

سامانه یکپارچه هم حذف شد؛

آزمون و خطاهای تعیین روش فروش خودرو تمامی ندارد!

■ **سال ۱۴۰۱ بعد از حذف قرعه کشی و مخالفت با عرضه خودرو در بورس، سامانه یکپارچه تاسیس شد، در نهایت نیز این سامانه حذف و قرعه کشی بازگشت؛ یعنی در دو سال ۵ تصمیم مختلف برای فروش خودرو گرفته شد!**

استحق ارزایی

گروه اقتصادی – پس از حدود ۳ سال که از عمر قرعه کشی خودرو (خودروسازان ایرانی سراسری فروش خودرو باقیمت کارخانه، پس از ثبت نام از متقاضیان هر بار از بین میانگین ۵ میلیون نفر ثبت نام کننده به ۲۰ تا ۲۱ هزار نفر خودرو می فروختند) می گذشت، از پاییز سال ۱۴۰۱ استفاده از سازوکار بورس برای عرضه خودرو به کار گرفته شد منتها با توجه به مخالفت شورای رقابت و البته عدم تمایل وزارت صمت به استفاده از بورس و همچنین حذف بند عرضه خودرو در بورس در مجلس، روش جدیدی تحت عنوان «نوبت دهی» ابداع شد. اسفند ۱۴۰۱ برای اولین بار از سیستم نوبت دهی استفاده شد؛ به این شکل که ابتدا افراد مبلغ ۱۰۰ میلیون تومان در حساب بانکی مسدود می کنند و در مرحله دوم با ورود به سامانه اقدام به ثبت نام کرده و سپس از طی فرایند نوبت نام، در مرحله سوم خودروی مورد نظر را انتخاب کرده و نهایتا با پرداخت مابه التفاوت، به فاصله ۳ ماه خودرو را دریافت می کنند.

وزارت صمت تاکید داشت که در این روش همه متقاضیان خودرو دریافت کنند و هر همین سامانه نیز اگر فردی در این دور از نوبت دهی که به صورت رندوم انجام می شود نتوانست

گروه اقتصادی – وقتی قیمت برق پایین باشد بنگاه‌های اقتصادی هم انگیزه ندارند که از روش‌های بهینه در مصرف انرژی در فعالیت تولیدی خود استفاده کنند، ولی وقتی قیمت برق بالا باشد بنگاه‌های اقتصادی هم سراغ روش‌های جدیدتری می‌روند که برق کمتری مصرف کند. از آن سوی، دولت نیز برای تولید برق بیشتر از سوی بخش خصوصی فراهم می‌شود و کمبود با تعدیل تقاضا و عرضه برق برطرف می‌شود. وقتی گفته می‌شود که مصرف برق هم توسط خانوار و هم توسط بنگاه‌های اقتصادی بهینه نیست بلافاصله گفته می‌شود که باید با کار فرهنگی آن را اصلاح کرد و سیاست رایج التماس درمانی است.

امکان تبادلات مالی و بانکی با ترکیه وجود ندارد؛

پیشنهاد بانک مرکزی برای تجارت با لیر و ریال

گروه اقتصادی – رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه گفت: اکنون امکان تبادلات مالی و بانکی با ترکیه از مسیرهای رسمی وجود ندارد و یکی از الزامات تجارت آزاد از بین رفتن این چالش است، البته تجارت با پول‌های ملی می‌تواند راهکاری برای تبادلات مالی بین‌المللی در شرایط تحریم باشد و بانک مرکزی ایران هم پیشنهاداتی درباره تجارت با لیر و ریال به‌همتای ترکیه‌ای خود داده است.

مهرداد سعادت دهقان، رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه درباره تأثیرات راهاندازی پایانه مرزی کوزهرش شهرستان سلماس بر تجارت دو کشور گفت: این پایانه در پی تقاضای مرزنیشان ایران و ترکیه در این منطقه مرزی احداث می‌شود و آنها از سال‌ها پیش خواستار راهاندازی گذرگاه بودند، ضمن اینکه راهاندازی گذرگاه جدید به کاهش ترافیک در سه گذرگاه دیگر می‌انجامد و سبب می‌شود هزینه حمل کالا و در ادامه هزینه تمام‌شده تجارت به‌طور محسوسی کاهش یابد و قدرت رقابت ایران در بازارهای فرامرزی افزایش یابد. وی افزود: با این حال گشایش این گذرگاه لزوماً به معنای توسعه و تسهیل تجارت ایران و ترکیه نیست و آنچه بیشتر از راهاندازی گذرگاه اهمیت دارد تجهیز آن به امکانات روز است، امروز بدون دستگاه ایکس‌ری هیچ گذرگاه مرزی کاربری ندارد. رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه تصریح کرد: اکنون اصلی‌ترین تقاضای بازرگانان بخش خصوصی در ارتباط با ترکیه برقراری تجارت آزاد میان دو کشور و صفر شدن تعرفه‌های تجاری است و البته راهاندازی گذرگاه‌های متعدد و مجهز پیش‌نیاز این امر قلمداد می‌شود.

سعادت خاطر نشان کرد: نهایی شدن راهاندازی این گذرگاه به سفر رییس‌جمهور پیشین آقای رئیسی به ترکیه برمی‌گردد و طرف ترک هم با راهاندازی آن موافق است و سهم خود را از سرمایه‌گذاری بر این پروژه بر عهده گرفته است. وی گفت: حضور ما پتانسیل صادرات سالانه ۱۵ میلیارد دلار کالا را به ترکیه دارد و برای تجارت دو کشور ارزش ۳۰ میلیارد دلار ترسیم شده با این حال تحقق این رقم با تجارت آزاد امکان‌پذیر است و حتی تجارت ترجیحی هم دیگر به کار نمی‌آید و روشی منسوخ است این در حالی است که علاوه بر بازرگانان ایرانی بازرگانان بخش خصوصی ترکیه هم از برقراری تجارت آزاد با ایران استقبال می‌کنند.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و ترکیه در پاسخ به اینکه تجارت ۳۰ میلیاردی دلاری با ترکیه مستلزم واردات سالانه ۱۵ میلیارد دلار کالا از این کشور به ایران است، توضیح داد: مطمئن باشید همین الان حجم واردات کالا از ترکیه به ایران بیش از ارقام و ثبت شده است و آمار واقعی به دلیل تحریم هایت نمی‌شود اما در سیستم تجارت آزاد همه چیز شفاف است.

وی افزود: اکنون امکان تبادلات مالی و بانکی با ترکیه از مسیرهای رسمی وجود ندارد و یکی از الزامات تجارت آزاد از بین رفتن این چالش است، البته تجارت با پول‌های ملی می‌تواند راهکاری برای تبادلات مالی بین‌المللی در شرایط تحریم باشد و بانک مرکزی ایران هم پیشنهاداتی درباره تجارت با لیر و ریال به‌همتای ترکیه‌ای خود داده است اما تاکنون نتیجه‌ای حاصل نشده و به‌نظر می‌رسد طرف ترکیه‌ای با توجه به منافع ملی خود در این مسائل دست به عصا رفتار می‌کند و هنوز در معاملات ایران و ترکیه دلار از غالب است.

نصب بنر و تبلیغ و پخش نمادها و امثالهم در دستور کار فرامی‌گیرد، اما آنچه در عمل رخ می‌دهد افزایش مصرف و بی‌فایده بودن این روش است، وقتی گفته می‌شود باید با اهرم قیمت به مردم فشار آورد که رفتارشان را بهینه‌کنند وگرنه‌با پرداخت هزینه بالا جریمه می‌شوند، پاسخ می‌دهند که شما به دنبال استفاده هستید نمی‌کنیم و گمakan به‌تعمیر رفتار مجبور کنید. نهایتا کار آن‌قدر وخیم می‌شود که شرکت تاورین ناچار به قطع برق می‌شود.

حال پرسش این است که جریمه مالی کردن بر مصرف‌های استبداد است یا بی‌توجه به‌نظر شهروندان بر حق آنها قطع کردن؟ به سادگی روشن است که اگر با گران کردن

قیمت برق، بر مصرف‌ها را به اصلاح رفتار سوق دهیم، مشکل کمبود برق متفی خواهد شد، ولی عجیب آن است که از این راه‌حل ساده استفاده نمی‌کنیم و گمakan به دنبال راه‌حل معجزه‌آسا هستیم در حالی که در عرصه حکمرانی هیچ معجزه‌ای در کار نیست! نتیجه این وضع آن است که فشار کمبود برق بر مسر صدمت خراب می‌شود که صدای این کسری دراز و مظلوم از دیگر بخش‌های کشور است.

جالب این است که وقتی قیمت برق

اقتصادی



در واقع اینکه هر چند وقت یک بار صنایع کشور بخواهند درگیر آزمون و خطای مسوؤلان دولتی شوند به‌گونه‌ای که عمر هر تصمیم هم به چند ماه نکشد نه تنها مبارک نیست بلکه باید مورد واکاوی هم قرار گیرد که چرا ایین شیوه مدیریتی در اقتصاد ایران بنیان گذاشته شده است.

خودروساز در ارتباط باشند.»

حتی منوچهر منطقی معاون سابق صنایع حمل و نقل وزارت صمت ششم مهر ماه پارسال اعلام کرده بود که «خودروها به صورت مستقیم و مستقل توسط خودروسازان عرضه خواهد شد، اما عرضه در قالب سامانه یکپارچه خواهد بود و تنها مشتری پس از انتخاب محصول مورد نظر از طریق سایت سامانه، برای ارزی و چه به درگاه پرداخت خودروساز هدایت‌شده و تنها دیگر خبری از نوبت‌دهی و قرعه‌کشی نوبت‌دهی نیست.»

بنابراین با توجه به عدم برگزاری مرحله سوم و عدم پذیرش مسؤلیت سامانه یکپارچه از سوی وزارت صمت و سایر متولیان از جمله شورای رقابت، به تدریج استارت حذف سامانه زده شد. در نهایت و پس از رودرباستی

راه حل مبارزه با مصرف بالای برق، تعدیل قیمت است؛

التماس کردن به مصرف‌کننده جواب نمی‌دهد!

پایین باشد بنگاه‌های اقتصادی هم انگیزه ندارند که از روش‌های بهینه در مصرف انرژی در فعالیت تولیدی خود استفاده کنند، ولی وقتی قیمت برق بالا باشد بنگاه‌های اقتصادی هم سراغ روش‌های جدیدتری می‌روند که برق کمتری مصرف کند. از آن سوی، انگیزه نیز برای تولید برق بیشتر از سوی بخش خصوصی فراهم می‌شود و کمبود برق با تعدیل تقاضا و عرضه برق برطرف می‌شود.

این وضعیت، نشانه شکست سیاست اصلاح رفتار با کار فرهنگی و التماس درمانی است و باید نسبت به این رویه تجدیدنظر کرد. اما در چنین وضعیتی کسانی ظاهر می‌شوند که مشکل را در این می‌بینند که دولت‌های قبل در ساخت نیروگاه‌های جدید کوتاهی کرده‌اند و نتیجه‌ای که می‌گیرند این است که باید وزیر نیرو کسی باشد که با صنعت نیروگاهسازی آشنا باشد تا بتواند در کوتاه‌ترین زمان، نیروگاه‌های جدیدی را درست کرد و به مدار وارد کرد. این رویکرد دقیقاهمان جست‌وجوی راه‌حل سریع است

www.ikcosales.ir برای ثبت‌نام متقاضیان خرید خودروهای ایران خودرو معرفی شد. براساس اعلام این شرکت خودروسازان این طرح شامل متقاضیان عادی، مشمول طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و مشمولان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده است و متقاضیان عادی لازم است برای ثبت‌نام اولیه، مبلغ ۳۳۰ میلیون تومان وجه در حساب و کالتی که در بانک‌های عامل بلوکه کنند. نکته قابل توجه آنکه ایران خودرو، پس از دوراؤل عرضه خودروهای یکپارچه داخلی در اسفند سال ۱۴۰۱، عرضه‌ای در سامانه یکپارچه نداشت و اکنون بخشی از ظرفیت تولید خود را پس از یک و سال نیم به صورت پیش‌فروش و فروش فوق‌العاده برای هر سه گروه متقاضیان در سامانه خود عرضه می‌کند و مقرر کرده که به شیوه قرعه‌کشی و میزان ظرفیت باقی مانده خود تا پایان امسال، خودروها را تحویل دهد. بنابراین سامانه یکپارچه در حال حاضر فقط کارکرد نظارتی دارد و بر اساس مصوبه ۶۳۳ شورای رقابت خودروساز مکلف شده تا پس از عرضه، تعداد و شیوه عرضه را در سامانه ثبت و ضبط کند.

چرا تکلیف صنعت خودرو را روشن نمی‌کنید؟

موضوعی که باید به آن توجه کرد آن است که متأسفانه طی سال‌های گذشته صنعت خودروسازی کشور دائم درگیر هیجان و تصمیمات شبانه روزی آن هم بدون اطلاع قبلی بوده است؛ تغییرات پی در پی در شیوه فروش خودرو مصداق بارز این مساله است. به‌عنوان نمونه تنها طی ۱۲ ماه (سال ۱۴۰۱) در مورد فروش خودرو سه تصمیم متفاوت گرفته شد؛ ابتدا که خودرو به صورت قرعه کشی فروخته می‌شد در ادامه اعلام شد که خودرو باید در بورس کالا فروخته شود؛ در نهایت

اقتصاد کیش ۱

نیز سامانه یکپارچه فروش خودرو راه اندازی شد تا عرضه‌ها به صورت تجمیعی و انبوه صورت گیرد. حال هم که به صورت صریح اعلام شده سامانه یکپارچه بعد از تنها ۲ سال دیگر محل فروش خودرو نخواهد بود. این چرخه معیوب باتغییر هر مدبری تکرار می‌شود به گونه‌ای که به نظر می‌رسد آنچه که در تیم اقتصادی دولت‌ها اهمیتی ندارد، توسعه صنعت خودروسازی و کمک‌به این صنعت برای خروج از بحران چند ساله است. در واقع اینکه هر چند وقت یک بار صنایع کشور بخواهند درگیر آزمون و خطای مسؤلان دولتی شوند به گونه‌ای که عمر هر تصمیم هم به چند ماه نکشد نه تنها مبارک نیست بلکه باید مورد واکاوی هم قرار گیرد که چرا این شیوه مدیریتی در اقتصاد ایران بنیان گذاشته شده است. متولیان باید تلاش داشته باشند که اگر به دنبال جانش زدایی از صنعت خودروسازی هستند ابتدا باید به‌صورت شفاف سیاست‌های خود را اعلام کنند و در گام بعدی با حذف قیمت‌گذاری دستوری، زمینه را برای تولید و عرضه انبوه خودرو فراهم کنند. اگر فقط این سیاست با جدیت در دستور کار متولیان به ویژه وزارت صمت قرار گیرد، دیگر نیازی به تأیید و تکذیب‌های شبانه روزی در مورد قیمت، فروش و تولید خودرو نخواهد بود. در این صورت هم تولیدکننده، هم مصرف‌کننده و هم بازار تکلیف خود را می‌دانند. به عنوان مثال دولت می‌تواند اعلام کند که قصد دارد قیمت گذاری دستوری خود را حذف کند و برای پیاده‌سازی این سیاست یک برنامه میان مدت دارد که در آن فاصله زمانی زمینه را برای حذف این شیوه قیمت گذاری فراهم خواهد کرد. در این صورت تمام بازرگان صنعت خودروسازی کشور تکلیف خود را می‌دانند و دیگر شاهد تأیید و تکذیب‌ها و تصمیمات خلق الساعه نخواهند بود.

می‌کند بر طبل افزایش زیاد قیمت برق برای پرمصرف‌هامی‌کوبند.

در روش پوپولیست‌ها مصرف، رشد شتابدیی دارد و باید بخش عرضه برق تقلا کند که خود را به سطح مصرف برساند، اما در مصرف است که باید خود را با میزان عرضه تطبیق دهد. روشن است که اگر اقتصاد و خصوصا صنعت رشد کند نیاز به نیروگاه بیشتر می‌شود و باید نیروگاه بیشتری ساخته شود، ولی وقتی اقتصاد رشد زیادی ندارد باید صرف بر ساخت نیروگاه‌های جدید در کشور شیوه بی‌فرجامی است و بحران را تنها چند سال به عقب می‌اندازد و چند سال بعد دوباره با این معضل روبه‌رو خواهیم شد.

که در اینجا با راه‌حل درست فاصله دارد.

راه‌حل درست این است که با مردم صحبت و فلسفه افزایش شدید قیمت پلکانی برای پرمصرف‌ها را تشریح کرد و برای وزارت نیرو فردی مناسب است که بتواند با مردم چنین گفت‌وگویی داشته باشد نه وزیر نیرو گام‌ساز! وقتی می‌توان با اصلاح رفتار، کمبود برق را تا حد زیادی متفی کرد، چرا باید منابع محدود کشور را صرف ساخت نیروگاه‌های جدید کرد و به قیمت دست‌زدی در اینجاست که تعارض پوپولیسم و جدیت در حکمرانی ظاهر می‌شود. کسانی که دنبال آن هستند که صدای بلند نمودار معظمت انقلاب بوده است و گفت برای کنترل تورم تلاش خواهیم کرد شرایط

همتی وزیر پیشنهادی اقتصاد:

اولویت من حفظ ارزش پول ملی و رسیدگی به معیشت مردم است



پیشنهاد است و این که در مقابل مجلس مسوول هستیم.



کشور مونتاژ شد و ارزیبری کشور را در نمونه‌های مشابه تا یک سوم کاهش می‌داد.

معاون وزیر صمت:

از ممنوعیت مطلق واردات لوازم خانگی دفاع نمی‌کنیم

دولت شهید ریسی داشتنه که در دولت شهید ریسی کارهای خوبی صورت گرفت و در اواخر تقدیبنگی کنترل‌شد. وی اظهار داشت: اعضای کمیسیون مطالبی گفتند همتی گفت که معیار من در کار و مسوولیت ما رهبر معظم انقلاب بوده است و گفت برای کنترل تورم تلاش خواهیم کرد شرایط

دولت شهید ریسی داشتنه که در دولت شهید ریسی کارهای خوبی صورت گرفت و در اواخر تقدیبنگی کنترل‌شد. وی اظهار داشت: اعضای کمیسیون مطالبی گفتند همتی گفت که معیار من در کار و مسوولیت ما رهبر معظم انقلاب بوده است و گفت برای کنترل تورم تلاش خواهیم کرد شرایط

همین دلیل، روبل تقویت شده است، روسیه سرمایه‌گذاری خارجی از چین و هند را جذب کرده است که باعث کاهش قیمت واردات و تبع آن تورم می‌شود. همچنین روسیه مردم را به پس‌انداز تسویق می‌کند تا برای مصرف هزینه کند که تورم را نیز کاهش می‌دهد.

برای تاب‌آوری اقتصاد روسیه را ذکر کرده است؛

اولین مورد این است که روسیه ذخایر عظیمی را انباشته کرده است که از کسری بودجه حمایت می‌کند و دلیل دوم، سیاست پولی غیرمعمول بانک مرکزی روسیه است. نرخ کلبندی از ۷٫۵ درصد به ۱۸ درصد افزایش یافته است. به

که شاخص احساسات مصرف‌کننده همچنان نامیدکننده است. اروپا همچنان با رکود درگیر است حتی چین مشکلاتی دارد با این حال یک جا وجود دارد که در آن حال و هوا کاملاً متفاوت است. با وجود تحریم‌های شدید و وضعیت نابسامان جهان، اقتصاد روسیه به شدت در حال

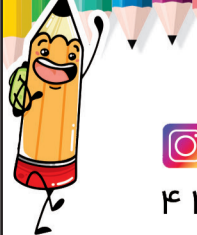
رشد است. اکنون میست گزارش کرد، با وجود تحریم‌های شدید و وضعیت نابسامان، روسیه رشد اقتصادی جدی نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۴، رشد تولید ناخالص داخلی روسیه به میزان سه درصد است که بالاتر از ۹٫۵ درصد کشورهای ثروتمند است. اکنون میست ۲ دلیل

شورای عالی بورس که در وزارت اقتصاد برگزار شد، در خصوص مصوبات و توافقات صورت گرفته در این جلسه گفت: در این جلسه در خصوص بهبود وضعیت بورس تصمیماتی گرفته شد، همچنین توافق شد حمایت از

حمایت‌های خود را از این بازار آغاز کند. رئیس کل بانک مرکزی با اشاره به وضعیت نابسامان بازار سرمایه، از حمایت نظام بانکی از این بازار از روز آتی خبر داد. محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی در پایان جلسه

۲ دلیل برای تاب‌آوری اقتصاد روسیه در مقابل تحریم و رکود اقتصاد جهانی

گروه اقتصادی – در سراسر جهان نگرانی‌ها در مورد اقتصاد افزایش یافته است اما در روسیه با وجود تحریم‌ها اخیراً رشد اقتصادی است اما دلیل این تاب‌آوری اقتصادی روسیه هم‌زمان با جنگ اوکراین چیست؟ در آمریکا و کانادا بیکاری در حال افزایش است، در حالی



Hany_tahrir 0902 299 2099

آدرس: مرکز خرید آرین، طبقه اول، غرفه ۴۱

سیمای تاب

پرینت

منگنه



لوازم تحریر