آرمان ملّی
armanmeli.ir
سال پنجم
شماره ۱۲۱۶
دوشنبه
۱۴۰۰•۱۱•۰۴
۲۱ جمادی‌الثانی ۱۴۴۳/ ۲۴ ژانویه ۲۰۲۲

نکته

داستان بازگشت‌خوردن محصولات کشاورزی ادامه دارد

این بار ادعای واردات سموم از اروپا؟!

آرمان‌ملی: تغییر اظهارات از سوی مسئولان دولتی و متولیان تشکل‌های بخش‌خصوصی آن هم متناسب با شرایط دیکته شده از سوی سازمان‌های بالادستی به روال مرسوم در بین مدیران کشور تبدیل شده است. درواقع پس از بازگشت‌خوردن محصولات کشاورزی صادراتی ایران به برخی از کشورها که شروع آن با محموله فلفل صادرات به روسیه رقم خورد دلیل این بازگشت‌خوردن باقیمانده سموم در این محصولات بیش از استانداردهای تعریف شده عنوان شده در ان زمان یکی از مدیران اعلام کرد که با وجود برخورداری از قانون و استاندارد تعریف شده در این حوزه اما به‌دلیل آنکه واردات سموم و مواداولیه تولید آن در داخل کشور اکثر از کشور چین صورت می‌گیرد و نظارت کافی نیز در این زمینه وجود ندارد شاهد بروز چنین اتفاقاتی هستیم. با طرح این موضوع و در حالیکه نگرانی مصرف این محصولات در کشور وجود داشت مسئولان وزارت کشاورزی سعی کردند تا در ابتدا بازگشت‌خوردن محصولات کشاورزی را روالی مرسوم اعلام کنند که در تمامی کشورها به‌دلیل منطبق‌نبودن استانداردهای تعریف شده اتفاق می‌افتد. البته پس از آن برخی از مسئولان نیز پرداختن این موضوع را از سوی رسانه‌ها؛ افتادن در دام دشمنانی دانستند که اساسا با تبلیغات خود سعی در غیرواقعی نشان‌دادن وضعیت کشور و تحت‌الشعاع قراردادن صادرات صورت می‌گیرد. البته ماجرا به اینجا ختم نشده و حال یکی دیگر از متولیان تشکل‌های بخش خصوصی بر خلاف ادعای مطرح شده اعلام کرده تمامی سموم و کودهای وارداتی از کشورهای اروپایی صورت می‌گیرد موضوعی که فارغ از اینکه در شرایط تحریمی واردات از اروپا با اما و اگرهای زیادی همراه است که می‌تواند این ادعا را تحت‌الشعاع قرار دهد؛ اینکه تشکل‌ها اساسا استفاده از محصولات چینی را تکذیب می‌کنند موضوعی است که سوالات زیادی را در ذهن ایجاد می‌کند. در این رابطه سیدمهدی حسینی‌یزدی رئیس انجمن واردکنندگان سم و کود درباره وضعیت سموم وارداتی به ایران، می‌گوید: از سموم وارداتی ۷۵ درصد سموم تکنیکال و ۲۵ درصد سموم آماده مصرف نسل جدید هستند که طبق استانداردهای جهانی تامین و وارد می‌شوند. وی بیان‌داشت: اکنون اکثر سموم تکنیکال مصرفی جهان در هند و چین تولید و عرضه می‌شود و ایران از تهیه و خرید آن مستثنی نیست، اما بخش عمده سموم آماده مصرف نسل جدید از کشورهای اروپایی همچون آلمان، انگلستان، اسپانیا و ایتالیا تامین و وارد کشور می‌شود. رئیس انجمن واردکنندگان سم و کود با بیان اینکه مصرف سموم کشور ۳۰ هزار تن در سال است که ایران یکی از کمترین مصرف‌کنندگان آن است، اظهارداشت: کشاورز برای تولید محصول سالم و کیفی برای کود، سم و بذر باکیفیت هزینه می‌کند، اما به‌دلیل خشکسالی‌های پی‌در ی تولیدکنندگان ما نیازمند حمایت‌های دولتی در این بخش هستند تا سم و کود سالم به دست‌شان برسد. وی اضافه‌کرد: اکنون علاوه بر افزایش قیمت جهانی سموم در جهان، در کشور ما ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده و افزایش عوارض گمرکی ناشی از ارزنیمایی به کشاورزان و تولیدکنندگان تحمیل می‌شود که از محل مالیات بر ارزش افزوده ۱۳ درصد و از عوارض گمرکی بین چهار تا پنج برابر افزایش قیمت سموم را در پی دارد که می‌تواند که در کاهش بیشتر مصرف سموم تاثیرگذار باشد. حسینی‌یزدی با بیان اینکه کاهش مصرف سم در کشور می‌تواند در کاهش تولیدات اثرگذار باشد، افزود: کشاورزان باید بدانند که از مصرف سموم تقلبی، غیرمجاز، پرخطر و تاریخ مصرف‌گذشته استفاده نکنند و در عین حال برای سلامت تولیدات خود از سموم مجاز و کم‌خطر بهره ببرند.

گزارش «آرمان‌ملی» از طرح حمایت از کارخانجات و بنگاه‌های تولیدی:

منتقدان اقتصادی به مجلس بی‌اعتمادند

سوت مجلس برای شروع مسابقه دوندگی بانک‌ها!

زمینه‌سازی برای بروز فساد نکنیم!

آرمان‌ملی - محمدسیاح: مجلس انقلابی طرحی را روزگذشته به تصویب رساند که حتی درباره رای‌گیری برای آن مشکلاتی در اخذ رای نمایندگان ایجاد شده است؛ این طرح که به عقیده برخی از کارشناسان اقتصادی در درازمدت به ضرر و زیان تولید تمام می‌شود در اصل قانونی برای حمایت از کارخانجات و بنگاه‌های تولیدی در برابر تعطیلی و مصادره اموال از سوی بانک‌ها در قبال بدهی تسهیلاتی آنهاست! این مصوبه در حقیقت به محاکم رسیدگی کننده این امکان را می‌دهد تا از بازداشت مدیران کارخانه‌ها و بنگاه‌های تولیدی و توقیف اموال آنها جلوگیری کنند! با این حال حتی خود قوه‌قضائیه هم نسبت به این مصوبه ابراز نگرانی کرده و آن را فسادزا و رانت‌زا خوانده است! براین اساس طرح حمایت از کارخانجات و واحدهای تولیدی مجلس که کلیات آن هفت دی با قید ۲ فوریت به تصویب رسید، از آن دسته طرح‌هایی است که می‌تواند در بلندمدت خود به محرکی علیه تولید تبدیل شده و زمینه زمین‌زدن نظام تولیدی کشور را مهیا کند. مطابق این طرح، به شورای تامین هر استان این اختیار داده می‌شود که به تشخیص خود جلوی حبس و بازداشت مدیران یا سرمایه‌گذاران واحدهای تولیدی را بگیرند. در دعاوی مطرح علیه تولیدکنندگان، به مرجع رسیدگی‌کننده این اختیار داده می‌شود که به تشخیص خود از توقیف اموال مربوط به تولید جلوگیری کند و به تولیدکننده مهلت به اصطلاح عادله جهت انجام تعهد اعطا شود تا بدهی خود را با تقسیط پرداخت کند. در بخش‌های دیگری از این طرح آمده است مرجع رسیدگی‌کننده می‌تواند دستور توقیف اموال غیرتولیدی محکوم‌علیه را بدهد، اما اگر اموالی غیر از اموال مربوط به تولید وجود نداشت، پرونده به ستاد تسهیل و رفع موانع تولید ارجاع می‌شود تا آنها به محکوم‌علیه مهلت مناسب برای تامین از محل سایر اموال غیرمرتبط با تولید بدهند. این مهلت یکبار دیگر نیز قابل تمدید است. ضمن اینکه درج هرگونه قید و شرط منجر به تعطیلی و پلمب واحدهای تولیدی در قراردادهای تامین مالی توسط بانک‌ها، موسسات مالی و اعتباری و نظائر آنها، اعم از دولتی و غیردولتی، بلااثر بوده و حتی اقدام‌کنندگان بر خلاف این بند به مجازات به درجه (۵) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شوند! از طرفی بیمه تامین اجتماعی نیز نمی‌تواند مطالبات خود را از طریق توقیف ابزار و ماشین‌آلات و مواداولیه واحدهای تولیدی اخذ کند.

اعتبارسنجی دقیق پرداخت تسهیلات

هادی حق‌شناس، اقتصاددان در این باره به «آرمان‌ملی» گفت: به‌نظرم مشکل اصلی به خود بانک‌ها برمی‌گردد، عمده تسهیلاتی که بانک‌ها پرداخت می‌کنند براساس طرح توجیهی واقعی نیست. بانک‌ها باید همان ابتدا که قصد پرداخت تسهیلات دارند اعتبارسنجی درست بدین‌معنا که آیا شخص می‌تواند باز پرداخت تسهیلات را انجام بدهد یا خیر، داشته باشد. او ادامه داد: البته نمی‌توان به این روش هم اتکا کرد چراکه ممکن است اعتبارسنجی هم به‌درستی صورت بگیرد، اما شخص با گرفتن تسهیلات آن را در حوزه تخصصی خودش سرمایه‌گذاری نکند و وارد حوزه دیگری شود. حق‌شناس اضافه کرد: بنابراین اگر بانک‌ها تسهیلات را به‌درستی ارزیابی کنند به‌نظرم مانع بزرگی برای مطالبات معوقه خواهد شد. نکته بعدی این است که بانک‌ها برای دادن تسهیلات وثایقی می‌گیرند اگر این وثایق درست تنظیم شود و در اختیار بانک قرار بگیرد دیگر ضرورتی به بازداشت شخص نیست. این کارشناس اقتصادی افزود: دراینصورت نیازی به بازداشت مدیر یا مالک کارخانه یا تولیدکننده اصلی نیازی نیست چراکه این اتفاق به معنای واقعی باعث تعطیلی کار می‌شود و تعطیلی بنگاه و کارخانه به زیان ملی و هم به زیان بانک است؛ چون پولی برنخواهد گشت و به‌نظرم بازداشت بدترین راهکار در مورد این نوع بدهکاران است. راهکار درست این است که بانک‌ها از ابتدا هم طرح را درست ارزیابی و هم وثایق مناسبی را دریافت کنند تا بتوانند مطالعات خود را به‌سرعت از بنگاه‌ها و کارخانجات دریافت کنند.

فرصتی برای بروز رانت و فاسد

این کارشناس اقتصادی در واکنش به این موضوع که خود قوه‌قضائیه این طرح را تبعیض‌آمیز، فسادزا و موجب سوءاستفاده مفسدان اقتصادی دانسته است، این برداشت قوه‌قضائیه از این طرح چقدر با واقعیت ارتباط دارد؛ گفت: هر نوع رانت یا بستر فساد زمانی اتفاق می‌افتد که متولی آن بخش به وظایف خود به‌درستی اجرا نکرده یا متناسب با قانون رفتار نکنند. قانونی که در مورد همه بانک‌ها وجود دارد این است که باید به طرح‌هایی تسهیلات بدهند که طرح توجیهی داشته باشد. او ادامه داد: رانت زمانی اتفاق می‌افتد که شخص گیرنده تسهیلات آن را در طرح توجیحی خود هزینه نکند و برای سرمایه‌گذاری به سایر بازارها نظیر مسکن، خودرو یا حوزه‌ای دیگر وارد شود. اگر بانک در همه مراحل پرداخت تسهیلات نظارت داشته باشد باعث جلوگیری از بروز رانت و فساد خواهد شد. حق‌شناس در واکنش به صحبت‌های انجمن سرمایه‌گذاران خطرپذیر هم در مخالفت با این طرح گفته این طرح باعث تضعیف تولید، سوءاستفاده کلاهبرداران و ترس سرمایه‌گذاران خواهد شد، بیان داشت: هر طرحی که به تصویب می‌رسد معایب و مزایایی دارد و طبیعتا همه طرح‌ها کامل نیستند. مجموعه مفادی که در قانون کسب‌وکار برای حمایت از تولیدکننده وجود دارد اگر به‌صورت کامل اجرا شود باعث حمایت از تولید خواهد شد. از اینکه بگذریم نمی‌توان بین تولید و تولیدکننده فاصله ایجاد کند چون اگر تولیدکننده نباشد تولیدی صورت نخواهد گرفت. یعنی درحالیکه هدف از قوانین و آیین‌نامه‌ها حمایت از تولید است؛ اما ناخودآگاه حمایت اصلی از تولیدکننده باید صورت بگیرد تا تولید ادامه پیدا کند.

ریشه‌های مشکلات فراموش شدند

این اقتصاددان در پاسخ به این سوال که چرا در مقابل این قوانین و مصوباتی که با ابهام یا ضعف همراه هستند، به حل معضلات اقتصادی نظیر بهبود شرایط صادرات و کاهش تورم و برداشته‌شدن تحریم‌ها و توسعه اقتصادی و... پرداخته نمی‌شود، گفت: مشکل این است که معمولا دولت و مجلس و نهادهای مسئول با معلول‌ها برخورد می‌کنند، به‌عنوان مثال گفته می‌شود گروهی به گرانی و گرانفروشی نظارت و با آن مقابله کنند ولی خود گرانی معلول است نه علت. علت گرانی افزایش نقدینگی و تورم و عوامل دیگری است. باید پرسید چرا دولت مجبور به چاپ پول می‌شود؟ دلیل آن این است که دولت یکباره هزینه‌های بخشی از جامعه را به هر طریقی یا با یک مصوبه کم و زیاد می‌کند. او با تاکید بر اینکه متاسفانه همیشه به سراغ آخرین حلقه مشکلات می‌روند، ادامه داد: مثلا در مورد خودروسازی که به معضلی در کشور تبدیل شده است؛ زمانیکه دلار ۳۰ هزارتومان بود یا الان که قیمت دلار به ۲۷ هزارتومان رسیده قیمت پراید چه تغییری کرده است؟ در حقیقت قیمت پراید افزایش داشته نه کاهش و این افزایش هم ادامه دارد! منظور این است که دولت به سراغ ریشه موضوعات نمی‌رود. وقتی یک حمایت انحصاری از خودروساز صورت می‌گیرد و واردات با ممنوعیت یا تعرفه‌های بالا مواجه می‌شود نتیجه این است که امروز خودروی بی‌کیفیت در کشور تولید می‌شود که عوارض زیادی را هم به‌همراه دارد. رضا فاطمی‌امین، وزیر صمت در جلسه بررسی این طرح گفت: «یک بنگاه و کسب‌وکار یک موجود زنده بوده و مستقل از مدیریت و سرمایه‌گذاران آن باید حمایت شود. نباید خطای مدیران و شرایط اقتصادی یک کشور را به کسب‌وکار و واحد تولیدی تحمیل کنیم و در صورت بروز مشکلات این چنینی ضرر و زیان آن نباید به کسب‌وکارها لطمه وارد کند.» او با بیان اینکه ثروت یک کشور، کسب‌وکارهای فعال آن هستند، تصریح کرد: «سرمایه‌های هر سازمانی منابع انسانی توانمند آن سازمان هستند، اما در مقیاس یک کشور، ثروت یعنی کسب‌وکارهای فعال آن کشور و همکاری نیروهای انسانی توانمند و ایجاد یک تشکل و کسب‌وکار برای تولید و اشتغال، بنابراین هر میزان کسب‌وکارها را تقویت کنیم و آنها را از آسیب‌های مدیریتی و شرایط اقتصادی حفظ کنیم در راستای تقویت تولید و اشتغال کشور حرکت کرده‌ایم.» این عضو کابینه دولت سیزدهم اضافه کرد: «طرح حمایت از کارخانجات و واحدهای صنعتی و تولیدی با وجود مشکلاتی که در آن وجود دارد، در هیات دولت مورد بررسی قرار گرفته و دولت با آن موافقت کرده است و ایرادات آن می‌تواند در کمیسیون صنایع و معادن مورد بررسی قرار گرفته و رفع شود. ما در تاریخ اقتصادی کشور در مقطعی قرار داریم که کسب‌وکارهای زیادی شکل گرفته و برخی از آنها در طول زمان فرسوده شده و نیاز به ترمیم و حمایت دارند، بنابراین ضرورت دارد در این مقطع کنونی به کسب‌وکارها توجه جدی کنیم.» حرکت دولت و مجلس برای حمایت از تولید در دهه‌های گذشته و در این دوره هیچ کمک جدی‌ای به تولید این کشور نکرده است! شاید دلیل آن تضاد منافعی است که همیشه وجود داشته و دارد. این وضعیت به نابودی تولید انجامیده و حتی تصمیمات مجلس هم در درازمدت علیه باقی‌مانده تولید عمل خواهد کرد. به‌هر حال وقتی افراد متخصص، صاحب دانش و تجربه سرکار نباشند تصمیمات سیاسی گرفته می‌شوند و نتیجه چهار دهه مدیریت دولتی تعطیلی هزاران واحد تولیدی، رانت و فساد گسترده و بحران‌های متعدد اقتصادی است.

بنگاه‌ها

اشتغال پایدار مهم‌ترین دستاورد توسعه پایانه‌های «چابهار»

آرمان‌ملی: سرپرست معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه همایش لجستیک چابهار گفت: از مهم‌ترین آثار توسعه منطقه‌ای در چابهار ایجاد اشتغال پایدار است. جلیل اسلامی افزود: از مهم‌ترین آثار توسعه منطقه‌ای در چابهار ایجاد اشتغال پایدار است و تکمیل زیرساخت‌های پسکرانه‌ای برای اتصال زنجیره تامین و استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی بندر چابهار و توسعه ظرفیت دریایی اهمیت به‌سزایی دارد. وی گفت: سازمان بنادر و دریانوردی با ساخت و توسعه بندر چابهار با ظرفیت بیش از ۸ میلیون تن در فاز یک، از سازمان‌هایی است که اولین قدم را در توسعه زنجیره حمل‌ونقل کالا در منطقه برداشته و توسعه این بندر در فازهای بعدی هم ادامه خواهد داشت. عضو هیات عامل سازمان بنادر با اشاره به اینکه در حوزه دریایی غیر از بندر چابهار پروژه‌های زیادی در حوزه مکران برای توسعه وجود دارد؛ اظهارکرد: طرح بندر بزرگ کشور در این سواحل در حال طراحی است و تاکنون بیش از ۳۰ درصد از تجهیزات که در قرارداد چابهار پیش‌بینی شده بود در بندر مستقر شده است.

ارسال طرح «ساماندهی صنعت خودرو» به مجمع تشخیص

آرمان‌ملی: در حالیکه کمیسیون تلفیق واردات ۵۰ هزار دستگاه خودرو سواری و ۱۰ هزار دستگاه ماشین‌آلات سنگین را در بودجه ۱۴۰۱ مصوب کرده است اما روزگذشته موضوع طرح ساماندهی صنعت خودرو که از سوی کمیسیون صنایع مجلس به تصویب رسیده بود اما با وجود چندین‌بار رفت‌وبرگشت بین مجلس و شورای نگهبان که توانست نظر این شورا را تامین کند اما در نهایت با مخالفت مجمع تشخیص مصلحت که آن را در تضاد با اقتصادی مقاومتی و حمایت از تولید عنوان کرده بود بلاتکلیف باقی ماند. حال با اصرار اعضای کمیسیون بر اجرای مصوبه قبلی برای بررسی بیشتر و تعیین تکلیف نهایی مجدد به مجمع تشخیص مصلحت ارسال شد. حال باید منتظر شد و دید در حالیکه واردات خودرو در لایحه بودجه سال آینده گنجانده شده و به‌نوعی تکلیف قانونی دولت در سال آینده محسوب می‌شود مجمع با این طرح موافقت خواهد کرد و دراین صورت طرح ساماندهی صنعت خودرو که مهم‌ترین بند آن آزادسازی واردات است با چه سازوکاری اجرا خواهد شد و اساسا آیا طرحی با مضمون مشترک به دو مصوبه قانونی در مجلس نیاز دارد؟ براساس این گزارش نمایندگان مجلس در جلسه علنی روزگذشته خود گزارش کمیسیون صنایع و معادن در مورد طرح ساماندهی صنعت خودرو برای رفع ایرادات شورای نگهبان در دستور کار قرار دادند و با توجه به اصرار نمایندگان بر مصوبه قبلی خود درباره ماده ۴ طرح ساماندهی صنعت خودرو پیرامون واردات خودرو این موضوع برای تعیین تکلیف نهایی به مجمع تشخیص مصلحت نظام ارسال شد.

بازار سرمایه

در پی افت ۲۵ هزار واحدی شاخص مطرح شد:

تداوم سقوط با سیاست افزایش نرخ سوخت صنایع

آرمان‌ملی: بازار سرمایه روز یکشنبه به‌رغم چند روز صعود کم‌جان در نهایت تغییر مسیر داد به‌طوری که شاخص کل با بیش از ۲۵ هزار واحد ریزش در کانال یک‌میلیون و ۲۵۶ هزار واحدی قرار گرفت. درواقع بازارسرمایه در حالی به روند ریزشی خود ادامه می‌دهد که تزریق منابع به صندوق تثبیت بازار هم نتوانسته از این ریزش جلوگیری کند موضوعی که به اعتقاد کارشناسان دلایل آن را باید در تصمیم دولت برای افزایش نرخ سوخت صنایع پتروشیمی و فولادی جست‌وجو کرد که با وجود عقبگرد دولت از تصمیم اولیه و در نهایت رسیدن نرخ سوخت به ۴۰ درصد اما کاهش رقابت‌پذیری صنایع در بازار جهانی عملا سودآوری سهام آنها را تحت‌الشعاع قرار داده است. در این رابطه سیاوش فیاضی کارشناس بازارسرمایه به «آرمان‌ملی» می‌گوید: دولت در گذشته برای فرموله‌کردن و تعیین نرخ گاز شرکت‌های پتروشیمی از میانگین قیمت چهار هاب گازی استفاده می‌کرد و این تعیین قیمت در برخی از فصول باعث افزایش ۳ برابری نرخ، نسبت به نرخ نرمال می‌شد. فیاضی با استناد به کمبود گاز و در اروپا و بالارفتن قیمت آن در قاره سبز، افزود: امسال براساس عرضه و تقاضا قیمت گاز، اختلاف قابل‌توجهی در نرخ گاز منطقه اروپا وهاب‌های اروپایی، هلند و انگلیس، به‌وجود آمد و به‌تبع آن فرمول نرخ گاز ایران هم‌تغییر کرد. تغییری که برای ایران به‌عنوان دارنده دومین ذخایر گازی جهان جای سوال دارد. این کارشناس بورس در مورد اینکه ایران به‌عنوان دومین دارنده ذخایر گازی دنیا به چه دلیل باید نرخ گاز شرکت‌های خود را براساس کشورهای اروپایی که بعضا تا ۱۰۰ درصد نیاز خود را از واردات تامین می‌کنند، تعیین کند؟ گفت: درحالی‌که نرخ گاز در هاب‌های پر معامله و مطرح دنیا بین ۲۰ تا ۳۰ درصد هاب‌های اروپایی است، چرا در ایران باید قیمت گاز بر اساس گران‌ترین هاب‌های دنیا تعیین شود؟ فیاضی در ادامه به تغییر نرخ سوخت صنایع هم اشاره کرد و افزود: در اقدامی دیگر دولت علاوه بر گرم‌زدن نرخ خوراک شرکت‌های پتروشیمی به نرخ‌های غیرمعقول تعریف‌شده، سوخت صنایع را نیز در سال آینده برای شرکت‌های پالایشی، فولادی و سایر صنایع به‌غیراز سیمان به ۴۰ درصد افزایش داد که این موضوع باعث می‌شود که در برخی از ماه‌های سال، هزینه مسائل سیاسی بین اروپا و روسیه، به شرکت‌ها و صنایع ایرانی تحمیل می‌شود و آنها هم هزینه‌های سیاسی این دو طرف را پرداخت می‌کنند. گفتنی است روزگذشته در بازارسرمایه ۳۱۲ هزار معامله به ارزش ۳۲ هزار و ۲۲۶ میلیارد ریال داد‌وستد شد و شاخص کل با ۲۵ هزار و ۲۵۴ واحد کاهش در رقم یک‌میلیون و ۲۵۶ هزار واحد قرار گرفت؛ همچنین شاخص کل با معیار هم وزن هم ۵۹۴۴ واحد نزول کرد و به رقم ۳۲۸ هزار و ۲۴۴ واحد رسید.

گزارش «آرمان‌ملی» از حواشی توقف فروش محصول یکی از خودروسازان:

«انحصار خودرو» روی دیگر خود را نشان داد

یکه‌تازی چینی‌سازان نتیجه حمایت سیاسیون از انحصار است

انحصار بازار خودرو به‌نام تولید به کام مافیا؟!

آرمان‌ملی: تردیدی وجود ندارد که قیمت‌گذاری دستوری که پس از توقف واردات خودرو در راستای حمایت از تولیدات داخلی ۲ خودروساز بزرگ کشور در خلال این سال‌ها از سوی شورای رقابت به ساکنان جاده‌مخصوص تحمیل شده مهم‌ترین دلیل برای شکل‌گیری زیان‌انباشت و همچنین ایجاد رانت برای دلالان در بازار بوده است اما بررسی‌ها نشان می‌دهد برخلاف تصورات شکل گرفته منافع ناشی از این بازار انحصاری تنها متوجه خودروسازان دولتی نبوده بلکه خودروسازان بخش خصوصی از این فضا رانت عظیمی را به جیب زده‌اند. درواقع این گروه از خودروسازان که عمدتا مونتاژکاران محصولات دست چندم چینی بوده در حالی تحت‌عنوان تولیدکننده از مزایای این بازار انحصاری بهره می‌گیرند که بررسی‌ها از عدم تحقق رعایت سهم داخلی‌سازی در اکثر این واحدها خبر داده و از سوی دیگر با در اختیارداشتن سهمی بیش از ۱۰ درصدی از بازار خودرو بدون آنکه نظارتی بر نحوه قیمت‌گذاری آنها صورت گیرد به یکه‌تازی در بازاری که مصرف‌کنندگان آن تشنه تنوع و کیفیت هستند، می‌پردازند. به‌گونه‌ای که محصولات عرضه شده از سوی چینی‌سازان تا سه برابر قیمت واقعی در بازار جهانی به‌دست مصرف‌کننده ایرانی می‌رسد. این موضوع که بارها از سوی رسانه‌ها به‌ویژه روزنامه «آرمان‌ملی» اعلام شده نشان‌دهنده فضای مسموم و بازار پررانتی است که با وجود تاکید تمامی کارشناسان و فعالان حوزه خودرو بر لزوم حذف آن اما منافع سیاسیونی که به نحوی با بخش خودرو در ارتباطند اجازه آزادسازی واردات و ایجاد رقابت در بازار را نمی‌دهند؛ موضوعی که در آخرین محصول عرضه شده از سوی شرکت مدیران خودرو که اخیرا با رونمایی از برندلوکس خود قصد دارد خودروی تیگو ۸ پرو را با نام فونیکس به فروش رساند عینیت‌یافته که این شرکت قیمت یک‌میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومانی را برای این محصول خود تعیین کرده است. موضوعی که قیمت ۲۵ هزاردلاری این محصول حتی با احتساب دلار ۳۰ هزارتومانی نیز نشان می‌دهد قیمت آن یک‌میلیارد تومان بیش از نرخ واقعی به مصرف‌کننده عرضه شده است. حال با مشخص‌شدن این سودجویی آشکار سازمان حمایت در دستوری فروش این خودرو را صادر کرده است اما قطعا این رانت عظیم باعث خواهد شد تا مدیران این شرکت از تمامی ابزارهای رسانه‌ای خود برای دریافت این سود بی‌دردسر استفاده کنند.

خودرویی با بیش از ۱۰۰ درصد سود

شرکت مدیران‌خودرو که سال‌هاست محصولات برند چری را تحت‌عنوان **mvm** در بازار ایران به فروش می‌رساند اخیرا از برند لوکس خود به‌نام فونیکس رونمایی کرد که قرار است از این پس خودروهای لوکس این خودروساز را در بازار عرضه کند و براین اساس در اولین اقدام نسبت به معرفی و خودروی تیگو ۸ پرو اقدام کرد خودرویی که با بهره‌گیری از امکانات لوکس و هوشمند محصولی در حد استانداردهای جهانی را قرار است در اختیار مصرف‌کننده ایرانی قرار دهد، اما در حالی که به‌نظر می‌رسد عرضه این محصول نقطه عطفی در خودروهای لوکس کشور ایجاد خواهد کرد قیمت اعلام شده از سوی این شرکت بازتاب زیادی را به‌همراه داشت به‌طوری که مدیران خودرو قیمت یک‌میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومانی را برای آن تعیین کرده و نسبت به ثبت‌نام برای پیش‌فروش نیز اقدام کرد، اما همزمان با رونمایی از این قیمت سازمان حمایت از مصرف‌کننده به‌عنوان نهاد ناظر دست به‌کار شد و دستور توقف فروش این محصول را برای بررسی صادر کرد. البته اگرچه این اقدام سازمان حمایت که برای نخستین‌بار در خصوص محصولات بخش خصوصی صورت گرفت با انتقاد همراه شد اما نکته زمانی حائز اهمیت می‌شود که بررسی قیمت محصول تیگو ۸ پرو شرکت چری با تمامی آپشن‌ها موردنظر در بازار جهانی ۲۵ هزار و ۱۰۰ دلار را نشان می‌دهد که حتی با احتساب نرخ دلار ۳۰ هزارتومانی مبلغی حدود ۷۵۳ میلیون تومان را شامل می‌شود. البته این قیمت فروش خودرو بوده که قطعا با احتساب سود اعلام شده است اما حتی به این قیمت سود ۲۰ درصدی را برای خودروساز در نظر بگیریم بازهم مبلغی در حدود ۹۰۰ میلیون تومان می‌شود که شکاف قیمتی آن با نرخ اعلامی مدیران خودرو بیش از ۱۰۰ درصدی است درواقع در خوش‌بینانه‌ترین حالت نه تنها با این مبلغ خرید خودرویی با استانداردهای روز جهانی و برندهای معتبر امکان‌پذیر است بلکه می‌تواند با ایجاد رقابت به افزایش کیفیت و تنوع محصولات پرتیراژ داخلی نیز منجر شود که حوادثی مثل تصادف اخیر در بهبان را شاهد نباشیم. البته با تمامی این موضوعات به‌نظر می‌رسد ورود نهاد نظارتی به این سودجویی عظیم چندان به مذاق چینی‌سازان خوش نیامده و حال سعی دارند تا با گره‌زدن تبعات قیمت‌گذاری دستوری به موضوع توقف فروشی که برای جلوگیری از گران‌فروشی بوده صورت مساله را پاک کنند به‌طوری که علاوه بر آنکه معتقدند دخالت دولت در قیمت‌گذاری دستاورد موفقی نداشته که سازمان حمایت هم اکنون آن را به بخش خصوصی گسترش داده بلکه اساسا این تصمیمات ناشی از رفتارهای پوپولیستی است که به صنعت خودرو تسری یافته است.

قهرمان‌بازی سازمان حمایت

در این رابطه فربد زاوه کارشناس خودرو کشور به «آرمان‌ملی» می‌گوید: در سال ۹۰ دولت به قیمت خودروهای وارداتی نیز ورود کرد و عملا از واردکنندگان خواست محصولات خود را بسیار پایین‌تر از قیمت واقعی بفروشند. بعداز آن در زمان وزارت نعمت‌زاده تصمیم عجیب دیگری برای قیمت خودروهای خارجی به‌عنوان بخش خصوصی گرفته شد، به‌گونه‌ای که قانون گذاشتند که مجموع سود و هزینه‌های تبلیغات و فروش خودروها نباید بیش از ۷درصد باشد. زاوه افزود: اصلا چنین سیاستی در بازارهای خودروی دنیا وجود ندارد، چون دخالت دولت در قیمت‌گذاری خودرو عملا نقض مالکیت محسوب می‌شود و غیرقانونی است. وی تاکیدکرد: اقدام اخیر دولت مبنی بر ممنوع‌کردن فروش خودروی متعلق به شرکت بخش خصوصی نیز عین نقض مالکیت است. زاوه در پاسخ به اینکه چرا قیمت خودرو بیش از قیمت تمام شده به فروش می‌رسد، بیان داشت: دلایل این قیمت را باید در انحصار حاکم بر بازار خودرو جست‌وجو کرد که زمینه عرضه خودرو با قیمتی بسیار بیشتر از قیمت تمام شده را فراهم آورده است. وی افزود: اینکه یک خودروساز در فضای غیررقابتی نسبت به چنین قیمت‌گذاری اقدام می‌کند چندان حائز اهمیت نیست اما اینکه سیاسیون و افرادی که سود آنها به انحصار گره خورده و اجازه واردات و شکل‌گیری رقابت را نمی‌دهند موضوعی است که باید مورد توجه قرار گیرد. به اعتقاد زاوه، ورود سازمان حمایت به قیمت خودروهای بخش خصوصی به نوعی در راستای سیاست‌های پوپولیستی و به اصطلاح قهرمان بازی است و نتیجه‌ای هم نخواهد داشت. زاوه این را هم اضافه کرد که خودروسازان بخش خصوصی به‌دلیل اینکه سرمایه‌گذاری خارجی دارند، در برابر قیمت‌گذاری دستوری موضع می‌گیرند و بعید است از حق خود زیاد کوتاه بیایند. وی همچنین به فرار مالیاتی گروه بهمن اشاره کرد و گفت: محصولات این گروه در حالی با قیمت ۷۰۰ میلیون عرضه می‌شود که در بازار آزاد با اختلاف ۵۰۰ میلیون تومانی با قیمت یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون معامله می‌شود اما خودروهای ۷۰۰ میلیونی به‌دست مصرف‌کننده واقعی هیچگاه نمی‌رسد و این شرکت علاوه بر این میزان سود از فرار مالیاتی ۵۰۰ میلیون تومانی نیز بهره می‌برد و این موضوع تنها در سایه انحصار و فساد حاکم بر سیستم اداری کشور صورت گرفته است. این کارشناس خودرو، تصریح کرد: باید توجه داشت حداقل اگر شرکت مدیران‌خودرو قیمت بالایی را برای خودروی خود تعیین کرده مالیات آن به دولت پرداخت می‌شود اما در مقابل خودروسازانی که از حاشیه بازار سود می‌برند عملا فرار مالیاتی بالایی دارند که نقش آنها را دلالان بر عهده دارند مورد توجه قرار نمی‌گیرد.

سیاست اشتباه

سعید مدنی مدیرعامل اسبق گروه سایپا در این رابطه می‌گوید: قیمت‌گذاری دستوری سیاستی اشتباه است و دولت چون در این سال‌ها آن را ادامه داده، مجبور شده در بخش خصوصی هم پیاده‌اش کند. وی با بیان اینکه وقتی پای نظام قیمت‌گذاری دستوری در میان باشد، دولت نمی‌تواند استثنا قائل شود، می‌افزاید: در فضای غیررقابتی بازار خودرو طبیعی است که فلان خودروساز بخش خصوصی قیمتی هنگفت برای محصول جدید خود در نظر بگیرد، حال آنکه در یک بازار طبیعی و رقابتی، نظام عرضه و تقاضا قیمت را تعیین می‌کند. مدنی ادامه داد: وقتی بنا را بر سیاست قیمت‌گذاری دستوری و عام‌بودن قرار دهیم، ورود سازمان حمایت به قیمت خودرو متعلق به بخش خصوصی درست بوده، اما اصل این سیاست (قیمت‌گذاری دستوری) اشتباه و ناکارآمد است. مدیرعامل سابق سایپا با بیان اینکه ممنوعیت واردات یکی از دلایل جسارت قیمتی عرضه‌کنندگان خودرو در بازار داخل است؛ افزود: اگر واردات آزاد بود و رقابتی نسبی در بازار خودرو وجود داشت، امکان نداشت فلان خودروساز بخش خصوصی چنین قیمتی را برای محصول خود لحاظ کند. به گفته مدنی، وقتی در بازار کشور خودروی ۱۰۰هزار دلاری را ۸میلیارد تومان قیمت می‌گذارند، طبیعی است که خودروسازان خصوصی نیز قیمت‌هایی میلیاردی برای محصولات خود تعیین می‌کنند. این در حالی است که واردات به‌عنوان بالانس‌کننده قیمت عمل می‌کند و در حال حاضر بازار از این ابزار محروم است. مدنی گفت: اما چالش بزرگ دیگری که سیاست قیمت‌گذاری دستوری به‌همراه دارد دلسردی سرمایه‌گذاران خارجی برای حضور در ایران است. به‌طوری که سرمایه‌گذار خارجی وقتی می‌بیند در ایران دولت به قیمت خودرو ورود می‌کند، برای حضور در خودروسازی کشور دچار تردید می‌شود، چون نمی‌خواهد سرمایه‌اش را در معرض چنین سیاست‌های مخربی قرار دهد.

قیمت در بازار آزاد (به تومان)

سکه و طلا		ارز		خودرو			
سکه امامی	۱۲,۱۰۰,۰۰۰	دلار آمریکا	۲۷,۶۰۴	سمند LX	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۱۱	۱۸۸,۰۰۰,۰۰۰
سکه بهار آزادی	۱۲,۳۲۰,۰۰۰	یورو	۳۱,۵۷۰	دنا	۳۶۱,۰۰۰,۰۰۰	تیبا	۱۸۰,۰۰۰,۰۰۰
نیم سکه	۶,۷۵۰,۰۰۰	پوند انگلیس	۳۷,۷۵۸	پژو ۴۰۵ SLX	۳۱۱,۰۰۰,۰۰۰	ساینا	۱۹۴,۰۰۰,۰۰۰
ربع سکه	۳,۸۰۰,۰۰۰	درهم امارات	۷۵۷۳	پژو پارس	۲۷۸,۰۰۰,