

گروه اقتصادی – صنعت خودروسازی کشور سالهاست که در اذهان مردم به عنوان یک صنعت رو به پول شناخته می‌شود.صنعتی‌که اگر چه یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصاد ایران است اما در عمل نه تنها توانسته رضایت مصرف کننده را کسب کند بلکه طبق آمار هر روز زیان روی زیان می‌گذارد تا جایی که طبق گفته متولیان صنعتی، زیان انباشته این بخش بین ۱۲۰ تا ۱۵۰ هزار میلیارد تومان تخمین زده می‌شود.

در این بین علاوه بر مصائب مربوط به ضعف مدیریت، ساختار مالی معیوب، ریخت و پاش های مالی …، قیمت گذاری دستوری به تنهایی موجب شده تعادل بین هزینه و درآمد خودروسازان از بین برود، به شکلی که با وجود بالا رفتن قیمت ارز و نهاده‌های تولید، در آمد شرکت‌ها متناسب با آن افزایش نیابد و سوددهی در این صنعت ماهیت خود را از دست بدهد.

تولید هر خودرو با زیان ۴۰ میلیون تومانی

بررسی صورت‌های مالی خودروسازان در نیمه نخست سال جاری نشان می دهد که قیمت گذاری دستوری صرفا از محل فروش توانسته زبانی در حدود ۵۵هزار میلیارد تومان به این صنعت زیان وارد کند. یعنی ۳ شرکت بزرگ خودرو سازی کشور فقط در ۶ ماه بالغ بر ۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان زیان دیده اند.

در واقع اگر چه خودروسازان برای تولید هر خودرو مبلغی در حدود ۲۵۲ میلیون تومان هزینه کرده‌اند اما به دلیل قیمت گذاری دستوری، هر خودرو را ۲۸ یا میلیون تومان زیر قیمت و به نرخ ۲۱۴ میلیون تومان فروخته‌اند.

زیان‌دهی ۲۴۰ هزار میلیارد تومانی
از سویی دیگر چندی پیش حسین قریان زاده رئیس سازمان خصوصی سازی اعلام کرد که زیان خودروسازان کشور به حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده که با احتساب سود از دست‌رفته، زیان‌های آنها عملا بین ۲۳۰ تا ۲۴۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.

البته بدون تردید نمی‌توان تقصیر

همه این زیان را بر گردن قیمت گذاری دستوری انداخت، چه آنکه ساختار مالی ناکارآمد و سوءمدیریت در خودروسازان بزرگ نیز نقش مهمی نیز برسر این ضرر هنگفت دارند. با این‌حال به اذعان فعالان خودروسازی و کارشناسان، دلیل اصلی تورم زیان در صنعت خودرو، قیمت گذاری دستوری است.

عدم افزایش تیراژ تولید و عرضه

البته باید اشاره شود که زیان‌دهی در فرایند تولید خودرو فقط در حد یک عدد و رقم نیست بلکه تیراژ تولید خودرو را نیز با مشکل مواجه کرده و قطعا هدف گذاری‌های دولت مبنی بر تولید یک میلیون و ۶۰۰هزار دستگاه برای سال جاری را دچار سکنه می‌کند زیرا خودروساز به دلیل زیان‌های تحمیل شده، تمایلی به افزایش تولید و به تبع آن افزایش عرضه نخواهد داشت. در همین رابطه یکی از مسئولان سابق وزارت صمت بته مهر اعلام کرده بود که زیان دهی از عوامل اصلی عدم افزایش تولید است؛ آنطور که معمارباشی گفته بود «به دلیل اینکه برخی از محصولات زیان ده هستند، خودروساز تمایلی به افزایش تولید ندارد. وقتی در تولید یک محصول ۵۰ میلیون تومان زیان وجود داشته باشد انگیزه برای تلاش جهت افزایش تولید از بین می‌رود.»

عدم توسعه صنعت قطعه سازی

نکته بعدی در مورد قیمت گذاری دستوری که از اهمیت زیادی نیز برخوردار است، مربوط به تأثیر دو میتو وار این سیاست بر زنجیره تولید خودرو می‌شود؛ در واقع با توجه به اینکه خودروساز مجبور به تولید با زیان است، بنابراین در پرداخت مطالبات قطعه سازان دچار مشکل می‌شود و به همین ترتیب شرکت قطعه ساز که محصول تولیدی را به خودروساز کشور به واسطه سیاست گذاری غلط و نکرده یا کمبود حجم نقدینگی مواجه می‌شود.از سویی دیگر نیز خودروسازان از گذشته به قطعه سازان بدهی معوقه دارند که هنوز نسبت به پرداخت آن اقدامی نکرده اند؛ آنطور که محمدرضا

نجفی منش رئیس هیئت مدیره انجمن همگن قطعه‌سازان می‌گوید «بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان بیش از ۴۷ هزار میلیارد تومان است و از آن طرف نیز خودروسازان به نظام بانکی حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان بدهی دارند.»

بنابراین نبود نقدینگی، دست شرکت‌های تولید قطعه را برای سرمایه گذاری و توسعه می‌بندد و رسماناع پیشرفت صنعت قطعه نیز می‌شود. باید در نظر داشت که به دلیل تحریم صنعت قطعه سازی به خودی خود دچار مشکل است و وقتی مطالبات قفل شده‌ای هم داشته باشد دیگر توانی برای توسعه نخواهد داشت.

سهه نرخی شدن قیمت خودرو و جولان دلان

قیمت گذاری دستور علاوه بر ایجاد دو مشکل مذکور، منجر به ایجاد یک سیاه چاله دیگر هم شده که دامن مصرف کننده را نیز گرفته است. به این صورت که به دلیل تعیین دستوری قیمت خودرو، قیمت محصول دو نرخی شده است؛ یعنی خودرو یک قیمت در کارخانه و یک قیمت در بازار دارد که فاصله این دو قیمت نیز بسیار محسوس و در بعضا بالای ۱۰۰ و حتی ۲۰۰ میلیون تومان است. همین فاصله قیمتی سال ۱۳۹۹ و سال ۱۴۰۰ به ترتیب موجب ایجاد یک رانت تقریبا ۱۲۰ و ۱۱۰ هزار میلیارد تومانی بین کارخانه و بازار شده که اثرات سو آن فقط دامن مصرف کننده به خصوص مصرف کنندگانی که سالهاست به دنبال خرید خودرو هستند اما به دلیل کاهش قدرت خرید توان خرید ندارند را گرفته؛ با عنوان مثال می‌توان به قیمت خودروی پژو ۲۰۶ تیپ ۲ در کارخانه و بازار اشاره کرد. قیمت این محصول در کارخانه ۱۵۱ میلیون تومان و در بازار ۳۶۵ میلیون تومان است، یعنی تفاوت قیمتی این محصول بین کارخانه و بازار ۲۱۴ میلیون تومان است در واقع در شرایط تولیدکننده و مصرف‌کننده خودروی کشور به واسطه سیاست گذاری غلط و قیمت گذاری دستوری، زیان هنگفتی را متحمل شدند که دلان و واسطه‌گران بازار سودهای نجومی از بازار کسب کردند.

نکته دیگر در مورد چند نرخی

شدن قیمت خودرو آنکه، پس از شروع عرضه خودرو در بورس کالا طی دو ماه گذشته شاهد ۳ نرخی شدن قیمت خودرو نیز هستیم؛ یک قیمت کارخانه، یک قیمت بورس کالا و یک قیمت بازار آزاد!

قیمت گذاری دستوری و زیان سهامداران

چالش دیگری که قیمت گذاری دستوری درصنعت خودروسازی ایجاد کرده مربوط به زمینه سازی برای ورود ضرر و زیان به سهامداران این صنعت

اقتصادی

می‌شود؛ با توجه به حجم زیان وارده متولیان بازار سرمایه طی سالهای گذشته به صورت مستمر خواهان لغو قیمت گذاری دستوری خودرو بوده‌اند. در همین رابطه می‌توان به نامه نگاری‌های متعدد مجید عشقی رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار با وزارت صمت به منظور لغو قیمت گذاری دستوری این صنعت اشاره کرد؛ عشقی در یکی از این نامه‌ها که سسال گذشته نوشته بود خطاب به فاطمی امین وزیر صمت تاکید می‌کند که «سیاست‌های

دولت سنت شکنی می‌کند؟

سیاه چاله‌های قیمت گذاری دستوری خودرو

■ **اگر چه صنعت خودرو سازی در گیر ساختار مالی معیوب و سوءمدیریت است اما با این حال به اذعان کارشناسان، دلیل اصلی تورم زیان در صنعت خودرو، قیمت گذاری دستوری است.**



برای کاهش رانت صنعت خودرو سازی در قسمت عرضه، ۲ سناریو مدنظر است: نخست عرضه خودرو از طریق بورس کالا است که در صورت تداوم اجرای این سیاست اگر چه قیمت‌ها تقریبا مطابق خواسته خودرو سوزان تعیین خواهد شد اما باز هم با بازار آزاد فاصله خواهد داشت اما این فاصله و رانت قیمتی بسیار کمتر از وضعیت فعلی خواهد بود و روند زیان‌دهی خودرو سوزان متوقف می‌شود. سناریوی دوم نیز آزاد سازی کامل قیمت خودرو و تعیین قیمت بر اساس حاشیه بازار است که در صورت پیاده سازی این سیاست، خودرو سوزان علاوه بر عدم زیان‌دهی، می‌توانند زیان انباشته خود را نیز جبران کنند.

ثبت محور شدن مجوزهای صنفی عملیاتی شد؟

بر اساس آمار از بین تمامی مجوزهای کشور ۵۹ درصد را مجوزهای صنفی شامل می‌شود که حدود ۹۰ درصد آن‌ها ثبت محور هستند. سید هادی سبجانیان معاون وزیر اقتصاد گفت: سبب اصلی شفافیت و همچنین دوره امتضای افزایش به پایان می‌رسد.

۹۰ درصد مجوز های صنفی ثبت محور است

باید به این نکته هم اشاره کرد که

و با مهلت دادن چند باره به وزارت صمت تنها زمان را از دست داده است. سید هادی سبجانیان معاون وزیر اقتصاد گفت: تنها این مورد از باب مسئولیت‌هاست که در وزارت صمت است این موضوع در شورای ملی اصناف نیز مطرح شده است. ملاحظاتی بر خلاف قانون که باعث شده است اتاق اصناف ایران در موضع گیری گذشته خود

همچنان پافشاری کند. در خصوص مشکل به وجود آمده و عدم ثبت محور شدن مجوزها رئیس اتاق اصناف ایران گفته‌ای را بیان کرد. آقای قاسم نوده آملی با وزارت صمت است این سبجانیان گفت: یک قانون نظام صنفی در دست ما است که در مبنای آن عمل می‌کردیم. اما این موضوع در حالی است که در جلسات گذشته هیئت مقررات زدایی نماینده مجلس پاسخ به این نکته

سرپرست گروه مذاکره کننده ایران با اتحادیه اوراسیا:

خواهد شد.»
آنطور که عشقی اشاره کرده بود «میزان افزایش نرخ نهاده‌های تولید شرکت سایپا در سال ۹۹ تا به‌طور میانگین ۲۴۸ درصد اما مجوز افزایش نرخ اعطایی به شرکت مذکور حدود ۱۶۳ درصد بوده است.»

زیان بولت و عدم در آمد زایی
نکته دیگر در مورد قیمت گذاری دستوری آنکه به دلیل عدم سودهی خودروسازان، دولت از دریافت درآمدهای مالیاتی محروم شده و بر اساس ماده ۹۰ اصل ۴۴ قانون اساسی، دولت موظف است زیان خودروسازان را به واسطه تعیین قیمت خودروها جبران کند.

در واقع در اینجا علاوه بر تولیدکننده و مصرف‌کننده، دولت

نیز در حال زیان دیدن از ناحیه قیمت گذاری دستوری خودرو است زیرا اگر قرار باشد دولت زیان انباشته ۱۵۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان را جبران کند یا بایسد از طریق تزریق نقدینگی و ارائه تسهیلات و یا از محل بدهی خودروسازان به دولت برای مالیات اقدام کند.

تولیدکننده و مصرف‌کننده، دولت

نیز در حال زیان دیدن از ناحیه قیمت گذاری دستوری خودرو است زیرا اگر قرار باشد دولت زیان انباشته ۱۵۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان را جبران کند یا بایسد از طریق تزریق نقدینگی و ارائه تسهیلات و یا از محل بدهی خودروسازان به دولت برای مالیات اقدام کند.

لغو قیمت گذاری دستوری تا پایان سال

بر این اساس، قطعاً قیمت گذاری دستوری خودرو علاوه بر مسائل ذکر شده در این مطلب، بحران‌های دیگری را هم برای این صنعت ایجاد کرده است که در همین راستا حسین قریان‌زاده رئیس سازمان خصوصی سازی پس از سال‌ها وعده مسئولان عبور از این سیاست اعلام کرده که تا آخر سال قیمت گذاری دستوری محصولات ایران خودرو و سایپا حذف خواهد شد.

البته همانطور که ذکر شد تاکنون

بارها این وعده داده شده اما این بار به نظر می‌رسد که این وعده حقیقی‌تر

باشد چرا که هم رئیس جمهوری به صورت مستقیم دستور به واگذاری سهام خودروسازان داده که پیش نیاز این مساله لغو قیمت گذاری دستوری است و از سویی دیگر نیز قرار بر عرضه خودروها در بورس کالا است که این موضوع نیز با قیمت گذاری دستوری در تضاد است.

بنابراین به نظر می‌رسد پس از

رئیس اتاق اصناف ایران را داده بود.

آقای محسن علیزاده عضو کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: ما می‌خواهیم

یکسان سازی را ایجاد کنیم که این موضوع اصلا با اصل قانون اصناف منافاتی ندارد. اما به گفته مسئولان حالا وزارت صمت برای ثبت محور شدن مجوزهای صنفی مهلت دیگری را خواسته است. در نهایت این را باید گفت اگر دستگاهی به قانون صدور مجوزهای صنفی و کار بایسد نباشد بنا بر وعده وزیر اقتصاد مجوزهای معطل

اقتصاد کیش

تقریبا یک دهه، قیمت گذاری دستوری خودرو لغو خواهد شد و خودروسازان شاید سود نکند اما قطعا دیگر زیان نخواهند کرد زیرا متناسب با هزینه‌های تولید، قیمت تعیین خواهد شد.

سناریوهای دنیای بعد از لغو قیمت گذاری

در این بین با توجه به اینکه واردات خودرو هنوز انجام نشده و بازار خودرو قطعا یک بازار انحصاری محسوب می‌شود. عبدالله توکلی لاهیجانی مدیرکل خودروی وزارت صمت می‌گوید که «وجود خودروهای اقتصادی و رقابت پذیر بودن خودروها مقدمه‌ای برای برداشتن قیمت‌های دستوری است، در غیر این صورت برداشتن قیمت‌های دستوری نتیجه بخش نخواهد بود.»

بنابراین به نظر می‌رسد بازار خودرو در سال ۱۴۰۲ با تغییراتی مواجه خواهد شد. نخست اینکه با ورود خودروهای خارجی و البته عرضه خودروهای اقتصادی (ارزان قیمت) انحصار به صورت نسبی از این بازار رخت بر می‌بندد و از سویی دیگر رانت کمتری در این صنعت عرضه خواهد شد زیرا فاصله قیمتی بین کارخانه و

بازار کاهش می‌یابد. در توضیح بیشتر باید اشاره شود که برای کاهش رانت صنعت خودرو سازی در قسمت عرضه، ۲ سناریو مدنظر است: نخست عرضه خودرو از طریق بورس کالا است که در صورت تداوم اجرای این سیاست اگر چه قیمت‌ها تقریبا مطابق خواسته خودروسازان تعیین خواهد شد اما باز هم با بازار آزاد فاصله خواهد داشت اما این فاصله و رانت قیمتی بسیار کمتر از وضعیت فعلی خواهد بود و روند زیان‌دهی خودروسازان متوقف می‌شود. سناریوی دوم نیز آزاد سازی کامل قیمت خودرو و تعیین قیمت بر اساس حاشیه بازار است که در صورت پیاده سازی این سیاست، خودروسازان علاوه بر عدم زیان‌دهی، می‌توانند زیان انباشته خود را نیز جبران کنند. به هر

حال باید منتظر ماند و دید که دولت برای دنیای پس از لغو قیمت گذاری دستوری خودرو، چه سیاستی را جهت عرضه خودروها پیاده سازی خواهد کرد.

مانده از طریق درگاه ملی مجوزهای کسب و کار صادر می‌شوند.

آقای احسان خاندوزی گفت:

در همین آذر اولین صدور مجوزهای جایگزین توسط خود درگاه ملی صورت خواهد گرفت. پیر اساس آخرین آمار از ابتدای امسال تا ۱۱ آذر ۱۴۶ هزار و ۶۰ مجوز کسب و کار از طریق درگاه صدور مجوزها صادر شده است حالا باید منتظر ماند و دید ثبت محور شدن مجوزهای صنفی چه زمانی عملی خواهد شد؟

گروه اقتصادی – طبق اعلام معاون وزیر اقتصاد تعداد ۲ هزار و ۶۶۶ مجوز صنفی باید ثبت محور شوند اما هیئت مقررات زبای موق به اجرای این بخش از قانون نشده و با مهلت دادن چند باره به وزارت صمت تنها زمان را از دست داده است. قیمت مقررات زدایی کسب و کار هست مجوزهای ثبت محور را تصویب کرد بر این اساس ۳۷۲ مجوز هائیت محور هستند طبق قانون حدود ۹۰ درصد مجوزهای صنفی هم ثبت

رئیس انجمن ملی خرمای ایران:

خرما گران نشده؛ جذابیت‌های صادراتی وجود ندارد

گروه اقتصادی – محسن رشیدفرخی با بیان اینکه قیمت خرما از ابتدای سال تاکنون افزایش نداشته است، گفت:خرما نسبت به سال گذشته ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش قیمت نداشته است که البته نسبت به تورم ۴۰ تا ۴۵ درصدی اعلام شده از سوی مسئولان مربوطه عددی نیست.وی ادامه داد:باید در نظر داشت که قیمت نهاده‌های کشاورزی در سال‌های گذشته افزایش یافته و اخیرا هم با افزایش ۴۰ تا ۵۰ درصدی مواجه شده است. این موارد نشان می‌دهد که باید برای تولید کاری کنیم، زیرا کشاورز هم حق حیات در کشور دارد. رئیس انجمن ملی خرما با بیان اینکه دو نوع قیمت "مبدا" و "مقصد" داریم، گفت: قیمت‌ها در مقصد متأثر از اجاره محل فروش، کرایه حمل و نقل و حاشیه سود است که با تغییر آنها قیمت خرما نیز تغییر می‌کند. قیمت در مبدا اما تغییر چندانی ندارد. به گفته وی قیمت خرمای مضافتی به صورت عمده در مبدأ بسته به نوع آن یک کیلوی ۴۰ تا ۴۵ هزار تومان است. وی گفت:صادرات مانند سال گذشته بوده و تغییری نکرده است، زیرا به دلیل سردرگمی در قیمت ارز، بالا رفتن هزینه‌های حمل و نقل خارجی و تعهدات غیرواری برگشت ارز، جذابیت‌هایی برای صادرات ایجاد نمی‌شود. رقیب اصلی مادر صادرات خرما کشور عربستان است و هر بازاری که خالی باشد را تصاحب خواهد کرد.بر اساس مشاهدات میدانی از مغازه‌های سطح شهر تهران قیمت خرمای مضافتی بسته بندی شده در وزن‌های مختلف از ۵۰ تا ۷۰۰ گرم، ۸۵ هزار تومان، خرمای زاهدی کیلویی ۲۵ هزار تومان، پیارم ۱۳۰ هزار تومان، خاصویی ۸۳ هزار تومان و خارک ۴۰ هزار تومان است.

سخنگوی وزارت صمت مطرح کرد؛

تداوم بالاتکلیفی رجیستری آیفون ۱۴

گروه اقتصادی –از مهر ماه آیفون ۱۴ وارد ایران شد، پیگیری‌ها نشان می‌دهد که همچنان تصمیمی برای رجیستر شدن آیفون ۱۴ گرفته نشده، اما این مدل تلفن همراه در بازار بسته به ویژگی‌های آن، از نزدیک به ۵۲ تا ۹۹ میلیون تومان فرخته می‌شود. در این باره امید قالیباف سخنگوی وزارت صمت گفت: هنوز رجیستری گوشی‌های آیفون ۱۴ مشخص نیست. رجیستری گوشی تلفن همراه در حوزه وزارت صمت نیست، و در این زمینه گمرک، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و … است که باید جلسه تشکیل دهند تا زمان فرآیند رجیستری گوشی آیفون ۱۴ مشخص شود. سخنگوی وزارت صمت گفت: فرزندگان و مردم از خرید و فروش آیفون که از رجیستر شدن آن اطمینان ندارند و کد رجیستری ندارد، اجتناب کنند. چرا که اگر این موبایل‌ها رجیستر نشود، به عنوان دستگاه‌های تیره‌ای که در شبکه ارتباطی کشور فعال نخواهد شد، قابل استفاده است. پیشتر گمانه‌زنی‌هایی از تصمیم‌گیری درباره رجیستر شدن آیفون ۱۴ در آذر ماه منتشر شده بود، اما تا این لحظه تصمیمی در این رابطه گرفته نشده‌است.

سالن زیبایی مونس

آدرس: بلوار ایران ، پنجاه دستگاه پلاک ۵۰۵

تلفن ۰۹۳۶۱۷۶۶۶۱۲



اصلاح و اپرو – وکس صورت
کوپ مو – براشینگ – شینیون
فدمات ناخن– میکاپ
انواع لایتها – انواع کراتین و ربباندینگ
لیفت مژه و اپرو– پاکسازی پوست

