



رامتین موتق

بعداز حرف و حدیث‌ها و وعده‌و وعیدهای بسیار، وابلاغ آیین نامه‌ها و مصوباتی‌بی‌شمار و عمدتایی‌اثر؛ بالاخره در اول تیرماه مصوبه واردات انواع خودرو از سوی سازمان توسعه تجارت پس از ۱۳ سال ابلاغ شد.

براساس این مصوبه واردات ۱۳ هزار دستگاه خودروی لوکس پیش‌بینی شده و ۶۳۵ میلیون یورو نیز ارز برای آن اختصاص یافت.از این بین ۸ هزار دستگاه و ۲۶۰ میلیون یورو مربوط به خودروهای با حجم موتور ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی است که تعرفه ۱۸۰ درصدی برای آن در نظر گرفته شده است، پنج هزار دستگاه و ۲۷۵ میلیون یورو نیز برای واردات خودروهای با حجم موتور بالای ۳۰۰۰ سی‌سی پیش‌بینی شده که تعرفه این گروه نیز به ۱۹۰ درصد می‌رسد.

اما روز گذشته وزارت صمت خبر داد که طرح واردات خودروی جانبازان در اولویت تخصیص ارز است. محمد اتابک در نشست با سعید اوحدی، معاون رئیس جمهور و رئیس بنیاد شهید و امور ایثارگران، اعلام کرد: «عزم ما برای خدمت‌رسانی به جانبازان و سرمایه‌های عظیم دفاع مقدس جدی است و دستور تأمین ارز خودروی ویژه جانبازان با اولویت، صادر شده است و بخش‌های مسئول، به صورت مستمر با دستگاه‌های متولی برای تحقق آن در حال فعالیت هستند.» اما پیش از این، خبرهایی درباره فروش میلیاردری حواله واردات خودروی جانبازان جنجال آفرین شده بود و برخی تحلیل می‌کردند که این طرح تنها برای اختصاص رانت و دلالتی بیشتر است. در این شرایطی که بالاخره مصوبه واردات خودرو ابلاغ شده، درباره‌ی نام این طرح بر سر زبان‌ها افتاده است؟

امیرحسین کاکایی، تحلیلگر ارشد صنعت خودرو و استاد دانشگاه علم و صنعت، در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» به تحلیل مصوبه واردات خودرو و اولویت قرار گرفتن طرح خودروی جانبازان پرداخته است.

#### مصوبه وسط بمباران ابلاغ شد

این کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، با اشاره به ابلاغ این مصوبه در اول تیرماه، اظهار کرد: خیلی جالب بود که این مصوبه دقیقاً ۱۰ روز پیش و درست وسط جنگ و بمباران ابلاغ شد.

امیرحسین کاکایی با اشاره به اینکه زمان زیادی است که روی این مصوبه کار می‌شود، درباره ارزیابی خود از آن گفت: متأسفانه مصوبه عجیب و غریبی است که قسمت‌های خوب و قسمت‌های خیلی بد هم دارد.

او افزود: از یک طرف به مردم وعده دادند که قرار است واردات مشکلات مملکت را حل کنیم که به ظاهر شعار خیلی قشنگی است و همه هم منتظرند که واردات انجام شود و از فردای آن خوشبخت شوند و از شش ۲۶ تا ۲۷ میلیون خودروی تولید داخلی که عمر بعضی‌هایشان بالای سال ۲۰ است، راحت شوند.

این استاد دانشگاه با عنوان اینکه این مصوبه ظاهری خوب، امسا در بطن واقعیت‌هایی بسیار درنساک دارد، بیان داشت: با ملاحظه جدول اصلی این آیین‌نامه تعجب‌خواهیم کرد. در یک نگاه سطحی به ظاهر مطلوب است که تعرفه ۱۰۰ درصد واردات برای خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی به ۲۰ درصد کاهش یافته و تعرفه خودروهای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد شده است. تعرفه خودروهای بالای ۲۰۰۰ سی‌سی‌با برای پولدارها هم خوشحال‌کننده است؛ یعنی یک لندکروز ناگهان قیمتش، حداقل در کوتاه‌مدت، ممکن است حتی نصف شود.

اما افزود: از یک طرف به مردم وعده دادند که قرار است واردات مشکلات مملکت را حل کنیم که به ظاهر شعار خیلی قشنگی است و همه هم منتظرند که واردات انجام شود و از فردای آن خوشبخت شوند و از شش ۲۶ تا ۲۷ میلیون خودروی تولید داخلی که عمر بعضی‌هایشان بالای سال ۲۰ است، راحت شوند.

کاکایی تصریح کرد: ایسن مصوبه ظاهر خیلی قشنگی دارد و مردم هم احتمالاً جشن و پایکوبی می‌کنند چون به نظر می‌رسد که ایسن تعرفه‌ها قیمت را پایین می‌آورد چون درباره خودروهای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی که مربوط به عامه مردم است، قیمت وارداتی پایین می‌آید و از آن طرف هم درست است که برای خودروهای گران‌قیمت تعرفه سسنگین گذاشته اند ولی سال‌هاست این خودروها وارد نشده و مصرف‌کننده آنها هم برای خود جشن می‌گیرند.

**هیچکدام از وعده‌های واردات محقق نشد**  
او درباره ارزیابی خود از آیین‌نامه عنوان کرد: اما وقتی یک دفعه بیدار شویم و ببینیم وسط جنگیم کمی ماجراجو، کمی کنده می‌شوند.

این تحلیلگر حوزه خودرو ادامه داد: اولاً اشارهای

#### الان عمده خودروی تولیدی مونتاژ کاران ما، که به سمت داخلی سازی بیشتر هل داده می‌شدند، و همینطور سایپا، زیر ۲۰۰۰ سی‌سی است. با تعرفه‌های جدید واردات خودرو هر کس که الان روی داخلی سازی برای خودروهای جدید سرمایه‌گذاری کند عملاً ضرر کرده است پس مونتاژ کاری تعطیل می‌شود. همچنین تولید خودروهای بعدی با حجم موتور بیش از ۲۰۰۰ سی‌سی، که عمدتاً تولیدات ایران خودروست، تعطیل می‌شود پس باز تولید با تعرفه ۴۰ درصد نمی‌صرفد

کنیم، پار سال هم ۲ میلیارد دلار خودرو وارد کردیم؛ آیا قیمت خودرو پایین‌آمده؟ خیر بلکه بیشتر هم شد. پس اگر خوب در جزئیات دقیق ش‌شویم می‌بینیم هیچکدام از وعده‌هایی که درباره واردات داده شده بود محقق نشده است. برای مثال آن ذهنیتی که خودروی ۱۰ یا ۵ هزار دلاری وارد کنیم محقق نشد. جالبست که بدانیم بیش از ۱ میلیارد دلار خودروی کشنده دست دوم با عمر نزدیک ۱۰ سال وارد کشور شده که معنی آن اینست که یکسری خودروی فرسوده وارد ایران شده است، وعده در ابتدا چه بود، اما چه شد!

کاکایی درباره دیگر مظاهر محقق نشدن وعده‌های واردات خودرو، مطرح کرد: در مورد خودروهای وارداتی سواری هم دیدیم که ابتدا مردم هیچان زده و خیلی‌ها هم برنده شدند زیر خودروی در بازار ۴ میلیارد بود اما بر خسی همان خودرو را ۲ میلیارد و ۲۰۰ خریدند. سپس دیدیم این‌ها همه چینی هستند و اصلاً کیفیت لازم را ندارند و کاملاً متفاوت هستند. برای مثال یا اینکه خودرو با برند تویوتا است، اما با آن تویوتایی که ۷ سال پیش وارد شده است، زمین تا آسمان فرق می‌کند.



**تعرفه‌های مصوبه، تولید داخل را بی‌صرفه می‌کنند**  
این استاد دانشگاه درباره آثار جدیدی که مصوبه واردات خودرو بر صنعت می‌گذارد، اظهار داشت: وقتی عمیق‌تر به این ماجرا نگاه کنیم می‌بینیم تعرفه خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد است.

کاکایی توضیح داد: خب ایسن کاهش تعرفه یعنی چه؟ برای توضیح آن با مثالی شروع می‌کنم. سابقاً تعرفه همین خودروها ۵۵ درصد بوده اما وقتی CKD کاری را شروع می‌کردیم تعرفه ۴۵ تا ۴۰ درصد تعیین می‌شد و به ترتیب همان قدر که داخلی‌سازی بیشتر می‌شد، این تعرفه هم کاهش پیدا می‌کرد. این مکانیسم قبلی بود که قطعه‌ساز ایرانی‌با این مکانیسم رشد کرد.

او افزود: اما با این تعرفه ۲۰ درصدی چه اتفاقی می‌افتد؟ تقریباً دیگر غیرممکن است که تولید داخلی صرفه‌کند. چرا؟ چون تورم کشور طبق اعلام مراجع رسمی منیمیم ۳۰ درصد است، هر چند که در طول ۷ سال گذشته بالای ۴۰ درصد بوده. با تورم ۴۰ درصدی تولید داخل مثلاً با تعرفه ۱۵ درصدی می‌صرفد؟ غیرممکن است!

این کارشناس تأکید کرد: پس حتماً صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی ما زمین می‌خورد. الان عمده خودروی تولیدی مونتاژ کاران ما، که به سمت داخلی‌سازی بیشتری هل داده می‌شدند، و همینطور

سایپا زیر ۲۰۰۰ سی‌سی است. هر کس که الان روی داخلی سازی برای خودروهای جدید سرمایه‌گذاری کند عملاً ضرر کرده است پس مونتاژ کاری تعطیل می‌شود. همچنین تولید خودروهای بعدی با حجم موتور بیش از ۲۰۰۰ سی‌سی، که عمدتاً تولیدات ایران خودروست، تعطیل می‌شود زیرا باز تولید با تعرفه ۴۰ درصد نمی‌صرفد.

به گفته او، در ایران هزار و یک مشکل داریم و تورم فقط یکی از مشکلات ماست. کمبود برق، گاز، ارز و... از نمونه‌دیگر این مشکلات هستند به صورتی که تخصیص ارز برای تولید ۵ تا ۶ ماه طول می‌کشد که در مجموع این مشکلات بهر دوری را با بین می‌آورد و بازار را غیرقابل رقابت می‌کند.

**مصوبه جدید واردات صنعت را زمین می‌زند**  
کاکایی در ادامه، درباره دیگر آثار مصوبه جدید واردات خودرو، بیان کرد: خیلی‌ها روزشماری و حتی لحظه‌شماری می‌کنند که در ایران خودرو و سایپا بسته شود.

او ادامه داد: در صورت تحقق ایسن امر، دیگر همه چیز را باید وارد کنیم. با این وضعیت دو پدیده هم‌زمان اتفاق می‌افتند. یکی اینکه ارز لازم را وقتی تولید و صادرات نداریم باید از گجایبیاوریم؟ بدیهی است باید صادرات نفت، گاز و مواد پتروشیمی سطح پایین‌رایبشتر کنیم یعنی به عبارتی باز خام‌فروش و باقی می‌مانیم. وجه دیگر این است که منابع ملی و سرمایه‌بین‌نسلی را تاراج می‌کنیم.

این استاد دانشگاه درباره اتفاق دوم نیز گفت: به هر حال به سداگی در آمد ارزی ما بالا نمی‌رود و طبق قیمت تولید ارز بالا خواهد رفت. اما اتفاق بدتر این است که وقتی اشتغال صنعتی از بین برود، بی‌عدالتی هم در جامعه بالا می‌رود. اشتغال صنعتی اگر خودش هم در آمدز نباشد، محل باز توزیع ثروت است. وقتی اشتغال صنعتی از بین برود شغل افراد چه می‌شود؟ دیگر همه وابسته به یارانه‌های دولت می‌شوند.

کاکایی تصریح کرد که با ایسن مصوبه واردات جدید تلاش‌های صنعتی کردن کشور در این سال‌ها از بین می‌رود.



**تولید داخل را بی‌صرفه می‌کنند**  
این استاد دانشگاه درباره آثار جدیدی که مصوبه واردات خودرو بر صنعت می‌گذارد، اظهار داشت: وقتی عمیق‌تر به این ماجرا نگاه کنیم می‌بینیم تعرفه خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد است.

کاکایی توضیح داد: خب ایسن کاهش تعرفه یعنی چه؟ برای توضیح آن با مثالی شروع می‌کنم. سابقاً تعرفه همین خودروها ۵۵ درصد بوده اما وقتی CKD کاری را شروع می‌کردیم تعرفه ۴۵ تا ۴۰ درصد تعیین می‌شد و به ترتیب همان قدر که داخلی‌سازی بیشتر می‌شد، این تعرفه هم کاهش پیدا می‌کرد. این مکانیسم قبلی بود که قطعه‌ساز ایرانی‌با این مکانیسم رشد کرد.

او افزود: اما با این تعرفه ۲۰ درصدی چه اتفاقی می‌افتد؟ تقریباً دیگر غیرممکن است که تولید داخلی صرفه‌کند. چرا؟ چون تورم کشور طبق اعلام مراجع رسمی منیمیم ۳۰ درصد است، هر چند که در طول ۷ سال گذشته بالای ۴۰ درصد بوده. با تورم ۴۰ درصدی تولید داخل مثلاً با تعرفه ۱۵ درصدی می‌صرفد؟ غیرممکن است!

این کارشناس تأکید کرد: پس حتماً صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی ما زمین می‌خورد. الان عمده خودروی تولیدی مونتاژ کاران ما، که به سمت داخلی‌سازی بیشتری هل داده می‌شدند، و همینطور

«امیرحسن کاکایی» آیین‌نامه جدید سازمان توسعه تجارت را پوپولیستی و متناقض دانست:

# وسط جنگ و بمباران چه جای ابلاغ مصوبه واردات خودرو بود؟!



سایپا زیر ۲۰۰۰ سی‌سی است. هر کس که الان روی داخلی سازی برای خودروهای جدید سرمایه‌گذاری کند عملاً ضرر کرده است پس مونتاژ کاری تعطیل می‌شود. همچنین تولید خودروهای بعدی با حجم موتور بیش از ۲۰۰۰ سی‌سی، که عمدتاً تولیدات ایران خودروست، تعطیل می‌شود زیرا باز تولید با تعرفه ۴۰ درصد نمی‌صرفد.

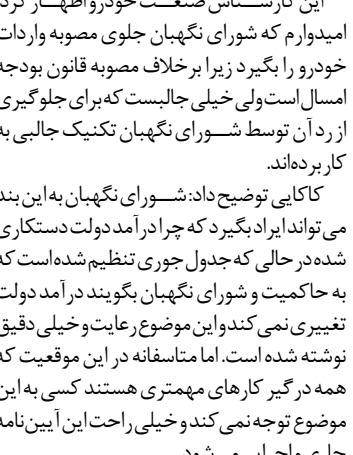
به گفته او، در ایران هزار و یک مشکل داریم و تورم فقط یکی از مشکلات ماست. کمبود برق، گاز، ارز و... از نمونه‌دیگر این مشکلات هستند به صورتی که تخصیص ارز برای تولید ۵ تا ۶ ماه طول می‌کشد که در مجموع این مشکلات بهر دوری را با بین می‌آورد و بازار را غیرقابل رقابت می‌کند.

**مصوبه جدید واردات صنعت را زمین می‌زند**  
کاکایی در ادامه، درباره دیگر آثار مصوبه جدید واردات خودرو، بیان کرد: خیلی‌ها روزشماری و حتی لحظه‌شماری می‌کنند که در ایران خودرو و سایپا بسته شود.

او ادامه داد: در صورت تحقق ایسن امر، دیگر همه چیز را باید وارد کنیم. با این وضعیت دو پدیده هم‌زمان اتفاق می‌افتند. یکی اینکه ارز لازم را وقتی تولید و صادرات نداریم باید از گجایبیاوریم؟ بدیهی است باید صادرات نفت، گاز و مواد پتروشیمی سطح پایین‌رایبشتر کنیم یعنی به عبارتی باز خام‌فروش و باقی می‌مانیم. وجه دیگر این است که منابع ملی و سرمایه‌بین‌نسلی را تاراج می‌کنیم.

این استاد دانشگاه درباره اتفاق دوم نیز گفت: به هر حال به سداگی در آمد ارزی ما بالا نمی‌رود و طبق قیمت تولید ارز بالا خواهد رفت. اما اتفاق بدتر این است که وقتی اشتغال صنعتی از بین برود، بی‌عدالتی هم در جامعه بالا می‌رود. اشتغال صنعتی اگر خودش هم در آمدز نباشد، محل باز توزیع ثروت است. وقتی اشتغال صنعتی از بین برود شغل افراد چه می‌شود؟ دیگر همه وابسته به یارانه‌های دولت می‌شوند.

کاکایی تصریح کرد که با ایسن مصوبه واردات جدید تلاش‌های صنعتی کردن کشور در این سال‌ها از بین می‌رود.



**تولید داخل را بی‌صرفه می‌کنند**  
این استاد دانشگاه درباره آثار جدیدی که مصوبه واردات خودرو بر صنعت می‌گذارد، اظهار داشت: وقتی عمیق‌تر به این ماجرا نگاه کنیم می‌بینیم تعرفه خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد است.

کاکایی توضیح داد: خب ایسن کاهش تعرفه یعنی چه؟ برای توضیح آن با مثالی شروع می‌کنم. سابقاً تعرفه همین خودروها ۵۵ درصد بوده اما وقتی CKD کاری را شروع می‌کردیم تعرفه ۴۵ تا ۴۰ درصد تعیین می‌شد و به ترتیب همان قدر که داخلی‌سازی بیشتر می‌شد، این تعرفه هم کاهش پیدا می‌کرد. این مکانیسم قبلی بود که قطعه‌ساز ایرانی‌با این مکانیسم رشد کرد.

او افزود: اما با این تعرفه ۲۰ درصدی چه اتفاقی می‌افتد؟ تقریباً دیگر غیرممکن است که تولید داخلی صرفه‌کند. چرا؟ چون تورم کشور طبق اعلام مراجع رسمی منیمیم ۳۰ درصد است، هر چند که در طول ۷ سال گذشته بالای ۴۰ درصد بوده. با تورم ۴۰ درصدی تولید داخل مثلاً با تعرفه ۱۵ درصدی می‌صرفد؟ غیرممکن است!

این کارشناس تأکید کرد: پس حتماً صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی ما زمین می‌خورد. الان عمده خودروی تولیدی مونتاژ کاران ما، که به سمت داخلی‌سازی بیشتری هل داده می‌شدند، و همینطور

**مصوبه واردات خودرو یک فاجعه در دنیای سیاست‌گذاری و بسیار پوپولیستی است. این را باید در دانشگاه‌ها درس دهند که چگونه می‌توان ملتی را با حرف‌های پوپولیستی گول زد و کاری کرد که زیر پای آن خالی شود. این وسط فقط ثروتمندان هستند که سود می‌برند کما اینکه از واردات پار سال فقط ثروتمندان سود کردند**

بنابراین این وعده‌ای که داده می‌شود، حداقل برای عامه مردم عملی نخواهد شد.

**همه را می‌خواهیم تاجر کنیم**  
این استاد دانشگاه همچنین درباره طرح خودروی جانبازان، بیان داشت: اولاً اینکه جانبازان عزیز ما حواله‌ها را می‌فروشدند، قششان است؛ همانطور که این اتفاق در طرح جوانی جمعیت هم افتاد.

کاکایی ادامه داد: این افراد می‌خواهند زود این سهمیه را نقد کنند پس نباید ایراد بگیریم به آنهایی که حششان را می‌فروشدند. این افراد می‌گویند که بنز به کارشان نمی‌آید و پول نقد می‌خواهند و آنکس که بنز می‌خواهد حواله این عزیزان را می‌خرد که کل این روند ناشی از اقتصاد خراب است.

او اظهار کرد: اقتصاد قرن بیستم و بیست و یکم بر مبنای تخصصی شدن بود یعنی هر کسی هر کاری که بهتر بلد است باید آن را انجام دهد. اما اکنون در ایران همه را می‌خواهیم تاجر کنیم. جانباز جانبازی کرده است و یک حق و حقوق مالی باید به او پرداخت شود. این کار رانمی‌توانند بکنند اما به او امتیازی می‌دهند و او را در هزار توی واردات و گرفتن ارز می‌اندازند.

این کارشناس حوزه خودرو درباره تبعاتی که این طرح به ج‌ای گذارد، گفت: در آخر هم یکسری شرکت دلالتی پیدا می‌شوند و به جانبازان می‌گویند که چه کاری است که خودتان دنبال کار بروید پس مدارک را از آنها می‌گیرند و پولش را به جانبازان پرداخت می‌کنند که مکانیسم بسیار غلطی است.

کاکایی تصریح کرد: ما وظیفه خود را در قبال جانبازان و خانواده شهدا انجام نداده‌ایم اما به جای آن، مدام به امتیازات غلط می‌دهیم. غلط بودنش بهمانه مشکلات جدیدی هم مانند فروختن حواله اضافه می‌شود. خب با این فروختن یکسری دلالت به وجود آمده است و این سمی‌تر از آثار دیگر است چون دلالت که به وجود می‌آید مگر دیگر به سادگی ول می‌کنند؟

به اعتقاد او، اکنون دلالاتی که سالیان سال هزاران میلیارد سود از اختلاف قیمت خودرو در بازار و کارخانه کسب کرده‌اند، پشت پرده این واردات غیراصولی هستند که قدرتمندانه صنعت کشور را به زمین می‌زند اما در نهایت این دلالتان حرف خود را به کرسی می‌نشانند.

رأیه کرسی می‌نشانند.

**۴۰ سال است که با آمریکای جنگیم و امسال هم به رویایی مستقیم رسید، وسط این جنگ و بمباران چه موقع ابلاغ مصوبه واردات خودرو بود؟ زمان ابلاغ آن هم خیلی جای سوال دارد در صورتی که در همین موقعیت بسیاری از صنعتگران ما مشکلات بسیار زیادی دارند. اگر واقعاً الان ارز موجود است چرا مشکل صنعتگران را حل نمی‌کنند؟**

این استاد دانشگاه درباره اولویت قرار دادن طرح خودروی جانبازان در تخصیص ارز، عنوان کرد: ظاهر اینچنین تاکنون ادعا شده که مشکل خودروی جانبازان حل شده است. برای من سوال است که مگر نباید مشکلات حل شده باشد، پس چرا دوباره خودروی جانبازان را در اولویت گذاشته‌اند؟

کاکایی افزود: به جانبازان و وعده‌ای می‌دهند که ظاهرآ هم خوب است ولی یک منت بیخودی سرشان می‌گذارند. این طرح باید خیلی زودتر راه می‌افتاد و بیش از یکسال است که این وعده داده شده است اما باز می‌شنویم که ادعا می‌شود مشکل واردات خودروی جانبازان حل شده است. بهمین ماه هم ادعا کردند که مشکل خودروی جانبازان حل شده پس چرا دوباره این خبر را می‌شنویم؟

او تأکید کرد: این از همان خبرهایی است که از اصل مشکل دارد. زورمان هم نمی‌رسد مشکلات را حل کنیم پس می‌خواهیم موردی حل کنیم. این کلافی سر درد هم است که سیاست‌گذار ایجاد می‌کند، زیرا واقعاً دنبال حل ماجرا نیست بلکه از نظر من دنبال سرکار گذاشتن است. نمی‌تواند به مشکلات جواب دهد و فقط وعده و وعید می‌دهد و این راه‌حل‌ها صلا در ست نیست.

این تحلیلگر ارشد صنعت خودرو در پایان خاطر نشان کرد: به هر حال فعلاً و ظاهرآ اعلام شده است که تخصیص ارز این طرح در اولویت است اما این اولویت به این معنی نیست که جانباز فوراً به پولش می‌رسد. این صفی است که او را جلو می‌اندازد اما وقتی در این صف پولی وجود ندارد پس باید او هم صبر کند تا پول بیاید.

#### خبر اقتصادی

**نایب رئیس اتاق ایران خبر داد: تأکید پزشکشان بر ساماندهی اوضاع نابسامان بورس**  
نایب رئیس اتاق ایران تأکید رئیس جمهور بر ساماندهی اوضاع نابسامان بورس خیر داد. به گزارش تسنیم، محمد رضا بهرامن با اشاره به دیدار هیات رئیسه اتاق ایران با رئیس جمهور ووزرای صنعت، اقتصاد و کار، رئیس بانک مرکزی و رئیس دفتر رئیس جمهور گفت: طراحی بسته حمایتی برای شرکت‌های صنعتی جهت جبران شوک‌های وارده ناشی از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، جامع است و می‌تواند برای بخش تولیدار هکشا باشد.

**رئیس کارگروه آرد و نسان اتاق اصناف:**  
**محدودیت فروش نان یارانه‌ای بازگشت**  
رئیس کارگروه آرد و نسان اتاق اصناف ایران و تهران با اشاره به بلو که شدن پول نانویان در دستگاه‌های نانینو که به حساب‌های بانک سیه متصل است، گفت: محدودیت فروش نان یارانه‌ای دوباره اعمال می‌شود. به گزارش ایلنا، محمدجواد کریمی همچنین درباره احتمال افزایش قیمت نان اظهار کرد: کارگروه‌های آرد و نان استان ه‌ا ظرف چند روزه آینده در زمینه افزایش قیمت نان فعال خواهند شد تا تصمیم لازم اخذ و ابلاغ شود و نانویان بیش از این معطل ابلاغ قیمت نان نمانند. اگر قیمت نان همراه سایر کالاها و خدمات در ابتدای هر سال با توجه به شرایط و تورم جامعه افزایش یابد، بی‌نظمی ه‌ادر فروش نان از بین می‌رود.

**باریزش ۵۷ هزار واحدی شاخص کل: بورس برای روز چهارم قرمز ماند**

در جریان معاملات سه‌شنبه، ۱۰ تیر ۱۴۰۴ بازار سرمایه، شاخص کل بورس تهران با سقوط بی‌سابقه‌ای مواجه شد و با کاهش ۵۷،۴۱۱ واحدی در سطح ۲ میلیون و ۳۳۱ هزار و ۷۳۱ میلیارد متر مکعب در سال بیشترین تأثیر منفی بر شاخص کل روز گذشته، مربوط به نمادهای فارس (صنایع پتروشیمی خلیج فارس) با ۶،۹۵۷ واحد تأثیر منفی، فملی (ملی صنایع مسس ایران) با ۵،۹۷۰ واحد، شستا (شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی) با ۴،۵۰۶ واحد و پارسان (نفت و گاز پارسین) با ۲،۶۲۴ واحد، و امید (گروه مدیریت سرمایه‌گذاری امید) با ۲،۴۴۷ واحد، کگل (صنعتی و معدنی گل‌گهر) با ۲۰۰۱ واحد بوده است.

**سختگوی صنعت آب:**  
**آبخوان‌های کشور تحیف شده‌اند**  
سختگوی صنعت آب گفت: بر داشت از آب زیرزمینی سرجمع برای ۴۴ میلیارد متر مکعب در سال است که این میزان کمی کاهش داشته و این کاهش به دلیل مدیریت مانوده، بلکه آبخوان‌ها تحیف شده و عمق آبخوان‌ها و چاه‌ها بیشتر شده است. به گزارش ایلنا، عیسی بزرگ‌زاده با اشاره به اینکه رقم ۴۴ میلیارد متر مکعب بر داشت از آب‌های زیرزمینی بر اساس برنامه هفتم توسعه باید به حدود ۳۶۰۷ میلیارد متر مکعب برسد، تأکید کرد: دهه بر داشت غیر مجاز از چاه‌های غیر مجاز نیست بسیاری از چاه‌ها مجاز نیز اضافه بر پروانه‌ها بر داشت می‌کنند که ما باید ۱۵ میلیارد متر مکعب آن را کنترل کنیم.

**سختگوی صنعت برق اعلام کرد: ۵۰ حادثه برقی در جنگ ۱۲ روزه**

سختگوی صنعت برق با اشاره به حملات اخیر اسرائیل به زیر ساخت‌های شبکه‌های آسیب دیده پس از این حملات در کمتر از ۲۸ ساعت خبر داد و گفت: در جریان این تجاوزات، شبکه برق نیز هدف قرار گرفت و بالغ بر ۵۰ حادثه در بخش‌های مختلف رخ داد که حدود ۵۰ مورد از آن‌ها تنها در استان تهران ثبت شد. به گزارش ایلنا، مصطفی رجبی مشهدی ادامه داد: در جریان این حملات، در برخی تجهیزات کلیدی از جمله ۳ دستگاه ترانسفورماتور بزرگ دچار آسیب شد که با جابه‌جایی فوری از استان‌های دیگر، شبکه دوباره به حالت پایدار بازگشت. همچنین با استفاده از مانورهای فنی، از خام‌وشتی گسترده بر ای مشرت کان جلوگیری شد.

**عضو کمیسیون عمران مجلس: اتوبوس ۲۵ میلیاردی برای راننده صرفه اقتصادی ندارد**  
عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به قیمت ۲۵ میلیاردی اتوبوس گفت: این رقم صرفه اقتصادی ندارد و باعث شده طی دهه اخیر بسیاری از اتوبوس‌ها به دلیل نبود توجیه مالی از چرخه خدمات‌رسانی خارج شوند. به گزارش مهر، مجتبی یوسفی با اشاره به ضرورت تسواری نالوگان حمل و نقل، اظهار کرد: چه در حوزه تولید داخل و چه واردات باید تأمین اتوبوس و کشنده‌ها با جدیت پیگیری می‌افتاد و بیش از یکسال است که این وعده داده شده است اما باز می‌شنویم که ادعا می‌شود مشکل واردات خودروی جانبازان حل شده است. بهمین ماه هم ادعا کردند که مشکل خودروی جانبازان حل شده پس چرا دوباره این خبر را می‌شنویم؟

**عضو کمیسیون امور داخلی کشور مجلس:**  
**محدودیت‌های پلتفرم‌های آنلاین طلا باید به سرعت برطرف شود**  
عضو کمیسیون امور داخلی کشور و مشاور ه‌ادر مجلس شورای اسلامی با اشاره به بازگشایی سایر بازارهای مالی پس از فروکش کردن بحران امنیتی اخیر، بر ضرورت رفع محدودیت‌ز پلنفرم‌های آنلاین خرید و فروش طلا تأکید کرد و گفت: این پلنفرم‌ها باید در دسترس مردم قرار گیرند تا ناگزیری‌ها در این حوزه برطرف شود. به گزارش ایلنا، غلام‌رضا توکل تصریح کرد: محدودت‌نگه داشتن این فضا در حالی که سایر بازارها مجدداً فعال شده‌اند، توجیه منطقی ندارد و باید با ننگه یکسان به همه بازارهای مالی نگر بسته شود.