

ریزش بیش از ۱۱ هزار واحدی شاخص کل بورس

در جریان معاملات دیروز شاخص کل بورس با کاهش ۱۱ هزار و ۸۳۹ واحد در تراز ۲ میلیون و ۸۲۵ هزار واحدی قرار گرفت. به گزارش مهر، در جریان معاملات روز شنبه شاخص کل بورس با کاهش ۱۱ هزار و ۸۳۹ واحد در تراز ۲ میلیون و ۸۲۵ هزار واحدی قرار گرفت؛ شاخص کل هموزن نیز با کاهش ۴ هزار و ۴۴۲ واحد در سطح ۸۴۳ هزار و ۱۲۸ واحدی ایستاد. ارزش کل معاملات خرد (سهام و صندوق سهامی)، به ۶۱،۴۹۴ میلیارد ریال رسید. در جریان معاملات دیروز سه نماد ویاسار، آومینا و یوعلی بیشترین تأثیر و سه نماد فولاد، ذوب و شبنبر پرتاکنش‌ترین نمادهای بورس بودند. همچنین دیروز سه نماد فلزات اساسی با ارزش معاملاتی ۵۵۲ میلیارد تومان برترین گروه صنعتی بود و بعد از آن دو گروه بانک‌ها و فرآورده‌های نفتی در جایگاه بعدی ایستادند.



تداوم تخصیص ارز ۲۸۵۰۰ تومانی

در شرایطی که موضوع حذف یا تداوم اختصاص ارز ترجیحی برای کالاهای اساسی همچنان یکی از محورهای بحث‌برانگیز سیاست‌گذاری اقتصادی و تولیدی در بخش کشاورزی است، وزیر جهاد کشاورزی با تأکید بر تداوم حمایت‌های ارزی از نهاده‌های دامی، موضع دولت را در این خصوص روشن کرد. به گزارش تسنیم غلامرضا نوری، وزیر جهاد کشاورزی اعلام کرد: نهاده‌های دامی تا پایان امسال با نرخ قبلی ۲۸۵۰۰ تومان عرضه خواهد شد. این اظهارنظر رسمی، به‌طور واضح نشان‌دهنده تداوم سیاست ارز ترجیحی برای واردات نهاده‌های دامی، دست‌کم تا پایان سال ۱۴۰۴ است. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که خشکسالی‌های اخیر کشور، واردات گندم و جو را افزایش داده و بر فشارهای قیمتی در بازار نهاده‌ها افزوده است. غلامرضا نوری همچنین در ادامه سخنان خود با اشاره به نگرانی فعالان بخش دام و طیور گفت: نگران کمبود نهاده و حذف دام‌های مولد نباشید. با پیش‌بینی‌های انجام شده، از جمله افزایش واردات در تأمین نیازها مشکلی وجود ندارد. وی با تأکید بر تمهیدات اجرایی دولت برای پایش مداوم وضعیت بازار افزود: ثبت سفارش‌ها به‌صورت منظم انجام می‌شود و هر ۴۸ ساعت یکبار وضعیت بازار، خرید، حمل و نقل و تأمین کالاها بررسی می‌شود تا مشکلی پیش نیاید.

ممنوعیت پرواز هواپیماهای MD

در حالی که بخش قابل توجهی از ناوگان هوایی کشور را هواپیماهای بوئینگ MD تشکیل می‌دهد، عراق در آستانه مراسم اربعین امسال، ورود این نوع هواپیماها را به آسمان خود ممنوع کرده است. با وجود ممنوعیت پرواز هواپیماهای MD برقرار آسمان عراق، این نوع بوئینگ‌ها همچنان در برخی کشورها از جمله اتحادیه اروپا مورد استفاده قرار می‌گیرند و پروازهای این نوع هواپیما از ایران به مقاصد مانند مسقط، دبی و قطر بدون مشکل انجام می‌شود. بر پایه آمار موجود در مراسم اربعین سال گذشته، حدود ۴۰ درصد پروازهای ایران توسط هواپیماهای MD انجام شده بود. با این حال، به دلیل عدم انجام ریزنی‌های به‌موقع از سوی مسئولان سازمان هواپیمایی کشوری، امسال امکان ارائه خدمات این هواپیماها در عراق فراهم نخواهد بود. در نتیجه، بخش زیادی از پروازهای اربعین امسال به شرکت‌های هواپیمایی عراقی واگذار خواهد شد که این موضوع می‌تواند خساراتی برای صنعت هوانوردی کشور به‌همراه داشته باشد؛ وضعیتی مشابه با دهه ۷۰ که در آن پرواز هواپیماهای توپولوف ممنوع شد، بدون آنکه جایگزینی برای آن در نظر گرفته شده باشد؛ رخدادی که باعث زمین‌گیر شدن بخشی از صنعت هوایی کشور شد.

صنعت خودرو



عکس: دانیال شاپکان/اوپرپان

حرکت خلاف قانون وزارت صمت

خودروسازان گلایه خود درباره قیمت‌گذاری دستوری را پیش معاون اول رئیس‌جمهور بردند

آن نمی‌توان انجام داد، نکته دوم درباره سودی است که خودروسازان حق دارند بگیرند. در مورد خودروسازان مونتاژکار به راحتی ۱۷ درصد سود را قبول می‌کنند اما درباره ایران خودرو و سایپا بنده شاهد بودم که همیشه اعداد زیر ۱۰ درصد را عنوان کردند و حتی پارسال ۲ درصد سود را قبول کرده بودند که این کار مبنای قانونی ندارد.»

این کارشناس خودرو گفت: «این که مبنای قانونی ندارد به این معنی است که می‌گویند خودرو کیفیت ندارد و ما دلمان نمی‌خواهد به شما سود دهیم باید کیفیت را بالا ببرید. در حالی که هر عددی که در نظر بگیرند باید برای آن مبنای قانونی داشته باشند، مثلاً چقدر کیفیت باید بالا برود تا ۱۰ درصد سود به خودرو تعلق بگیرد.»

او ادامه داد: «واقعیت این است که سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان کاملاً سلیقه‌ای عمل می‌کند، و از آنها بپرسید وقتی می‌گویند سود باید مثلاً ۱۰ درصد باشد چرا نمی‌گویید ۱۵ درصد باشد و یا چرا ۵ درصد نیست؟ هر آدم متخصصی باید بتواند این قاعده را محاسبه کند و مسئله به این مهمی نباید پنهان باشد. متأسفانه باید بگویم با ماجرا سیاسی بر خورد می‌شود چون وقتی یک موضوع قانونی است و محاسبات قانونی دارد، می‌توان با یک جلسه به عدد مورد نظر رسید و دیگر نیاز نیست آن را کش دهیم ولی همانطور که می‌بینیم متأسفانه وزارت صمت در روزند تولید اخلال ایجاد کرده است.»

کاکایی درباره اینکه چرا فقط در مورد ایران خودرو این موضوع وجود دارد نه سایپا؟ عنوان کرد: «خیلی ساده است، مدیریت ایران خودرو به دست بخش خصوصی افتاده و اگر خلاف قانون عمل کند خیانت در امانت حساب می‌شود و سهامداران می‌توانند بقیه آنها را بگیرند چون از نظر قانون تجارت نمی‌توان زیان تولید کرد. اینکه چرا درباره سایپا این کار وجود ندارد دلیل ساده‌ای دارد؛ چون مدیریت آن دولتی است و مانند هفت سال قبل هیچ‌وقت اجازه ندادند مدیران به آن واکنشی نشان دهند.»

او در پاسخ به اینکه چرا مدیران واکنش نشان نمی‌دهند؟ گفت: «موافقی بوده که مدیران واکنش نشان دادند اما درجا برکنار شدند، ماجرا ساده است اگر شما مدیر دولتی شدی هر چه دولت می‌گوید باید بگویی چشم و نمی‌توانی جلوی آن بایستی. به هر حال وقتی زیان تولید می‌کنید از نظر شرعی نیز خیانت در امانت صورت گرفته است. ممکن است یک سال زیان داشته باشید و خیلی عجیب نیست اما اکنون هفت سال است که زیان تولید شده است و امسال نیز وارد هشتمین سال تولید زیان شده‌ایم.»

این کارشناس عنوان کرد: «ما قانون دیگری نیز داریم، ماده ۹۰ اصل ۴۴ قانون اساسی خیلی صریح عنوان کرده که وقتی دولت با قیمت‌گذاری دستوری باعث زیان به بخش

سابقاً استنادشده نیز ابطال شده و در نتیجه مبنای حقوقی برای اقدام وزارت صمت وجود ندارد. همچنین در این نامه آمده طبق مصوبه شورایی‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، ورود ستاد تنظیم بازار به موضوع قیمت‌گذاری تنها در مورد کالاهای اساسی و حساس امکان‌پذیر است و خودرو هنوز به‌صورت رسمی در فهرست این اقلام قرار نگرفته است.

در نامه انجمن خودروسازان همچنین آمده قیمت‌های جدید با توجه به افزایش بیش از ۵۵ درصدی بهای نهاده‌های تولید نسبت به آبان ۱۴۰۳ و همچنین به دلیل تعلل وزارت صمت و سازمان حمایت در تعیین قیمت‌های جدید، انجام شده و قیمت‌های جدید با استناد به استانداردهای حسابداری سازمان حسابرسی و با در نظر گرفتن حاشیه سود میانگین چهار درصد تعیین شده‌اند که این رقم نه‌تنها سودآور نیست بلکه حتی منجر به تداوم زیان‌دهی شرکت خواهد شد.

در این نامه همچنین تأکید شده که شورای رقابت در جلسه ۱۷ تیر ۱۴۰۴ که با حضور نماینده سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان برگزار شده و نیز در مصاحبه رسمی سخنگوی شورا، افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودروها توسط وزارت صمت را غیرقانونی و مغایر با دستورالعمل خودرو می‌دانند و عملکرد وزارتخانه را در حوزه قیمت‌گذاری، سیاست‌گذاری و واردات ضعیف ارزیابی کرده است. در پایان نیز انجمن خودروسازان از معاون هماهنگی، نظارت اقتصادی و زیربنایی معاون اول رئیس‌جمهور خواسته است مانع از استناد غیرقانونی وزارت صمت به صلاحیت ستاد تنظیم بازار شود و به الزامات قانونی در حوزه قیمت‌گذاری خودرو احترام گذاشته شود.

سلیقه‌ای عمل می‌کنند

امیرحسین کاکایی، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «هم‌میهن» در پاسخ به این پرسش که ارزیابی او از نامه انجمن خودروسازان به معاون اول رئیس‌جمهور چیست؟ عنوان کرد: «من باید به این نکته تأکید کنم که ایران خودرو بر مبنای فرمول‌های شورای رقابت و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، قیمت‌ها را محاسبه کرده و با مدارک لازمه که باید مورد تأیید حسابرسان باشد، به عدد ۲۵ درصد رسیده‌اند.» او افزود: «دو کار را باید سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان انجام دهد؛ یکی اینکه این قانون را اجرا کند، دوم اینکه به‌موقع اجرا کند اما همیشه این دو کار را انجام نداده است، و هر ساله دو اتفاق درباره ایران خودرو و سایپا رخ داده است؛ یکی تأخیر در محاسبات و اعلام آن و دوم کم کردن درصد بدون هیچ دلیل و ضابطه‌ای، یعنی در محاسبه خود هیچ مبنایی ندارد.»

کاکایی افزود: «من این را هم اشاره کنم که گاهی برخی هزینه‌ها را ببدون دلیل قبول نمی‌کنند و هیچ بحثی نیز درباره



امیرحسین کاکایی
کارشناس خودرو:

وزارت صمت در مورد خودروسازان مونتاژکار به راحتی سود ۱۷ درصد را قبول می‌کند اما درباره ایران خودرو و سایپا همیشه اعداد زیر ۱۰ درصد را عنوان کردند و حتی پارسال ۲ درصد سود را قبول کرده بودند که این کار مبنای قانونی ندارد



علی ایوبی
گزارشگر هم‌میهن

به نظر می‌رسد طعم «قیمت‌گذاری دستوری» چنان شیرین است که وزارت صمت دولت چهاردهم نیز از آن نگذشته و صدای خودروسازان را درآورده است. انجمن خودروسازان ایران در نامه‌ای که به حمید پاداش معاون هماهنگی، نظارت اقتصادی و زیربنایی محمدرضا عارف معاون اول رئیس‌جمهور نوشته‌اند از وزارت صمت، معدن و تجارت شکایت کرده‌اند که شورای رقابت تنها مرجع قانونی قیمت‌گذاری است و خواستار توقف استناد وزارت صمت به ستاد تنظیم بازار در قیمت‌گذاری خودرو شده‌اند.

جالب آنکه این نامه به زیرمجموعه معاون اول رئیس‌جمهور نوشته شده که چندی قبل اعلام کرده بود مصوبه ستاد تنظیم بازار مبنی بر بازگشت قیمت‌ها به قبل از آغاز جنگ ۱۲ روزه لازم‌الاجراست و در حقیقت نشان داد که عارف یکی از طرفداران قیمت‌گذاری دستوری است. عارف گفته بود قانون برنامه هفتم پیشرفت کشور برای شرایط عادی و نه وضعیت جنگی کشور نوشته شده است، جالب آنکه طبق ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه «برای توسعه اشتغال و رشد اقتصادی از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و تعاونی قیمت‌گذاری دولتی به استثنای کالاهای اساسی یارانه‌ای و کالاهای خدمات انحصاری و عمومی ممنوع» اعلام شده است. شاید همین نشان دهد نامه خودروسازان به معاون اول رئیس‌جمهور آب در هاون کوبیدن باشد اما به هر حال آنها تلاش دارند با قیمت‌گذاری دستوری حداقل در حوزه خودروسازی مقابله کنند.

در این نامه احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان ایران به تعدیل قیمت خودروهای تولیدی شرکت ایران خودرو اشاره کرده و از دولت خواسته تا از هرگونه ورود غیرقانونی ستاد تنظیم بازار به موضوع قیمت‌گذاری خودرو جلوگیری کند. او در این نامه نوشته که علی‌رغم دستور صریح معاون اول رئیس‌جمهور جهت طرح موضوع در کمیسیون اقتصاد دولت، نماینده وزارت صمت اعلام کرده است که موضوع به دلیل تعیین تکلیف در ستاد تنظیم بازار، نیازی به بررسی مجدد ندارد.

در این نامه انجمن خودروسازان با استناد به ماده ۲ دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری مصوب شورای رقابت، عنوان کرد تنها مرجع صلاحیت‌دار برای قیمت‌گذاری خودروهای تولیدی و مونتاژی کشور، شورای رقابت است و نه ستاد تنظیم بازار.

نعمت‌بخش حتی به رای خردآمده هیئت عمومی دیوان عدالت اداری اشاره کرده که در آن آمده ضوابط قیمت‌گذاری