

بابک صدرايي با اشاره به افزايش ۲۰۰ ميليون تومانی ديگيني و فيديليتي:

افزايش قيمت مونتاژي ها دامنگير تمام خودروها می شود



بابک صدرايي افزود: قيمت خودروهاى مونتاژي که سابقاً بر اساس دلار ۵۰ هزار تومانی بوده و نوسانات ارزى کنونی باعث افزايش قيمت آنها شده است.

او در باره آرزوي اين افزايش قيمت گفت: بايد با واقعيت کنار آمد. سيستم اقتصادى ما با توجه به متغيرهايى چون تورم و قيمت ارز، يك اقتصاد يى ثبات است.

کاهش مداوم اندازه و سهم بازار

اين کارشناس خودرو بيان کرد: خودرو نيز مانند بقيه اقلام قيمت ثابتى ندارد. وقتى افزايش قيمت در بلندمدت مداوم اتفاق بيفالند ديگر فرقى نمى کند براى کدام خودروها باشد و سهم بازارها را دائم کاهش می دهد.

صدرايي تاکيد کرد: يعنى به مرور قشرهاي مختلف از بازار خارج می شونند. اگر متناسب با افزايش قيمت ها دستمزدها افزايش پيدا نکنند، ما شاهد اين هستيم که بازارها کوچکتر می شونند.

چارچوب مصوبه ۵۴۳ و اصلاحيه ۶۳۳ شوروى رقيبیت در خصوص قيمت گذاری محصولات خودرو سازان صورت گرفته است. گفتنی است که مصوبه ۵۴۳ شوروى رقيبیت با موضوع دستورالعمل تنظيم بازار خودروى سوارى در بهمن ماه سال ۱۴۰۱ صادر شد که بر اساس اين دستورالعمل، مبنای تنظيم قيمت خودرو، بر اساس ضوابط قيمت گذاری، مصوب هیأت تعيين و تثبيت قيمت ها است که توسط سازمان حمايت مصرف کنندگان و توليد کنندگان محاسبه و به وزارت صمت اعلام می شود. همچنين شوروى رقيبیت با اکثریت آرای حاضران، دستورالعمل مصوبه ۵۴۳ تنظيم بازار خودرو را اصلاح کرده و بر اساس آن وزارت صمت، معدن و تجارت را به عنوان سياست گذار و تنظيم گر فنى اين صنعت، معرفی کرد و در حقيقت ابلاغ قيمت های محاسبه شده توسط سازمان حمايت را به وزارت صمت واگذار کرد.

قيمت ها به روز شده اند

ايسناد گزارشى نوشت: در پي انتشار اخبارى مبنی بر اخذ مجوز از سازمان حمايت توسط خودرو سازان برای به روز شدن قيمت خودروها، پس از بررسى های انجام شده، قابل تاکيد است که بر اساس مصوبه شوروى رقيبیت فرايندى طبيعى رخ داده که خودرو سازان پس از ارائه صورتهای مالی و مستندات تغييرات در قيمت نهادهای توليد (همچون وسايل گالاه)، می توانند قيمت محصولات خود را به روز کنند.

اين مجوز به روز رسانی قيمت محصولات خودرو سازان بر اساس فرايندى طبيعى و طبق به گزارش تسنيم، بررسى ها از شوروى رقيبیت، وزارت صمت و سازمان حمايت حاکى است، ظاهراً مجوز افزايش قيمت به اين خودرو سازان داده شده است. قابل توجه است که مقام مسئول در شوروى رقيبیت مدعی شده بود که هيچ مجوز افزايش قيمتى به خودرو سازان داخلى و مونتاژى داده نشده و قيمت گذاری خودرو نيز همچنان بر اساس مصوبه ۵۴۳ شوروى رقيبیت انجام می شود اما بررسى ها نشان می دهد: بر اساس بند ۲ مصوبه ۵۰ کار گروه خودروى شوروى رقيبیت مورخ ۱۷ آذر ۱۴۰۲ در خصوص بررسى مجدد قيمت تمام شده خودروهاى مونتاژى از محل تغيير منبع ارز و استفاده از ارز صادراتى عنوان شده است که با تغيير نرخ ارز محاسبه قيمتى مجدد انجام شود.

بر همين اساس بررسى تسنيم از وزارت صمت و سازمان حمايت حکايت از آن دارد که سازمان حمايت مطابق همين مصوبه کار گروه



رامتین موقی

بالاخره بعد از کشمکش های بسيار ميان دولت و خودرو سازان، مجوز افزايش قيمت به خودروهاى مونتاژى داده شد و اين در حالى است که نوسانات نرخ ارز قيمت خودروها را در بازار آزاد تغيير داده بود.

در نخستين گام، قيمت خودروهاى گروه بهمن شامل فيديليتي و ديگيني حدود ۲۰۰ ميليون تومان افزايش داشت و بر همين اساس و تحويل ندادن خودروى شرکت بهمن موتور، ديروز تجمعی توسط مردم رويه روى نهاد رياست جمهورى شکل گرفت.

به گزارش تسنيم، بررسى ها از شوروى رقيبیت، وزارت صمت و سازمان حمايت حاکى است، ظاهراً مجوز افزايش قيمت به اين خودرو سازان داده شده است. قابل توجه است که مقام مسئول در شوروى رقيبیت مدعی شده بود که هيچ مجوز افزايش قيمتى به خودرو سازان داخلى و مونتاژى داده نشده و قيمت گذاری خودرو نيز همچنان بر اساس مصوبه ۵۴۳ شوروى رقيبیت انجام می شود اما بررسى ها نشان می دهد: بر اساس بند ۲ مصوبه ۵۰ کار گروه خودروى شوروى رقيبیت مورخ ۱۷ آذر ۱۴۰۲ در خصوص بررسى مجدد قيمت تمام شده خودروهاى مونتاژى از محل تغيير منبع ارز و استفاده از ارز صادراتى عنوان شده است که با تغيير نرخ ارز محاسبه قيمتى مجدد انجام شود.

گزارش

کوچک شدن ۴۰ درصدی بازار سهام:

بورس در تله دولت افتاد!



گفت و گو

رئيس هيات مديره مرکز دائم صادرات:

نبود استراتژی، عامل از دست رفتن بازارهاست

رئيس هيات مديره مرکز دائم صادرات و فرصت های سرمايه گذاری ايران مطرح کرد: با توجه به اينکه هيچ گونه استراتژى صادراتى برای کشور وجود ندارد، خيلى راحت بازارهاى موجود را هم از دست می دهيم.

عليرضا شير محمدی در گفت و گو با اقتصاد آنلاین در اينباره افزود: در نشست اخير اتاق بازرگانى يکى از حضار، صادرات به عراق و افغانستان را زير سؤال برده و گفته بود که چرا بايد اين همه صادرات به اين دو کشور داشته

کارشناس بازار خودرو: حساسيت بازار به خودروهاى مونتاژى کمتر است زير امشتر يان آن قشر خاصى از جامعه هستند و دولت به دليل بر خى مسائل که نمى خواهد خودرو را روبرو با مردم قرار دهد، ابتدا قيمت خودروهاى مونتاژى را افزايش داده و قيمت خودروهاى توليد داخلى را فعلاً افزايش ن داده است

انباشته آنها بايد ساختارها را تغيير داد و تغيير آنها به زمان زيادى نياز دارد. در اين شرايط که امکان تغيير ساختارها نيست، اگر قيمت ها هم تغيير ندهند، اين زبان انباشته به قدرى افزايش می يابد که به تهديد بزرگى برای اقتصاد کل کشور تبديل می شود.

قيمت خودرو سازان و دولت شفاف نيست

صدرايي با اشاره به دو گانه «قيمت کارخانه» و «قيمت بازار آزاد» خودرو در بازار؛ بيان کرد: در کشورى هستيم که نه خودرو ساز اعلام می کند قيمت واقعى تمام شده چيست و نه قيمت مدنظر دولت روشن است.

اين تحليلگر بازار خودرو به سامانه پيکار چه فروش خودرو اشاره کرد و گفت: سامانه اى ايجاد شده که بر خى افراد توانستند صاحب خودرو شوند و چون کالای خاصى را دارند که همه به آن دسترسى ندارند، رانت ايجاد می شود. او تصريح کرد: اکنون اين امکان وجود ندارد که خودرو از در کارخانه خريدارى شود بلکه نياز مند سامانه است. از اين رو وقتى کسى صاحب اين خودرو می شود و می بيند قيمت آن با بازار آزاد متفاوت است، عرضه و تقاضای خودرو به هم می ريزد.

اين کارشناس درباره شکل مطلوب افزايش قيمت که هم خودرو سازان را منتفع کند و هم مصرف کننده را، اظهار کرد: راه حل اين است که بايد قيمتى داشته باشيم که هم توليد کننده ضرر نکند و هم مشتري بتواند از بازار بهره ببرد. يعنى بايد قيمت، ميانگين قيمت کارخانه و بازار آزاد باشد و اگر مجوز افزايش قيمت داده می شود، بايد شرط کرد که توليد برای پاسخگوى به تقاضای بازار افزايش يابد. همچنين ثبت نام بايد سيستمى باشد و بايد از آن انجام شود تا هم دست دلال کوتاه نشود، هم قيمت بازار کاهش يابد و هم سود به کارخانه برسد.

او با عنوان اينکه قشرى که خودروى داخلى می خرد، بودجه محدود تری دارد و به قيمت حساس است و اگر قيمت متعادل بين کارخانه و بازار آزاد باشد، اين قشر نفع می برد، تاکيد کرد: اکنون بسيارى از مردم که می خواهند خودروى داخلى بخرند، بايد قيمت گزافى بپردازند. صدرايي در پايان با بيان اينکه تفاوت قيمت کارخانه و بازار نشان دهنده يک نقص است، خاطر نشان کرد: قيمت گذاری دو طرف کارخانه و بازار غلط است. ما بايد يک قيمت گذاری تعادلى با يک شرايط فروش آزاد فراهم کنيم.

در کشورى هستيم که نه خودرو ساز اعلام می کند قيمت واقعى تمام شده چيست و نه قيمت مدنظر دولت روشن است. دو گانه «قيمت کارخانه» و «قيمت بازار آزاد» خودرو در بازار نيز ناشى از همين امر است

او درباره تأثير اين افزايش قيمت بر بازار عنوان کرد: حساسيت بازار به خودروهاى مونتاژى کمتر است زيرا مشتريان آن قشر خاصى از جامعه هستند و دولت به دليل بر خى مسائل که نمى خواهد خودرو را روبرو با مردم قرار دهد، ابتدا قيمت خودروهاى مونتاژى را افزايش داده و قيمت خودروهاى توليد داخلى را فعلاً افزايش ن داده است. اين تحليلگر صنعت خودرو با تاکيد بر اينکه در کوتاه مدت افزايش قيمت خودروهاى مونتاژى آنگذر چشمگير نيست که بگويم سهم بازار را کاهش می دهد، تصريح کرد: اين کار مقدمه اى برای افزايش قيمت تمام خودروها است زيرا چاره اى ديگر نيست. همه اى خودرو سازان مادر شرايط مشابه قرار دارند و دولت هم نمى تواند مقاومت کند که قيمت خودرو ديگر بالاتر رود.

صدرايي با اشاره به مجوزهاى سابق برای افزايش قيمت خودرو، ايران خودرو و ساپا را داراى يک نظام غير بهر مور که هزینه های زيادى دارند، دانست. او ادامه داد: اما خودرو سازان با اين شرايط مجبورند ادامه دهند زيرا برای حل زبان



افزايش قيمت به علت نوسانات ارز

يک کارشناس بازار خودرو در گفت و گو با «توسعه ايرانى» با اشاره به اينکه قطعات خودروهاى مونتاژى تمام وارداتى هستند و کاملاً وابسته به ارز هستند، علت افزايش قيمت آنها را نوسانات نرخ ارز دانست.

از رياست جمهورى خود، دم از ارائه تضمين برای جلوگیری از خسارت سهامداران خرد می زد.

نتيجه اين مقايسه بدان معناست که اگر شخصی با اميد به صحبت های رئيسى به جای خريد دلار و طلا در بازار سهام سرمايه گذاری می کرد، تا کنون حدود ۴۰ درصد از ارزش واقعى سرمايه خود را از دست داده بود. بر فرض مثال، اگر فرد در ابتدای دولت رئيسى ۱۰۰ ميليون تومان سرمايه داشته، با احتساب دلار ۲۴ هزار و ۶۸۰ تومانی در آن زمان، می توانست حدود چهار هزار و ۵۱۱ دلار (اسکناس) بخرد. بورس دولت رئيسى تنها گريبان سهامداران را نگرفت. چرا که به طور کلی توليد و سودآورى شرکت ها نيز در اين دوره افت شديدى داشته است. بررسى نمودار زير نشان می دهد بازده داراىى شرکت های بورسى در اين مدت با کاهش شديدى رويه رو شده است. به طوری که بازده داراىى شرکت های بورسى از ۱۷ درصد در ابتدای دولت رئيسى به ۱۳ درصد در مقطع کنونی تقليل يافته است. يعنى شرکت ها نسبت به داراىى ثبت شده خود با کاهش سودآورى رويه رو شده اند.

در نهايت بايد گفت دولت رئيسى با اقداماتى که انجام داده به جای جذب سرمايه گذار برای بورس، موجب خروج سرمايه از بازار سهام شده است. همچنين تورم موجود نيز سبب شد تا توليد و سودآورى شرکت های بورسى نزولى شود.

نگاهی به وضعيت بورس در دولت رئيسى حاکى از آن است که سرمايه سهامداران طی ۵ سال گذشته با کاهش حدود ۴۰ درصدى رويه رو شده است.

به گزارش تجارت نيوز، دولت رئيسى شعارهای گذشته خود درباره بورس را به فراموشى سپرد و مقصر مشکلات فعلی بورس را دولت مردان سابق دانست؛ در آبان ماه امسال وزارت اقتصاد با اشاره به اينکه بازار سرمايه هنوز ميراث دار شرايط دولت های گذشته بوده، مدعی شد دولت رئيسى درک کرده که بورس مسئله کل اقتصاد است. در نگاه اول، شاخص کل در ۲۵ سال گذشته صعودی بوده و از ابتدای دولت رئيسى تا کنون حدود ۵۸ درصد افزايش داشته است. اگر چه اين بازدهی برای بازه زمانى ۲۵ ساله، چشمگير نيست. اما بايد ديد بازارهای موزای در اين مدت چه بازدهی از خود به ثبت رساندند؟ بررسى روند قيمتى دلار و طلاى ۱۸ عيار در اين مدت خبر از آن می دهد که قيمت دلار در اين مدت ۱۳۰ درصد رشد کرده است. همچنين قيمت طلاى ۱۸ عيار نيز در دوره رئيسى جهش ۱۶۷ درصدى را پشت سر گذاشته است.

اين بدان معناست که بازار سهامى که رئيسى در صدر رونق آن بود، به شدت از رقيبای سفته باز خود عقب مانده است. در چنين شرايطى طبيعى است که مردم، سرمايه خود را به سمت بازاری ببرد که سود را تضمين می کند. البته رئيسى پيش

خوبی دارند و چرا در اين وضعيت، بايد درباره بازار صادراتى خود اين گونه صحبت کنيم؟

اين کارشناس تجارت بيان کرد: ما نبايد فکر کنيم که ناترازى روابط تجارى ما با کشورهای ديگر خود کار به وجود



می آید. اين تصميم گيرى های ما و خصوصاً دولت است که باعث ايجاد ناترازى می شود. عربستان سعودى می تواند يکى از بازارهای بسيار خوب برای ايران باشد. سوال اين است که چرا بعد از گذشت بيش از يک سال از ايجاد روابط سياسى با اين کشور، هنوز روابط تجارى مان شکل نگرفته است.

شير محمدی اظهار کرد: غفلت ما از رابطه تجارى با کشورهای شمالى باعث شده است که چين در آنجا سرمايه گذاری کند و کل پنبه موجود در اين منطقه را ببرد. در حالى که اگر با کشورهایى مثل ازبکستان و تاجيکستان بلافاصله بعد از اينکه نياز پنبه را احساس کرديم، توافقنامه تجارى PPA امضا می کرديم و کالاهای تجارى مورد نياز آنها را تأمين می کرديم، پنبه وارداتى از اين کشورها تأمين می شد. روابط تجارى مان هم با اين شيوه تراز می شد.

خبر اقتصادی

بر اساس اعلام مرکز آمار ايران: رشد اقتصادی کشور در ۳ ماهه سوم سال ۱۴۰۲ با نفت ۵.۱ درصد و بدون نفت ۲.۵ درصد بوده است. به گزارش تسنيم، در مقايسه رشد بخش های مختلف، مانند فصل های بهار و تابستان، در فصل پایيز هم گروه نفت و گاز با فاصله از ساير بخش ها بالاترين رشد را با ۲۱.۸ درصد ثبت کرده است. همچنين رشد اقتصادی گروه خدمات ۴.۶ درصد، صنعت ۱.۳ درصد، ساختمان ۰.۴ درصد، معدن ۰.۳ درصد و کشاورزى منفى ۱ درصد بوده است. گفتنی است بيشتر مرکز آمار ايران نرخ رشد اقتصادی تابستان امسال را با نفت ۷.۱ درصد و بدون نفت ۴.۲ درصد اعلام کرده بود.



بر اساس محاسبات مرکز آمار ايران، رشد اقتصادی کشور در ۳ ماهه سوم سال ۱۴۰۲ با نفت ۵.۱ درصد و بدون نفت ۲.۵ درصد بوده است. به گزارش تسنيم، در مقايسه رشد بخش های مختلف، مانند فصل های بهار و تابستان، در فصل پایيز هم گروه نفت و گاز با فاصله از ساير بخش ها بالاترين رشد را با ۲۱.۸ درصد ثبت کرده است. همچنين رشد اقتصادی گروه خدمات ۴.۶ درصد، صنعت ۱.۳ درصد، ساختمان ۰.۴ درصد، معدن ۰.۳ درصد و کشاورزى منفى ۱ درصد بوده است. گفتنی است بيشتر مرکز آمار ايران نرخ رشد اقتصادی تابستان امسال را با نفت ۷.۱ درصد و بدون نفت ۴.۲ درصد اعلام کرده بود.

منظور:

شاهد کاهش قيمت گوشت، مرغ و حبوبات هستيم!



در حالى که مشاهدات ميدانى حاکی از افزايش قيمت گوشت و مرغ است، رئيس سازمان برنامه و بودجه، گفت: در اقلامی

مانند خوراکی و حبوبات شاهد کاهش قيمت هستيم به نحوی که در حبوبات ۵.۹ درصد و در گوشت و مرغ حدود ۴ دهم درصد کاهش داشته ايم. به گزارش ايلنا، داوود منظور روز چهارشنبه در حاشيه جلسه هيات دولت و در جمع خبرنگاران، افزود: البته به کاهش تورم بلندمدت نزديک می شويم و تورم نقطه به نقطه در بهمن ماه نسبت به بهمن سال گذشته به ۳.۵۸ درصد رسيده در حالى که ابتدای امسال تورم نقطه به نقطه ۵.۰ درصد بوده است.

مدیر طرح خودروهای برقی وزارت صمت:

در ۴۵ سال گذشته بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار از کشور استخراج و صرف



مدیر طرح خودروهای برقی وزارت صمت گفت: در ۴۵ سال گذشته بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار از کشور استخراج و صرف سوخت سانی به ماشین های گازوئیل سوز و بنزین سوز شده است. به گزارش ايلنا، حسن کریمی سنجری در بيست و چهارمین نمايشگاه رسانه ها دامه داد: علاوه بر اين در خودروهاى کم مصرف بازم، سوخت فسیلى استفاده و آلانديگى توليد می شود، حتى گاز هم که يک سوخت گاز سبز به شمار می آيد آلانديگه بوده، اما حجم آلانديگى آن کمتر است. بنابر اين تاکيد می کنم برقى سازى تنها راه حل به ويژه برای کلان شهرى مانند تهران است که در توليد برقى وجود دارد در توليد بنزین هم هست اما سرمايه گذاری برای حذف ناترازى بنزین سنگين تر و هزینه بر تر از حذف ناترازى در توليد برقى است.

وزیر اقتصاد:

حذف يارانه نقدی شايعه است



وزیر امور اقتصادی و دارایی حذف يارانه نقدی را شايعه خواند و گفت که به هيچ وجه اين موضوع در دولت مطرح نشده است.

به گزارش خبرگزاری مهر، احسان خاندوزی در ادامه تصريح کرد: طرح کالابریگ فجرانه در ادامه ارائه کالابریگ بوده و اصلاً بحثى مبنی بر حذف يارانه نقدی مطرح نشده است.

رئيس اسبق بانک مرکزی:

نرخ سود بانکی منفی است



رئيس کل اسبق بانک مرکزی با اشاره به اينکه نرخ سود بانکی در حال حاضر منفی است، گفت: وقتى تورم بالای ۴۰ درصد داريم

و نرخ های سود بانکی نيز در محدوده ۲۰ درصدی است، اين قدرت خريد سپرده گذار است که تحليل می رود و عملاسپرده گذار زيان می کند. نرخ سود منفی در اقتصاد نمی تواند منطقی باشد و به ضرر اقتصاد است. به گزارش اينستا، ولی الله سيفی تاکيد کرد: در اين شرايط همواره سپرده گذار به نفع گيرنده تسهيلات متضرر می شود. هر گيرنده تسهيلات، فارغ از اينکه چه فعاليتی دارد، از بابت گرفتن تسهيلات منتفع خواهد بود و لذا منجر به طولانى شدن صف متقاضيان تسهيلات شده و زمينه برای رانت و فساد مهيا می شود. در چنين فضايى توليد کنندگان واقعى برای تأمين سرمايه در گردش به راحتی امکان استفاده از تسهيلات بانکی را نخواهند داشت.