



صادرات مازاد تولید

توقف در تولید درست نیست در بخش طیور، جوجه‌ریزی برای اسفند به اندازه بهمن انجام می‌شود و اگر مازادی وجود داشته باشد، صادر خواهد شد. به گزارش مهر، محمدعلی نیکبخت، وزیر جهاد کشاورزی با اشاره به دغدغه معیشت و سفره مردم، گفت: غذای مردم با تولید داخلی و بخش کوچکی از آن با واردات قابل تأمین است، یعنی تا جای ممکن، نگاه مدیریت کلان کشاورزی معطوف به تولید داخل است، چراکه واردات، بنیان تولید را تضعیف می‌کند. به همین دلیل در اسفند نیز جوجه‌ریزی داریم. او تأکید کرد: صادرات تولید را توسعه می‌دهد و تولیدکننده را تقویت و حمایت می‌کند و ضمن ایجاد ثروت برای کشور، بازار داخل را هم تنظیم می‌کند. وی در رابطه با توقف کشتار دام مولد در سال ۱۴۰۲ گفت: امسال حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار تن نهاده دامی مدت‌دار بین عشایر توزیع شد تا دام مولد به کشتارگاه فرستاده نشود.



بعد از تحریم‌ها هر چه شرکت بود فروخته شد

از سال ۹۱ درآمد نفت‌مان در اثر تحریم‌ها نصف شده است اما از همان سال شیب افزایش هزینه‌هایمان بیشتر شده است، ابتدا به فروش شرکت‌ها روی آوردیم و هر چه شرکت بود فروختیم، بعد هر چه در صندوق توسعه ملی و حساب ذخیره ارزی بود، خالی شد. بعد سراغ فروش اوراق رتقیم، به گزارش جماران، محمد قاسمی، رئیس پیشین مرکز پژوهش‌های مجلس عنوان کرد: در سال ۱۳۹۱ و بعد از آغاز تحریم‌ها مسئولان ما باید می‌فهمیدند، اداره امور کشور، از جمله اداره امور عمومی و بودجه‌ریزی، دیگر به شیوه دولت‌های نفتی امکان‌پذیر نیست اما این را نفهمیدند و تاکنون رویه‌ها عوض نشده است. او گفت: سازمان برنامه و بودجه برای تقسیم نفت ایجاد شده است، با توجه به وضعیت درآمدهای نفتی در شرایط فعلی، این ساختار دیگر کارکرد ندارد. این ساختمان و طرز فکر دیگر به درد این دوران نمی‌خورد و باید در نحوه تقسیم کار میان خزانه، صندوق توسعه ملی و سازمان برنامه و بودجه تغییراتی داشته باشند.



افزایش فروش برق در بورس

تا پایان سال جاری میزان فروش برق به مصرف‌کنندگان بالای یک مگاوات به ۵۰ میلیارد کیلووات ساعت می‌رسد. به گزارش ایسنا، حمیدرضا باقری، معاون بازار برق ایران با اشاره به اینکه تا ابتدای سال جاری، صرفاً مصرف‌کنندگان صنعتی بالای ۵ مگاوات امکان و اجازه حضور در معاملات خارج از بازار (معاملات بورس انرژی و قراردادهای دوجانبه) را داشتند، گفت: از ابتدای سال جاری امکان حضور تمامی مشترکان با قدرت قراردادی بالای یک مگاوات در بورس انرژی ایجاد شد. وی افزود: براساس برآوردهای صورت‌گرفته، میزان نیاز مصرف‌کنندگان با قدرت قراردادی بالای یک مگاوات، در حدود ۹۰ میلیارد کیلووات ساعت برآورد می‌شود که امکان خرید برق مورد نیاز خود از بورس انرژی و قراردادهای دوجانبه را دارند. او گفت: از ابتدای سال ۱۴۰۲ تا پایان دی‌ماه در مجموع بیش از ۴۳ میلیارد کیلووات ساعت برق خرید شده است.



عکس: ایرنا

فریز قیمت خودرو شکست

با افزایش قیمت‌های کارخانه از سال آینده، نرخ‌های بازاری شتاب می‌گیرد



مریم رحیمی

خبرنگار اقتصادی

در آخرین ماه زمستان، فریز قیمتی خودرو شکست. پس از گبر و دار فراوان میان خودروسازان و سیاست‌گذار، بالاخره مجوز افزایش قیمت خودرو صادر شد. چند روز پیش خبری در روزنامه ایران، روزنامه رسمی دولت، منتشر شد که براساس آن خبر، خودروسازان می‌توانند صورت‌های مالی خود را منتشر کرده و طبق همان صورت‌های خودرویی در قیمت نهایی کالای خود تغییراتی اعمال کنند. در متن خبر منتشرشده آمده: «طبق اصلاحیه ۶۳۳ شورای رقابت در

خصوص قیمت‌گذاری محصولات خودروسازان، مصوب شده است که تولیدکنندگان خودرو می‌توانند مستندات و صورت‌های مالی خود را در هزینه‌های تولید به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ارائه دهند تا این سازمان براساس صورت‌های مالی دریافت‌شده، درخواست خودروسازان مبنی بر به‌روزرسانی قیمت محصولات را به دلیل تغییرات نرخ ارز، قیمت مواد اولیه و قیمت نهاده‌های تولید، مورد بررسی قرار دهد و در نهایت طبق چارچوب مصوبات شورای رقابت، خودروساز را مجاز به افزایش قیمت محصولات داند.» چند روز بعد از این اصلاحیه، قیمت خودروهای گروه بهمن شامل فیدلیتی و دیگنیتی حدود ۲۰۰ میلیون تومان افزایش داشت و این طور که از بررسی‌ها برمی‌آید، ظاهراً این خودروساز مجوز افزایش قیمت گرفته است و خیلی زودتر از آنچه که مردم منتظر آن بودند، قیمت خودروهای دیگر در

بابک وفایی کارشناس صنعت خودرو از روندهای منتهی به التهاب بازار می‌گوید

تکرار سیکل معیوب خودرو

اگرچه بسیاری از کارشناسان معتقدند در صورتی که قیمت خودرو افزایش یابد و همزمان عرضه نیز بیشتر شود، مشکلات واسطه‌گری در این صنعت رفع و رجوع می‌شود اما بسیاری دیگر از کارشناسان معتقدند این تئوری فقط روی کاغذ درست عمل می‌کند. آن‌ها مشکلات حوزه خودرو را بسیار عمیق ترمی دانند و معتقدند که مسائل این حوزه، بیش از آنکه مربوط به خود خودروسازان باشد، به مشکلات کلان اقتصادی کشور بازمی‌گردد. بابک وفایی، فعال و کارشناس حوزه خودرو یکی از همین منتقدان است و به روزنامه هم‌میهن می‌گوید: «مداخلات پی‌درپی دولت در بازارها و وضعیت پیچیده‌ای ایجاد کرده و به آسانی قابل بهبود نیست.»

به‌نظر شما اصلاحیه جدید قیمت خودرو، مشکلات عرضه‌کنندگان و متقاضیان این کالا را حل می‌کند؟

وضعیت بازار به گونه‌ای است که ترکیب تورم زیاد، قیمت‌گذاری دستوری و کاهش ارزش پول ملی، وضعیت عجیبی را به وجود آورده است. اینکه هم عرضه‌کننده کالا یعنی خودروساز و هم خریدار کالا یعنی مردم از شرایط ناراضی باشند، بسیار عجیب است. به‌طور طبیعی در یک بازار متعادل یا عرضه‌کننده از شرایط راضی است یا خریدار از وضعیت احساس رضایت می‌کند. هرگونه افزایش قیمت، موجب نارضایتی مردم می‌شود. دوشرکت بزرگ خودروساز کشور، تعدادی سهام‌دار عام نیز دارند. درست است که دولت بر این دو خودروساز نظارت کامل دارد اما شرکت‌های سهام‌دار نیز ضرر و زیان می‌دهند. صورت‌های مالی خودروسازان نیز نشان می‌دهد که آن‌ها بر روی هر خودرویی که تولید می‌کنند، زیان می‌دهند. عدم مدیریت صحیح و برخی دیگر از مسائل نیز درون شرکت‌ها، نرخ سود درون شرکت‌ها و در نهایت بسیاری دیگر از مشکلات، موجب شده که شرکت‌های خودروساز، زیان ده شوند. شرکت‌های سهام‌دار، زیان این خودروسازان را متحمل می‌شوند. مردم هم از این ناراضی هستند که قیمت خودرو همین الان بالااست و قرار است بیشتر هم افزایش یابد.

با افزایش قیمت خودرو، زیان خودروسازان برطرف می‌شود؟

برخی تصور می‌کنند که اگر قیمت کارخانه‌ای خودرو افزایش یابد، به قیمت‌های بازار نزدیک شده و حاشیه سود زیادی که نصیب واسطه‌ها می‌شود، به جیب خودروسازان می‌رود. وقتی قیمت خودرو در کارخانه افزایش پیدا کند، قیمت بازار نیز افزایش می‌یابد

زیرا قیمت بازار هرگز ثابت نمی‌ماند تا قیمت خودرو در کارخانه به آن برسد؛ بلکه قیمت بازار نیز افزایش پیدا می‌کند ولی همین چند وقت پیش وقتی آقای منطقی، معاون وزیر صمت، گفت که قیمت خودرو در سال بعد افزایش می‌یابد، بازار به این اظهار نظر واکنش نشان داد و قیمت خودرو در بازار افزایش یافت. این در حالی است که آن زمان هیچ اتفاقی در بازار رخ نداده بود ولی بازار به همین اظهار نظر هم واکنش نشان داد. در نهایت، افزایش قیمت خودرو بالاخره رخ می‌دهد و بالاخره قیمت خودرو با یک وجهه قانونی افزایش می‌یابد و این مسئله ناگزیر است. هم‌زمان قیمت خودرو در بازار نیز قطعاً افزایش می‌یابد. این نارضایتی کاملاً دوطرفه برای خودروساز و خریدار به‌وجود آمده است. مطمئن باشید که سال آینده نیز دوباره در اواسط سال، مشکلاتی که اکنون با آن مواجه هستیم، تکرار می‌شود و این سیکل باطل مدام تکرار می‌شود اما به نظر نمی‌آید که نارضایتی مردم برای ارگان یا نهادهی واقعاً اهمیت داشته باشد. این مسئله برای خودروساز که ابداً اهمیتی ندارد و سیاست‌گذار نیز وقتی به این مسئله نمی‌نهد و بیشتر از هر چیزی درباره رضایت مردم در بازار خودرو، تبلیغات می‌کند.

بسیاری از کارشناسان معتقدند که اگر قیمت خودروی تولیدی کارخانه افزایش یابد و همزمان عرضه آن نیز بیشتر شود، بازار بالاخره به نقطه تعادل می‌رسد. به نظر شما این راهکار، عملی است؟

عرضه و تقاضا به صورت تئوری دو عامل مهم و تأثیرگذار در بازار هستند و قیمت را مشخص می‌کنند. اگر خودروساز عرضه را زیاد کند، می‌تواند تا حد زیادی مانع افزایش قیمت آن در بازار آزاد شود. فراموش نکنید که افزایش قیمت خودرو در بازار، پارامترهای متعددی دارد. به نظر من گروهی به نام مافیای خودرو وجود ندارد. مردم عادی مانند من و شما، برای حفظ ارزش پول خود اقدام به خرید خودرو می‌کنند تا این خودرو را با سود بیشتری به فروش برسانند و نمایشگاه‌داران هم همین راهکار را در ابعاد گسترده‌تر انجام می‌دهند. بنابراین همین اول باید مشخص کرد: به این مردم که تنها نگران حفظ ارزش پول خود هستند، نمی‌توان لقب مافیا را اطلاق کرد. اگر خودروساز عرضه را به شدت و تنها ۲۰ درصد افزایش دهد، می‌تواند فاصله میان قیمت خودرو در کارخانه و قیمت خودرو در بازار را کاهش دهد. زیرا مصرف‌کننده مشاهده می‌کند که قیمت خودرو در بازار یک میزان است و قیمت خودرو در کارخانه ارزان‌تر اما اگر یک تا دو ماه صبر کند، می‌تواند خودرو را با قیمت ارزان از تولیدکننده بخرد. خریدار هم اگر نیاز فوری نداشته باشد، ترجیح می‌دهد که از خودروساز خرید کند و به همین ترتیب، قیمت خودرو در بازار نیز به تدریج کاهش می‌یابد زیرا تقاضایی برای آن وجود

ندارد. این اتفاق، خیلی عجیب نیست، اوایل دهه ۹۰ خودرو در همین وضعیت قرار داشت و حتی برخی از خودروها در بازار، با قیمت ارزان‌تری نسبت به کارخانه فروخته می‌شد. آن زمان شرکت‌های عرضه‌کننده مانند ایران خودرو و سایپا، خودرو را اقساطی به فروش می‌رساندند. آن زمان ثبات اقتصادی و ارزش بیشتر بود. به همین دلیل هم خودرو دیگر کالای واسطه‌ای محسوب نمی‌شد. کسی تمایل نداشت برای حفظ ارزش ریال، پول خود را تبدیل به خودرو کند. از سویی دیگر در آن زمان اگر فردی هم می‌خواست پول خود را حفظ کند دلار یا طلا می‌خرید ولی وقتی در حال حاضر اگر کسی دلار یا طلا بخرد، سامانه‌های مختلف شخصیات او را ذخیره می‌کنند، احساس ناامنی می‌کند و ترجیح می‌دهد ماشین بخرد. تا زمانی که بازار به این شیوه پیش برود، این چرخه باطل هربار تکرار می‌شود؛ حتی اگر قیمت خودرو، افزایش ییابد.

راهکار چیست؟

اینکه بتوانیم مجموعه این عوامل یعنی نوسان ارز و کاهش پول ملی را مدیریت کنیم، در عین حال، خودروساز هم عرضه خودرو را افزایش دهد. در این شرایط، حباب خودرو، از بین می‌رود و قیمت‌ها مانند اوایل و اواسط دهه ۹۰ می‌شود. اتفاقات این قدر با سرعت زیادی در بازار کشور ما رخ می‌دهد که گاهی خودمان هم فراموش می‌کنیم که زمانی وضعیت این قدر بد نبوده است. این منطق که خودروساز می‌گوید اجازه دهید قیمت خودرو را هم سطح بازار کنیم و خودروی بیشتری تولید کنیم، اصلاً منطقی نیست. اگر دولت حامی این منطق است و به راستی معتقد است که خودروساز در زیان است، می‌تواند خودروساز را تأمین مالی کند. چرا مصرف‌کننده باید زیان خودروساز را جبران کند؟ اختلاف قیمت حتی اگر خودروساز افزایش قیمت دهد، جبران نمی‌شود زیرا به دلیل وجود نوسانات بازار ایران و کاهش ارزش پول ملی دوباره تقاضا برای همان مقدار افزایش تولیدی که خودروساز برای بازارسازی تولید کرده، به وجود می‌آید و باز هم قیمت‌ها افزایش می‌یابد. وقتی ساختار اقتصادی کشور درست نیست، نمی‌توان از خودروی خودروساز انتظار داشته باشیم که نرخ تورم را کاهش دهد. سیاست‌گذار هم نمی‌تواند در کشوری که بیش از ۴۰ درصد تورم دارد، قیمت خودرو را ثابت نگه دارد؛ افزایش قیمت لاجرم است. خودروساز هر میزان خودرو عرضه کند دوباره بازار تقاضای بیشتری نشان می‌دهد زیرا خودرو تبدیل به یک کالای سرمایه‌ای شده است؛ مثل دلار و طلا که مردم می‌خرند تا ارزش پول خود را حفظ کنند، نه اینکه چون نیاز دارند.

اگر معتقدید که دولت نباید قیمت خودرو را آزاد کند، به نظر شما دولت باید تا کجا در قیمت خودرو دستکاری کند؟

دخالت‌های دولت تاکنون مثبت نبوده است؛ هیچ‌وقت کسی را دیده‌اید که بگوید دخالت‌های دولت اثر مثبتی بر بازار گذاشته است؟ دخالت‌های دولت معمولاً از جنس اخباری بوده که تنها مدت کوتاهی قیمت‌ها را کاهش داده است. یکی از اخباری که دولت سعی کرد با استفاده از آن قیمت‌های بازار را ثابت نگه دارد، ماجرای واردات بود. فاطمی‌امین سال گذشته اعلام می‌کرد که ۲۰ هزار خودرو همان سال و ۱۰۰ هزار خودرو امسال وارد کشور می‌شود. این وعده‌ها که هیچ‌کدام عملی نشد اما دولت با همین خبرها، توانست بازار را آرام نگاه دارد. اوایل امسال همه منتظر یک اتفاق بزرگ بودند و به همین دلیل هم قیمت‌ها نزولی بود. تصمیمات همگی مقطعی بوده