



آدرس غلط وزارت نفت در قرارداد فروش گاز به شرکت نروژی



سپهرغرب، گروه اقتصادی: در نخستین قرارداد فروش گاز طبیعی به واحدهای FLNG مقررشده تا گاز شسیرین پالایشگاه هفتم پارس جنوبی که مصارف بازارش افزوده بیشتری دارد به فروش برسد درحالی‌که چنین قراردادهایی بر مبنای فروش گازهای همراه میادین دریایی منعقد می‌شود.

چهارشنبه هفته گذشته نخستین قرارداد فروش گاز طبیعی جهت تولید گاز مایع‌شده (LNG) صادراتی بین شرکت ملی نفت ایران و شرکت IFLNG (تحت مالکیت شرکت پالایش گاز خارک و شرکت نروژی Hemla) امضا شد.

بر اساس قرارداد مذکور این شرکت نروژی با استفاده از شناور FLNG توانایی تولید ۵۰۰ هزار تن LNG در سال را خواهد داشت در این راستا شرکت ملی نفت ایران و شرکت IFLNG طی سه ماه اقدامات لازم جهت ناخذ شدن این قرارداد ۲۰ ساله فروش گاز طبیعی را انجام داده و با اجرایی شدن آن پیش‌بینی می‌شود از اواسط سال ۱۳۹۷ این شناور در بندر خدماتی پارس مستقر و پس از طی مراحل راهاندازی، آمادگی دریافت روزانه حدود ۲٫۳ میلیون مترمکعب گاز طبیعی از پالایشگاه هفتم گازی پارس جنوبی را داشته باشد.

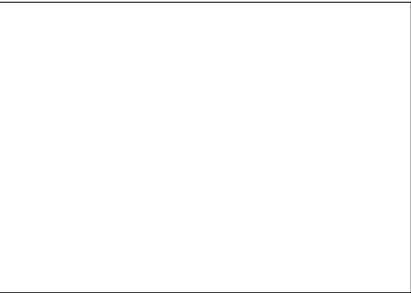
در پی انتشار این خبر در پرتال رسمی شرکت ملی نفت نظرای کارشناسی مختلفی درباره‌ی شیوه قیمت‌گذاری این قرارداد و نکات پیرامون آن در خبرگزاری‌های مختلف منتشر شد نکاتی که بررسی آن‌ها در جایگاه خود حائز اهمیت بوده و نیازمند بررسی دقیق کارشناسی است.

مسئله‌ای که در باب این قرارداد به‌دلیل پرداخته نشده گاز تحویل به شرکت نروژی است که گاز شیرین از پالایشگاه هفتم پارس جنوبی بوده و درواقع گاز پالایش‌شده میدان گازی پارس جنوبی است حال‌آنکه به گاز همراه میدان‌های دریایی چون فروزان و سروش باشد که هرروز در مشعل‌های دریایی می‌سوزد و شرکت نفت سودی از آن‌ها نمی‌برد اما در مقابل مسئولان مربوطه در این قرارداد فروش گاز شیرین پالایشگاه هفتم پارس جنوبی را منعقد شده‌اند که می‌تواند در مصارف بازارش افزوده بیشتر مانند تزریق در میدان‌های نفتی و یا حتی فروش در بازارهای منطقه‌ای صادرات گاز استفاده گردد. بنا بر گفته مسئولان وزارت روزانه ۱۷ میلیون مترمکعب گاز همراه در میدان‌های دریایی می‌سوزد که می‌تواند مبنای انتقاد چنین قراردادهایی قرار بگیرد.

به نظر می‌رسد مسئولان مربوطه در وزارت نفت با انتقاد این قرارداد موجبات آدرس غلط در انعقاد چنین قراردادهایی را فراهم کرده‌اند.

بالا گرفتن اختلافات قطعه سازان با ایکاپ

فرانسه پول قالب قطعات خودرو را از ایران می‌گیرد



سپهرغرب، گروه اقتصادی: دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو با انتقاد از اینکه هنوز قطعه سازان از جزئیات قراردادهای خارجی خودروسازان اطلاع چندانی ندارند، گفت: قطعه سازان معتقدند نباید پول قالب قطعات خودروهای فرانسوی را پرداخت کنند.

مازیار بیگلر با اشاره به اینکه برای داخلی سازی محصول پژو ۲۰۰۸ حدود ۶۴ قرارداد با شرکت ایکاپ منعقدشده است، اظهار کرد: روند داخلی سازی این محصول با سرعت در حال انجام است اما امروز اختلاف‌نظر قطعه سازان با ایکاپ در تولید قالب خودروهای فرانسوی تولید مشترک است.

وی بایان اینکه قطعه سازان معتقدند نباید پول قالب قطعات خودروهای فرانسوی را پرداخت کنند، افزود: در حال حاضر با وساطت وزارت صنعت مشغول رایزنی با ایکاپ برای رفع این موضوع هستیم علاوه بر این در بخش خودکفایی تولید این خودروها هم مواردی مطرح‌شده که در حال بررسی آن با ایکاپ هستیم.

دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو با انتقاد از اینکه هنوز قطعه سازان از جزئیات قراردادهای خارجی خودروسازان اطلاع چندانی ندارند، تصریح کرد: این در حالی است که قطعه سازان در تولید و افزایش ساخت داخل خودروهای تولید مشترک نیازمند اطلاعات لازم هستند تا بر اساس آن‌ها برنامه‌ریزی کنند.

وی اضافه کرد: علاوه بر این موضوعات بحث حقوقی قراردادهای خارجی خودروسازان هم هنوز شفاف نیست.

بانک مرکزی معتقد به پر شدن خط اعتباری سایپا است

بیگلر در خصوص وصول مطالبات قطعه سازان از شرکت‌های خودروسازی، گفت: در ایران‌خودرو تا حدودی روند پرداخت مطالبات قطعه سازان بهبود پیدا کرده اما در سایپا همچنان مشکلات برقرار است از طرفی بانک مرکزی با معیارهای خاص خود اعلام کرده که خط اعتباری سایپا پرشده بنابراین برای رفع این مشکل درصددیم با همکاری بانک مرکزی مجوز تضمین خرید دین برای سایپا باز شود تا از آن طریق بخشی از خریده‌ها صورت گیرد.

سپهرغرب، گروه اقتصادی: بررسی‌های یک پژوهش نشان می‌دهد ربال قوی با حفظ قدرت خرید ملی اگر با تزریق ارز ارزان‌قیمت و بدون ملاحظات تورمی در اقتصاد ایران باشد، ناپایدار و شوک آفرین است. شوکی که می‌تواند تمامی دستاوردهای اقتصادی گذشته ازمجمله ارزانی قیمت برخی کالاها را یک‌باره بر باد دهد. در افکار عمومی این تصور وجود دارد که ربال گران بسه معنای بالا بودن قدرت پول ملی است از همین رو یکی از مقایسه‌های رایج ذهنی اندازه‌گیری قیمت ربال در برابر دلار به‌عنوان شاخص بازار است.

برخی آگاهانه و عامدانه و برخی ناآگاهانه اما در مسیر گروه اول تبلیغ و ترویج می‌کنند که قیمت ارز در کشور بیانگر ارزش پول ملی است و اگر قیمت ارز پایین باشد پول ملی ارزش دارد و اگر قیمت ارز بالا باشد پول ملی بی‌ارزش است.

چنین خطایی موجب شده که سال‌ها سیاست تثبیت یا سرکوب نرخ ارز به لطف تزریق ثروت‌های ملی ازمجمله پول نفت در دستور کار سیاست‌گذاران قرار بگیرد درواقع تکاپوی بسیاری شده تا با اتکا به منابع نفتی و حراج ارزی، ارزش ربال را در برابر دلار حفظ یا سرعت تضعیف آن را کند کنند. تکاپویی که هیچ‌گاه رضایت مجریان و طراحان این تئوری را به وجود نیاورده است.

پژوهشی در فصلنامه پژوهش‌های پولی و بانکی وابسته به پژوهشکده پولی و بانکی انجام‌شده که نشان می‌دهد اگر در یک اقتصاد نرخ تورم بالا باشد شاید بتوان برای مقطعی نرخ تورم بالا از تزریق بالای منابع، نرخ ارز را ثابت نگه داشت اما به‌محض آنکه میزان تزریق به هر دلیلی کم شود یا اتفاق دیگری در بخش واقعی رخ دهد تمام داشته‌های به‌دست‌آمده در پرتو این سیاست محو می‌شود به بیان ساده‌تر ارزانی قیمت کالاها و قدرت به نمایش گذاشته‌شده برای پول ملی در پرتو سیاست تزریق منابع ارزی در یک محیط تورمی ناپایدار است و با کمترین تب بیشترین واکنش را به نمایش می‌گذارد.

این پژوهش یکی از شواهد بررسی‌های این ابتدای دهه ۹۰ قرار داده و نوشته است: سیاست‌های متغله‌انه ارزی و ثابت نگه‌داشتن ارز، به دلیل افزایش روزافزون تقاضا برای ارز و کمبود منابع ارزی، بآدوام نخواهد بود و درنتیجه دولت را مجبور به پذیرش افزایش ناگهانی نرخ ارز خواهد کرد و طی مدت کوتاه نرخ تورم، رشد قابل‌توجهی را به دنبال خواهد داشت به‌نحوی‌که دستاوردهای کاهش نرخ ارز به دلیل تثبیت نرخ ارز در گذشته به‌طور کامل از بین می‌رود.

رخدایی که در سال ۱۳۹۱ نیز در اقتصاد کشور تجربه شد و افزایش ناگهانی نرخ ارز، نرخ تورم را به سطح ۴۰ درصد افزایش داد درنتیجه بر اساس یافته‌های این پژوهش، بانک مرکزی باید نخست سیاست ارزی را در سازگاری با سایر سیاست‌های اقتصاد کلان قرار دهد، دوم اینکه سیاست‌های ارزی به‌صورت پایدار و قابل‌دوام باشند و نه آنکه مشابه سیاست‌گذاری‌های

شتاب‌زده در بحران ارزی اخیر با تشدید تا اطمینانی بر عمق بحران بیفزایند، سوم اینکه سیاست ارزی باید با توجه به قابلیت‌های واقعی اعمال شود و در نهایت اینکه اتخاذ سیاست ارزی، سبب ایجاد عدم تعادل اقتصاد کلان در بخش داخلی و خارجی نشود.

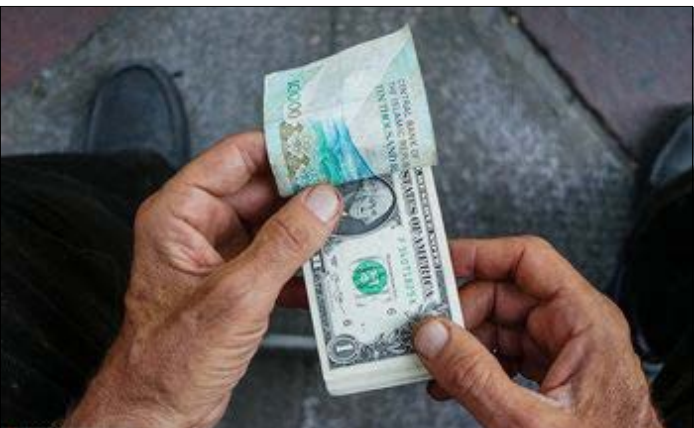
گذار نرخ ارز

مدیریت نرخ ارز در اقتصاد ایران همواره یکی از چالش‌ها و دغدغه‌های عمده سیاست‌گذاران و مدیران اقتصادی کشور بوده و در همه دوره‌ها و در محافل دانشگاهی و سیاست‌گذاری اقتصاد ایران، مباحث چالش‌برانگیزی حول نحوه تعیین نرخ ارز در جریان بوده است. تغییر نرخ ارز، مجموعه‌ای از تغییرات متفاوت و حتی متضاد را در بخش خارجی و داخلی اقتصاد به همراه دارد که برآیند آن می‌تواند عملکرد اقتصاد کشور را تحت تأثیر مثبت یا منفی قرار دهد. تعیین نرخ ارز از یک‌طرف نقش مؤثری در صادرات و واردات و به‌تبع آن تنظیم و تعدیل تراز تجاری و تراز پرداخت‌های کشور دارد و از طرف دیگر از نقش مؤثری در تعیین قدرت رقابتی تولیدکنندگان داخلی در برابر رقبای خارجی در بازارهای داخلی و خارجی و به‌تبع آن تعیین میزان تولید و اشتغال برخوردار است. همچنین تغییر و نوسان نرخ ارز می‌تواند بر سطح عمومی قیمت‌ها و به‌تبع آن در تورم نیز مؤثر باشد. ازاین‌رو بررسی رابطه بین نرخ ارز و سطح عمومی قیمت‌های داخلی که در ادبیات مالیه بین‌الملل به تحلیل «گذار نرخ ارز» معروف شده یکی از موضوعات مهم و اساسی در دهه‌های اخیر بوده است.

گذار نرخ ارز به‌صورت «درصد تغییر قیمت داخلی کالاهای وارداتی به ازای یک درصد تغییر نرخ از بین کشورهای واردکننده و صادرکننده» تعریف می‌شود. گذار نرخ ارز زمانی به‌صورت کامل اتفاق می‌افتد که هم‌زمان با افزایش نرخ ارز با تنزل ارزش پول داخلی به میزان یک درصد، قیمت داخلی کالاهای وارداتی نیز به میزان یک درصد افزایش یابد درصورتی‌که تغییر نرخ ارز به میزان یک درصد، منجر به تغییر یک درصد در قیمت داخلی کالاهای وارداتی نشود در آن صورت بیان می‌شود که گذار نرخ ارز به‌صورت جزئی یا ناقص بوده به‌علاوه، سرعت گذار نرخ ارزبر قیمت کالاهای وارداتی به عوامل متعددی نظیر هزینه‌های تعدیل قیمت‌ها و شرایط تقاضا

طی یک پژوهش علمی بررسی شد:

علت شکست «نمایش» ارز ارزان



بستگی دارد. انظرل نویسنندگان این مقاله و بسیاری از کارشناسان دیگر، تغییر و تحولات به وجود آمده در حوزه ارزی کشور در دو سال ابتدایی دهه ۹۰ خورشیدی که بیشترین تأثیر خود را در افزایش کم‌سابقه سطح عمومی قیمت‌ها داشته در درجه نخست ریشه در عدم تعیین نرخ واقعی نرخ ارز در یک دهه قبل از آن داشته و پس‌ازآن نیز تشدید تحریم‌های مالی و اقتصادی که عمدتاً در حوزه فروش نفت و محدود کردن فعالیت‌های برون‌مرزی بانک مرکزی بوده است همچنین برخی سوء مدیریت‌ها در عرصه مدیریت ارزی، نقش بسیار مهمی در بروز نوسانات و شوک‌های ارزی قابل‌توجه در اقتصاد ایران داشته است. ازاین‌رو پژوهشگران در این مطالعه سعی کرده‌اند تا واکنش برخی از مهم‌ترین متغیرهای اقتصاد کلان به نوسانات ارزی را با تأکید بر واکنش متغیر تورم موردبررسی قرار دهند.

دو دیدگاه اقتصادی

بر اساس پژوهش‌های انجام‌شده درباره عوامل مؤثر بر درجه گذار نرخ ارز، در میان اقتصاددانان دو دیدگاه عمده وجود دارد که دیدگاه نخست بر نقش عواملی مانند قدرت بازاری و تبعیض قیمت در بازارهای بین‌المللی تأکید می‌کند. بر اساس این دیدگاه، درجه گذار نرخ ارز توسط متغیرهایی نظیر کشش قیمتی تقاضا و ساختار بازار تعیین می‌شود که مستقل از نظام‌های پولی کشورهاست. دیدگاه متقابل که از سوی تیلور مطرح‌شده است، درجه گذار نرخ ارز را وابسته به شرایط تورمی کشورها می‌داند. تیلور برای تبیین ارتباط بین درجه گذار نرخ ارز و محیط‌های پولی عنوان می‌کند که با افزایش واکنش قیمت‌ها نسبت به افزایش هزینه‌ها درنتیجه افزایش نرخ ارز، کشورهایی که از تورم بالاتری برخوردارند، همواره دارای درجه گذار نرخ ارز بیشتری بوده‌اند پس بر اساس این دیدگاه، درجه گذار نرخ ارز بستگی به نظام‌های پولی و ارزی کشورها داشته و در کشورهای با نظام پولی معتبر و نرخ تورم پایین‌تر، درجه گذار نرخ ارز نسبتاً پایین است. مطالعه ادبیات موضوعی گذار نرخ ارز نیز نشان می‌دهد، در کشورهایی که گذار ارز پایین‌تری را تجربه کرده‌اند، سیاست‌گذاران پولی آن کشور به مصاد اولیه خود را از واردات یا کالاهای جانشین واردات یا کالاهای صادراتی تأمین می‌کنند.

یک تحلیل رایج از گذار نرخ ارزبر تورم داخلی بر اساس پژوهش‌های انجام‌شده در این مطالعه این است که افزایش نرخ ارز به‌عنوان یکی از عوامل افزایش تورم شناخته می‌شود بر اساس این دیدگاه، افزایش نرخ ارز موجب افزایش قیمت کالاهای وارداتی می‌شود که با کالاهای مصرفی هستند که افزایش قیمت آن‌ها به‌طور مستقیم تورم را افزایش می‌دهد یا کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای هستند که افزایش قیمت آن‌ها از طریق افزایش هزینه‌های تولید بر تورم اثر می‌گذراند.

زمانی که به دلیل افزایش حجم پول، سطح عمومی قیمت‌ها در حال افزایش است و سیاست‌گذار پولی اصرار بر تثبیت نرخ اسمی ارز ندارد نرخ ارز نیز به‌طور طبیعی به‌صورت کمابیش متناسب با سطح عمومی قیمت‌ها افزایش خواهد یافت. در این شرایط افزایش نرخ اسمی ارز، خود معلول تورم است و این افزایش نرخ صرفاً اسمی است و نرخ واقعی نرخ ثابت باقی خواهد ماند اما اگر به دلیل بروز رخدادهای واقعی در بازار ارز مانند کاهش درآمدهای نفتی، نرخ ارز فراتر از نرخ تورم افزایش یابد (افزایش نرخ واقعی ارز) آنگاه این افزایش می‌تواند از مسیر افزایش قیمت کالاهای وارداتی بر نرخ تورم اثرگذار باشد البته باید توجه داشت که این اثر بر تورم موقتی است زیرا نرخ واقعی ارز نمی‌تواند به‌صورت مداوم و بی‌دری افزایش یابد و درنتیجه افزایش نرخ واقعی ارز تقریباً اثری بر نرخ تورم در بلندمدت نخواهد داشت. درعین‌حال باید توجه داشت که اگر در شرایط تورمی، دولت نرخ اسمی ارز را به‌صورت دستوری تثبیت کند، در این صورت نرخ واقعی ارز کاهش یابد و این کاهش نرخ واقعی ارز کوتاه‌مدت و تا زمانی که تداوم یابد، اثر اندکی بر کاهش تورم خواهد داشت اما روشن است که این تثبیت نرخ ارز به دلیل افزایش روزافزون تقاضا برای ارز و کمبود منابع ارزی، بادوام نیست و دولت درنهایت مجبور خواهد شد به افزایش یک‌باره نرخ ارز اقدام کند درنتیجه تعدیل ناگهانی تورم طی مدت کوتاه افزایش قابل‌توجهی خواهد داشت به‌نحوی‌که اثر کاهش تورم در دوره قبل از آن را خنثی خواهد کرد.

کاهش ارزش پول ملی، گرایش به بالا بردن سطح قیمت‌های داخلی دارد که تورم را به وجود می‌آورد. در اینجا دو سازوکار یکی مستقیم و دیگری غیرمستقیم اثر دارند. کانال مستقیم این است که قیمت کالاهای وارداتی برحسب پول داخلی افزایش می‌یابد و کانال غیرمستقیم آنکه کالاهای دیگر نیز هرکدام به‌تناسب خود قیمتشان افزایش می‌یابد. نخست آن دسته از کالاهایی که بیشتر جنبه صادراتی دارند زیرا باید به تولیدکنندگان پول بیشتری داده شود تا کالایشان را به‌جای آنکه صادر کنند در بازار داخلی به فروش رسانند. دوم، کالاهای تولیدشده در داخل که با واردات یا سایر کالاهایی که قیمتشان به سبب کاهش ارزش پول ملی افزایش‌یافته در حال رقابت هستند. سوم کالاهای تولیدشده در داخل کشور که مصاد اولیه خود را از واردات یا کالاهای جانشین واردات یا کالاهای صادراتی تأمین می‌کنند.

سی.ان.ان» پیش‌بینی کرد:

تغییر مرکز فرماندهی تجارت آزاد در جهان

می‌شد اما در چین این اتفاق رخ نداد.

«لیو شیایائو» از سال ۲۰۰۹ در حبس دولت چین بود. او از بازماندگان حوادث میدان «تیان آنمن» بود که خواستار اصلاحات سیاسی و حقوق بشری شده بود. «جفری واسرستروم»، استاد تاریخ دانشگاه کالیفرنیا، می‌گوید هرج و مرج در دولت ترامپ باعث شده توجه جهانیان از مرگ لیو منحرف شود. اقدام دیگر این بود که سفر «شی» به هنگ‌کنگ هم که برای برگزاری جشن بیستمین سالگرد بازگشت این دولت‌شهر به چین برگزار شد هیچ بازتابی پیدا نکرد. فقط تظاهرات اندکی برگزار شد که آن‌هم خیلی زود به پایان رسید.

سی‌ان‌ان می‌ویسد وقتی «شی» در اجلاس کاووس در جامه مدافع برحرارت تجارت آزاد ظاهر شد همه متعجب هم که برای این بود که یک رهبر کمونیست به حمایت از تجارت آزاد می‌پردازد.

از دریای چین جنوبی گرفته تا تغییرات آب و هوایی تا تلاش برای رهبری جهانی، دومینوا به نفع چین در حال فروریختن است حتی مرگ برنده جایزه صلح نوبل که در حبس دولت چین بود چندان نتوانسته به چهره رهبری این کشور خدشه‌ای وارد آورد. «بن وسکات»، گزارشگر سی‌ان‌ان در گزارش ۴ نوامبر ۲۰۱۷ خود به نقل از پروفیسور «رانا میتر»، مدیر مرکز دانشگاهی چین در دانشگاه آکسفورد، می‌نویسد: «چین تا حدی به جهت اقدامات خود و تا حدی به خاطر نفوذ ترامپ موفق شده خود را در وضعی قرار دهد که گزینه‌های بیشتری در‌فرصت‌های بیشتری داشته باشد». درحالی‌که آمریکا شاهد است سال ۲۰۱۷ برای این کشور دائماً بحران به وجود آورده اما رئیس‌جمهوری چین در کنگره‌ای که برگزار شد، اقتدار خود را مستحکم‌تر کرد. تنها «بری» که در «آسمان آفتابی» چین وجود دارد بن‌بست میان‌کره شمالی و آمریکا است که چین را در میانه یک متحد و یک رقیب قرار داده است.

«شو گوچی»، استاد دانشگاه هنگ‌کنگ، می‌گوید: «احتمالاً رویکردهای ترامپ به چین کمک کرده که این کشور به لحاظ بین‌المللی بزرگ شود» وسکات می‌ویسد مرگ برنده جایزه صلح نوبل در هر کشور دیگری موجب عزای ملی یا لافل برگزاری مراسمی درخور از خود نشان داد تا از وضعیت بهره‌برداری

کند. «وقتی ترامپ از توافق‌نامه پاریس خارج شد مجدد فضا برای چین بازتر شد گویی ترامپ به‌عمد فضا را برای خروج آمریکا و فعال شدن پکن خالی کرده است. وسکات می‌نویسد وقتی ترامپ از توافقیامه پاریس در مورد تغییرات آب و هوایی خارج شد، «شی» با اتحادیه اروپا همراه شد تا نشان دهد که این کشور همچنان مدافع این پیمان است.

ابتکار عظیم «یک کمربند، یک جاده» نیز یک موفقیت بود که در آن بسیاری از رقبای منطقه‌ای چین هم حضور داشتند. پکن به‌شدت رقیب را زیر لوی خود آورد و با ارائه طرح‌های وسوسه‌انگیز اقتصادی می‌کوشد خود را رهبر اقتصاد منطقه جازده و به این وسیله رقیب را از مخالفت بازدارد.

باین‌حال مسئله کره شمالی و استقرار موشک‌های تاد در سنئول موجب تنش‌هایی در رابطه چین با این دو کشور شده است. میتر می‌گوید در سال ۲۰۱۷ که میان رهبران

کره شمالی و آمریکا درگیری‌های لفظی به وجود آمد چین از رفتار دو طرف به خشم آمد. باین‌حال، چین هرگز روابط تجاری خود را به‌صورت کامل با پیونگیانگ قطع نکرد چراکه ۸۰ درصد تجارت این کشور با چین است. واسرستروم می‌گوید با تمرد کره شمالی، چین بدش نمی‌آید که این کشور گوشمالی شود.

این باعث می‌شود توجهات جهانی از دریای چین جنوبی منحرف شود و پکن با خیال آسوده‌تر به این منطقه رسیدگی کند. کنگره حزب کمونیست هم که برگزار شد قدرت را در کف «شی» قرارداد. اکنون «شی» رئیس‌جمهوری است که با اکثریت آرا برگزیده‌شده و اقتدار و مشروعیت بیشتری دارد درحالی‌که ترامپ رئیس‌جمهوری است که کمترین میزان محبوبیت را دارد. همه‌چیز به کام «شی» است و سال ۲۰۱۷ برای او «آمد» داشته است.



وزیر راه و شهرسازی عنوان کرد:

دخالت دولت در قیمت‌گذاری مانع توسعه بخش حمل‌ونقل



سپهرغرب، گروه اقتصادی: وزیر راه و شهرسازی تأکید بر مزیت رقابتی در کنار مزیت‌های نسبی را از سیاست‌های اصلی خود برشمرد و درعین‌حال دخالت دولت در قیمت‌گذاری را مانع توسعه بخش حمل‌ونقل و ترازیت دانست.

عباس آخوندی در همایش بین‌المللی حمل‌ونقل لجستیک ایران که در محل سالن همایش‌های بین‌المللی صداوسیما برگزار شد، افزود: بازاری که دولت در آن دخالت و اقدام به قیمت‌گذاری کند امکان رشد جدی نخواهد داشت بنابراین باید همه به این اجماع برسند که دخالت دولت در نظام قیمت‌گذاری نه‌تنها به نفع نیست بلکه ضرر آن بیشتر است

وی خواستار آن شد تا بخش خصوصی به‌جای پرداختن به درخواست تسهیلات و کمک از دولت بر حمایت از ایجاد شرایط رقابتی تأکید کند و گفت: اگر دنبال رسیدن به حمل‌ونقل پایدار هستیم نیازمند ایجاد رقابت کامل در همه بخش‌ها هستیم.

وزیر راه و شهرسازی رقابت کنونی را رقابت کامل ندانست و ادامه داد: رقابت ناقص، ما را به اهدافمان نخواهد رساند زیرا در سایه رقابت امکان رشد به وجود دارد. وی بایان اینکه همواره موضوعیت‌های ژئوپلیتیکی و مزیت‌های نسبی ایران در بخش حمل‌ونقل موردتوجه قرارگرفته است، خاطرنشان کرد: مزیت نسبی به‌هیچ‌عنوان کفایت نمی‌کند بنابراین باید دنبال مزیت‌های رقابتی بود. آخوندی گفت: باید دنبال این باشیم که چگونه و از چه طریقی می‌توانیم با کریدورهای جهانی رقابت کرده و به موفقیت رسید.

وزیر راه و شهرسازی افزایش قدرت مزیت‌های رقابتی در کنار توجه به مزیت‌های نسبی را از سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی در دوره جدید برشمرد.

وی مزیت نسبی را گمراه‌کننده دانست که سبب می‌شود از تلاش بیشتر دست کشیده و به داشته‌ها بسنده کرد و گفت: باید بیشتر بر مزیت‌های رقابتی تأکید کرد.

عضو هیئت دولت بر ایجاد زیرساخت‌های نرم‌افزاری در کنار توسعه زیرساخت‌های فیزیکی تأکید کرد و گفت: ایجاد زیرساخت‌هایی همانند اصلاح قوانین و مقررات، پایبندی به اجرای قوانین، حمایت قانون و رفع انحصارگرایی باید مسائل اصلی باشند.

آخوندی ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی به‌تنهایی را کفایت‌کننده ندانست و خاطرنشان کرد: مهم این است که ببینیم چه میزان قوانین مزاحم کاهش یافته و علاوه بر آن هوشمند سازی چه میزان انجام‌شده است.

وی بر ایجاد شرایط بازار رقابتی برای حضور استارت تاپ‌ها در بخش حمل‌ونقل کشور تأکید کرد.

وزیر راه و شهرسازی به راهاندازی معاونت حمل‌ونقل در وزارت راه و شهرسازی باهدف بازنگری در قوانین، بررسی فرآیندها، تأمین زنجیره تأمین و شناسایی ضعف‌ها در این زنجیره و تمرکز بر حضور بخش خصوصی اشاره کرد و از انجام داد برخی اقدام‌ها دراین‌باره یاد کرد.

آخوندی تلاش برای هوشمند سازی بخش حمل‌ونقل را مصداق یکی از اقدام‌ها برشمرد و گفت: در روزگار جدید حمل‌ونقل غیرهوشمند امکان رقابت با هیچ بخشی را نخواهد داشت بنابراین هوشمند سازی اصلی اساسی است که دنبال می‌شود.

وی میزان سرمایه‌گذاری برای هوشمند سازی را قابل‌تأمل دانست و گفت: تاکنون بیش از یک هزار میلیارد تومان برای هوشمند سازی سرمایه‌گذاری شده است. آخوندی بر هوشمند سازی بنادر، حمل‌ونقل هوایی، ریلی و جاده‌ای تأکید کرد و گفت: امروز باید امکان رصد لحظه‌به‌لحظه را و مسافر برای همه فراهم باشد گرچه گام‌های خوبی برداشته‌شده است اما نیاز به تلاش بیشتر است.

عضو هیئت دولت دسترسی آزاد به اطلاعات را یکی دیگر از اقدام‌های صورت گرفته دانست و افزود: شهروندان و فعالان نیاز دارند هرلحظه به اطلاعاتی که محرمانه نیست دسترسی داشته باشند تا بتوانند درست تصمیم‌گیری کنند بر همین اساس حدود یک ماه و نیم پیش بخش‌نامه‌ای به همه مدیران داده شد تا همه اطلاعات موردنیاز مردم و فعالان را در اختیار آنان قرار دهند.

آخوندی بایان اینکه کسب‌وکارهای نو یا برای موفقیت نیازمند دسترسی به اطلاعات هستند که بر این اساس دسترسی آزاد به اطلاعات به جد در دستور کار قرار دارد. وی بر حمایت از کسب‌وکارهای نو یا تأکید کرد و گفت: گرچه ممکن است بخش سنتی از این موضوع استقبال نکند اما حمایت از کسب‌وکارهای نوین اصلی جدی است.

وزیر راه و شهرسازی آینده حمل‌ونقل ولجستیک را وابسته به توسعه کسب‌وکارهای نوین دانست و گفت: اگر می‌خواهیم حمل‌ونقل رشد باید دسترسی آزاد به اطلاعات برای همه فعالان و کسب‌وکارهای نوین جدی گرفته شود. وی به حمایت از اقتصاد مقیاس تأکید کرد و ادامه داد: جایگاهی کالاها از قارای به قاره دیگر و از طریق ایران نیاز به بنگاه‌هایی دارد که در مقیاس جهانی باشند. آخوندی چنین شرکت‌هایی را در بخش دولتی غیرممکن دانست و گفت: بخش خصوصی باید اقدام کند. وی بر شکل‌گیری سرمایه‌گذاری استراتژیک تأکید کرد و ادامه داد: باید برای بهبود شاخص L.P.A تلاش کرد تا سرمایه‌گذاری تسهیل شود.

وزیر راه و شهرسازی به فراهم شدن امکان گسترده در سواحل مکران اشاره کرد و گفت: نخستین محموله از هند به بندر چابهار رسید و به‌زودی دومین هم خواهد رسید و امید است به‌زودی شاهد رونق این بندر باشیم.

وی بر ایجاد زنجیره تأمین در بندر چابهار تأکید کرد و از ایجاد امکان لجستیکي در بندر امام به میزان یازده هزار هکتار خبر داد.

آخوندی از تأمین شدن دو هزار ۴۰۰ هکتار اراضی پسرکانه در بندرعباس خبر داد و گفت: ۲۴۰۰ هکتار دیگر هم در حال آماده‌سازی است.