

| خبر |
|-----|
| |

باز هم از سکه ریخت

رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران از ادامه روند کاهش قیمت سکه و طلا در بازارهای داخلی در پی کاهش قیمت طلا در بازارهای جهانی و تعادل نرخ ارز در داخل خبر داد و بر حصول ثبات نسبی در بازار طی یک ماه اخیر و رکود مجدد بر بازار تاکید کرد.

سکه امامی در این هفته در بازه ۲۹ میلیون و ۸۰۰ تا ۲۸ میلیون و ۹۵۰ هزارتومان نوسان کرده است و در پایان هفته در محدوده ۲۹ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان به کار خود پایان داد.
عقب نشینی همزمان انس جهانی طلا و دلار تهران کار را برای سکه بازار سخت‌تر کرد و معامله‌گران سکه زیان ۲.۹ درصدی را ثبت کردند. بررسی‌ها نشان می‌دهد علیرغم بر رشد قیمت سکه در بازه یک‌ماهه گذشته، حباب سکه در این مدت نزولی شده و به محدوده ۱۸ درصدی رسیده‌است، این مسئله نشان می‌دهد خریداران سکه بی‌گدار به آب نزده و با احتیاط قیمت‌ها را بالا برده‌اند.ارندگان ربع سکه، ولی پرچمدار کاهشی‌ها شدند و زیان هفتگی ربع سکه به بالای سه درصد رسید.معامله‌گران طلای آب‌شده، ولی از سایر معامله‌گران در بازار طلا کمتر زیان کردند و کاهش همزمان دلار و طلای آب‌شده تنها زیان ۱.۷ درصدی را نصیب دارندگان طلای آب شده کرد.

نادر بزرگافشان در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با وضعیت یک هفته اخیر بازار سکه و طلای داخلی، اظهار کرد: در هفته‌ای که گذشت، در بازارهای جهانی شاهد کاهش ۳۷ دلاری اونس جهانی طلا بودیم که در حال حاضر نرخ ۱۹۵۶ دلاری را ثبت کرده است.

رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران ادامه داد: در بازارهای داخلی نیز نرخ ارز از ثبات نسبی برخوردار بود و نوسان کاهشی را تجربه کرد؛ براین اساس روند کاهش قیمت‌ها در بازار سکه و طلا را داشتیم.

وی در رابطه با آخرین قیمت معاملاتی سکه و طلا در بازار روز گذشته (پنجشنبه) و تغییرات آن نسبت به ابتدای هفته، گفت: هر قطعه سکه تمام طرح جدید در این هفته با ۳۵۰ هزار تومان کاهش قیمت، در آخرین معاملات روز پایانی هفته، ۲۹ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان تعیین قیمت شد. سکه تمام طرح قدیم نیز با ۱۰۰ هزار تومان کاهش هفتگی به ۲۵ میلیون و ۴۵۰ هزار تومان در پایان هفته رسید. سیم سکه نیز کاهش ۱۰۰ هزار تومانی را نسبت به ابتدای هفته تجربه کرد و در پایان هفته ۱۵ میلیون و ۲۵۰ هزار تومان داوستد شد. ربع سکه نیز با کاهش ۳۰۰ هزار تومانی نسبت به ابتدای هفته ۱۰ میلیون و ۳۵۰ هزار تومان قیمت داشت. سکه‌های یک گرمی بانک مرکزی اما بدون تغییر نسبت به ابتدای هفته ماند و در پایان هفته به پنج میلیون و ۷۰۰ هزار تومان معامله شد.

بزرگافشان در رابطه با آخرین وضعیت حباب سکه در بازار نیز اعلام کرد: حباب سکه نیز در این هفته، نوسان زیادی را تجربه نکرد و تغییر خاصی نداشت؛ در در آخر این معاملات پایانی این هفته هر قطعه سکه پنج میلیون و ۱۸۰ هزار تومان دارای حباب بود. رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران، با بیان اینکه بازار یک هفته اخیر بازاری را ثبت و بدون التهاب بود، گفت: کاهش تقاضا و رکود همچنان بر بازار حاکم است و مجدد کاهش تقاضا در بازار در هفته‌ای که گذشت تشدید شد. این درحالیست که طی یک ماه اخیر، روند ثبات قیمت‌ها را شاهد بودیم و قیمت‌ها به ثبات نسبی خوبی رسیده است اما متأسفانه همچنان تقاضای خاصی وجود ندارد.

وی در پایان ابراز امیدواری کرد که طی هفته‌های پیش‌رو رونق به صنعت سکه و طلا باز گردد و مجدد شاهد رونق در بازار سکه و طلا باشیم.



مدت‌هاست که خودروسازان از زیان‌ده بودن خود گلایه دارند، اما همچنان مجبور به تولید هستند. در این مسیر محدودیت‌هایی نیز در مسیر قیمت‌گذاری وجود دارد که همواره آنان را به استفاده از ترفندهایی برای افزایش قیمت سوق داده است. یکی از این ترفندها اعمال آپشن‌های جزئی در تولیدات است تا به این ترتیب با عنوان ارائه محصول جدید بتوانند مجوز افزایش قیمت را از شورای رقابت اخذ کنند.

به گزارش خبرآنلاین ، این نهاد چندی پیش مجوز افزایش ۸۰ تا ۱۷۰ میلیونی قیمت برخی محصولات ایران‌خودرو را که هیچ تغییر مشهودی ندارد، صادر کرده است. به این ترتیب این چرخه معیوب تا استفاده از تولیدات بی کیفیت و با قیمت‌های گزاف است. این تصمیمات در حالی اتفاق می‌افتد که پروژه واردات خودرو برای تعدیل قیمت این کالا در بازار نیز در پیچ و خم‌های اداری مانده و در این مسیر آن مفادی که می‌توانست افزایش قیمت خودرو در کشور را حل کند، با حذف می‌شود و یا تغییر می‌کند. روندی که به تعبیر کارشناسان فروش امید بود تا چند صبا‌هی قیمت‌ها کنترل شود. تحلیلگران با توجه به این آمارها، معتقدند صنعت خودور در حال حاضر از مشکلات ساختاری در سطوح مختلف رنج می‌برد؛ به نحوی که این مسائل سبب شده است زیست‌بوم صنعت خودرو در ایران برای تولید خودرو با کیفیت و با فناوری بالا مهیا نباشد و علاوه بر عقب‌ماندگی صنعت خودرو در بازارهای جهانی از سایر رقبای خود در عرصه بین‌الملل، نارضایتی زیادی را در کشور نیز رقم بزند.

چندی پیش مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی پژوهشی، تاکید کرد: نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این نگاه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری پیدایش مسایل فراوان در این صنعت است. دولت برخلاف آن‌که در ظاهر حدود ۶ درصد از سهام ایران‌خودرو و ۱۷ درصد از سهام سایپا را در اختیار دارد، اما در واقع صاحب‌اختیار بیش از ۵۰ درصد از سهام هر دو خودروساز از طریق سهام چرخه‌ای (حدود ۲۶ درصد در ایران‌خودرو و ۴۲ درصد در سایپا) و سهام شرکت‌های عمومی غیردولتی است و از این طریق اعمال‌نظر دولت و دخالت در بنگاهها، بی‌واسطه و به سرعت امکان‌پذیر است. در اختیار داشتن سهام چرخه‌ای توسط خودروسازان ععلا به کاهش سرمایه در گردش و توان مالی هر دو شرکت برای تولید شده که منجر به زیان‌های مالی فراوان شده است. بنا به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، طی ۳۰ سال گذشته سیاست‌های صنعتی بخش خودرو دارای ایرادهای راهبردی در طراحی و پیاده‌سازی این ابزارهای سیاستی بوده است. سیاست‌هایی از جمله تعرفه واردات خودرو، تعرفه واردات قطعات خودرو، استانداردها، دستورالعمل قیمت‌گذاری و حمایت‌های مالی طی این چند دهه به‌کار گرفته شده، اما فهم ناقص از این ابزارها، اشتباه در عملیاتی‌سازی و عدم بهره‌مندی از دیگر ابزارهای سیاستی، عملاً موجب شده است که حرکت به سمت کاهش عمق داخلی‌سازی، حفظ تولیدات گذشته و کاهش کیفیت، بیشترین منافع را برای تولید کنندگان این عرصه رقم بزند.

از خودروسازان نباید انتظار سودآوری داشته باشیم
فرهاد احتشامزاد، کارشناس صنعت خودرو در همین خصوص در گفت‌وگو با خبرآنلاین می‌گوید: شرکت‌هایی که بوسری هستند، موظف هستند صورت‌حساب‌های مالی ۶ ماهه را در سایت کدال منتشر کنند. بر همین اساس، صورت وضعیت‌های ۶ ماهه ثبت شده شرکت‌های سایپا، ایران‌خودرو و پارس‌خودرو در کدال وجود دارد. وی می‌افزاید: بر همین اساس، زیان انباشته سه خودروساز بزرگ دولتی در ۶ ماهه اول سال‌جاری، ۴۳ هزار میلیارد تومان و در عبارتی روزی ۱۸۳ میلیارد تومان بوده است. این کارشناس صنعت خودرو تصریح می‌کند: من باور دارم تا زمانی که خودروسازان تبدیل به خودروسازهای خصوصی نشوند، نمی‌توانیم از آنها انتظار سودآوری داشته باشیم، چون موارد دیگر به موضوع فعالیت اقتصادی این مجموعه‌ها ارجحیت پیدا می‌کند.

وزیر صمت در یک دوره بارها عوض می‌شود
احتشام‌زاد عنوان می‌کند: من به خاطر دارم در دوران مختلف این موضوع ارزیابی شد و حتی در مجلس، کمیسیون تحقیق و تفحص به این موضوع پرداخت. قبل از این‌که ممنوعیت واردات مطرح باشد، مجموعه‌های تولیدی از عملکردشان در برابر واردات دفاع می‌کردند و حتی درباره سقف‌های قیمتی‌ای که برای آن‌ها وجود داشت، در آن زمان خودروهای وارداتی به عبارتی سقف قیمتی خودروهای تولید داخل را هم مشخص می‌کرد.وی تصریح می‌کند: موضوعات مختلفی در این خصوص مطرح شد و یکی از آن‌ها، توسعه ناخواسته مجموعه‌های خودرویی

خودروسازان چطور روزی ۱۸۳ میلیارد تومان زیان می‌دهند؟

گیر خودرو پشت چراغ قرمز

گروه اقتصاد - خودروسازان روزی ۱۸۳ میلیارد تومان زیان می‌دهند؛ این تازه‌ترین آماری است که از زیان خودروسازان شنیده شده است. بنا به گزارش‌ها،

زیان انباشته سه خودروساز بزرگ دولتی در ۶ ماهه اول امسال، ۴۳ هزار میلیارد تومان بوده که یک محاسبه سرانگشتی نشان می‌دهد که خودروسازان

روانه ۱۸۳ میلیارد تومان زیان می‌بینند.



بود. یعنی سایت‌هایی به سفارشات خارج از مجموعه و بدون در نظرگیری مزیت رقابتی آن مناطق ایجاد می‌شد و به عبارتی، توسعه سایت‌های زیرشاخه این شرکت‌ها اتفاق می‌افتاد؛ بدون این‌که مورد نظر آن شرکت‌ها باشد.

این کارشناس صنعت خودرو متذکر می‌کند: بحثی هم در خصوص تعداد نیروی انسانی، تراکم نیروی انسانی و بهره‌وری نیروی انسانی وجود داشت که بارها درباره این موضوع صحبت شده است. بخشی هم در خصوص زیان‌های انباشته‌ای است که طی دوران مختلف ناشی از مدیریت‌های کوتاه‌مدت در این مجموعه‌ها به وجود آمده است.احتشامزاد ادامه می‌دهد: ما دائماً می‌بینیم که وزیر صمت عوض می‌شود؛ آن هم در شرایطی که خودروسازی کشور تحت‌تاثیر مدیریت دولتی و در راستای تصمیم‌گیری‌های آن‌ها است و صنعت خودروسازی از این شرایط تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد.

با واقعیت تحریم نمی‌خواهیم روبه‌رو شویم

وی بیان می‌کند: عدم ثبات مدیریتی و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت، موضوع دیگری است که به خودروسازان آسیب می‌زند. چهارمین موضوع، واقعیت تحریم است؛ این‌که ما با این واقعیت نمی‌خواهیم روبه‌رو شویم. به‌هرصورت در تأمین کسری از قطعات، مشکلات وجودی دارد و به‌روزرسانی دانش در مجموعه‌ها نیازمند ارتباطات گسترده‌تر است. این کارشناس صنعت خودرو می‌گوید: ما می‌بینیم خودروسازان خصوصی، شتاب رشدشان بعضاً بیشتر از شرکت‌های دولتی است و می‌توانند رو به رشد بهتری را شروع کردند و آزادانه‌تر تصمیم‌گیری و انتخاب کنند.احتشامزاد می‌افزاید: مجموع این عوامل باعث می‌شود که شرکت‌های خودروساز دولتی با عدم امکان مدیریت بلندمدت و نیز عدم آزادی عمل در تصمیم‌گیری‌های مدیریتی، نتوانند موفق عمل کنند و نتیجه خوبی به دست آورند.

وی عنوان می‌کند: در رابطه با این‌که بخواهیم در راستای چند عدد به موضوع بپردازیم و این‌که این عددها را چه کنیم که مثبت شوند، واقعیت این است که موضوع بسیار گسترده است و بیش از ۵۰ سال است که در شرکت‌های خودروسازی ریشه دوانده است.

مهم‌ترین جراحی، خصوصی‌سازی خودروسازان است
این کارشناس صنعت خودرو تاکید می‌کند: شاید مهم‌ترین جراحی که می‌تواند در این زمینه انجام شود، خصوصی‌سازی شرکت‌های خودروسازی است. کمترین‌ا یکی که براساس دستورل که رییس دولت سیزدهم داده بود، قرار بود تا شهریورماه سال گذشته این اتفاق بیفتد. اما این اتفاق نیفتاد. عقب انداختن این موضوع فقط باعث می‌شود که حجم زیان‌های انباشته افزایش پیدا کنند.

احتشامزاد می‌افزاید: این‌که ما بگوییم شورای رقابت در درباره افزایش سرمایه گفت: سرمایه فعلی ما ۵۵۰ میلیارد تومان است که به عنوان یک نهاد قیمت‌گذاری بدون درنظرگیری واقعیت‌های حاکم بر مجموعه‌ها قیمت‌گذاری می‌کند، به نظرم صحیح نیست، زیرا شورای رقابت

گروه اقتصاد - خودروسازان روزی ۱۸۳ میلیارد تومان زیان می‌دهند؛ این تازه‌ترین آماری است که از زیان خودروسازان شنیده شده است. بنا به گزارش‌ها،

زیان انباشته سه خودروساز بزرگ دولتی در ۶ ماهه اول امسال، ۴۳ هزار میلیارد تومان بوده که یک محاسبه سرانگشتی نشان می‌دهد که خودروسازان

روانه ۱۸۳ میلیارد تومان زیان می‌بینند.

| | |
|-----------------------------|--|
| + | |
| وقتی شما با | |
| یک صنعت | |
| مادر زیان‌ده | |
| کار می‌کنی | |
| نمی‌توانی | |
| سودآوری‌اشی | |
| مگر این‌که | |
| از رانت‌هایی | |
| برخوردار | |
| باشید. این | |
| رانت‌ها نصیب | |
| همه قطعه | |
| سازان نمی‌شود. | |
| اکثر فعالان، | |
| رشد متناسب با | |
| ظرفیت خود را | |
| نداشتند | |

سعی می‌کند هزینه‌های واقعی قیمت‌تمام‌شده‌تولید را در نظر بگیرد و معتقد است هزینه‌های ناکارآمدی سیستم‌های سازمان را نباید مشتریان پرداخت کنند. وی عنوان می‌کند: گزارش‌های مالی یک سازمان، نقش آزمایش خون یک فرد را دارد. وقتی گزارش‌های مالی یک چنین اعدادی را نشان می‌دهد، یعنی پارامترهای خوبی در سازمان اتفاق نیفتاده است و مشکلات زیادی وجود دارد. درمان‌های مقطعی و تلاش برای حرف‌های قشنگ زدن، به طور طبیعی کمکی به خروجی‌های مجموعه‌ها نخواهد کرد.

اما چه می‌شود که در این چرخه از تولید کننده تا مصرف کننده، همه ناراضی هستند؟ (اساسان قاسمی) از اعضای شورای سیاست‌گذاری صنعت خودرو در ۲۴ آبان ۲۴ دروازه کشتی را وجود دارد که باور دارم باید نظام کنترلی را قوی کرد. نمی‌توان دروازه صنعت را به تکنولوژی روز ببندیم. ما سال‌هاست که در صنعت خودروسازی در جامی زینم و توسعه پیدا نکردیم. صنعتی که به بازار جهانی دید نداشته باشد نمی‌تواند رشد کند. اسم کره را بارها شنیدیم که صنعت خودرو را همزمان با ما شروع کرده است، ولی الان برنده‌ای آن در دنیا فروخته می‌شود».

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به تجربه دیگر کشورها ادامه می‌دهد: (درآرس شرکت خودروسازی کیا در کره جنوبی چه کسی بوده؟ یا در مازنی شرکت میتسوبیشی چه کاری کرده است؟ در تایلند، اندونزی و ویتنام چطور. سپردن خودروسازی به بخش خصوصی هم ممکن نیست اگر یک جاده وجود نداشته باشد که مشارکت بین‌المللی کند، چون مرکز تحقیقاتی می‌خواهد. ما ۳۰سال است می‌گوییم مرکز تست برای خودرو باز کنیم اما نمی‌توانیم، به دلیل اینکه توجیه اقتصادی نداریم و هزینه خودروسازها بالاتر می‌رود. به همین دلیل باید از شبکه تکنولوژی جهانی تمام شده محصول به صورت اختصاصی افزایش پیدا می‌کند و در نتیجه دیگر صادراتی هم در این صنعت مطرح نیست».

به گفته او، کمتر صنعتی وجود دارد که توسط بخش دولتی اداره شود و بتواند با بخش خصوصی رقابت کند. برای همین قاطبه صنایع خودروسازی دنیا وابسته به بخش خصوصی است. در کشورهایی هم دولت سهامدار است سعی میکنند اداره امور را از طریق نهادهای خصوصی دنبال کنند. این وضعیت در کل صنایع کشور ما اعمال می‌شود، اما دلیلی باعث شده خودروسازی برجسته شود، مصرفی بودن آن و ارتباط داشتنش با مردم است. البته این را باید گفت که مجموعه صنعت خودرو با وجود محدودیت‌هایی که بر آن اعمال می‌شود از سایر صنایع بهتر است، از همین رو اتفاقی که در صنعت خودرو می‌افتد خیلی تعجب برانگیز نیست.

صنعتی که به بازار جهانی دید نداشته باشد نمی‌تواند رشد کند
اما آیا زمینه برای انتقال خودروسازی به بخش خصوصی فراهم است؟ به گفته این کارشناس صنعت خودرو، بخش خصوصی به عنوان یک صنعت

صنعت مطرح نیست».

به گفته او، کمتر صنعتی وجود دارد که توسط بخش دولتی اداره شود و بتواند با بخش خصوصی رقابت کند. برای همین قاطبه صنایع خودروسازی دنیا وابسته به بخش خصوصی است. در کشورهایی هم دولت سهامدار است سعی میکنند اداره امور را از طریق نهادهای خصوصی دنبال کنند. این وضعیت در کل صنایع کشور ما اعمال می‌شود، اما دلیلی باعث شده خودروسازی برجسته شود، مصرفی بودن آن و ارتباط داشتنش با مردم است. البته این را باید گفت که مجموعه صنعت خودرو با وجود محدودیت‌هایی که بر آن اعمال می‌شود از سایر صنایع بهتر است، از همین رو اتفاقی که در صنعت خودرو می‌افتد خیلی تعجب برانگیز نیست.

صنعتی که به بازار جهانی دید نداشته باشد نمی‌تواند رشد کند

اما آیا زمینه برای انتقال خودروسازی به بخش خصوصی فراهم است؟ به گفته این کارشناس صنعت خودرو، بخش خصوصی به عنوان یک صنعت

رشد ۲۰ درصدی تولید «فصبا»

می‌کند. پیش‌بینی صرفه جویی، ۲۰ دلار در تن به ازای هر حرکت است. اگر اقیانا سنگ آهن ایران تمام شود و ما مجبور شویم گندله وارد کنیم ما نسبت به رقیبا این مزیت را داریم که هزینه حمل و صادرات ما کم می‌شود. وی درباره پذیره نویسی صبا فولاد گفت: مجمع مصوب کرد. ثبت شرکت‌ها انجام شده و منتظر فرصت هستیم که آگهی را اعلام کنیم طرف حداکثر هفته آینده پذیرش شروع می‌شود. قائمی ادامه داد: همه آهن اسفنجی های ایران رقیب ما هستند اما یک پله عقب تر. آهن اسفنجی در مقایسه با محصول ما معایبی دارد که این محصول ما که جدید است معایب مذکور را ندارد. آهن اسفنجی قابل انبارش نیست، تخلخل دارد، درون سوزی دارد و با ماندن در انبارش FE از دست می‌دهد. برای صادرات به کشورهای دور قابل استفاده نیست. محصول ما قابل انبارش است. فولاد مبارکه برای فصول سرد در زمان کمبود گاز از ما می‌خرد و انبارش می‌کند. این مزیت اصلی صبا فولاد است. همه آهن اسفنجی فروش‌ها و تولیدکننده‌ها رقیب ما هستند اما یک پله عقب تر. این محصول در جهان ۱۵میلیون تن ظرفیت نصب شده دارد که ۸/۵ میلیون تن شرکت صبا فولاد است. در خاورمیانه سوم و در جهان نهم هستیم.

وی افزود: طرح کوچکی به نام سولفورزدایی داریم که در جهان تقریباً ۱۰ تا ۱۵ درصد ظرفیت تولید با هزینه کم افزایش می‌یابد. طرح اصلی طرح احیای ۲ است که تولید ما بالای ۱۳ میلیون و ۲۰۰ هزار تن می‌شود. پس از این طرح ما یک واحد فولادسازی و ریخته‌گری نیز خواهیم داشت با ظرفیت ۳ میلیون تن و پیش‌بینی ما این است که در سال ۱۴۰۵ کلنگ می‌خورد و در انتهای آن طرح به محصول نهایی خواهیم رسید. همچنین، مجوز نیروگاه ۶۰۰مگاواتی را با مشارکت یک هلدینگ اخذ کردیم که در تبریز احداث می‌شود. برای تأمین برق و طرح‌های پیشمار دیگر و برای تثبیت تولید فعلی و تاوام تولید مایل واگن برگردان، تصفیه آب که این طرح های

| خبر |
|-----|
| |

تسهیل سرمایه گذاری در بازار سرمایه از طریق صندوق های سرمایه گذاری



معاون سرمایه‌گذاری گروه مالی فیروزه گفت: نفس وجود صندوق‌ها این است که چه از نظر تنوع و چه تعداد آنها هر دو به سرمایه‌گذاری غیر مستقیم و انتخاب راحت تر سرمایه‌گذاران و تسهیل سرمایه‌گذاری در بازار سرمایه کمک می‌کند.

امیر تقی خان تجریشی، معاون سرمایه‌گذاری گروه مالی فیروزه در گفتگو با خبرنگار «صدای پول» اظهار کرد: شاخص بازار سرمایه در مراحل زمانی متفاوت بازدهی بالاتری داشته است. اما باز می‌بینید که این اعتماد به نسبت سایر بازارها سخت تر ایجاد می‌شود.

وی ادامه داد: بخشی از اینها به دخالت‌هایی که در بازار سرمایه رقم می‌خورد، بر می‌گردد. وقتی سرمایه‌گذار دلار، مسکن، طلا و... را می‌خرد قیمت آن ثابت است. اما در بازار سرمایه با این مواجه هستید وقتی پس از تحلیل سهام یک شرکت آن را خریداری کردید، صبح می‌بینید که نرخ خوراک آن تغییر کرده یا هزینه درآمدهای صادراتی آن بالا رفته و... بدتر از این گاهی باخبر می‌شوید که این تصمیم اتخاذ شده و برخی براساس آن معامله انجام دادند و دو هفته بعد اعلام شده است. اینها باعث می‌شود علیرغم اینکه سود بازار سرمایه از سایر بازارها بیشتر است، نگرانی و عدم اعتماد برای سرمایه‌گذاران شکل بگیرد.

تجریشی بیان کرد: برای رفع این مساله باید فضا را سالم سازی کنیم تا شفافیت به بازار برگردد. علاوه بر این، موضوع قیمت گذاری دستوری نیز در میان است. مثلاً شما سهام یک شرکتی را تحلیل کردید، اما جایی تصمیمی گرفته می‌شود که این صنعت و شرکت سودآوری خوبی دارد. محدودیت برای آن گذشته می‌شود، قیمت گذاری را پایین می‌آورند و به صورت دستوری و مستقل از بازار این اقدام صورت می‌گیرد. این اتفاق، اتفاق خوبی نیست. اگر بتوانیم این عوامل را که بسیاری نیز داخلی هستند، از بازار حذف کنیم قطعاً اعتماد بیشتری به بازار سرمایه خواهد شد.

معاون سرمایه‌گذاری گروه مالی فیروزه درباره صندوق های سرمایه گذاری موجود در بازار گفت: اگر بخواهیم از یک پله بالاتر به صندوق های سرمایه گذاری نگاه کنیم، می‌بینیم عملاً در دنیا صندوق های سرمایه‌گذاری، به عنوان روش سرمایه‌گذاری غیرمستقیم به نسبت از سرمایه‌گذاری مستقیم جاافتاده تر است. تعداد و تنوع صندوق‌ها عملاً یک مزیت برای سرمایه‌گذارانی است که می‌خواهند به درستی و غیرمستقیم وارد بازار شوند.

وی خاطرنشان کرد: در قدم اول تنوع صندوق‌ها مهم است. صندوق‌های اهرمی را داریم که پنجمین صندوق اهرمی پذیره‌نویسی شد و مختص سرمایه‌گذارانی است که می‌خواهند با اعتبار، وام و اهرم وارد بازار سرمایه شوند.

تجریشی ادامه داد: صندوق‌های با درآمد ثابت را داریم که به نوعی کالای جایگزین سپرده‌های بانکی هستند. صندوق‌های بخشی که به تازگی شکل گرفتند تا سرمایه‌گذار به صورت خاص بتواند بخش خاصی را انتخاب کند و از آن طریق سرمایه‌گذاری کند. وی همچنین عنوان کرد: نکته بعدی این است که درهر کدام از انواع صندوق‌های سرمایه‌گذاری شما می‌توانید تنوع بیشتری را هم ببینید. یعنی یک صندوق را از بین چند صندوق انتخاب کنید. یعنی صندوقی را انتخاب می‌کنید که مدیر صندوق آن، عملکرد و سابقه بهتری داشته است.

تجریشی گفت: نفس وجود صندوق‌ها این است که چه از نظر تنوع و چه تعداد آنها هر دو به سرمایه‌گذاری غیر مستقیم و انتخاب راحت تر سرمایه‌گذاران و تسهیل سرمایه‌گذاری در بازار سرمایه کمک می‌کند.



خرد در یک سال و نیم آینده بهره‌بردار می‌شود. وی همچنین، درخصوص نرخ گاز بیان کرد: هزینه انرژی در قیمت تمام‌شده حدود ۱۶ درصد و مواد اولیه ۷۵ درصد. بنابراین ریسک بالایی ندارد. امروز که این نرخ در ۴۲۰۰ تومان تثبیت شد نرخ خوب و رقابتی است. قائمی درباره بازارهای صادراتی «فصبا» گفت: مشکل صادرات داریم. مشکل ما عرضه داخلی دستوری است. به جهت تثبیت بازار داخل ما مجبوریم اول بازار داخل را تغذیه کنیم و سپس صادرات انجم دهیم. ما به سادگی می‌توانیم صد در صد محصول را صادر کنیم. کشورهای عربی، آسیای میانه مقاصد صادراتی ما هستند.