه با کارمزد چهار درصد ازجمله تسهیلات ازدواج، ساخت مراکز بهداشتی و مدارس در مناطق محروم، آزادسازی زندانیان غیرعمد، اشتغالزایی و... تخصیص می‌یابد. نسبت مطالبات معوق به کل تسهیلات پرداختی (NPL) تسهیلات قرض‌الحسنه بانک ملی ایران نیز کمتر از دو درصد است که نشان‌دهنده تعهد دریافت‌کنندگان این نوع تسهیلات است.

همکاری مجتمع فولاد خراسان و بانک صادرات ایران

برای افزایش ظرفیت تولید فولاد کشور

خراسان نیز با اشاره به اینکه در اردیبهشت‌ماه سال جاری جشن تکمیل زنجیره تولید این مجتمع برگزار شده است، برنامه‌های آتی شرکت برای توسعه ظرفیت تولید را تشریح کرد. وی اظهار داشت: «در حال حاضر امکان ارائه هزار و ۳۵۰ تن محصول به بازار را داریم که این محصولات شامل شمش و میلگرد است و امیدواریم با همکاری بانک صادرات ایران بتوانیم در اقیانوس سال ۱۴۰۴ ظرفیت تولید را به‌سه‌برابر افزایش دهیم.» در حال حاضر سرمایه‌گذار مجتمع فولاد خراسان ۹ هزار میلیارد ریال است.

در بازدید مدیرعامل و هیات‌عامل بانک صادرات ایران از مجتمع فولاد خراسان، بر توسعه همکاری‌ها برای افزایش ظرفیت تولید فولاد کشور تأکید شد. در این دیدار حجت‌الله صیدی، مدیرعامل بانک صادرات ایران با اشاره به اینکه مجتمع فولاد خراسان یکی از افتخارات صنعتی جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود، از آمادگی این بانک برای تأمین مالی پروژه‌های توسعه‌ای این مجتمع خبر داد. سیدحسین احمدی‌سلیمانی، مدیرعامل مجتمع فولاد