نگاه تشکل

احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان ایران:

قیمت‌گذاری دستوری منشأ فساد است

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران در گفت‌وگو با «هم‌میهن» درباره قیمت‌گذاری دستوری و اعتراض به آن در نامه به معاون اول رئیس‌جمهور گفت که منشأ فساد قیمت‌گذاری دستوری است و اگر اجازه بدهند خودرو در حاشیه بازار فروش برود مطمئن باشید که قیمت‌ها افزایش آنچنانی نخواهد کرد و تقاضای کاذب از بین می‌رود. او می‌گوید حرف ما در این نامه این است که به وزارت صمت بگوییم سیاسی برخورد نکند و از حق تفویض اختیار شورای رقابت به وزارت صمت سوءاستفاده نکند و به آن تمکین کند. نعمت‌بخش عنوان کرد بدهی ما به قطعه‌سازان خیلی زیاد شده است و آنها نیز مجبور به تعدیل نیرو شده‌اند. ما نباید با دست خودمان این صنعت را خراب کنیم.

چند روز پیش نامه‌ای به معاون اول رئیس‌جمهور نوشتید و از قیمت‌گذاری دستوری وزارت صمت گله کردید، جوابی به این نامه داده شد؟

هنوز جوابی به دست ما نرسیده است، به‌هرحال شورای رقابت به عنوان تنظیم‌گر اصلی باید مراقبت کند که شرکت‌های خودروسازی زمین نخورند و ضرر نکنند. این شورا سیاسی برخورد نمی‌کند و همان‌طور که من در نامه اشاره کردم گفته که باید ۲۵ درصد خودرو افزایش قیمت داشته باشد، جالب اینکه هیئت‌مدیره ایران‌خودرو کمتر از درصدی که شورای رقابت تصویب کرده، عمل کرد.

حرف ما در این نامه این است که به وزارت صمت بگوییم سیاسی برخورد نکند و از حق تفویض اختیار شورای رقابت به وزارت صمت سوءاستفاده نکند و به آن تمکین کند. رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به عنوان معاون وزارت صمت همه جوانب را نگاه کرده‌اند و به دلیل اثرات اجتماعی عنوان کردند که خودرو ۱۵ درصد گران شود اما حرف ما این است که در ماده ۹۰ اصل ۴۴ قانون اساسی آمده اگر به هر دلیلی دولت کالایی را به کمتر از آنچه که قیمت آن است ارائه کند (مانند خودرو که افزایش قیمت آن ۲۵ درصد اعلام شده اما دولت می‌گوید ۱۵ درصد) به دلیل این اختلاف قیمت باید به شرکت‌ها کمک زیان داده شود و نباید از کیسه خلیفه ببخشند.

من یک انتقاد کلی به دولت دارم، کشور نزدیک به ۸۵ میلیون نفر جمعیت دارد و دولت به نان و غذای آنها حساسیت ندارد که دیدیم در همین روزها حدود ۴۰ درصد قیمت برنج افزایش پیدا کرد یا لبنیات و شوینده‌ها هرچند ماه گران می‌شود، حرف من این است که کل کشور به برنج و گوشت و لبنیات نیاز دارند و هر روز شاهد گران شدن آنها هستیم و دولت حساسیتی ندارد اما خودروسازان در نهایت می‌توانند ۹۰۰ هزار خودرو تولید کنند که اگر همه آن را بفروشیم کمتر از یک میلیون نفر تحت تاثیر گرانی آن قرار می‌گیرند اما گرانی برنج و نان همه مردم را تحت تاثیر قرار می‌دهد. سوال من این است که چرا دولت باید برای خودرو حساس باشد اما برای نان و آب کل کشور حساسیت نداشته باشد؟

با این حساب قیمت واقعی خودرو را چگونه می‌توان تعیین کرد؟

تجربه ما در دهه هفتاد نشان می‌دهد که اختلاف قیمت کارخانه با بازار وجود داشت و بیش از الان بود، شورای اقتصاد در آن دهه مصوب کرد که خودرو باید در حاشیه بازار فروش رود که دیدیم از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۵ شاخص خودرو از ۱۰۰ به ۱۱۴ رسید در صورتی که شاخص صنعت از ۱۰۰ به ۳۰۰ رسیده که اصلاً قابل مقایسه با یکدیگر نیست. وقتی خودرو در حاشیه بازار فروخته شود، تقاضای کاذب کنار می‌رود و و کسی نمی‌ماند که خودرو را کمتر از قیمت واقعی بخرد تا بعداً سود کند. این روش در آن دوران جواب داد اما وقتی احمدی‌نژاد سر کار آمد این را به هم زد و برای خودرو قیمت دستوری گذاشت تا بالا نرود اما هر سال قیمت دلار بالا می‌رفت و اختلاف قیمت خودرو با دیگر کالاها زیاد شد و همین تقاضای کاذب ایجاد کرد و کار به اینجا کشید.

وقتی در جامعه نقدینگی بالا وجود داشته باشد و اختلاف قیمت زیاد می‌شود، لاتاری ایجاد می‌شود و هزاران نفر برای خرید خودرو ثبت‌نام می‌کنند چون می‌خواهند سود سرشاری ببرند.

منشأ فساد، قیمت‌گذاری دستوری است و اگر اجازه بدهند خودرو در حاشیه بازار فروش برود مطمئن باشید که قیمت‌ها افزایش آنچنانی نخواهد کرد و تقاضای کاذب از بین می‌رود، وقتی قیمت واقعی می‌شود که عرضه و تقاضا قیمت را تعیین کند، وقتی تقاضا کم باشد هجوم برای خرید و لاتاری‌ها از بین می‌رود و قیمت بالا نمی‌رود. آن موقع است که خودروساز برای خریدار فرش قرمز پهن می‌کند و با چک و سفته کالای خود را می‌فروشد. متاسفانه هر چه می‌گوییم مسئولان گوش نمی‌کنند.

اگر در نهایت همان ۱۵ درصد اجرایی شود، خودروساز چه زیانی می‌بیند؟

به‌هرحال مدیریت ایران‌خودرو به بخش خصوصی واگذار شده و بخش خصوصی باید پاسخگوی سهامداران خود باشد، اگر بر ۱۵ درصد اصرار داشته باشند قطعاً زیان خودروساز بالا می‌رود و بدهی آنها به قطعه‌ساز بیشتر می‌شود و در درازمدت این صنعت تعطیل خواهد شد. هم‌اکنون بدهی ما به قطعه‌سازان خیلی زیاد شده است و آنها نیز مجبور به تعدیل نیرو شده‌اند و ما نباید با دست خودمان این صنعت را خراب کنیم.

ضمن اینکه برخی از مسئولان نگران بودند که ایران‌خودرو به حرفها گوش نکرده و ممکن است برای مردم نارضایتی ایجاد شود که باید بگویم اینگونه نیست و تا ۱۷ تیرماه و بر اساس قیمت‌های جدیدی که ایران‌خودرو به ثبت‌نام‌کنندگان اعلام کرده، ۹۰ درصد آنها پول را واریز کرده‌اند، آن ۱۰ درصدی هم که پول را واریز نکردند گفتند که سیستم بانکی مشکل داشته است و وقت خواسته‌اند. منظور من این است که همان مردمی که سنگ آنها را به سینه می‌زنیم کار خود را می‌کنند.

چقدر امید دارید نامه‌ای که به آقای عارف نوشتید، تاثیرگذار باشد؟

ناامید نیستیم چون بشر به امید زنده است.

خصوصی می‌شود موظف است که این زیان را جبران کند که محض اطلاع باید بگویم در سال‌های گذشته که ایران‌خودرو تحت کنترل دولت بود، هیئت‌مدیره نامه‌نگاری کرد که جلوی آن گرفته شد و بعضاً هم که نامه‌نگاری شده خیلی راحت آن را بایگانی کردند.»

او افزود: «درحالی که از نظر قانونی یا باید قیمت‌ها اصلاح شود تا زیان نبینند و یا اگر دستور می‌دهی که زیان دهد باید این زیان را دولت جبران کند که هیچ‌کدام از آنها اجرا نشده است. رفتار دولت در این زمینه غیراصولی است و البته فقط این دولت نیست بلکه دولت‌های قبل نیز همین‌گونه رفتار کردند. وقتی از ۸ سال قبل تا الان صحبت می‌کنیم یعنی سه دولت تغییر کرده و ۸ وزیر صمت جابه‌جا شده‌اند و تکرار مکررات شده است و علت آن هم کاملاً سیاسی است.»

کاکایی گفت: «تا امسال توانستند زیان را تحمل کنند و بارها دیدیم که هم سایپا و هم ایران‌خودرو به نوعی ورشکسته شدند اما با تجدید ارزیابی خود را از ماده ۱۴۱ بیرون آوردند اما امسال دیگر این کار را نکردند. راحت می‌توان به بورس رفت و دید که چقدر ارزش آنها تغییر کرده است. تا الان ظاهراً حدود ۳۵۰ همت زیان انباشته دارد و خیلی واضح است که دولت با سیاست‌های خود برای دو گروه صنعتی غول‌پیکر زیان ایجاد می‌کند که سهامداران بخش خصوصی هم دارند. برعکس آن نیز وجود دارد که اگر دولتی هم باشد مثل صندوق بازنشستگی، در حقیقت برای سهامداران و میلیون‌ها بازنشسته زیان تولید می‌شود.»

او درباره اینکه آیا نمی‌شد روش‌های تولید را تغییر داد؟ عنوان کرد: «محض اطلاع باید بگویم برای بهبود روش‌های تولید باید سرمایه‌گذاری کرد و با زیان نمی‌توان سرمایه‌گذاری کرد. این زیان‌دهی از حدود سال ۱۳۹۱ با قیمت‌گذاری دستوری و تحریم‌ها شروع شد که باعث زیان‌ده شدن ایران‌خودرو و سایپا نیز شد. در یک مقطع کوتاه در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ این دو شرکت زیان ندادند که علت آن این بود که قیمت‌گذاری دستوری را به‌موقع انجام می‌دادند و در نتیجه کم‌کم زیان از بین رفت اما با زیان عملیاتی نمی‌توان کاری کرد و حتی با فناوری جدید نیز نمی‌توان کاری کرد چون اولاً سرمایه‌گذاری میلیارد دلاری نیاز دارد. ثانیاً باید یک اطمینانی به آینده وجود داشته باشد. در کشوری که برق و آب ندارد و دائم تعطیلی در آن اعلام می‌شود با چه امیدی می‌توان فناوری جدید آورد که همین نیز نیاز به ارتباطات جهانی دارد اما به جای اضافه کردن هر روز فشار می‌آوریم که همین که داریم هم از بین برود.»

او افزود: «بسیاری هستند که می‌گویند صنعت خودرو کشور مشکل دارد اما نگاه کنید در صنعت برق از نظر تکنولوژی خیلی پیشرفت داشتیم اما در آن هم به مشکل خورده‌ایم و آن را هم به زمین زده‌ایم. اتفاقاً صنعت خودروسازی ما نسبت به کشور خودمان بسیار پیشرفته است ولی همه به دنبال نابودی آن هستیم. هرجا قیمت‌گذاری دستوری بوده تخریب شده است، البته فقط قیمت‌گذاری دستوری نیست بلکه آن را غلط هم اجرا کرده‌اند که موضوع بسیار مهمی است. عددی که ایران‌خودرو اعلام می‌کند قیمت‌گذاری دستوری است اما بر اساس فرمول دولت به آن رسیده اما همین را هم قبول ندارند و این است که صنعت ما را نابود کرده است و راه‌حل آن لجبازی کردن نیست و باید عاقلانه و بر اساس مبانی اقتصادی برای آن تصمیم بگیرند.»

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان تهران - اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک شهرری
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
م الف: ۵۲۹
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۰۱۰۲۴۰۰۲۹۰۱ مورخ ۱۴۰۴/۳/۱۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهرری تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای مهدی مهیار به شناسنامه شماره ۱۰ کد ملی ۳۹۶۲۳۰۹۴۴۶ صادره از نهاوند فرزند محمد در ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۶۰ مترمربع پلاک شماره ۳ فرعی از ۱۱۶ اصلی واقع در تهران بخش حوزه ثبت ملک شهرری خریداری بموجب (قولنامه عادی و کد ۹۷۷ مجموعه بخشنامه های ثبتی مورد ثبت صفحه ۵۵۳ دفتر ۶۰) محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۴/۲۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۵/۵
سید مهدی لامعی - رئیس ثبت اسناد و املاک شهرری

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی - اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک بوکان
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی
شناسه آگهی: ۱۹۷۰۳۱۷
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۱۳۰۱۰۰۰۵۵۰۵ و ۱۴۰۴۶۰۳۱۳۰۱۰۰۰۵۵۰۶ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بوکان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان آقای اشکان رحمانی فرزند ادریس به شماره شناسنامه ۲۹۴۰۳۰۰۷۰۴ و سحر عشایری احمدآباد فرزند محمود به شماره شناسنامه ۶۳۷ هر کدام به نسبت سه دانگ مشاع از شش دانگ یک باب خانه به مساحت ۱۲۸ مترمربع قسمتی از پلاک ۱۳۰- واقع در بوکان - خیابان شهید سهرابی - کوچه گزیزه ۱ محرز گردیده است که برای آن پلاک ثبتی ۱۳۰/۱۷۴۱۰ - اصلی اختصاص یافته است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۵/۰۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۵/۲۰
خالد خانه بیگی - رئیس ثبت اسناد و املاک

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان آذربایجان غربی - اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک بوکان
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی
شناسه آگهی: ۱۹۷۱۴۸۸
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۱۳۰۱۰۰۰۵۷۱۹ و ۱۴۰۴۶۰۳۱۳۰۱۰۰۰۵۷۲۰ و ۱۴۰۴۶۰۳۱۳۰۱۰۰۰۵۷۳۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بوکان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان آقای سید جعفر نورانی فرزند سید رحمن به شماره شناسنامه ۴۲۳ صادره از بوکان، سید عثمان نورانی فرزند سید رحمن به شماره شناسنامه ۴ و عمر نورانی فرزند عبدالرحمن به شماره شناسنامه ۵۱۸ هر کدام در دو دانگ مشاع از شش دانگ یک باب خانه به مساحت ۳۲۹/۱۲ مترمربع قسمتی از پلاک ۱۱۴- اصلی واقع در بوکان خیابان شهید عباسی (سیلو) جنب ذوالفقار ۲ محرز گردیده است که برای آن پلاک ۱۱۴/۵۶۲۸- اصلی اختصاص یافته است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۵/۰۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۵/۲۰
خالد خانه بیگی - رئیس ثبت اسناد و املاک

نگاه کارشناس

اروپایی‌ها چه راهی را رفتند؟

عباس اصلانی
کارشناس روابط بین‌الملل و مناطق آزاد

رئیس‌جمهور چند روز پیش در شورای عالی مناطق آزاد، خواستار بازنگری در روند واردات سرسام‌آور مناطق آزاد شد؛ اما چرا مناطق آزاد همواره، مورد انتقاد دولتمردان و کارشناسان بوده است؟ مناطق آزاد ایران قرار بود پیشانی اقتصاد ملی در تجارت بین‌المللی، صادرات، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تولید صادرات‌محور باشند. اما آنچه در عمل رخ داده، فاصله‌ای جدی با اهداف اولیه دارد. در اغلب موارد، این مناطق به دروازه واردات کالاهای مصرفی بدل شدند؛ محلی برای ورود انبوه کالاهایی که نه تولید داخل را تقویت کردند، نه اشتغال ایجاد کردند و نه ارزآوری داشتند، بلکه با تضعیف تولید داخلی و خروج ارز، عملاً بر پیکر اقتصاد ملی فشار وارد کردند.

علت این انحراف را می‌توان در چند محور خلاصه کرد:

- نبود استراتژی دقیق برای نوع کالاهای مجاز به واردات؛
- ضعف نظارت بر عملکرد مناطق آزاد؛
- تمایل ذاتی برخی مدیران محلی به ایجاد درآمدهای آسان از محل واردات؛
- نبود یک نقشه راه (Roadmap) منسجم برای دیپلماسی اقتصادی و فشار تقاضای بازار برای کالاهای ارزان و خارجی.

اما راه نجات چیست؟

نخست، بازتعریف کارکرد مناطق آزاد بر اساس مزیت‌های نسبی منطقه‌ای و نیاز فوری اقتصاد ایران است. هر منطقه باید بر اساس ظرفیت‌های تولیدی، صنعتی و صادراتی خودش، ماموریت مشخص داشته باشد.

دوم، لازم است واردات کالاهای مصرفی در این مناطق ممنوع یا به‌شدت محدود شود.

سوم، باید سیاست‌های تشویقی واقعی برای سرمایه‌گذاری در تولید، معافیت‌های هدفمند، تسهیل صادرات، و حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان در این مناطق به‌کار گرفته شود.

مناطق آزاد می‌توانند موتور محرک اقتصاد ایران باشند-اما به شرط آنکه دروازه ورود توسعه باشند، نه صرفاً کالا.

با این حال، در نظر بگیریم کل سرمایه‌گذاری محقق شده در مناطق آزاد ایران و در بهار ۱۴۰۴، حدود پنجاه میلیون دلار بوده است! بسیاری از مناطق، عدد صفر را به ثبت رسانده‌اند!

این نشان می‌دهد که دیپلماسی اقتصادی، جدی گرفته نشده است.

در اروپا، مناطق آزاد چه ویژگی‌هایی دارند؟

۱.هدف اصلی: صادرات و پردازش مجدد

کالاهایی که وارد مناطق آزاد اروپا می‌شوند، اغلب پردازش، بسته‌بندی، مونتاژ یا اصلاح می‌شوند و سپس صادرات صورت می‌گیرد.

این یعنی واردات در این مناطق فقط یک مرحله از زنجیره تولید است، نه هدف نهایی.

۲.نظارت دقیق گمرک و شفافیت قانونی: تمام عملیات در مناطق آزاد اروپا تحت کنترل گمرک اتحادیه اروپا هست و هیچ کالایی بدون مجوز و ثبت، امکان ورود به بازار داخلی نداره.

فرار مالیاتی، قاچاق یا انباشت کالای مصرفی وارداتی در این مناطق تقریباً غیرممکن است.

۳.تمرکز بر ترانزیت و ارزش افزوده: مناطق آزاد مثل فرانکفورت، هامبورگ، روتردام، آنتورپ یا بارسلونا، بیشتر به عنوان هاب لجستیک و ترانزیت جهانی عمل می‌کنند.

هدف این مناطق، افزایش ارزش افزوده قبل از صادرات مجدد است، نه مصرف داخلی.

تفاوت با ایران: در بسیاری از مناطق آزاد ایران، تمرکز به‌جای تولید یا صادرات، روی واردات کالاهای مصرفی و فروش به بازار داخلی بوده؛ درحالی‌که این مدل در اروپا عملاً وجود نداره و حتی ممنوعه.

مناطق آزاد در اروپا نه‌تنها واردکننده صرف نیستند، بلکه ابزارهای تخصصی برای رقابت اقتصادی جهانی است. مدل آن‌ها می‌تواند الگویی ارزشمند برای بازطراحی مناطق آزاد ایران باشد — با تمرکز بر تولید، صادرات، فناوری و ترانزیت، نه واردات.