

عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، گفته: حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی از نهادهای کشاورزی و دامی در شرایط فعلی کشور با هیچ منطقی سازگار نیست. استفاده عده‌ای از رانت دلیل قانع کننده‌ای نیست و دولت باید این رانت‌خواران را شناسایی و از دلدن ارز ۴۲۰۰ تومانی به آنان خودداری نمایند.غلامعلی کوهساری در نشست علنی دیروز مجلس، در نطق میان دستور اظهار کرد:افزایش دریافت مالیات از مردم در بودجه سال ۱۴۰۱ در مقایسه با بودجه سال ۱۴۰۰ آن هم در شرایطی که مردم با مشکلات اقتصادی مواجه هستند با کلام منطقی صورت گرفته است. حال آنکه در...

وزیر امور اقتصادی و دارایی، از طرح این وزارتخانه برای افزایش حقوق بازنشستگان از طریق تعریف محصولات بیمه ای جدید خبر داد. سیاحسان خانزوی در خاتمه جلسه خود با رئیس کل بیمه مرکزی جمهوری اسلامی و مدیران عامل بزرگ ترین شرکتهای بیمه ای کشور که شب گذشته در محل وزارت اقتصاد، در گزار شد، با بیان اینکه در این نشست، نکات بسیار خوبی در محور در زمینه صنعت بیمه مطرح ومورد بررسی قرار گرفته اظهار کرد این محورها و به واقع، توقعات دولت برای ایجاد تحول در صنعت بیمه، منگی بر سند تحول دولت سیزدهم است.



«امروز» از چگونگی زبان انباشته ۶۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان گزارش می‌هد

# آزادسازی قیمت؛ راه حل جبران زیان دهی!

❖ بررسی های شورای رقابت نشان می دهد که تولید خودرو به ویژه خودروهای پرتیراژ در ایران که نه واردات دارد و نه مونتاژ، کاملا انحصاری است و در اختیار دو خودرو ساز بزرگ قرار دارد که از لحاظ اقتصادی از موقعیت کاملا مسلط برخوردارند و اگر شورا دخالت نکند مشخص نیست خودرو را با چه قیمتی به مصرف کننده خواهند فروخت

صفحه ۱

❖ یادداشت امروز

عصر آزادسازی قیمت

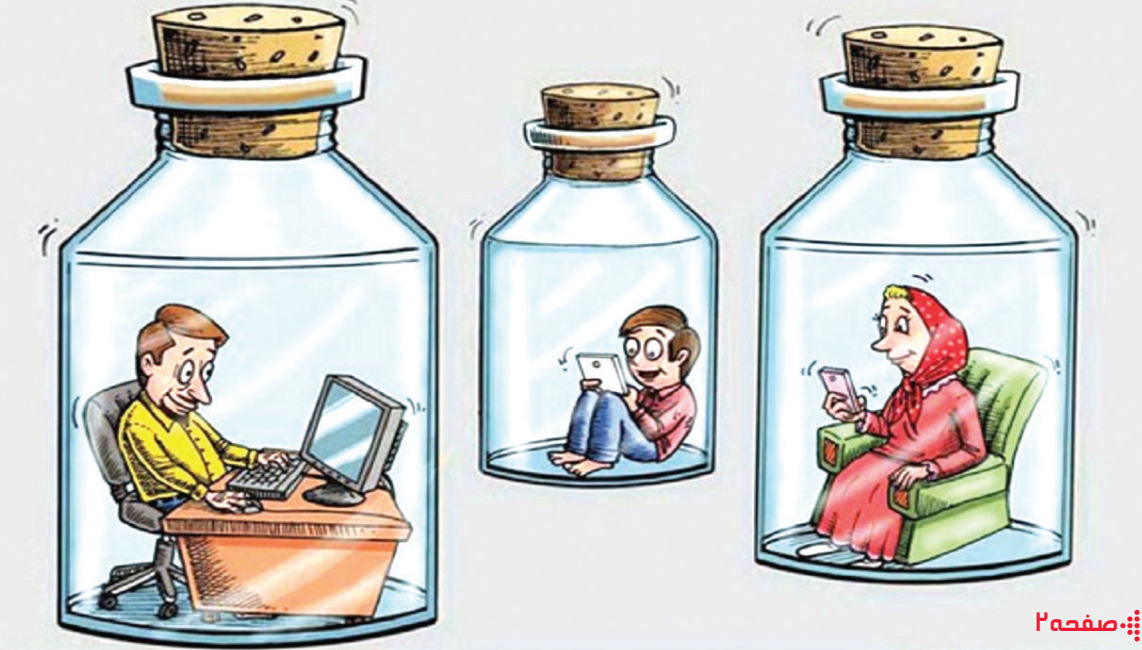
❖ باورافضل شادمان

سیاستهای تجاری، به مجموعه‌ای از سیاستهای تأثیرگذار بر فعالیت‌های تجاری واحدهای اقتصادی هر کشور گفته می‌شود که شامل دو دسته ابزار بازاری (ترتفعا، مالیات، یورژادت و صادرات) و غیربازاری (ممنوعیت‌ها و کنترلهای فیزیکی و مقداری) است. این سیاستها، دارای اهمیت زیادی در کارکرد هدفها و راهبردهای توسعه صنایع می‌باشند و وجه‌غالب آنها، به ویژه در کشورهای در حال توسعه، حمایتی می‌باشد. نرخ حمایت موثر،متنولترترین شاخص کمی برای اندازه‌گیری میزان حمایتی، تعرفه‌ای به شمار می‌آید. این سیاستها، هدف کشورهای در حال توسعه، براساس نظریه صنایع نوپا با حمایتی شدید آغازمی‌شوند و دارای یک روند نزولی طی اسالهای حیات صنعت مورد حمایت می‌باشند. سپس طی یک زمانبندی و برنامه مشخص، به آزادسازی و قطع حمایت ختم می‌شوند.صنعت خودرو ایران نزدیک به چندین دهه از آغاز حیات خویش در ایران را پشت سر می‌گذارد. بررسیهایشان می‌دهد که این صنعت از ابتدای تأسیس تاکنون، از حمایتی شدید بازاری و غیربازاری برخوردار بوده است. اما متأسفانه این حمایت، مبتنی بر زمانبندی و برنامه مشخصی نبوده ویبوسته در حال تغییر و تحول بوده است.

لایحه در صفحه ۲

رونمایی از اینترنت کودکان و نوجوانان

## اینترنت طبقاتی جدی می‌شود!



❖ صفحه ۲

❖ سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس

## هنوز ارز ۴۲۰۰ دارو حذف نشده

## قیمت‌ها چند برابر شده‌است

مردم از عرضه محصولات ناسالم در بازار داخلی نگرانند

## بحران سم در محصولات صادراتی

❖ معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد

ثابت نام ۲۵ ساله‌های مجرد

در نهضت ملی مسکن

دولت ارز آوران را جریمه می‌کند

زور صف‌های خرید بورس به صف‌های فروش نرسید!

❖ اخبار کوتاه

محمد لاوهوتی

**دولت ارز آوران را جریمه می‌کند**

رئیس کنفدراسیون صادرات ایران با اشاره به اینکه در کنشسور نیاز به ارز داریم اما متأسفانه دولت ارز آوران را جریمه می‌کند گفت: باید نرخ ارز آزاد و قیمت‌ها تعدیل شود.

به گزارش اقتصاد آنلاین به نقل از مهر، محمد لاوهوتی امروز در نشست هم‌اندیشی اعضای اتاق بازرگانی ایران با رئیس کل بانک مرکزی اظهار کرد:روش‌هایی که در دولت قبل برای بازگشت ارز صادراتی اعلام کرده بودند، کشور را برای بازگشت این ارزها ۴ سال معطل کردند! امروز نیز به دلیل اختلاف فاش نرخ ارز نیما و بازار آزاد بخشنامه‌های مربوط به بازگشت ارز صادراتی تا کارآمد شده است.رئیس کنفدراسیون صادرات ایران افزود: تا زمانی که این اختلاف بین نرخ ارز نیما و آزاد وجود دارد، ۵۰ درصد صادرکنندگان با رفع تهدید ارزی مشکل خواهند داشت و چاره‌ای جز راهسازی صادرات با بازگشت ارز صادراتی نامعتبر نخواهند داشت

وقتی بعد از سه سال دولت به این نتیجه رسیده که ارز ترجیحی خسار زیادی به دنبال بازرقطعاتی اتفاق مورد ارز نیما و آزاد نیز می‌تواند رخ دهد لاوهوتی افزود: منظور من این نیست که دولت نرخ ارز نیما را به ارز آزاد رساند بلکه منظور من نزدیک شدن ارزها به همدیگر است. متأسفانه دولت ارز حاضر در کشور، دفع ارز دلریم.رئیس کنفدراسیون صادرات ایران گفت: در کشوری که نیاز به ارز داریم دولت ارز آوران را جریمه می‌کند و ارز را نرخ نیما از آنها می‌گیرد و در اختیار افراد قرار می‌دهد که در نهایت نیز با نرخ آزاد به دست مردم می‌رسد.لاوهوتی تصریح کرد: در دولت سیزدهم باید نگاهها به سمت رفع موانع باشد و اگر تصمیمی گرفته می‌شود در اسرع وقت اجرا شودوی خطاب به رئیس بانک مرکزی گفت: مراجعات متعددی به بانک مرکزی صورت می‌گیرد اما بانک مرکزی پاسخگو نیستی مناسی به این افراد نداد! از شما خواهش می‌کنم که اپایا رجوع را در بانک مرکزی تکمیر کنید.لاوهوتی افزود: صادرکنندگان نمی‌توانند وضعیت رفع تهدید ارز، میزان بازگشت ارز صادراتی و میزان بهدکاری خود را در سامانه‌های بانک مرکزی ببینند. بنابراین از شما تقاضا داریم که هر چه سرعت دسترسی صادرکنندگان به این مسائل را باز کنید.

**کاهش قیمت طلا و سکه**

**دوام نیابورد**

اگرچه در معاملات روزنوسنجه قیمت طلا و سکه با کاهش همراه شد اما این کاهش طی معاملات دیروز دوام نیابورد و ورق بر گشت.

به گزارش تجارت‌نور، قیمت دلار در بازار آزاد دیروز ۵ دی تا ساعت ۱۹، به رقم ۲۷ هزار و ۴۰۲ تومان رسید.همچنین، بانک مرکزی قیمت دلار رسمی را ۴۲۰۰ تومان اعلام کرده است. صرافی‌های بانکها دیروز قیمت دلار را برای فروش ۲۷ هزار و ۴۰۱ تومان اعلام کردند. این صرافی‌ها دلار را از مردم با قیمت ۲۶ هزار و ۵۸۰ تومان خریداری می‌کنند.قیمت یورو در بانک مرکزی ۲۷۵۲ تومان تعیین شد.بر همین اساس طی روز جاری قیمت فروش یورو در صرافی‌های بانکها، ۲۰ هزار و ۳۴۲ تومان اعلام شده است. قیمت خرید یورو نیز در این صرافی‌ها ۲۹ هزار و ۸۷۱ تومان است.طبق نرخ‌های اعلامی سایت طلا و جواهر تا ساعت ۱۹، قیمت سکه تمام طرح قدیم ۱۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان و قیمت سکه تمام طرح جدید ۱۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان بود.در بازار قیمت طلا برای هر گرم طلای ۱۸ عیار، یک میلیون و ۳۹۵ هزار و ۶۸۰ تومان قیمت دارد.نیمسکه شش میلیون و ۸۰۰ هزار تومان در بازار معامله می‌شود. قیمت سکه به سه میلیون و ۸۵۰ هزار تومان رسید.

❖ امروز- لیبلازمایی

بالاخره با تصمیم شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا،مسئولیت تنظیم بازار خودرو از جمله تدوین و ابلاغ دستورالعمل‌های تنظیم قیمت این بازار به وزارت صنعت، معدن و تجارت محول شد.

به گزارش مرکز ملی رقابت، براساس مصوبه شصت و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی که به تأیید رهبر معظم انقلاب رسیده است، مسوولیت تنظیم بازار خودرو از جمله تدوین و ابلاغ دستورالعمل‌های تنظیم قیمت این بازار، فعلا بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت و با هماهنگی ستاد تنظیم بازار است.

براین اساس، از این پس شورای رقابت در خصوص قیمت‌گذاری خودرو تکلیف و اختیاری ندارد و رسیدگی به شکایتهای شهروندان درخصوص قیمت‌گذاری نیز در این صورت قابلیت استماع ندارد، بر این اساس شایسته است که شهروندان در صورتی که در این زمینه شکایتی دارند، شکایت خود را از طریق مراجع ذی‌صلاحی چون وزارت صمت، دادگاههای عمومی، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنگان، سازمان تعزیرات اقتصادی و غیره پیگیری کنند.

گفتنی است که شورای رقابت در حدود ۱۰ سال گذشته در قیمت‌گذاری خودرو وارد شده بود که در سال ۱۳۹۷ با مصوبه سران قوا کنار رفته بود ولی بعد از راینی‌های صورت گرفته در اردیبهشت ۱۳۹۹ بار دیگر به قیمت‌گذاری برگشت اما در این فاصله

انتقاداتی در رابطه با عملکرد شورا و به ویژه روش گرفته کسی در فروش مطرح بود. شورای رقابت در حالی دوباره از قیمت‌گذاری خودرو کنار می‌رود که اعضای شورا تاکنون

داشتند «شورا براساس تکلیف سیاست‌های کلی اصل ۴۴، وظیفه تشخیص انحصار و همچنین تعیین دستورالعمل قیمت و دسترسی عادلانه مصرف‌کننده را بر عهده دارد و ویژه خودروهای پرتیراژ در ایران که نه واردات دارد و نه مونتاژ، کاملا انحصاری است و این در حالی است که بررسی‌های شورای رقابت نشان می‌دهد که تولید خودرو به ویژه خودروهای پرتیراژ در ایران که نه واردات دارد و نه مونتاژ، کاملا انحصاری است و در اختیار دو خودرو ساز بزرگ قرار دارد که از لحاظ اقتصادی از موقعیت کاملا مسلط برخوردارند و اگر شورا دخالت نکند مشخص نیست خودرو را با چه قیمتی به مصرف‌کننده خواهند فروخت».

**زبان انباشته ۶۰ هزار میلیارد تومانی تنها در شش ماهه نخست ۱۴۰۰**

از سال ۹۷ همزمان با اوج‌گیری تحریم‌های بین‌المللی، نرخ ارز و به دنبال آن قیمت نهادهای تولید روند صعودی به خود گرفت این در شرایطی است که شورای رقابت با فرمول ابتدایی خود در تعیین قیمت خودرو، مانع از قیمت‌گذاری محصولات تولیدی طبق نهادهای تولید، تورم عمومی و همچنین نرخ ارز شد.

نتیجه عملکرد این شورا در قیمت‌گذاری خودرو نیز زبان انباشته ۶۰ هزار میلیارد تومانی در شش ماهه نخست ۱۴۰۰ است. اما رشد زبان تولید و انباشته خودروسازان از سال ۹۷ همراه با قیمت‌گذاری غیرواقعی خودرو آغاز شد. حال آنکه با وجود اوج‌گیری ضرر خودروسازی، راه‌اندی بر تغییر روال تعیین قیمت نبود. در این زمینه گزارش آماری از عدم تناسب بهای مصوب کارخانه نسبت به تغییرات بهای نهادهای تولید حکایت دارد

این گزارش بیانگر آن است که از سال ۹۶ تا نیمه نخست سال جاری نرخ ارز رشدی ۸۲۴ درصدی را تجربه کرده حال آنکه قیمت نهادهای تولید نیز رشدی ۱۵۶ درصدی داشته است. این در شرایطی است که قیمت خودرو ۳۱۲ درصد افزایش یافته است. گزارش مذکور نشان می‌دهد قیمت محصولات خودرویی همسان با نرخ ارز و نهادهای تولید رشد نکرده است، این در حالی است که شورای رقابت در فرمول خود قیمت نهادهای تولید را اساس قیمت‌گذاری قرار داده بود. این شورا با دریافت تورم خودرو در بانک مرکزی به‌طور دستوری، میزان درصد افزایش قیمت خودرو را به خودروسازان ابلاغ می‌کرد.

طبق بررسی‌ها از سال ۹۷ همزمان با اعمال تحریم‌های بین‌المللی، این شورا ۶ بار نسبت به افزایش قیمت خودرو اقدام کرد. قیمت‌هایی که با بهای نهادهای تولید هیچ سنجیتی نداشت، نتیجه نیز همان‌طور که عنوان شد شکل‌گیری زبان انباشته و تولید در شرکتهای خودروساز بود. سیاستگذار خودرو و شورای رقابت این نوع قیمت‌گذاری دستوری را به نفع مصرف‌کنندگان خودرو خوانده و با ادعای حمایت از حقوق مشتریان، قیمتی برای محصولات تولیدی تعیین کرده که صد درصد به زیان مصرف‌کننده تمام شده است، به‌طوری‌که در شرایط کنونی متقاضی خودروی که در شوی قرعه کشی وزارت صمت برگزیده نشده، برای خرید محصول مورد نظر باید به بازار مراجعه کند و چنین برابر قیمت کارخانه خودروی خود را از دلال آن هم به شکل و گالنی خریداری کند. این هم سرنوشته مشترکی که ۴ سال تمام از سوی شورای رقابت و سیاستگذار خودرو مورد حمایت قرار گرفته است. به این ترتیب زبان انباشته و تولید خودروی و همچنین بی‌توجهی به حقوق مشتری خودرو در کشور را می‌توان نتیجه جاماندگی معنادر قیمت مصوب خودرو نسبت به بهای نهادهای تولید خواند. همان‌طور که عنوان شد خودروسازان در ۶ ماه نخست اسیمال رکورد زبان انباشته ۶۰ هزار میلیارد تومانی را شکست، حال آنکه در سال ۹۹ این میزان زبان ۵۰ هزار میلیارد تومان بوده است. هر چند سارو کارکنانگاری زبان‌ده در دنیا مشخص است، اما در خودروسازی کشورمان تنها مسیر کاهش زبان، توقف یا کاهش تولید است، بر این اساس از ابتدای اسامیل تولید بسیاری از محصولات زبان‌ده خودروسازان متوقف یا با کاهش چشمگیری همراه شده است. این حال سیاستگذار همچنان اصرار بر قیمت‌گذاری دستوری دارد و آن را مسیری امن برای دسترسی متقاضیان به خودروی قیمتی عادلانه می‌داند.

هر چند ستادکنترل صنعت خودرو و قطعه‌املاعاتی از طرح جامع فاطمی‌امین، وزیر صمت نازداند با این حال با دل‌نگرانی در انتظار فرمان خودروسازی سیاستگذار هستند. وزیر صمت بارها عنوان کرده که موافق افزایش قیمت خودرو نیست و این می‌تواند بر نگرانی دست‌انکاران تجزیره خودروسازی کشور بیفزاید. بررسی آماری نشان می‌دهد نرخ تورم، قیمت نهادهای تولید و همچنین نرخ ارز از سال ۹۷ یک‌جام‌سیخته روند صعودی داشته، حال آنکه قیمت‌های مصوب خودرو توسط شورای رقابت به پای این افزایش قیمت نرسیده است. حتی از سال ۹۹ تاکنون که شورای رقابت چهار بار قیمت‌ها را افزایش داده باژ هم این روند با بهای نهادهای تولید، نرخ ارز و تورم عمومی همسان نبوده و فاصله زیادی داشته است.

**عدم تناسب اصلاح قیمت کارخانه‌ای خودرو نسبت**

**به تغییرات قیمت نهادهای تولید**

زبان‌دهی شرکتهای خودروساز ریشه در عدم تناسب اصلاح قیمت کارخانه‌ای خودرو نسبت به تغییرات قیمت نهادهای تولید دارد. بررسی‌های صورت گرفته این مساله را به خوبی نشان می‌دهد. در این بررسی‌ها سال ۹۶ به‌عنوان سال پایه برای قیمت کارخانه خودرو، نرخ ارز و قیمت نهادهای تولید در نظر گرفته شده است. بنابراین از فروردین ماه سال ۹۶ تا شهریور ۱۴۰۰ در مجموع ۸۱ مرحله قیمت‌گذاری کارخانه‌ای خودرو توسط شورای رقابت قیمت محصولات خودرویی به‌طور میانگین حول و حوش ۲۳ درصد رشد را به خود دیده است.

بالا رفتن قیمت نهادهای تولید و همچنین چالش‌هایی که خودروسازان در ارتباط



با تحویل محصولات پیش‌فروش شده داشتند سبب شد سیاستگذار خودرویی تلاش کند تا به سمت آزادسازی قیمت خودرو و اجرای فرمول ۵ درصد زیر قیمت حاشیه بازار حرکت کند. اما برای اینکه این تصمیم عملیاتی شود نیاز بود تا شورای رقابت از پرروسی قیمت‌گذاری خودرو کنار گذاشته شود. این اتفاق با مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا رنگ و بوعیت به خود گرفته. حذف شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو باعث شد سازمان حمایت جایگزین این شورا شود. با این حال تلاش‌ها برای آزادسازی قیمت خودرو نافرمام بود و در نهایت خودروسازان در بهمن ماه ۹۷ توانستند تنها قیمت افزایش خودرو را دریافت کنند. قیمت کارخانه‌ای خودرو در زمستان ۹۷ نسبت قیمت پایه سال ۹۶ رشدی بیش از ۸۰ درصدی را تجربه کرد. این در حالی است که نرخ ارز در همان مقطع زمانی رشدی دو برابری را به خود دیده. نرخ نهادهای تولید نیز از زمستان ۹۷ دست در دست نرخ ارز روند صعودی را نسبت به قیمت کارخانه‌ای خودرو پیش گرفت. این اتفاق هاسبب شد خودروساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در مجموع زبان انباشته‌ای معادل ۱۴ هزار میلیارد تومان را در صورت‌های مالی خود درج کنند.

۹۸ خودروسازان نتوانستند هیچ افزایش قیمتی را روی محصولات خود اعمال کنند و مجبور بودند محصولات تولیدی خود را با قیمت‌های بهمن ۹۷ عرضه کنند. این در حالی است که همچنان قیمت نهادهای تولید و نرخ ارز به روند افزایشی خود ادامه می‌دادند. سال ۹۸ با پایان رسید و صورت‌های مالی خودروسازان از زبان انباشته‌ای حدود ۱۸ هزار میلیارد تومان حکایت داشت. سال ۹۹ بار دیگر شورای رقابت به پرروسی قیمت‌گذاری شرکتهای خودروساز بازگشت و این‌بار قیمت‌گذاری فصلی را جایگزینی قیمت‌گذاری سالانه کرد تا از این مسیر به نوعی ترمز زبان‌دهی خودروسازان را بکشد. طی به مرحله قیمت‌گذاری فصلی که در سال ۹۹ به‌متفق شد. شرکتهای خودروساز در ترتیب در مرحله اول قیمت‌گذاری فصلی در اردیبهشت ماه آن سال بیش از دو برابر، در مرحله دوم قیمت‌گذاری فصلی در مردادماه ۹۹ نزدیک به سه برابر و در مرحله سوم قیمت‌گذاری فصلی در آبان ماه ۹۹ حدود ۳/۵ برابر نسبت به سال ۹۶ قیمت محصولات خود را افزایش دادند. این در حالی است که در هر سه مقطع یاد شده نرخ ارز بیش از سه برابر، بیش از پنج برابر و بیش از ۶ برابر رشد را به نسبت نرخ‌های ابتدای سال ۹۶ تجربه کرد. قیمت نهادهای تولید نیز متلاز از نرخ ارز به روند صعودی خود ادامه می‌داد.

در مجموع پایان سال ۹۹ شرکتهای خودروساز با وجود سه مجوز افزایش قیمت حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان زبان انباشته را در صورت‌های مالی خود درج کردند.

تکنهایی که در ارتباط با سال ۹۹ می‌توان به آن اشاره کرد افت نرخ ارز در زمستان این

سال به واسطه برگزاری انتخابات آمریکا و پیروزی بایدن است. با این حال در زمستان قیمت نهادهای تولید همچنان به روند صعودی خود ادامه داد. در ۶ ماهه ابتدای سال جاری نیز شرکت‌های خودروساز نتوانستند مجوز افزایش قیمت را دریافت کنند. قیمت‌های خودروسازان به کمک این مجوز افزایش قیمت به نسبت قیمت‌های فروردین ۹۶ از ۴ برابر شد. این در حالی است که نرخ ارز در نیمه سال جاری به نسبت نرخ

نارند اما دولت برای عادلانه کردن توزیع بارانه سوخت تصمیمی را

اختلا کرده که به عنوان یک ایرتی باید بگویم عدهای مغرضه‌ان را را بسیار بد به مردم منتقل کردنوی در ادامه گفت: امروز عدهای در جامعه اصلاح‌خواری ندارند و به دنبال آن بارانه بنزین نیز دریافت نمی‌کنند که این امر عادلانه است. دولت تصمیم گرفت مقرار معینی بنزین

بیاره‌ای را توزیع کرده تا به سرپرست خانواده‌هایی که خودرو ندارند نیز

بارانه بنزین داده‌شود

نصبه مردم در مناطق در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: دولت تصمیم گرفت به ملایق ای کوچک این طرح را اجرا کند تا ببیند از پس اجرای آن برمی‌آید یا نه. تصمیم فقط این بود به جای آنکه بارانه

بنزین به خودروها داده شود به سرپرست خانواده‌ها داده شود اینگونه افرادی که خودرو دارند و افرادی که خودرو ندارند هر دو از بارانه بنزین بهره‌مند می‌شوند و در ادامه تاکید کرد هیچ تصمیمی در خصوص افزایش قیمت بنزین در مجلس و دولت اتخاذ نشده است فقط طرحی مطرح شد که در منطقه‌ای بارانه بنزین به سرپرست خانواده داده شود