

عصر اقتصاد



درخشش معادن شرکت
آکومینای ایران در نیمه نخست
۱۴۰۴ باعبور از چالش‌ها

صفحه ۶

www.asre-eghtesad.com @ asreeghtesad asre_eghtesad asre_eghtesaad

ما و جیب همیشه ناکافی

اتحادیه ملی صادرات محصولات کشاورزی: «قیمت موز باید بسیار پایین‌تر باشد. رانت واردات موز در قبال صادرات سیب.»
تبریک عرض می‌کنیم خدمت مسؤلان عزیزی که به سبب هم حس مهم بودن دادند و آن را در کنار موز، وارد چرخه‌ی واردات صادرات کردند. امیدواریم به‌زودی شاهد صادراتشون چغندر، خرمالو و حتی شلغم هم در ازای ورود موز و آناناس باشیم. در حال حاضر حتی میوه‌ها هم دیگر حس ناکافی بودن ندارند، گویا فقط ما مانده‌ایم و یک جیب خالی همیشه ناکافی!

«لولی ملول»

چرا میزان واردات خودرو تا پایان اسمايل به ۵۰ هزار نمی‌رسد؟

حذف چراغ خاموش بخش خصوصی
توسط دولت در واردات خودرو

صفحه ۳

شروع دوره گذار پولی؛
حذف ۴ صفر رسماً
کلید خورد

صفحه ۵

بنزین با چاشنی شوک

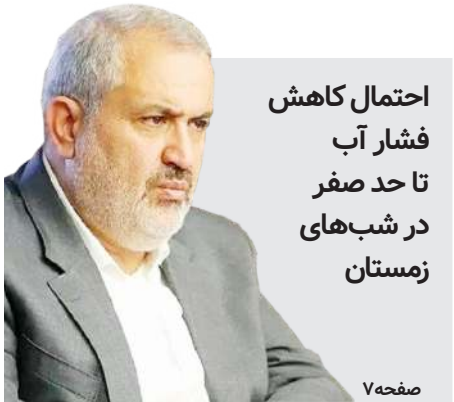
صمصامی خبر تصویب بنزین سه‌نرخ را داد و
موجی از واکنش‌ها در کشور برخاست

صفحه ۷

صنایع خلاق؛

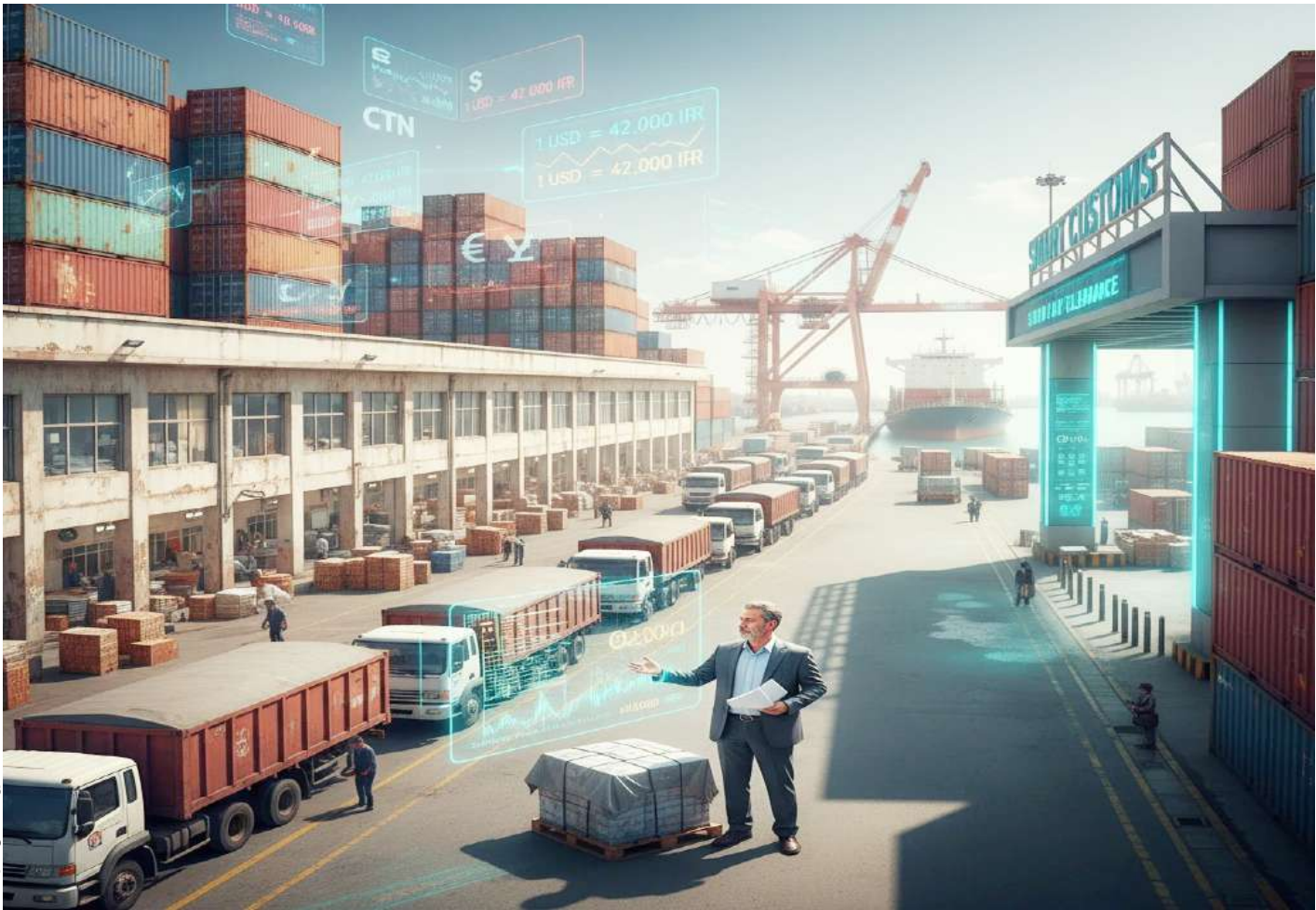
موتور محرک اقتصاد آینده

صفحه ۸



احتمال کاهش
فشار آب
تا حد صفر
در شب‌های
زمستان

صفحه ۷



طرح اختصاصی عصر اقتصاد

دبیر کل کنفدراسیون صادرات اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با عصر اقتصاد:

نفسی صادرات در تله ارز برید

صفحه ۲

پیش‌بینی‌های اقتصادی؛ میان علم، شانس و توهم قطعیت

مهدی فتحی مقدم- کارشناس اقتصادی

سناریو به‌جای پیش‌بینی؛ دگرگونی در منطق تصمیم
در چنین شرایطی، برای نهادهای مالی پیشرو، مسئله دیگر «پیش‌بینی عدد» نیست، بلکه «ترسیم طیف سناریوها» است. هنوز هم هر چند ماه یک‌بار نمودارهای تازه‌ای منتشر می‌کنند، اما فاصله پیش‌بینی تا واقعیت، پیوسته در حال گسترش است. پرسش اساسی امروز نه اینکه «کدام عدد درست است؟» بلکه این است که «آیا اصلاً باید به پیش‌بینی‌ها اعتماد کرد؟» صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی، مورگان استنلی و حتی دفتر بودجه ایالات متحده، در طول تنها ده ماه از سال ۲۰۲۵ چند نوبت پیش‌بینی‌های خود را تغییر داده‌اند. در جهانی که عدم قطعیت سیاسی و اقتصادی همچنان بالا است، پیش‌بینی‌های چندماهه تقریباً به اندازه پیش‌بینی آب‌وهوا در دل طوفان ارزش دارند.

نمونه‌ای روشن از این لغزش، اشتباهات بزرگ در برآورد عملکرد شاخص بورس آمریکا در سال ۲۰۲۴ بود. جی‌پی مورگان چیس سال را با پیش‌بینی نزول به سطح ۴۲۰۰ واحد آغاز کرد، در حالی که اوپنهاইمر با خوش‌بینی محتاطانه رشد تا سطح ۵۲۰۰ واحد را محتمل می‌دانست. واقعیت اما، مسیر دیگری رفت: شاخص از ۶۰۰۰ واحد عبور کرد. هر دو تحلیل‌گر حرفه‌ای شکست خوردند؛ یکی از بس بدبین، دیگری از بس محتاط. در حالی که این خطاها شاید در نگاه اول صرفاً آماری به نظر برسند، اما در واقع نشانه یک دگرگونی ژرف در ماهیت اقتصاد جهانی‌اند. نظام‌های پیش‌بینی‌گر کلاسیک بر سه فرض بنیادین استوارند: ثبات سیاست‌ها، تداوم رفتار مصرف‌کنندگان و قابلیت اتکای داده‌ها. اکنون هر سه ستون فرو ریخته است. تصمیم‌های سیاسی ناگهانی، فناوری‌های مخرب مانند هوش مصنوعی و الگوهایی مصرف پیش‌بینی‌ناپذیر، کل مدل‌های تحلیلی را بی‌اعتبار کرده‌اند.

تورم پیش‌بینی‌نشده، رفتار غیرمنطقی
سازوکارهای سنتی مانند منحنی فیلیپس که رابطه‌ای معکوس میان تورم و بیکاری را فرض می‌کرد، در اقتصاد پسا‌کرونا از کار افتاده است. ایالات متحده نمونه بارز این پدیده است: با وجود تداوم تورم در سطوح بالا، نرخ اشتغال همچنان در اوج باقی ماند. وقتی تحلیل‌گر نتواند رفتار نیروی کار و مصرف‌کنندگان را با الگوهای تاریخی توضیح دهد، هر مدلی—even به پیچیده‌ترین شبیه‌سازی‌های آماری—به دام «توهم قطعیت» گرفتار می‌شود. حال، سرمایه‌گذار با سیاست‌گذار در برابر داده‌هایی ایستاده که هر روز تغییر می‌کند. شاخص عدم قطعیت اقتصادی آمریکا در اکتبر ۲۰۲۵ عدد ۴۱۳ را ثبت کرد، تقریباً دو برابر میانگین تاریخی. معنای ساده‌اش این است: حتی معتبرترین مراکز آماری جهان هم نمی‌توانند درباره تصویر شش ماه آینده به توافق برسند.

سازمان آگهی‌های روزنامه عصر اقتصاد
۸۶۰۹۶۲۴۵ — ۰۹۱۲۳۹۰۶۰۵۴

قطعی شبانه آب در برخی مناطق تهران / جیره‌بندی آب در تهران آغاز شد؟
«در روزهای اخیر، شهروندان تهرانی از قطع ناگهانی آب شرب در برخی مناطق پایتخت به مدت (۵ تا ۶ ساعت» خبر داده‌اند.»

چند تا خبر پایین‌تر خواندیم:
«وزیر نیرو: شاید مجبور شویم بعضی شب‌ها فشار آب را صفر کنیم؛ مردم ذخیره‌ساز نصب کنند.»
در واقع مراحل انجام قطعی و محدودیت در کشور ما به این شکل است که ابتدا، در و مرحله‌ی اول، شبانه این کار انجام می‌شود. گاهی در ساعاتی انجام می‌شود که اکثر مردم خواب هستند. در این شرایط، افرادی که مانند جغد تا خود صبح بیدارند، زودتر از باقی متوجه انجام طرح می‌شوند. مثلاً برای رفتن به دست‌شویی اقدام می‌کنند و در میانه‌ی کار متوجه می‌شوند خودشان هستند و یک چراغ روشن و یک شیر دست‌شویی که جز باد و صدا چیزی ارزش خارج نمی‌شود. البته گاهی از این هم بدتر می‌شود و خودشان می‌مانند، با یک چراغ خاموش و شیر پر سروصدا و بی‌آی این مورد احتمالاً مربوط به مرحله‌ی بعد قطعی است.

صبح درحالی‌که مردم متعجب از قطعی شب گذشته با خودشان فکر می‌کنند خواب بودند یا بیدار، و اصلاً واقعاً آب قطع شد یا نه، خبر می‌رسد که شاید بخوابند آب را به‌صورت شبانه قطع کنند. در این مرحله، مردمی که قبل از اعلام خبر، از موضوع آگاه بودند خوش‌حال می‌شوند که کابوس ندیدند و هنوز هم می‌توانند راحت بخوابند!

این قسمت یک چیزی شبیه به افتتاح پروژه‌ای است که مدت‌هاست کارش تمام شده و به بهره‌برداری رسیده است. مثلاً افتتاح شهرکی مسکونی که مردم مدت‌هاست در آن زندگی می‌کنند! ساکنان شهرک تازه متوجه می‌شوند در ساختمان‌هایی زندگی می‌کردند که هنوز افتتاح نشده بود. آن‌ها با خود می‌گویند، «از بس مراسم افتتاح پروژه در کشور زیاد است، حتماً مسئولان این یکی را یادشان رفته بود.» آن‌ها کلی خوش‌حال می‌شوند که قبل از افتتاح و پخش خبر، در جریان بودند. یک‌جوری حس خانوادگی سیمپسون‌ها بهشان دست می‌دهد. بعدازاین مرحله، موقع اعلام نهایی تصمیم، بدون شاید و اما و اگر است. مسئولان می‌گویند از این به بعد آب به‌صورت شبانه قطع خواهد شد. مردم به‌هیچ‌وجه دچار شوک و اضطراب نخواهند شد، چون از قبل همه چیز را می‌دانستند و آمادگی دریافت این خبر بودند. فقط شاید کمی طول بکشد به شرایط عادت کنند، که چیز مهمی نیست. بالاخره مثل همه چیز، به این هم عادت می‌کنند!

و باز هم همه چیز به‌خوبی و خوشی ادامه پیدا خواهد کرد!

تعداد معاملات بازار مسکن افزایش یافت

تناسب بیشتری با قیمت مسکن در جنوب تهران در مقایسه با شمال شهر دارد. از طرف دیگر به دلیل پایین بودن قدرت خرید، تقاضا در بخش کوچک متراژ نسبت به واحدهای بزرگ متراژ بیشتر است. رئیس اتحادیه مشاوران املاک تهران درباره وضعیت بازار اجاره نیز بیان کرد: با سپری شدن تابستان، زمان جابه‌جایی در بازار اجاره به اتمام رسید و هم‌اکنون نوساناتی در این بخش دیده نمی‌شود. بازار اجاره معمولاً در نیمه دوم سال آرام است. گودرزی با بیان این‌که خرید و فروش مسکن همچنان رکاد است، گفت: با این وجود طی ماه‌های آینده انتظار رونق را در بازار مسکن داریم. اگرچه آماری از تعداد معاملات در اختیار نداریم اما در ماه‌های ابتدایی سال برآوردها این بود که تعداد قراردادهای خرید و فروش مسکن در تهران کمتر از ۵۰۰۰ فقره است. هم‌اکنون تعداد معاملات به سطح ۱۰ هزار واحد نزدیک شده که اگر ۱۵ هزار فقره خرید و فروش را وضعیت نسبتاً نرمال تصور کنیم هنوز با شرایط نرمال فاصله داریم.

آغاز صدور بیمه‌نامه تکمیلی حوادث طبیعی ساختمان

و اثاثیه افزایش می‌یابد. بدین ترتیب، امکان جبران کامل‌تر خسارات فراهم می‌شود و خانوارها از پشتوانه مالی مؤثرتری برخوردار خواهند شد.
وی اضافه نمود مطابق بخشنامه صادره از سوی بیمه مرکزی، شرکت‌های بیمه مجازند در چارچوب دستورالعمل اعلامی نسبت به صدور بیمه‌نامه اقدام کنند. وی تأکید داشت عرضه گسترده این بیمه‌نامه در بهبود اعتماد عمومی به صنعت بیمه و تقویت نظام جبران خسارت نقش اساسی دارد. رئیس هیأت عامل صندوق بیمه حوادث طبیعی در پایان اظهار داشت: آغاز صدور این بیمه‌نامه نقطه عطفی در مسیر نهاده‌سازی فرهنگ بیمه حوادث طبیعی محسوب می‌شود. بعلاوه، گسترش آن می‌تواند جامعه‌ای ایمن‌تر و مقاوم‌تر در برابر سوانح طبیعی برای کشور رقم زند.

بیمه‌نامه تکمیلی حوادث طبیعی ساختمان با هدف افزایش تاب‌آوری مالی خانوارها و ارتقای پوشش بیمه‌ای در برابر زلزله، سیل و طوفان عملیاتی شد.
به گزارش مهر، شمس‌اله سلامی رئیس هیأت عامل صندوق بیمه حوادث طبیعی ساختمان گفت: این صندوق با همکاری سندیکای بیمه‌گران ایران و پس از پیگیری‌های مستمر، مجوز صدور بیمه‌نامه تکمیلی حوادث طبیعی را از بیمه مرکزی دریافت نمود. وی بیان داشت هدف از اجرای این طرح، گسترش پوشش تعهدات بیمه‌ای و ایجاد اطمینان بیشتر برای خانوارها در برابر خسارات ناشی از بلایای طبیعی است. سلامی افزود: در بیمه پایه صندوق، تنها بخشی از ارزش ساختمان واحدهای مسکونی تحت پوشش قرار دارد اما با بیمه تکمیلی، سقف تعهدات متناسب با ارزش واقعی ساختمان



بت‌های قبیله ایرانی

آینه خطاهای تمدنی ما

علی کرمی

در هر تمدن، ریشه‌هایی از باورهای دیرین در جان مردم ته‌نشین می‌شود، باورهایی که گاه بانی وحدت فرهنگی‌اند و گاه سرچشمه خطاهای جمعی. ملت ایران نیز، با همه شکوه تاریخی و تنوع اجتماعی خود، در بستر همین باورهای مشترک ریسته است، باورهایی که گویی در ناخودآگاه تمدنی ما ریشه دوانده و گاه دیدن واقعیت را دشوار کرده‌اند.

فرانسس بیکن فیلسوف قرن شانزدهم، از«بت‌های قبیله» سخن گفت: خطاهایی که از طبیعت مشترک انسان سرچشمه می‌گیرند. اگر این نظریه را در آینه تمدن ایرانی بنگریم، مجموعه‌ای از انحراف‌های ذهنی و فرهنگی را می‌بینیم که قرن‌ها در رفتار و اندیشه ما تکرار شده‌اند؛ همان بت‌هایی که باید از آگاهی جمعی شکسته شوند تا راه روشن فردا گشوده شود.

پندار شکوه از دست‌رفته

ایرانی همواره گذشته را می‌پرستد؛ از کورش تا صفویان، از اسطوره تا تاریخ. این نگاه، امید آفرین است، اما غالباً به «نشنگی تاریخی» می‌انجامد؛ لذتی که ما را در رؤیای بازگشت به امپراتوری گم می‌کند و از ساخت آینده بازمی‌دارد. ما در حسرت شکوه پیشین، اکنون را به فراموشی سپرده‌ایم.

زندان دانایی پیشین

دانش در ذهن ایرانی بیشتر میراث است تا مسیر. ما دانایی را دارایی نیاکان می‌دانیم نه فرآیندی پویا و در حال رشد. این توهم دانایی کامل، دست ما را از پرسش‌های تازه کوتاه کرده و جامعه را در چرخه تکرار گرفتار نموده است.

باور به نظم از بالا

در حافظه تاریخی ما، نظم فقط از مرکز قدرت می‌آید، از شاه، فرمان، و دولت. این ذهنیت قهرمان‌محور هنوز در ناخودآگاه ایرانی زنده است. ما کمتر به مشارکت و خرد جمعی ایمان داریم و اغلب در انتظاری منفعلانه برای «تصمیم بالا» نشسته‌ایم.

تقدس رنج

در فرهنگ ما، رنج مقدس است و مظلومیت با معنی. قهرمانان ملی از سیاوش تا مصدق، بیش از آن‌که پیروز باشند، قربانی‌اند. این ذهنیت ما را از خلق شادی و کامیابی دور کرده و گرفتار چرخه بازتولید درد ساخته است، گویی جمع ایرانی تنها در غم احساس هویت می‌کند.

نقاب جامعه

میان آنچه باور داریم و آنچه نشان می‌دهیم، فاصله‌ای عمیق افتاده است. ریا به هنجار بدل شده؛ تعارف، وعده مبهم و گفتار بی‌عمل، صورت اجتماعی ما را ساخته است. این «ریاکاری مصلحت‌اندیشی» هرگونه صداقت را به حاشیه برده و رابطه‌ی واقعی میان مردم و حاکمان را کدر کرده است.

زیباشناسی بی‌کادرکرد

در فرهنگ ایرانی، زیبایی اغلب جای کارآمدی را گرفته است. ما ساختمان‌های باشکوه می‌سازیم، اما کارایی را قربانی جلوه می‌کنیم. ظاهر مهم‌تر از محتواست و در سطوح مدیریتی نیز گاه پروژه‌هایی اولویت می‌یابد که نه اقتصادی‌اند و نه سودمند، فقط زیبا دیده می‌شوند.

این شش بت، تکه‌هایی از روان جمعی یک ملت‌اند، از اسطوره و تاریخ تا زبان و رفتار روزمره. اگر نتوانیم آن‌ها را بشناسیم، هر اصلاحی سطحی می‌ماند. شناخت این خطاهای تمدنی، گام نخست در آگاهی تازه‌ای است که ایرانی را از سایه غرور و درد و ریا به روشنایی مسئولیت و پرسشگری می‌رساند. ملتی که جرأت می‌کند بت‌های ذهنی خود را بشکند، به بازسازی واقعی نزدیک می‌شود و آن‌گاه «تمدن ایرانی» نه در خیال گذشته، که در آینده‌ای خودآگاه و روشن دوباره زاده خواهد شد.

بین الملل

آمریکا به دنبال گسترش نفوذ جهانی دلار

مقامات دولت آمریکا برای مقابله با تلاش چین در کاهش سلطه دلار، در حال بررسی راه‌هایی برای تشویق کشورهای دیگر به پذیرش دلار به‌عنوان ارز اصلی خود هستند.

به گزارش فایننشIAL تایمز، استیو هانکه، اقتصاددان دانشگاه جانز هاپکینز، تابستان امسال با مسئولان وزارت خزانه‌داری و کاخ سفید دیدار کرده تا درباره دلاری‌سازی اقتصادهای نوظهور گفت‌وگو کند. این بحث‌ها هم‌زمان با بحران مالی آرژانتین شدت گرفته و برخی ناظران، این کشور را گزینه اصلی دلاری‌سازی می‌دانند، هرچند واشنگتن و بوئنوس آیرس رد کرده‌اند که چنین طرحی در دست بررسی رسمی باشد. هانکه معتقد است کشورهای لبنان، پاکستان، مصر، غنا، ترکیه، ونزوئلا و زیمبابوه نیز می‌توانند در فهرست نامزدها باشند.

سختگوی کاخ سفید تأکید کرده که رئیس‌جمهور آمریکا حفظ قدرت دلار را اولویت ملی می‌داند، اما نشت‌ها با کارشناسان هنوز به سیاست رسمی منجر نشده است. صندوق بین‌المللی پول هشدار داده که دلاری‌سازی می‌تواند رشد کشورهایی مانند آرژانتین را محدود کند، زیرا آنها ناچار به پذیرش سیاست‌های پولی فدرال رزرو خواهند شد.

در همین حال، بازارهای آمریکای لاتین پس از پیروزی خاویر میلی در آرژانتین، انتظار دارند واشنگتن و صندوق بین‌المللی پول از سیاست انعطاف‌پذیرتری در قبال پزو حمایت کنند.

دبیرکل کنفدراسیون صادرات اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با عصر اقتصاد:

نفس صادرات در تله ارز برید



است. صادرکننده‌ای که سودش در بهترین حالت دو تا سه درصد باشد، با این اختلاف نرخ نه‌تنها سود را از دست می‌دهد بلکه سرمایه‌اش را هم درگیر می‌کند. به گفته او، در چنین شرایطی صادرکننده فقط برای حفظ کارت بازرگانی و جلوگیری از مشمول جریمه شدن صادرات می‌کند؛ کاری که نه رشد می‌آورد، نه تداوم.

کشاورز ایرانی کود و سم را با نرخ آزاد می‌خرد، دستمزد را آزاد می‌پردازد، ولی موقعی که محصولش را صادر می‌کند، باید ارز را با نرخ پایین‌تر از واقع بفروشد؛ یعنی حتی اگر محصول شده صدها صادرکننده کوچک و متوسط از بازار خارج شوند و این خروج، ضربه اصلی را به اشتغال روستایی و صنایع کوچک زده است.

دولت مدام از رشد صادرات غیرنفتی حرف می‌زند. من نمی‌دانم با کدام متر اندازه می‌گیرند؛ صادرکننده‌ای که هر ماه از جیب می‌دهد، اسمش رشد نیست، اسمش تحمل است.

یعنی شما شکاف میان نرخ رسمی و آزاد ارز را عامل توقف صادرات می‌دانید؟

دقیقاً. وقتی دو نرخ موازی وجود دارد، صادرات غیرنفتی انگیزه خود را از دست می‌دهد. کالاهایی مثل پسته، زعفران یا تولیدات صنایع کوچک با این اختلاف نرخ سودی ندارند. ما نیاز داریم نرخ واقعی یعنی نرخ متناسب با بهای تمام شده کالا به رسمیت شناخته شود. حجم امروز تالار دو فقط حدود دویست میلیون دلار است، درحالی‌که بازار بسیار بزرگ‌تر از این رقم است. همین عمق کم، باعث شده صادرکننده احساس اجبار کند نه اختیار.

دولت از طرح «مسیر سبز گمرک» حرف می‌زند که می‌تواند ترخیص کالا را به سه روز برساند. شما این طرح را چقدر مؤثر می‌دانید؟

اگر مسیر سبز واقعاً مبتنی بر داده و اعتماد بین‌سازمانی باشد، گام بزرگی است. مشکل ما هماهنگی است نه صرف فناوری. اینکه بانک مرکزی، گمرک و وزارت صمت اطلاعات مشترک ندارند، باعث تکرار استعلام‌ها شده است. هر اقدامی که به این یکپارچگی کمک کند، صادرات را تسریع می‌کند. اگر این طرح اجرایی شود، می‌تواند هزینه‌های توقف کالا را ۳۰ درصد کاهش دهد. اما تا زمانی که سیاست‌ارزی حل نشود، سرعت گمرک به تنهایی گره صادرات را باز نمی‌کند.

شما با اندکی کنایه، واژه «زبان صادرات» را به کار بردید. چرا صادرکننده

زبان می‌کند، مگر بازار خارجی ظرفیت ندارد؟

ظرفیت هست، اما قیمت تمام‌شده ما با رقیبا قابل مقایسه نیست. کشاورز ایرانی کود، سم و مزد کارگر را با نرخ آزاد پرداخت می‌کند، بعد باید ارز حاصل را با نرخ پایین‌تر بفروشد. در بازار جهانی که رقابت قیمتی حاکم است، همین تفاضل جزئی باعث حذف صادرکننده از میدان می‌شود. کل صادرات بخش‌های کشاورزی و صنعتی کوچک حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلار است اما ۷۰ درصد اشتغال کشور به آن‌ها وابسته است. اگر این فشر زبان کند، نه فقط صادرات بلکه اشتغال لطمه می‌بیند.

برخی معتقدند درخواست برای «یکسان‌سازی نرخ ارز» در شرایط فعلی واقع‌گرایانه نیست. پاسخ شما چیست؟

اتفاقاً این یکسان‌سازی همان راه نجات است. وقتی نرخ واحد شود، تقاضای کاذب برای واردات از بین می‌رود. سودجویی از شکاف نرخ دیگر ممکن نیست و فقط واردکنندگان واقعی در بازار می‌مانند. از طرف دیگر، صادرکننده انگیزه پیدا می‌کند چون می‌بیند که شفاف نمی‌کند. التهابات صوری ناپدید می‌شود و صف ثبت‌سفارش‌ها کوتاه خواهد شد. من برآورد می‌کنم اگر نرخ‌ها واقعی شوند، صادرات غیرنفتی تا ۲۰ درصد جهش خواهد داشت.

وزارت اقتصاد از لایحه تازه اصلاح قانون گمرکی و طرح تخصیص اعتباری ارز خبر داده است، شما این اقدام را در راستای سیاست اصلاحی می‌دانید؟
بله، اما باید گفت که بدون تعادل نرخ ارز، هیچ لایحه‌ای کارساز نیست. تخصیص اعتباری ارز اگر بتواند فشار نقدی را از بانک مرکزی بردارد، به تسریع ترخیص کالا کمک می‌کند؛ به‌ویژه مواد اولیه تولید. اما شرط موفقیتش حذف بی‌اعتمادی موجود است. هنوز صادرکننده حقیقی و حقوقی بر اساس قانون بودجه دو مسیر متفاوت دارند؛ یکی سقف معافیتش ۷۰ میلیارد، دیگری ۷۰۰ میلیارد تومان است. این تبعیض دهربرایی عدالت مالیاتی را نقض می‌کند و باید اصلاح شود.

درباره مشکل مالیات مضایف برای کالاهای مرجوعی هم توضیح می‌دهید؟
بله، کالاهای صادراتی که در مقصد فروش نمی‌روند و به کشور بازمی‌گردند، هنگام ورود مجدد مشمول مالیات بر ارزش افزوده می‌شوند، حتی اگر قبلاً در مرحله صادرات آن مالیات پرداخت شده باشد. در عمل، صادرکننده دوباره همان مالیات را می‌پردازد؛ این دقیقاً مصداق پرداخت مضایف است. چنین مقرراتی بخش بزرگی از هزینه صادرکننده

حقیقی را می‌بلعد و علاوه بر زیان ارزی، زیان مالیاتی هم تحمل می‌کند.

وزارت اقتصاد از مفهومی جدید به نام «پادشکندنگی اقتصادی» برای مقابله با تحریم‌ها سخن گفته است. آیا می‌توان گفت سیاست‌های صادراتی نیز باید بر همین مبنا تنظیم شود؟

دقیقاً همین‌طور است. پادشکندنگی یعنی از بحران برای اصلاح ساختار استفاده کنیم. اگر تحریم‌ها باعث شدند بروکراسی تسریع گردد، چرا بعد از بحران دوباره به وضعیت قدیم برگردیم؟ باید تجربه‌ی تسریع اضطراری را دائمی کنیم. در بازار ارز باید به همین شکل رفتار کرد؛ یعنی بجای کنترل دستوری، ساختار عرضه و تقاضا را هوشمند کنیم، داده‌ها را به اشتراک بگذاریم و تصمیم را به اطلاعات بسپاریم نه به دستور. در این صورت اقتصاد از بحران نیرومندتر بیرون می‌آید.

جمع‌بندی شما برای سال ۱۴۰۵ چیست؟

امسال اگر وعده ترخیص سه‌روزه کالا واقعاً اجرا شود و نرخ‌های ارزی به تعادل برسد، صادرات ایران وارد فصل جدیدی خواهد شد. اما اگر شکاف نرخ‌ها بماند، همان‌طور که گمرک درگیر رسوب کالا بود، صادرات هم دچار رسوب سرمایه انسانی و مالی خواهد شد. باید باور کنیم که تجارت خارجی کشور نه به آیین‌نامه که به اعتماد و منطق اقتصادی وابسته است.

در این میان، وزارت اقتصاد با اجرای پروژه «گمرک هوشمند»، وعده داده است که با بهره‌گیری از هوش مصنوعی در تحلیل تصاویر ایکس‌ری و استقرار مسیر سبز، مدت ترخیص کالا را به سه روز کاهش دهد. از سوی دیگر، لایحه اصلاح قانون گمرکی با حذف مجوزهای تکراری و ایجاد پنجره واحد در مسیر تصویب است و طرح تخصیص اعتباری ارز برای تأمین مواد اولیه آغاز شده. اما همان‌گونه که طباطبایی هشدار می‌دهد، تا زمانی که نرخ‌ها واقعی و تبعیض‌های مالیاتی برطرف نشوند، صادرات ایران همچنان با وامی از زیان ادامه خواهد داد.

اکنون همه نگاه‌ها به وزارت اقتصاد دوخته شده، جایی که باید نشان دهد وعده ترخیص سه‌روزه و اصلاح گمرک فقط یک بسته تبلیغاتی نیست. اگر دولت پزشک‌یان بتواند تا تله ارز و تبعیض مالیاتی عبور کند، صادرکننده ایرانی دوباره می‌تواند نفس بکشد و موتور تجارت خارجی روشن شود.

اما اگر این گر‌ها پاپرجا بماند، جملۀ طعنه‌آمیز طباطبایی شاید تبدیل شود به عنوانی تاریخی: «صادرات ایران شکست نخورد، بلکه از نفس افتاد.»

داخلی

دولت حذف ارز ترجیحی دارو و کالاهای اساسی را تکذیب کرد

سختگوی دولت، اعلام کرد که هیچ تصمیمی برای حذف ارز ترجیحی دارو و کالاهای اساسی وجود ندارد و انتشار چنین اخباری صرفاً در حد بررسی‌های کارشناسی است.

به گفته فاطمه مهاجرانی، دولت هرگونه تغییر در سیاست ارزی را با هدف حفظ معیشت و تداوم یارانه کالایی اتخاذ خواهد کرد و هیچ برنامه‌ای برای حذف کامل آن ندارد.

مهاجرانی تأکید کرد: «هر تصمیم اقتصادی باید با سیاست‌های جبرانی و حمایت از قوای خرید خانوار همراه باشد.» او خبرهای موجود در فضای مجازی را غیرواقعی دانست و تصریح کرد که تصمیمات ارزی دولت با نگاه معیشتی و نه ریاضتی اجرا می‌شود.

نخستین قطار ترانزیتی روسیه وارد ایران شد

اولین قطار باری روسی شامل ۶۲ کانتینر کاغذ و مشتقات آن، روزگذشته از مرز «ایمنجه‌برون» وارد بندر خشک آپرین در تهران شد.

قطار مسیر ۹۰۰ کیلومتری شمال مسکو را طی دوازده روز پیوده و از روسیه، قزاقستان و ترکمنستان عبور کرده است.

مرتضی عصفری، معاون راه‌آهن، گفت تاکنون ۳۰ قطار خارجی از بندر خشک آپرین عبور کرده‌اند و برنامه گسترش مسیر ترانزیتی ایران به کشورهای CIS در دستور کار است.

مدیرعامل لجستیک راه‌آهن روسیه نیز از کاهش زمان حمل بار از ۳۰ به ۱۵ روز خبر داد و افزود که آپرین در تقاطع کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب موقعیتی راهبردی برای آینده تجارت منطقه دارد.

مجوز واردات ۵.۵ میلیون تن نهاده دامی صادر شد

ستاد تنظیم بازار مجوز واردات ۲.۵ میلیون تن ذرت، ۱.۵ میلیون تن جو و ۱.۵ میلیون تن کنجاله و دانه‌های روغنی را برای بازرگانان صادر کرد.
مجید حسینی‌مقدم، مدیرکل دفتر بازرگانی داخلی وزارت جهاد کشاورزی، گفت: واردکنندگان باید در قالب قرارداد با شرکت پشتیبانی امور دام، نهاده‌ها را طی ۶۰ روز وارد کنند. هدف از این اقدام، تأمین پایدار خوراک دام و طیور و حفظ جریان تولید پروتئین در کشور است.

وی افزود: از ابتدای امسال تاکنون ۱۲ میلیون تن نهاده در سامانه بازارگاه عرضه شده و هرگونه فروش خارج از شبکه قاچاق محسوب می‌شود. حسینی‌مقدم تأکید کرد: تأمین ارز و حمل‌ونقل نهاده‌ها از اولویت‌های وزارت جهاد است تا وقفه‌های ارزی و خشکسالی بر امنیت غذایی اثر نگذارد.

بازپرداخت وام نهضت ملی مسکن به ۱۰ سال کاهش یافت

بر اساس مصوبه هیئت‌مدیره بانک مسکن، دوره بازپرداخت تسهیلات پروژه‌های خودمالکی نهضت ملی مسکن از بیست سال به ده سال تقلیل یافت. پیش‌تر در دوره مشارکت مدنی و قرض‌الحاقی تسهیلات ۲۰ سال تعیین شده بود، اما با تصمیم جدید، متقاضیان دارای زمین می‌توانند در مدت کوتاه‌تر بدهی خود را تسویه کنند.
این تصمیم با هماهنگی شورای‌عالی مسکن انجام شده و هدف آن تسهیل گردش منابع بانک و افزایش سرعت اجرای طرح‌های خودمالک عنوان شده است. کاهش زمان اقساط برای سپردن واحدهای ساخت‌های به‌دوره بهره‌برداری و کاهش هزینه‌های مالی برای متقاضیان از مزایای مصوبه جدید است.

دیوان عدالت اداری مصوبه وزارت ارشاد درباره مد و لباس را ابطال کرد

هیات عمومی دیوان عدالت اداری، ماده چهار دستورالعمل صدور مجوز برگزاری نمایشگاه مد و لباس وزارت فرهنگ و ارشاد را مغایر قانون دانست و ابطال کرد.

طبق این رای، اختیار صدور مجوز برای نمایشگاه‌های فروش پوشاک صرفاً برعهده وزارت صنعت، معدن و تجارت است. دیوان اعلام کرد واگذاری صلاحیت عرضه و فروش پوشاک به وزارت ارشاد خارج از حدود قانونی بوده و تداخل وظایف ایجاد می‌کرد.

شعب دیوان با استناد به ماده پنج قانون ساماندهی مد و لباس مصوب مجلس، رای به لغو بند مرتبط در دستورالعمل ارشاد دادند. این حکم از تاریخ صدور، برای همه نهادهای لازم‌الاجرا و ملاک عمل در رسیدگی‌های بعدی است.

جای خالی «ایمنی» در «بازار کار» ۱۰ هزار کشته بر جا گذاشت

عضو کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران اعلام کرد که سال گذشته بیش از ۱۰ هزار نفر در کشور بر اثر حوادث کار جان خود را از دست دادند؛ آمارى دو برابر استاندارد جهانی.

محمد گنجی‌کیا گفت: ۳۸ درصد فوتی‌ها مربوط به حوزه ساخت‌وساز و ۳۶ درصد مربوط به صنعت بوده است. او افزود ایران به مقاله‌نامه ۱۵۵ سازمان جهانی کار پیوسته اما اجرای آیین‌نامه آن به تأخیر افتاده است. به گفته وی، با وجود ۵۰ هزار نیروی متخصص ایمنی، هنوز سامانه ثبت حوادث راه‌اندازی نشده و داربست‌های غیراستاندارد در ساختمان‌سازی عامل اصلی افزایش مرگ‌ومیر هستند. گنجی‌کیا خواستار اقدام فوری دولت برای اجرای قوانین ایمنی و ایجاد بانک اطلاعاتی حوادث شد.

واردات خودرو؛ نشانه‌ای از بحران سیاست‌گذاری در بازار خودرو

تأیید نظر دولت درباره تعرفه پلکانی واردات خودرو از سوی مجلس را باید یک گام رو به جلو دانست، اما در عین حال، واردات خودرو را نشانه‌ای از بحران سیاست‌گذاری در بازار خودرو نیز باید به شمار آورد. این بحران هم مردم را در انتخاب محصول دلخواه و هم دولت را در تحقق اهداف درآمدی با مشکلات زیادی روبه‌رو کرده است

به‌گزارش پایگاه خبری اسب بخار، سرانجام با امضای محمداقرا قالیباف، رییس مجلس، عدم مغایرت تعرفه پلکانی واردات خودرو با قانون بودجه اعلام شد.
حکمی که به غائله هفت‌ماهه میان دولت و مجلس پایان داد و تکلیف واردکنندگان خودرو بالاخره با تعرفه‌ها مشخص شد.

البته اجرایی شدن این تعرفه‌ها هنوز در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. باید دید که این بار هم شکایت شخصی باعث توقف آن می‌شود یا خیر؟ با این حال، به نظر می‌رسد حتا اگر شکایتی در کار نباشد، اهداف مدنظر محقق نخواهد شد.

دولت از یک سو در بودجه ۱۴۰۴، درآمد ناشی از حقوق ورودی واردات خودرو را ۱۱۳ هزار و ۸۵۰ میلیارد تومان پیش‌بینی کرده است، اما بر اساس آمار، با گذشت نزدیک به هشت ماه، حدود پنج هزار میلیارد تومان از این درآمد محقق شده است. از سوی دیگر، واردات ۹۰ هزار دستگاه برای سال جاری پیش‌بینی شده بود که تحقق این تیراژ نیز با توجه به مدت‌زمان باقی‌مانده از سال، تقریباً غیرممکن است.

به بیان دیگر، لجابت و بی‌تدبیری نهادهای سیاست‌گذار نه‌تنها مانع از تحقق اهداف واردات خودرو شده، بلکه مانند همیشه، مصرف‌کنندگان را به بازنده اصلی این نبرد بدل کرده است.

واردات خودرو؛ سیاستی در حد حرف

این در حالی است که قرار بود با واردات خودرو، انحصار خودروسازان داخلی شکسته شود، رقابت شکل بگیرد، قیمت‌ها کاهش یابد و مصرف‌کنندگان بتوانند پس از پنج سال ممنوعیت، دوباره طعم واقعی انتخاب را بچشند. اما آن‌چه در عمل رخ داد، برخلاف تمام وعده‌ها بود؛ به‌نحوی که می‌توان واردات خودرو را به سیاستی تشبیه کرد که فقط در حد حرف باقی مانده است.

با گذشت بیش از سه سال، هنوز واردات خودرو در تأمین و تخصیص ارز و ثبت سفارش با چالش مواجه است. این در حالی است که تعدد شرکت‌های واردکننده، که با هدف شکستن انحصار وارد میدان شدند، حالا خود به معضلی تبدیل شده‌اند، چراکه سقف ارزی محدود است و تقاضای آن‌ها نامحدود است.

در این شرایط، فرصت‌سوزی و از بین بردن زمان چه توجیهی می‌تواند داشته باشد؟ آیا واقعاً مجلس و دولت مردم را اسیر ناتوانی، لجابت و بی‌تدبیری خود کرده‌اند؟ یا این‌که مشکلات و موانع ارزی، آن‌ها را وارد یک جنگ ساختگی کرده بود؟
آیا در این مدت، جنگی پنهان میان برندگان و بازندگان آشکار و پنهان کاهش تعرفه واردات وجود داشته است؟ آیا با تأیید نظر دولت، روند واردات خودرو سرعت می‌گیرد؟ یا این‌که دست‌اندازی دیگری در مسیر ایجاد می‌شود؟

اهمیت حمایت نظام بانکی از صنعت قطعه سازی کشور

نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران ضمن تاکید بر اهمیت حمایت نظام بانکی از صنعت قطعه سازی بیان کرد: با تسهیل فرآیند دریافت تسهیلات از سوی بانک‌ها قطعه سازان می‌توانند با تأمین نقدینگی نیروی کار خود را حفظ کرده و تداوم تولید داشته باشند.

به‌گزارش خبرخودرو، نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران ضمن تاکید بر اهمیت حمایت نظام بانکی از صنعت قطعه سازی بیان کرد: با تسهیل فرآیند دریافت تسهیلات از سوی بانک‌ها قطعه سازان می‌توانند با تأمین نقدینگی نیروی کار خود را حفظ کرده و تداوم تولید داشته باشند.

امیرحسین جلالی درباره آخرین وضعیت پرداخت مطالبات قطعه سازان اظهار داشت: خوشبختانه شرکت ایران خودرو پس از واگذاری به بخش خصوصی در پرداخت مطالبات عملکرد خوبی داشته به طوری که هم پرداخت مطالبات و هم اصلاح قیمت‌ها به موقع انجام می‌شود و پس از سال‌ها شاهد ایفای به موقع تعهدات از سوی یک خودروساز هستیم و به تبع آن قطعه سازان نیز به وظایف خود در قبال ایران خودروعمل کرده است.
ماحصل این همکاری رشد تولید و توسعه محصول در این شرکت خودروساز است و امید است ایران خودرو در آینده بخش مهمی از نیاز مردم به خودروهای روز دنیا را تأمین کند.

وی ادامه داد: متأسفانه شرکت سایپا به دلیل تاخیر در افزایش قیمت محصولات خود دوران سختی را طی می‌کند که در شرایط فعلی نقش موسسات مالی و اعتباری و بانک‌ها در تأمین نقدینگی و حمایت از این شرکت می‌تواند کارساز باشد.

نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران با بیان اینکه امسال، سال بسیار سختی برای صنعت خودرو و قطعه سازی بود، افزود: متأسفانه شرایط در این صنعت به گونه‌ای است که بعضی از واحدهای قطعه سازی در آستانه تعطیلی و برخی دیگر در حال تعدیل نیروی انسانی هستند و از آنجایی که پرداخت بیمه بیکاری کارگران به عهده سازمان تأمین اجتماعی است و این سازمان قادر به پرداخت بیمه بیکاری این تعداد نیروی کار نیست به زودی شاهد بحران اجتماعی در جامعه خواهیم بود.

جلالی با تاکید بر اهمیت حمایت نظام بانکی از صنعت قطعه سازی خاطرنشان کرد: اگر بانک‌ها فرآیند دریافت تسهیلات را برای واحدهای تولیدی تسهیل کنند قطعه سازان نیز می‌توانند با تأمین نقدینگی نیروی کار خود را حفظ کرده و تداوم تولید داشته باشند، در غیر این صورت بار بیکاری این جمم از نیروی کار شاغل در صنعت قطعه سازی روی دوش دولت خواهد بود که در نهایت منجر به ایجاد مشکلات معیشتی برای طبقه کارگر جامعه شده و تبعات اقتصادی و اجتماعی جبران ناپذیری را برای کشور به دنبال خواهد داشت.

چرا میزان واردات خودرو تا پایان امسال به ۵۰ هزار نمی‌رسد؟

حذف چراغ خاموش بخش خصوصی توسط دولت در واردات خودرو



بیش از سه سال از تصویب قانون ساماندهی صنعت خودرو می‌گذرد و با وجود تاکید بر آزادسازی واردات خودرو برای عموم مردم، فرآیند واردات به کشور همچنان با برخی چالش‌ها به ویژه در حوزه اجرایی قوانین روبه‌رو است و این در حالی است که در این قانون، محدودیتی برای واردات خودروهای نو و کارکرده با استفاده از ارز شخصی وجود ندارد.

از سوی دیگر با وجود اینکه شورای رقابت نیز بازار واردات خودرو را رقابتی می‌داند؛ اما از سوی دیگر پیچیدگی‌های بروکراتیک، ابهام در تخصیص ارز، بی توجهی برخی دستگاه‌های اجرایی به مصوبات قانونی یا بهتر است بگویم اختیارت موازی نهادهای ذیربط، سازوکارهای محدودکننده سامانه فروش و در کنار آن تداوم تصدی‌گری دولت به جای نظارت، عملاً مسیر واردات خودرو را برای بخش خصوصی دشوار و غیرشفاف کرده است و همین ابهامات میان مصوبات قانونی و اجرا باعث شده بازار خودروهای وارداتی نه به سمت رقابت سالم حرکت کند و نه بستری برای دسترسی عموم جامعه فراهم شود.

در این رابطه مهدی دادفر دبیر انجمن واردکنندگان خودرو ایران، با اشاره به الزامات صریح قانونی در صنعت خودرو و قوانین مربوط به بخش واردات معتقد است: امروز در

صنعت خودرو قانون شفاف وجود دارد و مجلس در قانون ساماندهی صنعت خودرو دولت را موظف کرده تا بدون اینکه محدودیت خاصی تعیین شده باشد، امکان واردات خودروهای نو و کارکرده را برای همه مردم فراهم کند.

وی ادامه داد: شورای رقابت در اسفندماه سال گذشته (۱۴۰۳) واردات خودرو را از شمول قیمت‌گذاری دستوری خارج و بازار آن را رقابتی اعلام کرد. بنابراین دولت مکلف بود فضایی رقابتی و شفاف ایجاد کند تا مردم منتفع شوند.

قوانین تخصیص ارز سختگیرانه است
دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد نهادهای ذیربط طی دو سال اخیر در بخش واردات خودرو گفت: با وجود قوانین روشن، تخصیص ارز برای واردات همچنان در ابهام است. تا امروز اتفاق خاصی در این زمینه رخ نداده و به همین دلیل هم نظر می‌رسد که تا پایان امسال واردات خودرو به ۵۰ هزار دستگاه هم نرسد. این در حالی است که تا دوسه ماه گذشته حتی امکان ثبت سفارش وجود نداشت و با وجود انتقال ارز وارداتی به تالار دوم مرکز مبادله، باز هم وزارت صمت باید مجوز تخصیص ارز بدهد و با وجود تعداد بالای شرکت‌های ثبت‌شده در این حوزه، همچنان آمار واردات یا اعلام نمی‌شود یا بسیار پایین است به

طوریکه در نیمه نخست امسال کمتر از ۲۰ هزار دستگاه خودرو به کشور، وارد شده است.

دادفر در توضیح عملکرد سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی گفت: سامانه عرضه خودروهای که قرار بود با سازوکار کم‌ترین تقلب و بیش‌ترین نظارت عمل کند، به ابزاری برای دخالت حداکثری تبدیل شده است و امروز سامانه جامع فروش برخلاف مصوبات شورای رقابت است؛ چراکه در این ساختار، دولت هم تخصیص‌دهنده ارز است و هم فروشنده خودرو و بخش خصوصی عملاً حذف شده و واردکنندگان نیز به کارگزار دولت تبدیل شده‌اند.

واردات با ارز شخصی هنوز اجرایی نشده!

وی اظهار کرد: در قانون بودجه و قانون ساماندهی صنعت خودرو هیچ محدودیتی برای واردات با ارز شخصی وجود ندارد، اما تا امروز حتی یک نفر نتوانسته از این مسیر خودرویی وارد کند و سامانه ماه‌ها بسته بوده و دستگاه‌های اجرایی عملاً قانون را دور زداند.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو تاکید کرد: استمرار واردات یعنی تنظیم تدریجی بازار، اما از آنجایی که این اتفاق رخ نداده، بازار به رکود کامل رسیده است به طوری که حتی در بخش تولید صنایع خودرو می‌دهند، ما هنوز درباره محل عرضه و داخل کشور نیز، تولید ادامه دارد ولی خریداری وجود ندارد؛ چون

سیاست‌ها مبتنی بر واقعیت بازار نیست.

دادفر ادامه داد: قیمت‌گذاری دولتی در واردات نیز همان نتایج اشتباه گذشته را تکرار کرده است. فاصله قیمت میان سامانه عرضه خودرو وارداتی و بازار آزاد زمینه‌ساز دلالی شده و مصرف‌کننده نهایی هیچ نفعی نبرده و عملاً حضور در سامانه به یک شانس با هدف سودآوری برای برخی افراد، تبدیل شده است.

تداوم این روند، بحران در خدمات پس از فروش را به همراه دارد

وی گفت: بارها هشدار داده‌ایم که تخصیص ارز برای واردات قطعات انجام نمی‌شود و موجودی انبارها کمتر از نیاز است و این یعنی خدمات پس از فروش در آینده نزدیک با بحران روبه‌رو خواهد شد. همانند اوایل دهه ۹۰ واردات باید آزاد شود؛ در آن زمان، شرکت‌ها می‌توانستند، طرح‌های اقساطی و فروشی مستقیم ارائه دهند و مردم دسترسی واقعی داشتند. در دنیا هم واردات خودرو سازوکار مشخص دارد در حالی که در کشور ما نهادهای موازی و قوانین مبهم شرایط را روز به روز سخت تر کرده است.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد وزارت صمت گفت: بارها درخواست داده‌ایم که قیمت‌ها را به صورت رسمی و کتبی اعلام کنند، اما این اتفاق رخ نمی‌دهد. شورای رقابت تلاش فراقوه‌ای است و مصوبات آن لازم‌الاجراست، اما متأسفانه وزارت صمت به بهانه تنظیم بازار، تمکین نمی‌کند.

عرضه خودروهای برقی در بورس کالا، شیه به مزایده است!

دادفر در پایان، درباره مکانیزم عرضه خودروهای برقی وارداتی در بورس کالا گفت: بورس زمانی معنا دارد که عرضه کافی و مستمر وجود داشته باشد تا کشف قیمت واقعی رخ دهد، اما زمانیکه تعداد خودرو موجود و عرضه محدود باشد، این سیستم بیشتر شبیه مزایده می‌ماند و نتیجه آن افزایش قیمت خودروهای برقی است، در حالی که سایر کشورهای دنیا برای ترویج استفاده از خودروهای برقی یارانه می‌دهند، ما هنوز درباره محل عرضه آن در مرحله آزمون و خطا قرار داریم.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد وزارت صمت گفت: بارها درخواست داده‌ایم که قیمت‌ها را به صورت رسمی و کتبی اعلام کنند، اما این اتفاق رخ نمی‌دهد

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد وزارت صمت گفت: بارها درخواست داده‌ایم که قیمت‌ها را به صورت رسمی و کتبی اعلام کنند، اما این اتفاق رخ نمی‌دهد

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد وزارت صمت گفت: بارها درخواست داده‌ایم که قیمت‌ها را به صورت رسمی و کتبی اعلام کنند، اما این اتفاق رخ نمی‌دهد. شورای رقابت تلاش فراقوه‌ای است و مصوبات آن لازم‌الاجراست، اما متأسفانه وزارت صمت به بهانه تنظیم بازار، تمکین نمی‌کند.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد وزارت صمت گفت: بارها درخواست داده‌ایم که قیمت‌ها را به صورت رسمی و کتبی اعلام کنند، اما این اتفاق رخ نمی‌دهد. شورای رقابت تلاش فراقوه‌ای است و مصوبات آن لازم‌الاجراست، اما متأسفانه وزارت صمت به بهانه تنظیم بازار، تمکین نمی‌کند.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد وزارت صمت گفت: بارها درخواست داده‌ایم که قیمت‌ها را به صورت رسمی و کتبی اعلام کنند، اما این اتفاق رخ نمی‌دهد. شورای رقابت تلاش فراقوه‌ای است و مصوبات آن لازم‌الاجراست، اما متأسفانه وزارت صمت به بهانه تنظیم بازار، تمکین نمی‌کند.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با انتقاد از عملکرد وزارت صمت گفت: بارها درخواست داده‌ایم که قیمت‌ها را به صورت رسمی و کتبی اعلام کنند، اما این اتفاق رخ نمی‌دهد. شورای رقابت تلاش فراقوه‌ای است و مصوبات آن لازم‌الاجراست، اما متأسفانه وزارت صمت به بهانه تنظیم بازار، تمکین نمی‌کند.

تانک چینی وارد بازار شد



به نسخه، جلوه‌ای کاربردی و عضلانی به بدنه می‌دهند. در عقب نیز طراحی کاور چرخ زاپاس و نوشته‌های جدید «TANK» و «Tank ۴۰۰»، نشان از دقت در جزئیات دارند.

کابین تانک ۴۰۰ ترکیبی از طراحی سرسخت نمای بیرونی و راحتی فضای داخلی است. صفحه‌نمایش مرکزی جدید ۱۵/۶ اینچی با وضوح بالا و سیستم‌عامل

کابین تانک ۴۰۰ ترکیبی از طراحی سرسخت نمای بیرونی و راحتی فضای داخلی است. صفحه‌نمایش مرکزی جدید ۱۵/۶ اینچی با وضوح بالا و سیستم‌عامل

بی‌ثباتی سیاست‌های صنعتی، ترمز تولید خودرو را کشیده است

صنعت‌خودرو ایران در سال ۱۴۰۴ بیش از هر زمان دیگری تحت‌فشار قرار داشته است. کاهش تولید، افزایش هزینه‌ها و ناتوانی در برنامه‌ریزی بلندمدت، نشان‌دهنده تأثیر مستقیم بی‌ثباتی سیاست‌های اقتصادی و ارزی دولت بر این بخش حیاتی اقتصاد کشور است.
محمد فرح‌آبادی، کارشناس اقتصادی و فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «تغییرات مکرر در نحوه تخصیص ارز، مقررات واردات قطعات و خودرو و همچنین تعرفه‌های تجاری، زنجیره‌تأمین داخلی و خارجی را دچار اختلال کرده و خطوط تولید را با توقف یا تاخیر مواجه کرده است. در این میان، اکثر خودروسازان خارجی همکاری خود را متوقف کرده‌اند و تنها شرکت‌های چینی حضور خود را در پروژه‌های مونتاژ و تأمین قطعات ادامه داده‌اند.»

وی افزود: «این واقعیت، اهمیت سیاست‌های پایدار اقتصادی و مدیریت منابع ارزی را بیش از پیش روشن می‌کند. از سوی دیگر، سیاست‌های متغیر قیمت‌گذاری و مداخلات کوتاه‌مدت در بازار، انگیزه سرمایه‌گذاری و ارتقای تولید را کاهش داده و باعث شده خودروسازان داخلی نتوانند به برنامه‌های بلندمدت خود پایبند باشند.»
فرح‌آبادی تصریح کرد: «اکثریت کارشناسان این حوزه معتقدند تداوم این روند می‌تواند پیامدهایی چون کاهش رقابت‌پذیری صنعت خودرو، عقب‌ماندگی فناوری، افزایش هزینه‌های تولید و محدود شدن انتخاب مصرف‌کننده را به‌دنبال داشته باشد.»

عصر اقتصاد ۳

یکشنبه ۱۸ خرداد ۱۴۰۴ | سال بیستم و یکم. شماره ۵۷۷۷.

خودرو

اخبار

سرمایه‌گذاری

خودروسازان ژاپنی در هند

تویوتا، سوزوکی و هوندا به‌عنوان سه خودروساز بزرگ ژاپن برای تقویت تولید و صادرات، حجم سرمایه‌گذاری خود در هند را افزایش داده‌اند. این سرمایه‌گذاری را می‌توان نشانه‌ای از تفاوت میان خودروسازی خصوصی و دولتی دانست و آن را با سرمایه‌گذاری‌های دستوری خودروسازان ایرانی در کشورهای مانند سوریه و ونزوئلا مقایسه کرد.

به گزارش پایگاه خبری اسب بخار، صنعت خودروسازی ایران با این‌که بیش از ۶۰ سال از عمر آن سپری شده است، هنوز شبیه کودکی است که به مراقبت شدید والدین خود نیاز دارد.

خودروسازی ایران؛ کودک بزرگسال بدسرپرست
در واقع، خودروسازی ایران را می‌توان یک کودک بزرگسال بدسرپرست دانست، چراکه در این سال‌ها نه‌تنها نتوانسته است در میان برندهای مطرح دنیا نام و جایگاهی برای خود دست‌وپا کند، بلکه هنوز موفق به ایجاد یک بخش خصوصی قوی، کارآمد و مستقل نیز نشده است.
اصلی‌ترین معضل این صنعت نیز به حکومتی و غیراقتصادی بودن آن بازمی‌گردد؛ جایی که خودروسازان ایرانی هنوز اجازه مدیریت کامل کسب‌وکار و سرمایه‌های خود را ندارند و حاکمیت برای آنان تعیین تکلیف می‌کند.

این در حالی است که در کشورهای صاحب این صنعت، دولت‌ها با ایجاد فضای رقابتی و برقراری ارتباط مناسب و عادلانه با سایر کشورها، نه‌تنها زمینه را برای رشد و توسعه خودروسازان بخش خصوصی فراهم کرده‌اند، بلکه شرایطی ایجاد شده که این شرکت‌ها بتوانند به‌راحتی در کشورهایی که سود بیشتری را پیشان دارد، سرمایه‌گذاری کنند.

ورود خودروسازان ژاپنی به هند

براساس گزارش‌ها، تویوتا، هوندا و سوزوکی از یک سو برای بهره‌مندی از هزینه‌های کم‌تر و نیروی کار ارزان، و از سوی دیگر، برای جلوگیری از نفوذ چینی‌ها به بازارهای صادراتی خود و کاهش وابستگی به زنجیره تأمین چین، سرمایه‌گذاری‌های میلیارد دلاری در هند را در دستور کار قرار داده‌اند. این اقدام، قابلیت تولید و صادرات در سومین بازار بزرگ خودروی جهان را برای این خودروسازان فراهم و تقویت می‌کند.

این سرمایه‌گذاری و انتقال بخشی از فعالیت‌ها از چین به هند، از یک سو، نشان‌دهنده افزایش اهمیت بازار خودرو هند است و از سوی دیگر، جایگزینی توانمندی و استقلال خودروسازان ژاپنی را نشان می‌دهد؛ امری که در ایران عملاً دیده نمی‌شود و اگر هم حرکتی صورت گرفته، بیش‌تر در حد شعار باقی مانده است.
حتا واگذاری نصف و نیمه مدیریت یکی از دو قطب خودروسازی کشور هنوز هم برای عده‌ای قابل ضمیم نیست. در این میان، این نوع سرمایه‌گذاری و حرکت بر مبنای سودآوری و حفظ بازارهای صادراتی را باید با سرمایه‌گذاری‌های دستوری خودروسازان ایرانی مقایسه کرد. سرمایه‌گذاری‌های بی‌حاصل در کشورهایی مانند عراق، بلاروس، آذربایجان، سنگال و ونزوئلا نه‌تنها تاکنون سود و منفی برای خودروسازی کشور نداشته است، بلکه در عمل باعث از بین رفتن سرمایه‌ها شده است. این سیاست‌ها صرفاً بنا به دستورات مقامات سیاسی احداث شده‌اند و فاقد مبنای اقتصادی هستند. اما در شرایط فعلی پیش‌آمده در کشوری مانند سوریه، آیا خودروسازان ایرانی می‌توانند تجهیزات و ادوات خود را جمع کرده و به کشور دیگری یا حتا به ایران بازگردانند؟ آیا تا به حال سائیتی مانند سنگال سودآور بوده است؟ آیا این تفاوت‌ها برای سیاست‌گذاران قابل دید و درک نیست؟

کاهش تعرفه خودروهای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی؛ فرصتی که به چالش تبدیل شد

کارشناس مسائل خودرو، با بیان اینکه کاهش تعرفه خودروهای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی در پوسته تصمیم‌گیری اقدامی مثبت به نظر می‌رسد، اما در عمل به دلیل پندها و موارد استثنا، معمولاً به ضرر صنعت داخلی و مصرف‌کنندگان تمام می‌شود، تأکید کرد: تجربه نشان داده چارچوب‌های تنظیم بازار خودرو در نهایت تنها به نفع عده‌ای خاص است و نتیجه آن افزایش ناراضحی مشتریان است.

به گزارش پایگاه خبری-تحلیلی رادیو گفت‌وگو، مجتبی نظری، کارشناس مسائل خودرو، با اشاره به پیامدهای کاهش تعرفه خودروهای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی، اظهار داشت: این تصمیم اگرچه از جهت کاهش یارانه بنزین ممکن است توجیه‌پذیر باشد، اما در عمل با چالش‌های متعددی از جمله هزینه‌های شماره‌گذاری، بیمه، خدمات پس از فروش و دیگر پرداخت‌های جانبی همراه است که در نهایت به زیان مصرف‌کننده و صنعت داخلی تمام می‌شود. وی با اشاره به صدور حدود ۳۰۰ مجوز واردات خودرو در سال گذشته، خاطرنشان کرد: بسیاری از شرکت‌های دارنده مجوز هنوز نتوانسته‌اند خودرویی وارد کنند یا خدمات پس از فروش ارائه دهند. واردات خودرو با کالای مصرفی ساده تفاوت دارد؛ چرا که نیازمند خدمات ادامه‌دار است و متأسفانه بسیاری از این شرکت‌ها در این زمینه ناتوان هستند. این کارشناس مسائل خودرو در ادامه با اشاره به تحولات جهانی صنعت خودرو، گفت: در حالی که جهان به سمت خودروهای هیبریدی و برقی حرکت کرده، زیرساخت کشور ما برای خودروهای برقی حداقل پنج تا شش سال با استانداردهای لازم فاصله دارد. اگر هدف واقعی کاهش مصرف سوخت است، باید تمرکز اصلی بر واردات و تولید خودروهای هیبریدی باشد.

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی انجمن صنفی کارگری دیانوردان تجاری ایران(نوبت اول)

بدینوسیله به اطلاع تمامی اعضای انجمن می‌رساند نوبت اول مجمع عمومی عادی سالانه در مورخ شنبه ۱۴۰۴/۰۹/۱۵ ساعت ۱۶:۰۰ در محل دفتر انجمن به آدرس خیابان قائم مقام فر اهانی، بالاتر از خیابان مطهری، کوچه ششم، پلاک ۱۵، طبقه همکف تشکیل می‌شود.

دستور جلسه مجمع عمومی عادی:

✳️ استماع گزارش سالانه هیات مدیره، خزانه دار و بازرسین و تصویب آن

✳️ تعیین وضعیت اعضاء تعلیقی

✳️ تغییر میزان حق عضویت اعضا و تصویب آن

لازم به ذکر است:

اشخاصی که امکان حضور در مجمع را ندارند و تمایل به اعطا و کالت دارند نمی‌بایست و کالتنامه خود را تا دو هفته قبل از برگزاری مجمع به اطلاع دبیر خانه برسانند و از رسیدن در خواست به دبیر خانه اطمینان حاصل نمایند

هیات مدیره

