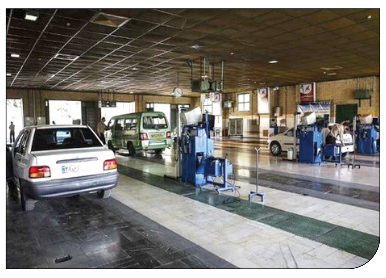
امروز
روزنامه اقتصادی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ابوالفضل شاکری
رییس شورای سیاستگذاری: دکتر مجید رضاییان
مدیرهنری: سمیرا هاشمی
ایمیل روزنامه: info@emrooz.today
وب گاه روزنامه: www.todayonline.ir
لیتوگرافی و چاپ: صمیم

نشانی: بلوار نلسون ماندلا، بالاتر از بلوار اسفندیار
خیابان شهید سرلشگر سلطانی(سایه)، پلاک ۶
طبقه چهارم، واحد ۴۰۳
تلفن: ۸۸۳۴۶۴۶۴
سازمان شهرستان ها : ۴۴۰۱۹۸۰۷
توزیع: رسانه‌گستر کیهان

دوشنبه ۲۰ فروردین ۱۴۰۳ / ۸ آپریل ۲۰۲۴ / شماره ۱۴۸۱

مراجعه فقط ۳۷ درصد خودروهای پلاک تهران به مراکز معاینه فنی



سرپرست ستاد معاینه فنی خودروهای تهران گفت: فقط ۳۷ درصد خودروهـــای پلاک تهران به مراکز معاینه‌فنی پایتخت‌مراجعه‌می کنند.

سرپرست ستاد معاینه فنی خودروهای تهران گفت: ۳۷ درصد خودروهـــای پلاک تهران به مراکز معاینه فنی پایتخت مراجعه می کنند. محمدمهدی میرزایی قمی افزود: ۴۰ درصد از خودروها بنا براعلام پلیس راهور فاتب از مراکز خارج از شهر تهران معاینه فنی دریافت می کنند.سرپرست ستاد معاینه فنی خودروهای تهران گفت: حتی بســیاری از خودروهای عمومی پلاک تهران مانند تاکسی‌ها که فقط در شهر تهران تردد می کنند، نیز از شهرستان‌های اطراف معاینه فنی دریافت می کنند.او خواستار بازنگری ضوابط و پیش‌بینی راهکارهای قانونی برای مراجعه خودروهای پایتخت به مراکز معاینه فنی شهر تهران شد.محمدمهدی میرزایی قمی در ادامه گفت: از ابتدای امسال در حدود ۲۲ هزار دستگاه خودرو به مراکز شهر تهران مراجعه کرده‌اند که یک درصد از این مراجعات مربوط به خودروهایی است که امسال مشمول معاینه فنی شده‌اند.به گفته او، در سال ۱۴۰۲ در مراکز شهر تهران به‌صورت یکتا مراجعه یک میلیون و ۲۷۹ هزار دستگاه خودرو ثبت شده است که در مجموع ۳۰ درصد از خودروها به علت نقص فنی موفق به دریافت معاینه فنی در مراجعه اول نشده‌اند و تعدادی از این خودروهای مردود دارای چند نقص بوده‌اند.محمدمهدی میرزایی قمی افزود: این آمار نشان می‌دهد میزان مردودی معاینه فنی در تهران بیشتر است.دارندگان معاینه فنی برتر برای تردد در محدوده‌های ترافیکی پایتخت، تخفیف می گیرند. سرپرست ستاد معاینه فنی خودروهای تهران همچنین گفت: با توجه به اهمیت تردد خودروهای دارای آلایندگی کم‌تر در محدوده‌های طرح ترافیک و کم انتشار آلایندگی برای مدیریت شهری، خودروهای دارای معاینه فنی برتر برای تردد در محدوده‌های ترافیکی پایتخت ۲۰ درصد تخفیف می گیرند.

برگزاری نمایشگاه خودروهای کلاسیک به میزبانی اصفهان

نمایشگاه خودروها و موتورسیکلت‌های کلاسیک، آفرود و مسابقه ای در نمایشگاه بین المللی استان اصفهان برگزار می‌شود.

پس از برگزاری ســومین نمایشــگاه تخصصی خودروهای کلاسیک، آفرود و موتورسیکلت‌های کلاسیک در اصفهان که در سال ۱۳۹۶ در محل برگزاری نمایشگاه‌های بین المللی استان اصفهان در پل تاریخی شهرستان برگزار شد، برپایی این رویداد پرطرفدار و جذاب برای اقشــار مختلف نوجوانان، جوانان و سایر افراد متوقف شده بود. اینک شهر اصفهان میزبان چهارمین دوره این رویداد در روزهای آینده خواهد بود.چهارمین نمایشگاه «خودروها و موتورسیکلت‌های کلاسیک، آفرود و مسابقه ای» همراه با نمایش خودروهای مدرن کمپانی‌های بزرگ خودرویی برگزار می‌شود.

در این بخش، مدل‌های جدید شرکت‌های خودروساز مانند بنز، بی‌ام‌و، شورولت و فورد به نمایش درآمده و در کنار تمامی برندهای مطرح خودرویی، خودروهایی از برندهای معروف جهان نظیر فورد، پورشه، مازراتی، بنتلی، لامبورگینی، نیسان، کامارو، کوروت و چلنجر نیز در معرض تماشای علاقمندان قرار می گیرد.بخش دیگری از این نمایشگاه نیز به نمایش خودروهای آفرود اختصاص دارد. خودروهای آفرود، خودروهای شاسی بلند ۲ دیفرانسیلی است که توانایی رانندگی در مسیرهای ناهموار و جاده‌های صعب العبور را دارد.

چهارمین نمایشگاه «خودروها و موتورسیکلت‌های کلاسیک، آفرود و مسابقه ای» از ۲۹ فروردین تا ۲ اردیبهشت ماه در نمایشگاه بین المللی استان اصفهان واقع در کمربندی شرق، روبروی منطقه روشن دشت برگزار می‌شود و همه روزه از ساعت ۱۵ تا ۲۱ میزبان عموم علاقه مندان، مجموعه داران، ترمیم کنندگان خودروهای کلاسیک و اعضای هیات و کانون اتومبیل رانی است.

فروش محصولات سایپا فعلا لغو شد

مقرر شده بود که ثبت‌نام برای چهار محصول گروه خودروسازی سایپا که دارای ظرفیت خالی از مرحله قبلی عرضه بود، از ساعت ۱۱ دیروز (یکشنبه) آغاز شود، اما این عرضه به دلیل مشکلات سیستی فعلاً لغو شده است؛ طبق اعلام گروه خودروسازی سایپا، زمان جدید ثبت‌نام متعاقباً اعلام خواهد شد.

گروه خودروسازی سایپا، اواخر سال گذشته توانست برای تعدادی از محصولات خود مجوز اجرای طرح فروش و ثبت‌نام، خارج از فرآیند سامانه یکپارچه فروش خودروها را کسب و طرح آن را اجرایی کند؛ با توجه به ظرفیت خالی باقی مانده برای برخی از این محصولات، این گروه خودروسازی قصد داشت در آستانه عید سعید فطر، این خودروها را برای ثبت‌نام متقاضیان عرضه کند.

بر همین اساس مقرر شد از ساعت ۱۱ دیروز (یکشنبه ۱۹ فروردین ماه)، سایت فروش اینترنتی سایپا برای ثبت‌نام خودروی کوییک GXR-L رینگ آلومینیومی در قالب طرح فروش فوق‌العاده با موعد تحویل حداکثر ۹۰ روزه و چهار خودروی اطلس G، ســاینا S دوگانه‌سوز با استاندارد ۸۵ گانه، کوییک GXR-L و سهند تیپ S در قالب پیش‌فروش با موعد تحویل شهریور تا بهمن ماه ۱۴۰۳ برای مشتریان عرضه شود. اما طبق اعلام گروه خودروسازی فعلا این دور از مرحله از فروش به دلیل مشکلات سیستمی فعلا لغو شده و زمان بعدی ثبت‌نام متعاقباً اعلام خواهد شد.

اقتصادی‌سازی پروژه‌ها و کاهش ارزبری، رویکرد اصلی ساپکو در سال ۱۴۰۳

مدیرعامل ســـاپکو در تشریح رویکردها و برنامه‌های سال ۱۴۰۳ این شرکت، ضمن اعلام هدف‌گذاری ارتقای ۲۰ درصدی تامین نسبت به سال گذشته، بر ارتقا و توسعه فرآیندهای مهندسی و تامین قطعات خودرو با رویکرد اقتصادی‌سازی پروژه‌ها و کاهش میزان ارزبری تاکید کرد.

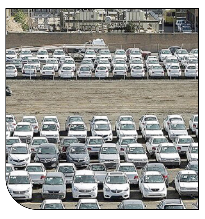
کیانوش پورمجیب در نشست آغاز سال کاری، ضمن تشریح روند پیشرفت پروژه‌های سال گذشته، برنامه‌های مهم این شرکت در تداوم مسیر موفقیت‌آمیز کنونی را برشمرد و بر اهتمام بیش از پیش مجموعه ساپکو بر دفاع از سنگر تولید و تحقق شعار امسال رهبر معظم انقلاب مبنی بر «جهش تولید با مشارکت مردم» تاکید کرد.پورمجیب از هدف‌گذاری ارتقای ۲۰ درصدی تامین در سال جدید نسبت به سال گذشته خبر داد و با اعلام رشد ۶۸ درصدی تامین قطعات ایساکو از سوی ساپکو اظهار کرد: طبق برنامه ابلاغ شده ایران خودرو به ساپکو تمامی اقلام داخلی مورد نیاز ایساکو توسط ساپکو تامین خواهد شد.وی افزود: در سال گذشته، با اهتمام ساپکو در فرآیند بهبود تامین، ۱۲۵ جلسه در سطح کارگروه و کمیته‌های عالی به‌منظور تدوین نقشه راه میان مدت تامین پایدار قطعات برگزار شد که خروج قطعه با ریسک بالای تامین (تک‌سورس) از مصادیق مهم آن بوده است. به گفته پورمجیب، این راهبرد با عنایت ویژه به اولویت‌های کیفی، تامینی و اقتصادی و محدودیت‌های ارزی از سال گذشته با شناسایی ۴۴۲قطعه–سازنده دارای ریسک بالا در دستور کار قرار گرفته و تاکنون نتایج ارزنده‌ای در پی داشته است.

مدیرعامل ســاپکو با تشریح مهم‌ترین سرفصل‌های برنامه ساپکو در مدیریت بسته قیمت محصولات شامل تغییر سهم سازندگان، خودکفایی، تغییرات مهندسی، منبع‌یابی، مهندسی ارزش قیمت تمام‌شده، مدیریت پرداخت و نیز مدیریت لجستیک بر اجرای تمام و کمال این پروژه و همچنین ضرورت بهینه‌سازی تولید محصولات تاکید کرد.پورمجیب اجرای ۷۴ پروژه خودکفایی قطعات و مواد اولیه و همچنین بهبود متوسط پیمایش لجستیکی در سطح زنجیره تامین از ۳۲۰ کیلومتر به ۲۸۰ کیلومتر در سه سال گذشته را از جمله دستاوردهای ساپکو در سال‌های اخیر دانست.

وی با توجه به نقش ارزشمند کیفیت، یکپارچه سازی و هم‌راستایی فرآیندهای کیفی ایران خودرو و ساپکو و همچنین بهره‌مندی دو شرکت از تجارب و درس آموخته‌های یکدیگر در حوزه کیفیت، اظهار کرد: بهبود شاخص کیفی قطعات به‌عنوان یکی از راهبردهای کلان گروه صنعتی ایران‌خودرو در تولید محصولات از دلایل ادغام و تصدی هم‌زمان معاونت کیفیت ساپکو و ایران خودرو است.

مدیرعامل ساپکو در تشریح برنامه ساپکو در حوزه فناوری اطلاعات و مهندسی سازمان در قالب پروژه طرح تحول دیجیتال ساپکو عنوان کرد: دست‌اندرکاران مربوط در استقرار پروژه SAP در فرآیندهای ساپکو به‌عنوان یکی از پروژه‌های زیرمجموعه طرح تحول دیجیتال باید به سرعت این پروژه را به اجرا برسانند.وی ضمن بیان اهمیت تسریع در اجرای پروژه ارزیابی سطح بلوغ دیجیتال سازندگان در تسهیل قابلیت پیش‌بینی دقیق روند تامین سازندگان حداقل تا دو هفته بعد و همچنین ضرورت توسعه پلتفرم‌های تامین مالی زنجیره‌ای از قبیل SCF را به‌عنوان اقدامی راهگشا در بالابردن دقت برنامه‌ریزی سازندگان برای تامین برشمرد.مدیرعامل ساپکو در پایان گفت: از نقش شرکت ایتراک در فرآیند ارزیابی کیفیت قطعات و از پروژه‌های این مجموعه در توسعه ظرفیت‌های تست و آزمون قطعات حمایت می کنیم.

کاهش ۱۱ درصدی فروش سایپا در سال ۱۴۰۲



طی سال ۱۴۰۲ شرکت سایپا ۳۴۶ هزار و ۷۳۲ دستگاه خودرو فروخته در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۱ معادل ۳۸۶ هزار و ۸۵۵ دستگاه بود. بنابراین فروش خودرو در این شرکت خودروسازی ۱۱ درصد کاهش یافته است.

اطلاعات مقایسه‌ای تولید و فروش گروه خودروسازی سایپا (شرکتهای سایپا، پارس خودرو، زامیاد و سایپا دیزل) منتشر شده روی سامانه کدال نشان می‌دهد که تعداد تولید در دوازده ماهه سالهای ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۴۷۳,۲۸۴ دستگاه و ۴۸۰,۷۷۴ دستگاه بوده که نشان می‌دهد ۲ درصد رشد کرده اما مبلغ درآمد فروش در دوازده ماهه سالهای ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۹۱۷,۰۲۶,۱۹۴ میلیون ریال و ۱,۳۷۰,۵۹۸,۴۳۲ میلیون ریال است که بیانگر رشد ۴۹ درصدی است.

در واقع تولید در این گروه خودروسازی (سایپا و شرکت‌های زیرمجموعه) تنها ۲ درصد رشد کرده اما درآمد حاصل از فروش ۴۹ درصد افزایش یافته است.در ادامه اطلاعات مربوط به تولید و فروش خودرو صرفاً در شرکت سایپا آمده و اطلاعات مربوط به شرکت‌های تابعه (شرکتهای پارس خودرو، زامیاد و سایپا دیزل) ذکر نشده است.

بر این اساس، سایپا در سال گذشته ۲۳۲ هزار و ۷۷۷ خودرو از خانواده x۲۰۰ (کوییک، تیبا، ساینا) تولید کرده و در مقابل ۲۳۳ هزار و ۳۸۸ خودرو فروخته است؛ این در حالیست که در سال ۱۴۰۱ تعداد ۲۷۱ هزار و ۲۷۸ دستگاه از این خانواده تولید شده و در مقابل ۳۰۷ هزار خودرو فروخته شده است که نشان می‌دهد پارسال سایپا خودروهای ناقص را تکمیل کرده و فروخته بود.

همچنین طی یک ماهه اسفند ۱۴۰۲ نیز ۱۶ هزار و ۸۳۱ دستگاه از خانواده x۲۰۰ تولید شده و ۲۰ هزار و ۴۱۱ دستگاه فروخته شده که احتمالاً خودروهای مانده در پارکینگ نیز فروخته شده است.

طی سال گذشته ۵۰ هزار و ۸۱۷ دستگاه شاهین تولید و در مقابل ۵۰ هزار و ۶۹۹ دستگاه از این محصول فروخته شده است. در سال ۱۴۰۱ از این خودرو ۳۴ هزار و ۴۶۷ دستگاه تولید و ۳۴ هزار و ۱۲۲ دستگاه فروخته شده بود. همچنین طی یک ماهه اسفند ۱۴۰۲، ۴ هزار و ۱۰۹ شاهین تولید و ۵ هزار و ۵۴ دستگاه فروخته شده است.

در سال ۱۴۰۲ تعداد ۵۹ هزار و ۹۹۹ وانت ۱۵۱ تولید و در مقابل ۶۰ هزار و ۷۱۳ دستگاه فروخته شده است. در سال ۱۴۰۱ از این خودرو ۴۳ هزار و ۷۰۲ خودرو تولید و ۴۶ هزار و ۶۰۰ دستگاه فروخته شده بود.

طی یک ماهه اسفند ۱۴۰۲ نیز ۵ هزار و ۳۹۸ وانت ۱۵۱ تولید و ۵ هزار و ۵۳۳ دستگاه فروخته شده است.

پارسال در سایر محصولات ۲ هزار و ۳۳۴ خودرو تولید و یک هزار و ۹۳۷ دستگاه فروخته شده است. این ارقام در سال ۱۴۰۱ به ترتیب ۹۰ و ۲۲۷ دستگاه بود.از خودروی جدید آریو اتومات نیز در طول سال گذشته صرفاً ۱۹ دستگاه تولید شده است.

در مجموع طی سال ۱۴۰۲ شرکت سایپا ۳۴۶ هزار و ۷۳۲ دستگاه خودرو فروخته در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۱ معادل ۳۸۶ هزار و ۸۵۵ دستگاه بود. بنابراین فروش خودرو در این شرکت خودروسازی ۱۱ درصد کاهش یافته است.

آیا بازار خودرو تنها وابسته به قیمت دلار است؟

سنجش نبض بازار خودرو برای پاسخ به یک ابهام نشان می‌دهد قیمت محصولات خودرویی از سال ۹۶ تاکنون، تنها متاثر از نرخ ارز نبوده و در بازه زمانی مذکور حتی از تورم عمومی نیز پیشـــی گرفته است. بررسی‌ها حکایت از آن دارد که نرخ دلار در هفت ســـال گذشته ۱۶,۱۵ برابر شده، حال آنکه قیمت خودرو در این بازه زمانی به‌طور میانگین ۱۸,۷۴ برابر شـــده است. بنابراین رشد قیمت خودرو بیشتر از نرخ دلار بوده اســـت. می‌توان به سادگی به این نتیجه رسید که سیاستگذار خودرو در این ســـال‌ها مسیر پرخطایی را طی کرده و با گستردگی ســـایه خود بر خودرو طی هفت سال گذشته، «سکوی پرش» برای قیمت این کالای مصرفی خانوارها فراهم کرده اســـت. جهش دلاری قیمت خودرو نشان می‌دهد «سرکوب قیمت» با «قیمت دســـتوری» به ریزش عرضه از یکسو و رویش تقاضای سفته‌بازانه در بازار از سوی دیگر منجر شده که پیامد آن، «معاملات با قیمت‌نامتعارف» بوده‌است.اگر تنظیم‌گری درست انجام شده بود، امروز «قیمت بازار» جای «قیمت‌های نامتعارف» نشسته‌بود.

طی ۶ ســـال گذشـــته، بســـیاری از محصولات خودروســـازان در بازار خودروی کشور با قیمت‌های عجیب و باورنکردنی عرضه شدند. آنچه مشخص اســـت در این ســـال‌ها افزایش نرخ دلار پای ثابت روند صعودی قیمت خودرو در بازار بوده است. در این زمینه بررسی‌ها نشان می‌دهد که رشد قیمت خودرو از سال ۹۶ تاکنون از نرخ رشد ارز پیشی گرفته است. به عبارت دیگر می‌توان گفت که تورم موجود در بازار خودرو جلوتـــر از تورم عمومی پیش رفته و این بازار دچار حباب اســـت که این موضوع را می‌توان متاثر از سیاست‌هایی دانست که دسترسی شهروندان به خرید خودرو را محدودتر کرده اســـت. جالب اینکه سیاستگذار با اجرای برنامه‌هایی مانند سرکوب قیمت طولانی‌مدت، سعی کرد رضایت مصرف‌کنندگان را جلب کند اما در نهایت این سیاســـت موجب حباب قیمتی در بازار خودرو و کاهش قدرت خرید متقاضیان شـــد؛ به طوری که قیمت دلاری خودروهای داخلی به طور میانگین حدود ۱۵ درصد رشـــد را از سال ۹۶ تاکنون ثبت کرده است.برای بررسی سیر رشد قیمت خودرو، بهای دلاری ســـه محصول داخلی پرتقاضا، یعنـــی پژو ۲۰۶ تیپ۲، پژو پارس ســـال و پژو ۲۰۷ اتوماتیک را از سال ۹۶ تاکنون زیر ذره‌بین قرار داده اســـت. در ســـال ۹۶ پژو ۲۰۶ تیپ ۲ قیمتی معادل ۳۳میلیون و ۸۰۰هزار تومان داشته است. در آن سال بهای دلار در بـــازار آزاد حدود چهار هزار تومان بود. بنابراین قیمت دلاری این خودرو در آن سال، یعنی درست یک سال پیش از شروع تحریم‌های ثانویه که منجر به موج تورمی در کشور شد، ۸هزار و ۴۵۰دلار بود. در این مدت قیمت دلار به طور قابل‌توجهی رشد داشـــته و از چهارهزار تومان در سال ۹۶ به ۶۴هزار و ۶۰۰تومان در روز گذشته رسیده است که قطعا تاثیر قابل توجهی روی قیمت خودرو نیز داشته است؛ اما رشـــد قیمت خودرو از این میزان هم بیشتر بوده، به طوری که بهای دلاری پژو ۲۰۶ تیپ ۲ در روز گذشته ۱۰هزار و ۲۱۶دلار بود که ۲۰درصد افزایش قیمت دلاری را نشان می‌دهد.به عبارت دیگر طی ۷ سال گذشته و بعد از شروع موج تورمی در کشور تاکنون بهای دلار در بازار آزاد ۱۶,۱۵ برابر شده اما قیمت پژو ۲۰۶ تیپ ۲ در همین مدت‌زمان ۱۹,۵ برابر شده است. این موضوع به‌خوبی نشانگر آن است که قیمت این خودرو در بازار با حبابی همراه است که متاثر از نرخ ارز یا تورم عمومی نیست. نگاهی هم به تغییرات قیمت پژو پارس سال بیندازیم که در سال‌های اخیر تقریبا پرطرفدارترین محصول بازار بوده است.این خودرو در سال ۹۶ حدود ۳۷ میلیون تومان معامله می‌شد که با احتساب نرخ دلار چهارهزار تومانی، بهایی معادل ۹هزار و ۲۵۰دلار داشته است. اما اگر همین محاسبات را در مورد قیمت دلار و بهای پژو پارس در روز گذشته انجام دهیم، شاهد رشد ۱۴درصدی قیمت دلاری این محصول خواهیم بود. معاملات دیروز پژو پارس سال، حول قیمت ۶۸۰میلیون تومان انجام شد؛ بهای دلار در بازار آزاد نیز حدود ۶۴هزار و ۶۰۰تومان بود.بنابراین بهای دلاری پژو پارس روز گذشته ۱۰هزار و ۵۲۶دلار بوده است. همان‌طور که اشاره شد از سال ۹۶ تاکنون قیمت دلار ۱۶,۱۵ برابر شده اما رشد قیمت پژو پارس سال، ۱۸,۳۷ برابر بوده است. این اعداد و ارقام نشان می‌دهد که رشد قیمت پژو پارس نیز در این مدت‌زمان دچار حباب قابل‌توجهی بوده است.تغییرات قیمت پژو ۲۰۷ اتوماتیک را نیز می‌توان شاهد دیگری بر این ادعا دانست. این خودرو در سال ۹۶ در بازار حدود ۵۲میلیون تومان قیمت داشت. با احتساب دلار چهارهزار تومانی بهای دلاری آن به ۱۳هزار دلار می‌رسید. روز گذشته اما معاملات این خودرو حول ۹۵۵میلیون تومان ثبت شـــد که با دلار ۶۴هزار و ۶۰۰تومانی بهایی معادل ۱۴هزار و ۷۰۰دلار را نشـــان می‌دهد. در همین بازه زمانی گرچه قیمت دلار ۱۶,۱۵ برابر شـــده اما بهای پژو ۲۰۷اتوماتیک ۱۸,۳۶ برابر شده است که نشان می‌دهد در مورد این محصول نیز حباب قیمتی وجود داشته است. بنابراین می‌توان به‌قوت این ادعا را داشت که حتی اگر درآمد دلاری متقاضیان ثابت مانده باشد (که فرض بعیدی است) باز هم دسترسی آنها به خرید خودرو کمتر شده است. اما از سوی دیگر تولیدکننده نیز از این وضعیت (حتی شدیدتر از متقاضیان) متضرر شده اســـت؛ برای اثبات این مدعا قیمت دلاری پژو ۲۰۷ اتوماتیک (بهای کارخانه) را بین ســـال ۹۶ تا سال جاری مقایسه می‌کنیم. این محصول در سال ۹۶ به قیمت کارخانه ۴۵میلیون تومان فروخته می‌شد که معادل ۱۱هزار و ۷۵۰ دلار بود، اما بهای رســـمی این خودرو اکنون ۴۲۰میلیون تومان است که ارزشی معادل ۶هـــزار و ۵۰۰دلار دارد. بنابراین در این مدت زمانی بهای دلاری این خودرو در کارخانه ۴۴,۷درصد کاهش را نشان می‌دهد.

چرا تورم در خودرو پیشی گرفت؟

مروری بر اعداد و ارقامی که به آنها اشاره شد نشان می‌دهد که مجموع اتفاقات و سیاست‌های اجرایی در حوزه خودرو طی سال‌های تحریم‌های ثانویه نه به نفع مصرف‌کننده تمام شده و نه سودی به تولیدکننده رسانده است. این اعداد و ارقام اثبات می کنند که تورم در حوزه خودرو شـــدیدتر از تورم عمومی و رشد نرخ ارز که به نوعی آیینه‌ای برای تورم عمومی اســـت، عمل کرده اســـت. اما چرا خـــودرو به محل جولان تورم بدل شـــده است؟ شـــاید مهم‌ترین علت این موضوع را بتوان سیاســـت‌های اجرایی در این حوزه دانســـت. قیمت‌گذاری دستوری آن هم با این شیوه اجرا عملا صنعت خودروی کشور را فلج کرده است. البته قیمت‌گذاری دستوری پیش از سال ۹۶ نیز وجود داشت، اما فاصله چندانی بین قیمت کارخانه و بازار دیده نمی‌شد و گهگاه کاملا بر هم منطبق می‌شدند چراکه سیاستگذار در آن دوره رشد قیمت را متناسب با تورم اعمال می‌کرد. بنابراین می‌توان گفت اتفاقی که بعد از سال ۹۶ رخ داد، سرکوب قیمتی طولانی‌مدت بود؛ به طوری که تنها در یک مورد از آذر سال ۱۴۰۰ تا اردیبهشت سال ۱۴۰۲ هیچ رشد رسمی برای قیمت خودرو اعلام نشد. پس از آن نیز تاکنون که نزدیک به یک سال از آخرین قیمت‌گذاری می‌گذرد، همچنان خبری از اعلام قیمت‌های جدید نیست.نتیجه چنین سیاســـتی این بود که اختلاف قیمت بین کارخانه و بـــازار رو به افزایش رفت، تا حدی که در برخی موارد شاهد اختلاف ۱۰۰درصدی بین آنها بودیم؛ بستری بسیار مهیا و پرسود که سیاستگذار با دستان خود برای دلالان و واسطه‌گران ایجاد کرد. تنها خرید و فروش یک خودرو بین کارخانه و بازار می‌توانســـت سودی بســـیار هنگفت عایـــد دلالان کند.این‌گونه بود که کم‌کم خودرو به یک کالای سرمایه‌ای بدل شد. حالا قشر عظیمی وجود داشتند که از این اختلاف قیمت و هرگونه رشـــد بهای خودرو در بازار سود می‌بردند. صف‌های خرید خودرو از کارخانه طولانی شد و کار به قرعه‌کشـــی و دیگر روش‌های غیرمعمول برای فروش خودرو کشـــید؛ تقاضای کاذبی که به خودی خود می‌تواند در هر بازاری حباب قیمتی تولید کند. بنابراین رشـــد دخالت‌های دولـــت در صنعت و بازار خودرو از عوامل مهم اتفاقات قیمتی در این بازار است. در واقع بعد از شروع تحریم‌های ثانویه بعد از خروج دونالد ترامپ از برجام، همکاری خودروسازان با شرکای خارجی نیز به‌کلی متوقف شد. در چنین شرایطی بود که دولت تصور کرد باید هرچه بیشتر به صنعت خودرو توجه کند. این موضوع موجب شد به مرور دخالت‌های دولـــت در این صنعت رو به فزونی برود، تا جایی که امروز این دولت است که مشخص می کند خودروساز چه محصولی تولید کند و به چه شیوه‌ای، به چه کسی و با چه قیمتی بفروشد. می‌توان گفت در نتیجه این دخالت‌هاست که هر اتفاقی در حوزه خودرو رخ دهد، افکار عمومی آن را از چشم دولت می‌بینند. دولت‌ها نیز طی این سال‌ها «خودرو» را به نوعی ویترین کل فعالیت‌های صنعتی خود دیده‌اند. چنین جوی پیش از سال ۹۷ به این قوت وجود نداشت. خودنمایی خودرو در ویترین اقدامات صنعتی دولت‌ها موجب شده اکنون نیز سیاستگذار چندان مسیر پیش و پسی برای خود متصور نباشد و این گره روز به روز کورتر شود.با این وجـــود علل دیگری را نیز می‌توان برای پیشـــتازی تاثیرات تورمی در بـــازار خودرو در نظر گرفت. برای مثال بعد از سال ۹۷ و با خروج شرکای خارجی تولید خودروسازان با افت ۵۰درصدی همراه شد و آنها در تامین قطعات خود دچار مشکل شدند. افت تولید در کنار رشد تقاضایی که بسیار متاثر از تقاضاهای کاذب بود شرایط را برای بازار خودروی کشور سخت کرد. به طور کلی می‌توان گفت بازار خودروی کشـــور از ســـال ۹۶ تا کنون بسیار دچار التهاب بوده که بیشتر این نوسانات تحت تاثیر سیاست‌های اجرایی هزینه‌زا قرار داشـــته است. اگر سیاستگذار اکنون نیز بخواهد همان مسیر ۷ ســـال گذشته را پیش بگیرد، منطقا نتیجه دیگری در ادامه حاصل نخواهد شد. حال باید دید تصمیم‌گیران این حوزه آیا از شکست برنامه‌های اجرایی از سال ۹۶ تاکنون درس می گیرند یا همچنان روی اجرای سیاست‌های پوپولیستی که درنهایت همه را متضرر می کند، اصرار خواهند داشت.

چینی‌ها مانع واردات خودرو به ایران

عضو کمیســـیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: دلیل اصلی کندی واردات خودرو، نبود ارز نیســـت، بلکه علت اصلی، مافیای پشت واردات خودرو است، کســـانی که واردات خودروی لوکس انجام می‌دهند و با واردات خودروهای معمولی مورد نیاز جامعه‌مخالف‌هستند.

لطف‌اله سیاهکلی، عضو کمیســـیون صنایع و معادن مجلس شـــورای اسلامی در گفتگوی مشروح با اقتصاد آنلاین مورد روند واردات خودرو و حواشی مربوط به آن توضیح می دهد. سیاهکلی معتقد است که دلیل اصلی کندی واردات خودرو، نبود ارز نیست، بلکه علت اصلی، مافیای پشـــت واردات خودرو است، کسانی که واردات خودروی لوکس انجام می‌دهنـــد و با واردات خودروهای معمولی مورد نیاز جامعه مخالف هستند. مشروح گفتگوی وی را می‌خوانید:

واردات خودرو تا به امروز حدود ۱۱ هزار دستگاه بوده و وعده واردات ۲۰۰ هزاری محقق نشده است، به نظر شما دلیل این موضوع چیست؟

آنچه که موجب شده خودروهای نو به اندازه نیاز وارد کشور نشود و سهولت واردات صورت نگرفته است، عدم تخصیص ارز است، بانک مرکزی ارز مورد نیـــاز را به واردکننده نمی‌دهد و اجازه هم نمی‌دهد که واردکننده از ارز خودش استفاده کنند؛ بنابراین دولت در باب تخصیص ارز همـــکاری لازم را ندارد و واردات به کندی صورت‌می‌گیرد.

بانـــک مرکزی در جواب پیگیری‌های شـــما برای اختصاص ارز برای واردات خودرو چه می‌گوید؟

بانک مرکزی می‌گوید که من ارز ندارم، در حالی که باید از بانک مرکزی پرسید که در سال گذشته برای تولید خودروهای داخلی چقدر ارز اختصاص داده اســـت. در سال ۱۴۰۱، بیش از ۸ میلیارد دلار ارز تخصیص داده شده است و در سال ۱۴۰۲، تولیدکنندگان داخلی بیش از ۱۳ میلیارد دلار طلب ارزی از دولت دارند. اگر تولید داخل است، چرا ارز نیاز دارند، بنابراین فکر می‌کنم ما اساسا اشتباه فاحش در باب اختصاص ارز به تولیدکنندگان داخلی داریم و در این زمینه سخت‌گیری نمی کنیم، اما برای واردات می‌گوییم ارز نداریم.

چرا بـــه تولیدکننده داخل ســـهمیه ارزی تخصیص می‌دهیم، اما برای واردات این کار را نمی‌کنیم، دلیل این اســـت که اساســـا برای مشـــتری ارزشی قائل نیستیم و مصرف‌کننده را به حساب نمی‌آوریم.

اگر هدف مصرف‌کننده باشد، هم تولید داخل رونق می‌گیرد و هم واردات معنادار می‌شود. اما زمانی که چشم و گوش بسته به تولید داخل که در اصل تولید داخل هم نیست و صرفا درصد مونتاژشان فرق می‌کنـــد وگرنه ما خودرویی به نام خودروی ملی نداریم، بها می‌دهیم، همین وضعیت پیش می‌آید.اگر خودروی ملی داشتیم که نیاز به تخصیص ارز نداشت.

واردات خودرو نیازمند چه مقدار تخصیص ارز است؟

برای واردات خودرو بین یـــک و نیم تا دو میلیارد دلار پول نیاز است و این رقم بزرگی نیست و اصلا در بازار ارز هم مشکلی ایجاد نمی‌کند. دو میلیارد دلار در ســـال در ترنور مالی ما که بیش از ۸۰ میلیارد دلار است عدد بسیار اندکی است. باید از بانک مرکزی در این زمینه همکاری نمی‌کند و این موضوع را یک مشکل اساسی می داند پرسید چطور تامین ارز برای خودرو داخلی مشکل ندارد، اما برای تنظیم بازار مشکل دارد؟

تنظیم بازار جزء وظایف دولت‌ها است و ترکیبی از تولید داخلی و واردات اســـت، تولید وقتی افزایش پیدا کرد، واردات کاهش پیدا می‌کند و وقتی تولید داخل کاهش پیدا کرد، واردات افزایش می‌یابد، نمی‌توان یک طرف را گرفت و طرف دیگر را رها کرد.

گفته می‌شود که چینی‌ها مانع واردات گسترده خودرو به کشور هستند، این مورد را چطور ارزیابی می کنید؟

ما بیشـــتر از این که امور را به خارجی‌ها ربط دهیم، باید ببینیم که در داخل کشور مشکل چه چیزی است، آنقدر که ما خودمان، خودمان را تحریم می‌کنیم و در قیدهای مختلف قرار می‌دهیم که دست خودمان را می‌بندیم.

ممکن اســـت عامل خارجی هم تاثیر داشـــته باشد، اما عواملی در درون کشـــور به مراتب بیشتر از عوامل خارجی موثر هستند و نمی‌گذارند واردات خودرو آنطور که باید اتفاق بیفتد و مردم شهد شیرین این قانون خوب را که مجلس زحمت کشیده و با کمک دولت بیرون آمده را بچشند و استفاده کنند، بازار خودرو از التهاب خارج شود و در بازار رقابت شکل بگیرد که سبب افزایش کیفیت محصولات‌داخلی‌شود.

این وضعیت سبب سرخوردگی مشتری و جوانان می‌شود که در حال سپری کردن جوانی‌شان هستند و به خودرو مناسب نیاز دارند. برای جوانان خلاء شخصیتی ایجاد کرده‌ایم و آنها حسرت جوان خارجی را می‌خورند، اینها خســـارت‌هایی است که بر روح و روان مردم وارد می‌شود و در کنار خسارات‌های جسمی تصادفات باید دیده شود.

ماجرای واردات خودروهای لوکس به کشور در دوران ممنوعیت‌چیست؟

در چهار پنج ســـال اخیر و در زمان ممنوعیـــت واردات خودرو، خودروهای لوکس وارد کشـــور شده اســـت. کسانی که به دنبال ممنوعیت واردات خودرو هستند، پشت صحنه کاسب هستند، آنها کاسبان تحریم خودرو هستند و یک خودروی لوکس وارد می کنند و به اندازه ۲۰ دستگاه خودرو معمولی سود می کنند. باید چشم خود را باز کنیم، مســـئولان دولت باید دقت کنند در زمان عدم واردات خودرو، این همه خودرو لوکس وارد کشور شده است.

بنابراین دلیل اصلی کندی واردات خودرو، نبود ارز نیست، بلکه علت اصلی مافیای پشت واردات خودرو است، کسانی که واردات خودروی لوکس انجام می‌دهند و با واردات خودروهای معمولی مورد نیاز جامعه‌مخالف‌هستند.

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۱۴۰۲/۰۶

اداره کل حفاظت محیط زیست استان تهران

شناسه آگهی: ۱۶۸۸۷۶۳

اداره کل حفاظت محیط زیست استان تهران در نظر دارد از طریق برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت نسبت به خدمت ذیل اقدام نماید.

ردیف	موضوع	شماره مناقصه در سامانه ستاد	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار(ریال)	براورد اولیه(ریال)
۱	راهبری و نگهداری ایستگاه های سنجش و پایش آلوگی هوا SA	۲۰۰۲۰۰۳۰۸۶۰۰۰۰۰۸	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir خواهد شد همچنین ارسال فیزیکی پاکت الف مطابق برنامه زمانی زیر به آدرس مناقصه گزار الزامی است (نوع تضمین یکی از تضامین معتبر در آیین نامه تضمین به شماره ۱۲۳۴۰۲ مورخ ۹۴/۹/۲۲ می باشد)
آخرین مهلت زمانی ثبت نام و دریافت اسناد :از تاریخ درج آگهی تا ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۰۱
آخرین مهلت زمانی ارسال پیشنهاد در سامانه و تحویل فیزیکی پاکت الف به دبیرخانه مناقصه گزار:ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۱۱
زمان بازگشایی پاکات : راس ساعت ۱۰:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۳/۲۰/۱۲
آدرس مناقصه گزار: سه راه تهرانپارس کیلومتر ۸/۵ اتوبان یاسینی شرق ورودی پارک جنگلی سرخه حصار خیابان گل مریم اداره کل حفاظت محیط زیست استان تهران
تلفن تماس : ۰۲۱ ۷۷۳۵۵۷۸۱ داخلی:۲۸۱
م الف ۳۵

تصویر روز

Men's Volleyball

فینال لیگ برتر والیبال - عکس: فروغ طاهرخانی