



ایجاد تالار ارزی ویژه شرکت‌های دانش بنیان

مذاکراتی با بانک مرکزی در جریان است تا شرکت‌های دانش بنیان بتوانند ارز حاصل از صادرات خود را برای واردات تجهیزات و مواد اولیه استفاده کنند. به گزارش مهر، حسین افشین، معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان رئیس‌جمهور اظهار کرد: در شورای اقتصاد مصوب شده تفاوت هزینه سوخت برای سرمایه‌گذارانی که اقدام به اصلاح نیروگاه‌ها می‌کنند، بازگردانده شود تا اجرای پروژه‌ها از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر باشد. بر اساس اعلام اتاق بازرگانی ایران، افشین از ایجاد تالار ارزی ویژه شرکت‌های دانش بنیان خبر داد و اعلام کرد: مذاکراتی با بانک مرکزی در جریان است تا شرکت‌های دانش بنیان بتوانند ارز حاصل از صادرات خود را برای واردات تجهیزات و مواد اولیه استفاده کنند. او گفت: هیچ طرحی بدون پیوست فناوری در کشور تصویب نخواهد شد و اصلاح نیروگاه‌ها و توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر از اولویت‌های دولت است.

▲ تکس: نیات آخرین خودرو



سواری نرخ‌ها در بازار خودرو

از ابتدای سال تاکنون قیمت‌ها به طور میانگین ۵۲ درصد افزایش یافت

▲ **تعرفه‌های سنگین واردات CKD و SKD:** خودروهای مونتاژی - مثل فیدلیتی و دیگنیتی بهمن‌موتور یا محصولات مدیران خودرو - به قطعات نیمه کامل (CKD) و کامل (SKD) وابسته‌اند. تعرفه‌های گمرکی ۴۰ تا ۷۰ درصدی، همراه با نرخ دلار بالای ۷۰ هزار تومان، هزینه‌های واردات را دو برابر کرده و مستقیماً به قیمت کارخانه منتقل می‌شود.

▲ **تورم افسارگسیخته و هزینه‌های تولید:** باتورم رسمی بالای ۴۰ درصد در ۱۴۰۴، قیمت مواد اولیه مثل فولاد، آلومینیوم و قطعات الکترونیکی سر به فلک کشیده. هزینه‌های نیروی کار، انرژی و حمل‌ونقل هم با سرعت بیشتری رشد کرده‌اند. مثلاً ایران خودرو در افزایش ۱۵ درصدی اخیر، به تورم دست‌مزد‌ها و مواد اولیه به عنوان دلیل اصلی استناد کرده است.

▲ **کمبود ارز و هزینه‌های سرباز:** تحریم‌ها و مکانیسم ماشه، دسترسی به ارز دولتی را سخت کرده و شرکت‌ها را به بازار آزاد سوق داده. این وضعیت، بدهی‌های انباشته و ناکارآمدی‌های تولید را تشدید می‌کند و ۲۰ درصدی به قیمت خودروهای وارداتی اضافه می‌نماید.

▼ سقوط تقاضا

بازار خودرو درگیر رکود است. بررسی‌ها نشان می‌دهد تقاضا در مهرماه ۱۴۰۴ افت شدیدی داشته و بسیاری از خریداران منتظر ثبات نرخ‌ها مانده‌اند.

شاهرخ قاسمی، کارشناس بازار خودرو در گفت‌وگو با هم‌میهن تأکید کرد: «تقاضا برای خرید خودرو در یکی دو ماه گذشته بسیار افت داشته است. من بعید می‌دانم در ماه‌های پیش رونق به بازار برگردد. از نظر من بازار رونق پیدا نمی‌کند چون به اندازه افزایش قیمت‌ها کشتش خرید وجود ندارد. مردم عادی قدرت خرید خود را از دست داده‌اند. با توجه به تورمی که در هشت سال گذشته رخ داده و به شدت در حال افزایش است، به مردم فشار آورده و نهایتاً خودرو در حال خارج شدن از سبد خرید مردم است بلکه بسیاری از کالاهای دیگر مانند لوازم خانگی نیز با این مسئله مواجه هستند.»

این کارشناس خودرو اضافه کرد: «در گذشته وقتی قیمت یک کالا افزایش پیدا می‌کرد مردم برای خرید آن کالا هجوم می‌آوردند اما امروز دیگر توان خرید مصرف‌کنندگان این اجازه را به آنها نمی‌دهد. البته حساب سرمایه‌داران بزرگ از این موضوع جداست.»

▼ نوسانات سنگین به دنبال شکننده شدن اقتصاد

امیرحسین کاکایی، کارشناس خودرو نیز در گفت‌وگو با هم‌میهن به اقتصاد به شدت شکننده کشور اشاره کرد و گفت: «امروز نوسانات سنگینی در بازارها قابل مشاهده است. با وجود آنکه در یکی دو هفته اخیر اتفاقی عجیب جدیدی نیفتاده اما قیمت خودرو همچنان افزایش می‌یابد. این روزها خبرهای خاصی از شرایط ارزی در نیمه دوم سال می‌شنویم. تولید خودرو کاهش پیدا کرده و امید به اینکه تولید بتواند در این دو فصل جبران شود و یا درآمد ارزی افزایش یافته و واردات خودرو رشد کند، دیگر تا پایان سال وجود ندارد.»

به گفته او اگر به گذشته دنده عقب بزنیم تقریباً در یک سال و نیم گذشته بازار راکت بوده اما قیمت همچنان افزایش پیدا می‌کرد چراکه بخش تقاضا کشتش داشت. اما امروز به عقیده من اتفاقی دیگری در حال وقوع است. به لحاظ سرمایه‌گذاری

افزایش قیمت لحاظ کرده بود، به ثبت‌نام‌کنندگان اعلام کرد برای تحویل خودرو در پایان آذر باید ۲۲۰ میلیون تومان دیگر واریز کنند.

مجید حمیدنیا، کارشناس فنی یکی از خودروسازان در گفت‌وگو با هم‌میهن دلیل این رشد قیمت را حذف ارز توافقی قطعات وارداتی اعلام کرد. او گفت: «با توجه به اینکه دولت برای واردات قطعات خودرو، ارز توافقی را قطع کرده است، تولیدات جدید با ارز آزاد محاسبه می‌شود و قیمت‌ها قطعاً تا آذرماه افزایش پیدا می‌کند.»

▼ نمایندگان مجلس پاسخ دهند

اماسعه‌ای دیگر از فعالان این بازار، موضوع را به حذف شورای رقابت از قیمتگذاری مرتبط می‌دانند. علیمردان عظیمی، مدیرعامل سابق ایران خودرو به هم‌میهن گفت: «وقتی ما قیمت‌ها را ۱۸ درصد در سال افزایش می‌دادیم، اعتراض همه بلند می‌شد اما امروز که قیمت خودرو ۵۲ درصد نسبت به ابتدای سال افزایش پیدا کرده، کسی اعتراض نمی‌کند. از نمایندگان مجلس بپرسید چرا در باره رشد ۵۲ درصدی قیمت‌ها، صحبتی نمی‌شود.»

حذف شورای رقابت از قیمت‌گذاری ۲۷ مرداد امسال ابلاغ شد. بر اساس مصوبه جلسه ۵۴۳ شورای رقابت خودروسازان از این پس می‌توانند قیمت محصولات خود را به‌طور مستقیم و بر مبنای فرمول «کاست پلاس» تعیین و عرضه کنند و وظیفه سازمان حمایت صرفاً نظارت بر صحت قیمت‌ها بر اساس محاسبات خواهد بود. در متن مصوبه جدید شورای رقابت آمده است: «با توجه به وضعیت انحصاری بازار خودروی سواری در کشور بر اساس بالا بودن شاخص‌های تمرکز؛ تقاضای انباشته در بازار ممنوعیت یا محدودیت واردات طی سال‌های اخیر، پایین بودن قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان و برخی احکام قانونی همچون ماده ۱۲ قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و... که وضعیت انحصاری این بازار را تشدیدتر ساخته‌اند. ضمن دریافت نظرات مشورتی و پیشنهادها شورای رقابت از این پس مبنای تنظیم قیمت خودروهای مشمول این دستورالعمل ضوابط قیمت‌گذاری هیئت تعیین و تثبیت قیمت‌ها است. عرضه‌کنندگان خودرو قیمت را با رعایت کلیه احکام این دستورالعمل محاسبه و اعمال کرده و موظفند کلیه مستندات مربوط به محاسبه قیمت را به سازمان حمایت ارسال کنند. سازمان حمایت وظیفه نظارت بر حسن انجام محاسبات را بر عهده دارد و قیمت خودروها را بر اساس ضوابط فوق‌الذکر مستقلاً محاسبه می‌کند. در صورتی که قیمت اعمال شده توسط عرضه‌کنندگان خودرو بیشتر از قیمت محاسبه‌شده توسط سازمان حمایت باشد، عرضه‌کنندگان خودرو مکلف به تمکین از قیمت محاسبه‌شده توسط سازمان حمایت هستند. در صورت تخلف سازمان حمایت موظف است متخلفین را جهت رسیدگی به مراجع قانونی مربوط معرفی کند.»

▼ بازبینی تعرفه‌هایی تأثیر نیست

در کنار دلایلی که ذکر شد، خودروسازان به موارد دیگری از جمله تعرفه‌های جدید وارداتی اشاره می‌کنند. شرکت‌های بزرگی مثل ایران خودرو، بهمن‌موتور، مدیران خودرو و کرمان‌موتور، در بخشنامه‌های اخیر خود، به عوامل مشترکی اشاره کرده‌اند که زندگی روزمره خریداران را تحت تأثیر قرار داده است.

گزارش خودرو



فرزانه طهرانی

دبیر گروه اقتصاد

رشد قیمت‌ها برای دومین بار طی یک ماه، خودرو را بیش از گذشته از دسترس مصرف‌کننده خارج می‌کند. سال ۱۴۰۴ چهار موج افزایش قیمت اتفاق افتاد. از جهش فروردین‌ماه محصولات ایران خودرو تا گرانی‌های تیرماه برخی خودروهای مونتاژی و افزایش ۴۰ درصدی مهرماه در مدل‌های بهمن‌موتور، مدیران خودرو و کرمان‌موتور و رشد دوباره تا پایان آبان‌ماه، شرایط خرید را برای مصرف‌کنندگان سخت‌تر کرده است.

پس از آنکه دالر در هفته منتهی به ۲۵ مهرماه سقف تازه ۱۱۱ هزار تومان را لمس کرد، بازارها به سرعت واکنش نشان دادند و قیمت‌ها تحت تأثیر این جریان در بازار خودرو به طور متوسط ۱۰۰ میلیون تومان افزایش پیدا کرد. نه‌فقط بازار آزاد که قیمت‌ها در کارخانه‌ها نیز به‌روزسانی شد و بلافاصله بعد از جهش دلار، افزایش قیمت به نمایندگی‌ها اعلام شد. هر چند بازارساز در بازار ملت‌باز، ارز، توانست کمی توقف ایجاد کند و نرخ دلار را تا ۱۰۷ هزار تومان کاهش دهد ولی قیمت‌ها در سایر بازارها به عقب‌بازنگشت.

پیش از این رشد ارزی ایران خودرو قیمت‌های جدید محصولات خود را با تکیه بر اصلاحیه شورای رقابت ابلاغ کرده بود. هر چند سازمان حمایت با انتشار اطلاعیه‌ای به ایران خودرو پیشنهاد داده بود که برای اجتناب از بروز تبعات انضباطی و قانونی، هرگونه اقدام در خصوص تغییر یا اعمال قیمت‌های جدید را صرفاً با هماهنگی مراجع ذی‌ربط انجام دهد، اما ایران خودرو با استناد به پایان مهلت یک‌ماهه سازمان حمایت، قیمت‌های جدید را ابلاغ و دلایل آن را طی بیانیه‌ای اعلام کرد. در این بیانیه آمده بود: «هیچ تغییر قیمتی برای ما خوشایند نیست، اما شرایط اقتصادی امروز، افزایش بهای مواد اولیه، ارز نامی و هزینه‌های تولید، ما را ناگزیر ساخته تا کم‌ترین میزان افزایش و صرفاً برای حفظ تداوم تولید و جلوگیری از زیان به سهام دولتی، عمومی و خصوصی و سرمایه‌های ملی و مردمی، و نیز ارتقای کیفیت و نوسازی خطوط، نرخ‌های جدید را اعمال کنیم. از هم‌میهنان عزیز می‌خواهیم این تصمیم را نه به‌عنوان حرکتی سودجویانه، بلکه تلاشی برای بقای تولید داخلی و پاسداری از «حق الناس» بدانند.»

به این ترتیب ایران خودرو قیمت جدید محصولاتش را مهرماه در بورس اعلام کرد. پیش از این ایران خودرو قیمت محصولاتش را در خردادماه سال جاری افزایش داده بود.

پس از ایران خودرو و به دنبال افزایش قیمت ارز، خودروسازی‌های دیگر از اواخر مهرماه نسبت به بالا بردن قیمت‌ها اقدام کردند. هنوز مصرف‌کنندگان خود را با افزایش نرخ ابتدای ماه تطبیق نداده بودند که این بار زمه‌رشد دوباره قیمت‌های کارخانه‌ای به گوش رسید. نمایندگی‌های برخی خودروسازان بزرگ به مشتریانی که برای تحویل آذرماه خودرو ثبت‌نام کرده بودند، نرخ جدید دادند. اگر چه هنوز رسماً افزایش قیمت دوباره اعلام نشده اما از رشد قیمت پیش‌فروش‌ها مشخص است که تا اواخر آبان باید منتظر رشد دوباره قیمت‌ها باشیم.

KMC که به تازگی برای مدل X5 خود ۲۰۰ میلیون تومان

در محتوا نیز، همچنان نگاه غالب توسعه در ایران؛ اقتصادی و عمرانی است؛ مسائل اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی و سیاسی در حاشیه‌اند. توسعه بدون عدالت، آموزش و سلامت پایدار، دوام نمی‌آورد. از همه مهم‌تر، هیچ ضمانت اجرایی واقعی برای اهداف برنامه‌ها وجود ندارد. سیاست‌گذاری روزمره، فشارهای سیاسی و تغییرات مدیریتی و تنش‌های خارجی به‌سادگی مسیر هر برنامه‌ای را منحرف می‌کند. برنامه‌های توسعه در ایران نه بر پایه شرایط لازم برنامه‌ریزی استوارند، نه از دل یک توافق اجتماعی و سیاسی زاده می‌شوند و نه بر نهادهایی تکیه دارند که اجرای آن را تضمین کنند؛ در نتیجه، به فهرستی از آرزوها در قالب اعداد تبدیل شده‌اند.

با این مقدمه در خصوص جلسه ارزیابی عملکرد دولت در اجرای برنامه هفتم که روز گذشته در مجلس برگزار شده چه می‌توان گفت؟ تقریباً هیچ‌کدام از ویژگی‌های یک برنامه قابل دفاع و اجرایی شدن در برنامه هفتم نیست. کافی است به اظهارات دست‌اندرکاران حکومت در این جلسه توجه کنیم. رئیس سازمان برنامه‌بود چه کشور تکالیف متناقض برنامه را چنین توصیف کرد که گویی بخواهیم یک آدم دوم‌توری را در یک لحاف نیم‌متری بپوشانیم. این تمثیل از برنامه مجلس اصول‌گرا محتاطانه است. باید گفت که حتی اگر بتوان یک دریاچه آب را با لیوان تخلیه کرد، برنامه هفتم را نمی‌توان اجرایی نمود. به قول رئیس مجلس: «دوستان اقتصادی می‌گویند از ۱۳۱ بند برنامه هفتم ۱۲ برنامه قابل اجرا نیست. اگر قابل اجرا نیست؛ پس چرا برنامه نوشتیم؟» شاید به این علت که اصولاً برای اجرا نوشته نشده مگر قانون حجاب را این مجلس تصویب نکرد که کلاً حذف شد؛ معاون اول رئیس‌جمهور هم صریحاً گفت که «تکلیفی را بر دولت بار کرده‌اند که به‌طور متوسط سالانه نیازمند ۱۰۰ میلیارد یورو است.» این فقط یک شوخی است. با این سیاست خارجی تقابلی و این سیاست بسته داخلی ۱۰ درصد این ارز را هم نمی‌توانید محقق کنید. اینکه رشد سالانه اقتصاد کشور را ۸ درصد و تورم را تک‌رقمی تعیین کنید، سپس بودجه‌های خاص را بالا ببرید و بیشترین فشار برای رشد نقدینگی وارد شود، چیزی جز اتلاف وقت برای تهیه سندی غیرقابل اجرا به نام برنامه نیست. در شرایط کنونی برنامه‌ریزی در ایران ممکن و غیرممکن است. باید شکاف عمیق میان عقلانیت و برنامه را به پرسش عمومی گذاشت. برنامه محصول اراده حکومت است و نه صرفاً مصوبه مجلس که در مقام کارفرما برای اجرا و پیمانکاری به دولت داده حالا دارد نظارت می‌کند. تازه نمره ۳۷ از ۱۰۰ می‌دهد. اگر دولت هم متقابلاً بخواهد به این مجلس نمره دهد، قطعاً هم از نظر قانون‌نویسی و هم نظارت نصف این نمره ۳۷ را هم به دست نمی‌آورند. در میان همه برنامه‌های هفت‌گانه توسعه ایران، برنامه سوم کشور تاکنون بهترین برنامه بوده که ایران را در دوره اصلاحات یک‌گام بزرگ به جلو برد. برنامه چهارم هم فنی‌ترین برنامه بود که در مجلس ششم تصویب شد، ولی مجلس هفتم و دولت اول اصولگرایان در عمل سند آن را پاره کردند. در اولین گام، ایده اصلاح قیمت انرژی آن را متوقف کردند و بعداً پشیمان شدند؛ درحالی‌که این پشیمانی نوشداری پس از مردن سهراب بود و سودی نداشت. هیچ‌گاه هم جلسه سندی ارزبایی عملکرد برنامه چهارم دیده‌نشده.