صفحه‌آرا: حامد یزدانی

یادداشت | **مسعود رحمتی**؛ مدرس دانشگاه

تأمین مالی تولید

سال‌هاست اهمیت موضوعات اقتصادی موجب شده رهبر انقلاب این موضوعات را به‌عنوان شعار سال کشور انتخاب کنند. سال ۱۴۰۴ نیز «سرمایه‌گذاری برای تولید» نامگذاری شده است. این نامگذاری از روز اول فروردین تاکنون از زوایای گوناگون مورد تحلیل و تبیین قرار گرفته است. در این یادداشت از منظر ارتباط آن با قانون «تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها» مورد بررسی قرار می‌گیرد.

درباره چرایی انتخاب این شعار لازم است آن را در بستر شرایط داخلی و بین‌المللی ایران مورد تحلیل قرار داد. اقتصاد کشور در حال حاضر با چالش‌های متعدد روبه‌روست که حل آنها نیازمند تحولات ساختاری است. مهم‌ترین آنها، تحریم‌های اقتصادی است. این تحریم‌ها منجر به کاهش سرمایه‌گذاری خارجی شده و از طرف دیگر، کشور را در تأمین مواد اولیه و فناوری مورد نیاز با محدودیت مواجه کرده و به همین دلیل، تولید با مشکل روبه‌رو شده و تبادلات مالی و بانکی با دنیا دشوار شده است. در چنین شرایطی، تنها راهکار عملی برای عبور از تحریم‌ها، تقویت سرمایه‌گذاری داخلی، جذب سرمایه‌های ایرانیان خارج از کشور و سرمایه‌های کشورهای همسو است که محدودیت‌های کمتری به واسطه تحریم‌ها دارند.

دیگر موضوع پیش رو، تورم فزاینده است. چاپ پول بدون پشتوانه و رشد بی‌رویه نقدینگی، یکی از دلایل اصلی تورم است. کالاهای اساسی و مواد اولیه مورد نیاز تولید از خارج تأمین می‌شود و نوسانات نرخ ارز تأثیر مستقیم بر قیمت‌ها دارد. در این شرایط اگر سرمایه‌گذاری در تولید داخلی تقویت شود، موجب می‌شود بسیاری از کالاهای وارداتی، در داخل تولید شوند و از فشار تورم ناشی از واردات کاسته شود.

مشکل دیگری که کشور با آن دست به گریبان است، ضعف زیرساخت‌ها و ناترازی انرژی در بخش تولید کشور است. بسیاری از واحدهای تولیدی در فصل زمستان با کمبود گاز و در تابستان با قطعی برق مواجه هستند. ناوگان حمل‌ونقل و لجستیک کشور فرسوده است، جاده‌ها، شبکه ریلی و بنادر کشور نیاز به سرمایه‌گذاری و نوسازی دارند و زنجیره تأمین مواد اولیه نیز با مشکلات مختلفی روبه‌روست. عدم‌توسعه صنایع بالادستی و واسطه‌ای موجب شده که برخی کارخانه‌ها با مشکل تأمین مواد اولیه مواجه شوند. با این شرایط اگر سرمایه‌گذاری در تولید تقویت شود، تأثیرات مثبتی بر بخش‌های مختلف تولید خواهد داشت.

در چنین شرایطی، سال گذشته یکی از مهم‌ترین قوانین حوزه تولید با عنوان «قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها» تصویب و در اردیبهشت ۱۴۰۳ ابلاغ شد. این قانون با محوریت حمایت از تولید و فراهم‌سازی بسترهای مالی برای آن تدوین شد، اکنون در مرحله اجرا قرار دارد و می‌تواند نقش کلیدی در تحقق شعار امسال یعنی «سرمایه‌گذاری برای تولید» ایفا کند. این قانون تمام ابزارهای قانونی را فراهم کرده و انتظار می‌رود اجرای صحیح آن به افزایش سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال در کشور کمک کند. قانون حاضر تلفیقی از تمام مواردی است که قرار است از تولید گره‌گشایی کند.

تامین مالی در روش‌های سنتی منحصر به ارائه تسهیلات بانکی می‌شد و نقش بازار سرمایه در آن کمرنگ بود، اما در این قانون سعی شده از ظرفیت بازار سرمایه استفاده شود. لذا قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها روش جدیدی برای تامین مالی پروژه‌های زیرساختی است. در این قانون مواردی همچون نهادسازی برای تأمین مالی تولید، تأمین مالی از بخش‌های غیربانکی نظیر بازار سرمایه، فاینانس خارجی سرمایه‌گذار خارجی، مولدسازی یا ابزارهای دیگری که تسهیل کننده تأمین مالی هستند نظیر اعتبارسنجی یا صندوق‌های ضمانت غیردولتی دیده شده است. این چارچوب قانونی برای تأمین مالی تولید، دسترسی فعالان اقتصادی را به منابع مالی از طریق نظام بانکی، صندوق توسعه ملی، بازار سرمایه و سایر نهادهای مالی تسهیل می‌کند.

مسکن

قراردادهای ارزی مسکن غیرقانونی است

نایب‌رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک تهران با اشاره به تبلیغ ثبت آگهی‌های خرید و فروش، رهن و اجاره واحدهای مسکونی به دلار و سایر ارزها در فضای مجازی، نسبت به عقد این قراردادها از سوی مردم هشدار داد و گفت: چنین قراردادهایی به هیچ عنوان قابلیت رسیدگی در مراجع قضایی را ندارد.

داود بیگی‌نژاد در گفت‌وگو با ایرنا افزود: براساس قوانین موجود، قراردادهای فعلی رهن و اجاره املاک باید در سامانه‌هایی که تعریف شده ثبت شود، اما هیچ‌یک از سامانه‌های در دسترس، امکان ثبت با واحد پولی به جز ریال را ندارند. وی بیان داشت: بر این اساس، قراردادهای با واحد پولی دلار و سایر ارزها که به‌ویژه در فضای مجازی شاهد تبلیغ آنها هستیم، قابلیت ثبت توسط مشاوران املاک را نداشته و به همین دلیل در مراجع قضایی امکان رسیدگی و پیگیری آنها وجود ندارد.

این مقام صنفی همچنین به تبلیغ عقد قراردادهای فروش برخی املاک با رمز ارز در فضای مجازی اشاره کرد و هشدار داد: چنین قراردادهایی طبق قوانین می‌تواند مصداق پولشویی تلقی شود، زیرا باید از طریق درگاه‌های مجازی ارزی انجام شود و به‌دلیل نبود چنین درگاه‌هایی، تأکید می‌کنیم که مردم به هیچ عنوان سمت چنین قراردادهایی نروند. وی در پایان بار دیگر تأکید کرد: مردم بدانند و آگاه باشند که چنانچه با هر واحد پولی به‌جز ریال اقدام به عقد قراردادهای رهن و اجاره یا فروش املاک کردند، اگر به هر دلیل دچار مشکل شوند امکان پیگیری آنها در مراجع مختلف از جمله قضایی وجود ندارد.

---

۴۷۴ هزار واحد

طی ۹ ماه سپری‌شده از عمر دولت چهاردهم حدود ۱۰۰هزار واحد از پروژه‌های حمایتی نهضت ملی مسکن به مرحله اتمام فونداسیون رسیده است. براساس آمار وزارت راه و شهرسازی در دولت سیزدهم ۳۸۴ هزار و ۸۱۰ واحد نهضت ملی مسکن به مرحله اتمام فونداسیون رسیده بود. مجموع واحدهای تکمیل‌شده ۴۷۴ هزار واحد است.

عدد خبر

۱۵ میلیارد دلار

دبیر کل اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق با اشاره به چشم‌انداز طراحی‌شده تجارت ۱۵میلیارد دلاری این دو کشور تا پایان سال ۱۴۰۵، گفت: به‌دلیل چالش‌های پیش روی تجارت میان ایران و عراق همچنان تجارت به عراق به‌صورت پیله‌وری انجام می‌شود. عراق جزو مهم‌ترین مقاصد صادرات کالاهای ایرانی است.

دوئل خودروسازان و دولت

مناقشه قدیمی خودروسازان با دولت بر سر قیمت‌گذاری دوباره سر باز کرد

گزارش | **بهزاد رنجبر** روزنامه‌نگار

در میانه رکود عمیق بازار خودرو، کشمکش میان دو غول خودروسازی ایران و وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) بر سر قیمت‌گذاری خودرو بار دیگر اوج گرفته است. این بار ماجرا نه فقط بر سر افزایش قیمت، بلکه بر سر مرجع تعیین‌کننده قیمت‌ها و حدود اختیارات قانونی هر طرف است. نامه‌نگاری‌های پیاپی ایران‌خودرو و سایپا، هشدارهای سازمان حمایت، واکنش معاون وزیر و تهدید به قیمت‌گذاری مستقل از سوی خودروسازان، نشان از تنشی دارد که فراتر از یک اختلاف اداری است؛ این اختلاف به نقطه تلاقی منافع دولت، بنگاه‌های تولیدی و مصرف‌کنندگان رسیده و می‌تواند آینده این صنعت استراتژیک را تحت تأثیر قرار دهد.

به گزارش همشهری، ماجرا از آنجا آغاز شد که ایران‌خودرو و سایپا با ارسال نامه‌هایی رسمی به مراجع ذی‌ربط، از جمله سازمان بورس و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، خواستار بازنگری در قیمت محصولات خود شدند. به‌گفته مدیران این شرکت‌ها، از آذرماه ۱۴۰۳ تاکنون هیچ‌گونه تغییری در قیمت کارخانه‌ای خودروها رخ نداده، درحالی‌که هزینه‌های تولید از جمله قیمت مواد اولیه، دستمزد، نرخ ارز و انرژی با رشد محسوسی مواجه بوده است. مدیران شرکت‌های خودروسازی پس از آن اعلام کردند با وجود مکاتبات انجام‌شده با سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان هیچ اقدامی برای افزایش قیمت انجام نشده است. اما حسین‌زاده قشمی، مدیرکل روابط عمومی و تشکل‌های مردم‌نهاد سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در این‌باره به همشهری گفت: سازمان حمایت کار کارشناسی قیمت برای فصل نخست ۱۴۰۴را انجام داده و به مراجع ذیربط اعلام کرده است و این مراجع و نهادهای بالادستی هستند که باید قیمت‌های جدید را اعلام کنند. به‌گفته او، مرجع اعلام قیمت خودروسازان وزارت صمت و شورای رقابت هستند و مرجع قیمت‌گذاری، سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان.

طرح: محمدعلی حلیمی

قیمت‌ها را افزایش می‌دهیم

در کشاکش این نامه‌نگاری‌ها روز گذشته شرکت‌های خودروسازی اعلام کردند اگر وزارت صمت قیمت‌های جدید را اعلام نکند خود اساساً این کار را انجام خواهند داد. ایران‌خودرو در نامه‌ای به سازمان بورس به‌صراحت اعلام کرد: با وجود ارسال نرخنامه توسط سازمان حمایت به وزارت صمت، تاکنون نرخ‌ها از سوی وزارتخانه ابلاغ نشده و این تأخیر، ادامه عرضه محصولات را با ابهام مواجه کرده است. در نامه ایران‌خودرو به سازمان بورس که نسخه‌ای از آن در سامانه کدال منتشر شده، آمده است: با وجود گذشت بیش از ۶ماه از آخرین به‌روزرسانی قیمت خودروها در آذرماه ۱۴۰۳ و افزایش قابل توجه بهای نهاده‌های تولید از جمله دستمزد، نرخ ارز، فولاد، آلومینیوم و سایر هزینه‌ها، هنوز وزارت صمت نسبت به اصلاح قیمت‌ها اقدامی نکرده است. بدیهی است درصورت ادامه تعلل، هیأت‌مدیره شرکت رأساً نسبت به تعیین قیمت فروش اقدام خواهد کرد.

سایپا نیز در نامه‌ای مشابه هشدار داده است ادامه فروش خودرو با قیمت‌های فعلی عملاً زیانده است و این روند قابل تداوم نیست.

از دید برخی ناظران، این موضع‌گیری نشانه‌ای از تغییر رویکرد خودروسازان در برابر قیمت‌گذاری دولتی است؛ آنها اکنون نه‌تنها منتقد این سیاست هستند، بلکه به نوعی تهدید کرده‌اند درصورت ادامه وضعیت فعلی، خارج از مسیر رسمی اقدام خواهند کرد.

مواضع دولت چیست؟

در ادامه این درخواست‌ها، برخی گزارش‌ها از توقف عرضه برخی محصولات ایران‌خودرو منتشر شد. این گزارش‌ها حاکی از آن بود که شرکت‌های خودروسازی روند عرضه را متوقف کرده‌اند اما گزارش‌های رسمی در سامانه کدال نشان می‌دهد که این موضوع صحت ندارد. با همه اینها واکنش دولت به گزارش‌های رسانه‌ای سریع و قاطع بود. حسین فرهیدزاده، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، در گفت‌وگویی با ایسنا تصریح کرد: هیچ شرکتی اجازه افزایش قیمت ندارد، مگر اینکه فرایند قانونی از مسیر شورای رقابت عبور کند و قیمت‌ها توسط وزارت صمت ابلاغ شود. او همچنین هشدار داد که «تولید خودرو بدون عرضه به بازار، مصداق احتکار است و با برخورد تعزیراتی مواجه خواهد شد.»

او همچنین از اعزام تیم بازرسی به یکی از شرکت‌های خودروساز برای بررسی ادعای توقف عرضه خبر داد و تأکید کرد که خودروسازان ابتدا باید تعهدات معوق خود را تحویل دهند و سپس نسبت به عرضه جاری اقدام کنند. از سوی دیگر حامد عاملی، معاون وزیر صمت، در گفت‌وگویی اعلام کرد این وزارتخانه با قیمت‌گذاری دستوری مخالف است و وزیر نیز بارها بر لزوم اصلاح این سیاست تأکید کرده است. او وعده داد اصلاحات لازم در خردادماه پیگیری خواهد شد.

ایران‌خودرو و سایپا با فشار به وزارت صمت به دنبال اخذ مجوز گرانی مجدد محصولات بی‌کیفیت خود هستند

موافقان و مخالفان چه می‌گویند؟

کارشناسانی که با افزایش قیمت مخالفند، معتقدند این اقدام در شرایط رکود، به کاهش بیشتر فروش، انباشت موجودی در پارکینگ‌ها و کاهش گردش نقدینگی شرکت‌ها منجر خواهد شد. آنها همچنین هشدار می‌دهند که افزایش قیمت، انتظارات تورمی را در جامعه دامن می‌زند و اثر روانی منفی بر بازارهای دیگر خواهد داشت.

در مقابل، مدافعان افزایش قیمت با استناد به افزایش هزینه‌های تولید، تأکید دارند که ادامه سیاست تثبیت قیمت، منجر به زیان انباشته، کاهش کیفیت تولید، افت سرمایه‌گذاری در نوآوری و درنهایت ورشکستگی خودروسازان خواهد شد. آنها خواستار تدوین الگویی «شناور و مبتنی بر واقعیت اقتصادی» برای قیمت‌گذاری هستند. به‌گفته آنها قیمت‌گذاری دستوری خود عامل اصلی افزایش قیمت خودرو است چراکه منجر به کاهش عملکرد خودروسازان و کاهش تیراژ تولید می‌شود و این موضوع حجم عرضه را کم می‌کند و رشد قیمت را در پی دارد. همچنین به کاهش کیفیت محصولات، توقف سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و وابستگی شدید به تسهیلات بانکی دامن می‌زند. به‌عنوان نمونه، طبق گزارش‌های رسمی منتشرشده در سامانه کدال، جمع کل زیان انباشته ایران‌خودرو و سایپا (صنعت خودروسازی) از مرز ۲۵۰هزار میلیارد تومان عبور کرده است. این عدد نشان‌دهنده ساختاری معیوب است.

ایران‌خودرو حق افزایش قیمت را ندارد

حسین فرهیدزاده، رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان: خودروساز نمی‌تواند به بهانه‌های مختلف قیمت اعلام کند. دستورالعملی مبنی بر اینکه اگر ابلاغ قیمت‌ها با تأخیر انجام شود، خودروساز می‌تواند قیمت تعیین کند، وجود ندارد. ایران‌خودرو نمی‌تواند برای تعیین قیمت اقدام کند، باید منتظر طی شدن فرایند باشد. محاسبات حسابرسی هزینه تمام‌شده خودرو طول می‌کشد و قیمت‌گذاری خودرو باید توسط سازمان حمایت انجام و سپس از سوی وزارت صمت ابلاغ شود و شرکت‌های خودروساز به‌هیچ‌وجه مجاز به اعلام قیمت به‌صورت مستقل نیستند.

دور باطل گرانی خودرو

- **۱ آذر ۱۴۰۳** — صدور مجوز افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی قیمت محصولات ایران‌خودرو و سایپا
- **۱۷ بهمن ۱۴۰۳** — تصاحب مدیریت ایران‌خودرو توسط شرکت قطعه‌سازی کروز
- **۱۸ بهمن ۱۴۰۳** — بیانیه شرکت کروز: با تصاحب ایران‌خودرو کیفیت محصولات را بالا برده و رضایتمندی مردم را جلب می‌کنیم
- **۱ اسفند ۱۴۰۳** — نامه ۱۵۰ نماینده مجلس و هشدار درباره تشدید انحصار در ایران‌خودرو با واگذاری به کروز
- **۱۸ اسفند ۱۴۰۳** — مالک شرکت کروز: مشکلات ایران‌خودرو را حل می‌کنیم و کیفیت خودروها را افزایش خواهیم داد
- **۱۰ خرداد ۱۴۰۴** — مدیرعامل ایران‌خودرو: بدون افزایش قیمت، نمی‌توانیم خودرو بفروشیم
- **۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۴** — نامه ایران‌خودرو به وزارت صمت: تا خودرو گران نشود امکان فروش خودرو نداریم
- **۱۱ خرداد ۱۴۰۴** — ایران خودرو و سایپا افزایش قیمت محصولاتشان را تکذیب کردند
- **۱۲ خرداد ۱۴۰۴** — مدیرعامل ایران خودرو: به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری و چشم‌پوشی از واقعیت‌های اقتصادی، از ظرفیت بورس کالا برای عرضه محصولات استفاده کنیم
- **۱۷ خرداد ۱۴۰۴** — رئیس سازمان حمایت: ایران‌خودرو اجازه فروش در بورس کالا ندارد. احتکار در ایران‌خودرو را بررسی می‌کنیم
- **۱۸ خرداد ۱۴۰۴** — ایران‌خودرو: اگر وزارت صمت مجوز افزایش قیمت ندهد خودمان گران می‌کنیم. سایپا: به‌دنبال اخذ مجوز افزایش قیمت هستیم

بازار احتکاری خودرو

رضا تقی‌پور، عضو کمیسیون صنایع مجلس: اگر عرضه به هر دلیلی متوقف شود، قطعا خلاف قانون مجلس خواهد بود و با این موضوع به‌شدت برخورد خواهد شد. باید توجه کنیم که این وضعیت می‌تواند مصداق احتکار باشد.

بحثی که این روزها در ارتباط با عرضه و قیمت خودرو وجود دارد، واقعا روشن است. ما یک قانون مترقی و محکم تحت عنوان شورای رقابت داریم که در بسیاری از کشورها به نام قانون آنتی تراست یا ضدانحصار شناخته می‌شود.

این قانون به دولت این اجازه را می‌دهد که در بازارهایی که این مسائل وجود دارد، حضور داشته باشد و سقف قیمت را تعیین کند. بنابراین اگر عرضه به هر دلیلی متوقف شود، قطعا خلاف قانون مجلس خواهد بود و با این موضوع به‌شدت برخورد خواهد شد. باید توجه کنیم که این وضعیت می‌تواند مصداق احتکار باشد، زیرا وقتی کالایی در بازار تولید شده و موجود است، اما عرضه نمی‌شود، اینجا یک مشکل اساسی داریم.

متأسفانه اتفاقاتی که در این ماه‌ها رخ داد، ما را به این وضعیت رساند. حتماً وزارت صنعت به‌عنوان متولی این صنعت و بازار خودرو باید کف تعهد را در پروانه خودروسازی قید کند.

برای بازارهای دیگر نیز همینطور است. اگر واقعاً نتوانند آن تعداد خودرو را تولید و عرضه کنند، باید جریمه شوند. نمی‌شود که تعدادی خودرو به‌صورت انحصاری در اختیار عده‌ای قرار گیرد، درحالی‌که واردات هم محدود و حتی تا چند وقت پیش ممنوع بود. به هر حال، این شرایطی که ما در آن قرار داریم، اجحاف به مردم است و آنها را مجبور می‌کند که خودرو را با قیمت‌های بالاتر از قیمت واقعی خریداری کنند. بارها درباره این موضوع صحبت کردیم و قیمت واقعی ما براساس قیمت‌های منطقه‌ای و کشورهای همسایه باید تعیین شود تا بازار داخلی ما هم متوازن باشد.

گشتی در اقتصاد جهان

روبل روسیه، صدرنشین ارزهای جهان

روبل روسیه در سال ۲۰۲۵، تاکنون بهترین عملکرد را بین ارزهای جهان ثبت کرده و ارزش آن بیش از ۴۰درصد افزایش یافته است. افزایش خیره‌کننده ارزش روبل نشان‌دهنده تغییری شدید نسبت به ۲سال گذشته است که ارزش این ارز به‌طور چشمگیری کاهش یافته بود.

داده‌های رسمی منتشرشده بانک مرکزی چین نشان داد که این بانک در ماه مه برای هفتمین ماه متوالی طلا را به ذخایر خود اضافه کرده است. ذخایر طلای چین در پایان ماه مه ۷۳.۷۷ میلیون اونس ثبت شده است.

درحالی‌که تنش‌های تجاری میان واشنگتن و پکن ادامه دارد، چین با چراغ سبز به صادرات فلزات نادر به اروپا، مسیر تازه‌ای در همکاری با بروکسل گشوده است.

در شرایطی که آمریکا با بحران‌های سیاسی داخلی دست‌وپنجه نرم می‌کند، تحلیلگران اقتصادی نهادهای بین‌المللی از چشم‌انداز تاریکی برای دلار در ماه‌های آینده سخن می‌گویند.

«لی شوفو»، رئیس و بنیانگذار جیلی اعلام کرد که صنعت خودروسازی جهان با ظرفیت مازاد جدی روبه‌روست و این خودروساز چینی تصمیم گرفته که کارخانه‌های تولیدی جدید نسازد یا تولید را در تاسیسات موجود گسترش ندهد.

افزایش عرضه اوپک پلاس و ورود جریان‌های جدید نفت به بازار جهانی، گزینه‌های پالایشگاه‌های اروپایی و آسیایی را افزایش داده و به کاهش قیمت نفت منجر شده است.

گشتی در اقتصاد ایران

رونمایی از «ابزار پیش‌فروش ارز»

بانک مرکزی در راستای تشویق سرمایه‌گذاری در تولید، ابزار جدید و مهم پیش‌فروش ارز را معرفی می‌کند. ابزار پیش‌فروش ارز روشی برای تأمین مالی صادرات است که در کنار سایر روش‌های تأمین مالی معرفی شده است.

مدیرعامل گروه پتروپارس از وارد مدار شدن نخستین چاه گازی درون میدانی (Infill) در سکوی SPD۱ فاز ۱ پارس‌جنوبی خبر داد و گفت: این چاه روزانه حدود ۸۰ میلیون فوت مکعب به ظرفیت تولید اضافه می‌کند.

رئیس اتحادیه صادرکنندگان خشکبار اعلام کرد: پس از گذشت دوره شش ماهه بازنگری کیفیت پسته صادراتی ایران، اتحادیه اروپا محدودیت‌ها را برداشته است و صادرات این محصول بدون مشکل ادامه دارد.

شرکت زامیاد اعلام کرد: تولید وانت نیسان با استانداردهای قدیمی به پایان رسیده و تولید مدل ارتقایافته این خودرو با رعایت کامل استانداردهای ۸۵گانه به‌زودی آغاز می‌شود.

معاون حقوقی و نظارت گمرک درباره علت دپوی کامیون در لب مرز اعلام کرد: بیش از ۲۴۰۰ دستگاه کامیون در مرزهای استان آذربایجان غربی به‌دلیل نبود ثبت سفارش قانونی متوقف شده است.

سازمان توسعه تجارت ایران، حجم صادرات ایران به روسیه در ۳سال گذشته را حدود ۵۰۰میلیون دلار اعلام کرد. در ۳سال اخیر حجم صادرات ایران به روسیه بیش از ۲برابر افزایش پیدا کرد.

معاون بانک مرکزی گفت: در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد از بار تامین مالی کشور بر دوش شبکه بانکی است؛ به‌گونه‌ای که سال گذشته ۷۶۰۰ همت تسهیلات پرداخت شد.