

«امیر حسن کاکایی» با هشدار افزایش تنش‌های ارزی و اجتماعی در پی واردات خودروهای لوکس:

الیگارش‌ها بانک مرکزی را مجبور به پذیرش ارز بدون منشأ کردند



رامین مونیق

در روزهای اخیر، مشکلات تخصیص ارز به کالاهای اساسی نظیر غذا و دارو، محل انتقاد مردم و برخی کارشناسان بوده است و در همین حال، وزارت صمت برای تسهیل واردات خودرو، شرایط ارزی ویژه‌ای در نظر گرفته است.

ماده ۹۲ ضوابط اجرایی بودجه، واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج را «بدون انتقال ارز»، از محل ارز در اختیار متقاضی و مهم‌تر از همه، «بدون نیاز به شناسایی منشأ ارز» مجاز کرده است. البته این تخصیص ارز ۱۰۰ درصد از منابع ارزی بانک مرکزی، و خزانه کشور نخواهد بود اما این موضوع هم بدین معنی نیست که این شیوه تخصیص ارز، تقاضایی در بازار ایجاد نمی‌کند. در روزهایی که بازار ارز هم در تلاطم است و تقاضا از عرضه فزونی گرفته و تعادل بازار را برهم زده است، این موضوع از اهمیت دوچندان بر خوردار می‌شود.

«توسعه ایرانی» در گفت‌وگو با امیر حسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو و استاد دانشگاه، به موضوع تخصیص ارزی برای واردات خودرو پرداخته است.

ایا تمام حوز مهارز نذر اند؟

تحلیلگر صنعت خودرو معتقد است واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور، در کلیت امر، پیچیده است و باید چندین مسئله را در ارتباط با هم بررسی کرد. امیر حسن کاکایی گفت: برای مثال اگر یک ایرانی خارج از کشور یک خودروی ۱۰۰ هزار دلاری وارد کند و در ادامه، نخواهد در ایران زندگی کند، این واردات به موضوع نامطلوبی تبدیل نمی‌شود چرا که ارز آن از جیب دیگر

تحلیلگر و کارشناس صنعت خودرو: اکنون وارد کشور ۱۰۰میلیارد تومان وارد کشور شده است و حتی شنیدهام خودروی ۵۰۰هزار دلاری هم در راه است؛ خودرویی که در خارج از کشور هم تنها ۱ میلیون و ۵۰۰میلیار در هاسوار می‌شوند! در نتیجه این روند، تنش اجتماعی افزایش می‌یابد. بنابراین در این واردات، نه تنها فشار ارزی بیشتر می‌شود بلکه بر تنش‌های اجتماعی نیز افزوده می‌شود

یادداشت

شتر نج انسان و ماشین؛ کدام تخصص هادر عصر ایجنت‌های هوشمند باقی می‌مانند؟



● **حامد و ثوقی، دانشجوی دکتری تخصصی مدیریت بازرگانی دانشگاه تهران**

در افسانه‌ای قدیمی از ایران، «جان هنری» کارگری است که با یک دستگاه حفاری یخار به رقابت می‌پردازد. او ماشین را شکست می‌دهد، اما پس از پیروزی از شدت فشار جان می‌یازد. فارغ از اینکه این داستان تا چه اندازه با واقعیت تاریخی منطبق باشد، جان هنری به نمادی از رقابت انسان با ماشین تبدیل شده است؛ رقابتی که در عصر هوش مصنوعی، معنای تازه‌ای پیدا کرده است.

امروز دیگر مسئله فقط این نیست که ماشین جای انسان را می‌گیرد یا نه. مسئله مهم‌تر این است که کدام بخش از تخصص انسان اساساً از رقابت با ماشین رادار؟ هوش مصنوعی مولد و ایجنت‌های

ایرانیان پرداخت نشده و حتی در این حالت، ارز هم وارد کشور شده است. در ضمن لازم به یادآوری است که این قانون از زمان قبل از انقلاب هم برقرار بوده است و ایرانیان مقیم خارج می‌توانستند خودروی خود را وارد ایران کنند.

او با اشاره به چالش‌های این شکل از واردات، عنوان کرد: اما اکنون این روند واردات در شرایط عادی صورت نمی‌گیرد. همه می‌دانیم که تمام صنایع داخل با چالش کمبود ارز مواجه هستند و تولیدکنندگان نسبت به تداوم تولید خود، نگرانی‌هایی دارند. همچنین همه می‌دانیم که حتی حوزه دارو هم با چالش کمبود ارز مواجه است و این کمبود منابع ارزی دیگر یک موضوع پنهان نیست. لازم به توجه است که دولت هم به بهانه نبود منابع و ارز برای واردات سوخت، بنزین را گران کرد. در این حالت باید پرسید آیا تمام حوزه‌ها با هم درگیر چالش کمبود ارز هستند یا خیر؟ این استاد دانشگاه بیان کرد: حدود ۱۵ سال است که آمریکا ما را به بدترین نحو ممکن تحریم کرده است و به صورت خاص، این تحریم‌ها در ۹ سال اخیر بسیار شدیدتر شده‌اند و به همین بهانه است که ارز بسیاری از صادرات نفتی، پتروشیمی و فولادی ما به خزانه کشور بازمی‌گردد. پس یکی از دلایلی که اکنون کشور با مشکل کمبود ارز مواجه شده، همین بازنگشتن ارز حاصل از صادرات است و اگر این ارز به کشور بازمی‌گشت، قیمت دلار نباید چنین تلاطم‌هایی را تجربه می‌کرد.

امیر حسن کاکایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» در ظاهر امر بانک مرکزی ارزی به واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج تخصیص نداده است اما مشکلات این شیوه واردات در نهایت بر سر تولیدکنندگان آوار می‌شود. تولیدکننده هم در این شرایط توقع دارد که مانند واردکننده در استفاده از ارز بازار آزاد، مختار باشد. از طرف دیگر اگر به تولیدکنندگان هم اجازه استفاده از ارز بازار آزاد را بدهیم، قیمت ارز بازار آزاد بیش از این افزایش می‌یابد

کدام ایرانی‌ها به کشور بازگشتند؟

کاکایی با عنوان کردن رابطه میان واردات خودرو و قیمت ارز در داخل کشور، مطرح کرد: اکنون اعلام شده است که ۷۰۰ میلیارد دلار پول در خارج از کشور موجود است و به همین دلیل، واردات خودرو در این موقعیت جنگی، بسیار راحت شده است.

او ادامه داد: اکنون خودروهای اقتصادی هم وارد کشور نمی‌شوند بلکه خودروهای بسیار گران‌قیمت وارد می‌شوند و باید پرسید اکنون کدام ایرانی حاضر است که در شرایط جنگی، یک خودروی ۱۰۰ هزار دلاری وارد کشور کند؟



افراد معمولاً در شرایط جنگی از کشور خارج می‌شوند و برای مثال، سرمایه‌داران ایرانی در همین حال هم سرمایه خودرو از کشور خارج و در ترکیه، خانه خریداری می‌کنند یا بدرسید که چه کسانی اکنون حاضرند خودرو وارد کنند؟ یا تمام این افرادی خواهند به کشور بازگردند و در ایران زندگی کنند؟

واردات ظاهری ارز
کاکایی همچنین اظهار داشت: اکنون در بازار برخی شهرهای ما مانند تبریز، مردم خرید و فروش خودرو را به واسطه دلار انجام می‌دهند. او درباره این روند و تبعات آن، توضیح داد: در این روند، برخی از افراد خودرو را وارد کشور می‌کنند تا پس از فروش دلاری آن، دوباره سرمایه و ارز خود را از ایران خارج کنند. برای مثال یک واردکننده، خودروی ۱۰ هزار دلاری وارد کشور می‌کند و این خودرو با احتساب تعرفه و سود، معادل ۲۲ هزار دلار به فروش می‌رود. فروشنده خودرو می‌خواهد این ۲۲ هزار را از کشور خارج کند. پس در



مجموع ۱۲ هزار دلار از کشور خارج می‌شود. به گفته این استاد دانشگاه، در ظاهر امر ۱۰ هزار دلار وارد کشور شده است اما در نهایت امر، ۱۲ هزار دلار از کشور خارج می‌شود.

بانک مرکزی کوتاه آمد!

کاکایی بیان کرد: همچنین باید مشخص شود که این ۲۲ هزار دلار از کجا تأمین شده است؟ این ارز دقیقاً از خود بازار آزاد تهیه می‌شود بنابر این باعث افزایش تقاضا در بازار آزادی می‌شود و نتیجه این امر، همین وضعیت انقباضی است که قیمت دلار را به ۲۳۰ هزار تومان رسانده است. او خاطر نشان کرد که در ظاهر امر، بانک مرکزی ارزی برای واردات خودرو تخصیص نمی‌دهد اما این روند به این معنی نیست که به بازار آزاد هم فشار تقاضا وارد نمی‌شود. این تحلیلگر صنعت خودرو عنوان کرد: بانک مرکزی در ۸ سال گذشته مقابل این روند مقاومت کرده بود اما اکنون مقاومت این نهاد هم شکسته شده است.

الیگارش‌ها و بسیاری از دلالتی که از این وضعیت است، سود می‌برند. بانک مرکزی را مجبور به پذیرش ارز بدون منشأ کردند. کاکایی درباره دیگر تبعات واردات خودرو بدون تعیین منشأ ارز، افزود: در نتیجه این روند، به واردکننده اجازه داده می‌شود تا ارز خود را از بازار آزاد تهیه کند که به معنای فشار مجدد بر بازار آزاد است. مشکل در جایی پررنگ می‌شود که بدانیم این اجازه به واردکننده اعطا شده است اما تولیدکنندگان از داشتن چنین حقی محروم هستند. به اعتقاد او، در نتیجه این روند، همزمان به بازار ارز و تولیدکننده فشار توأم وارد شده است. اینجاست که دخیل نبودن بانک مرکزی در این روند، تنها ظاهری و صوری است چرا که آسیب آن مستقیماً متوجه تولیدکنندگان می‌شود.

نمایش الیگارش‌ها مقابل مردم

این استاد دانشگاه به لوکس بودن خودروهای وارداتی اشاره کرد و گفت: اکنون خودروی ۱۰۰ میلیارد تومان وارد کشور شده است و حتی شنیدهام خودروی ۵۰۰ هزار دلاری هم در راه است؛ خودرویی که در خارج از کشور هم تنها ۱ میلیون و ۵۰۰میلیار در هاسوار می‌شوند! کاکایی تصریح کرد: در نتیجه این روند، تنش اجتماعی افزایش می‌یابد. بنابراین در این واردات، نه تنها فشار ارزی بیشتر می‌شود بلکه بر تنش‌های اجتماعی نیز افزوده می‌شود. او ادامه داد: برای مشاهده این موضوع لازم نیست خیابان نیویورک را رصد کنیم؛ در همین خیابان مطهری و بهشتی هم خودروهای لوکس سفر کیلومتر بسیاری به چشم می‌خورند. اکنون یک نمایش

واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج بازار آزاد، در شرایط عادی صورت نمی‌گیرد. اکنون همه می‌دانیم که تمام صنایع داخل با چالش کمبود ارز مواجه هستند و تولیدکنندگان نسبت به تداوم تولید خود، نگرانی‌هایی دارند. همچنین همه می‌دانیم که حتی حوزه دارو هم با چالش کمبود ارز مواجه است. لازم به توجه است که دولت هم به بهانه نبود منابع و ارز برای واردات سوخت، بنزین را گران کرد. در این حالت باید پرسید آیا تمام حوزه‌ها با هم درگیر چالش کمبود ارز هستند یا خیر؟

ثروت و قدرت توسط الیگارش‌ها مقابل دیدگان مردم عادی صورت می‌گیرد، آن هم در شرایط جنگی!

بواج رسیدن مشکل با لوازم بدکی
این تحلیلگر حوزه خودرو درباره دیگر مشکلات این نحوه واردات خودرو، عنوان کرد: این خودروها به مرور زمان با مشکل تأمین لوازم بدکی هم مواجه خواهند شد و آن زمانست که مشکلات باواج خود خواهند رسید. کاکایی درباره مشکلات این روند، توضیح داد: حداقل تا ۱۰ سال دیگر برای تأمین قطعات بدکی این خودروها به واردات وابسته هستیم و فروشنده‌گان نیز این لوازم را با قیمتی چندبرابر به مصرف‌کنندگان خواهند فروخت. بازار لوازم بدکی بازار پر سودی است که اصلاً حساب و کتابی هم در آن وجود ندارد و خریداران مجبورند قطعات مورد نیاز را به هر قیمتی، تهیه کنند. او در جمع‌بندی سخنان خود، اظهار داشت: در جمع‌بندی آخر یاد بگیریم که در ظاهر بانک مرکزی ارز به این واردات تخصیص نداده است اما مشکلات این شیوه واردات در نهایت بر سر تولیدکنندگان وار می‌شود. تولیدکننده هم در این شرایط توقع دارد که مانند واردکننده در استفاده از ارز بازار آزاد، مختار باشد. از طرف دیگر اگر به تولیدکنندگان هم اجازه استفاده از ارز بازار آزاد را بدهیم، قیمت ارز بازار آزاد بیش از این افزایش می‌یابد. این کارشناس صنعت خودرو و سرانجام، خاطر نشان کرد: مجموعه این مشکلات برای کشور بسیار نگران‌کننده است چرا که برخی از افرادی خواهند چالش کمبود ارز به تولید ضربه بزنند و از طرف دیگر هم تنش‌های اجتماعی افزایش دهند.

با ماشین و حرکت به سمت مهارت‌هایی است که با افزایش توانایی ماشین، ارزش آن‌ها نیز افزایش پیدای می‌کند. این همان تفاوت میان «توماسین» و «تقویت» است. در نگاه توماسینونی، سؤال این است که کدام فعالیت رami توان از انسان گرفت و به ماشین سپرد. اما در نگاه تقویتی، سؤال این است که چگونه ماشین می‌تواند ظرفیت انسان را افزایش دهد. اگر این نگاه را بپذیریم، مسئله آینده دیگر این نیست که کدام شغل از هوش مصنوعی جان سالم به در می‌برد. مسئله این است که چه نوع تخصصی در کنار هوش مصنوعی ارزشمندتر می‌شود. احتمالاً تخصص آینده کسی نیست که صرفاً بیشترین اطلاعات را در ذهن خود دارد؛ بلکه کسی است که می‌تواند مسئله در دست را تشخیص دهد، سؤال درست پرسد، خروجی ماشین را به چالش بکشد، میان گزین‌های متعارض قضاوت کند و در نهایت مسئولیت تصمیم را بر عهده بگیرد.

از این منظر، رقابت انسان و ماشین شاید اساساً صورت‌بندی درستی نباشد. آینده متعلق به کسی نیست که بتواند ماشین را در زمین خودش شکست دهد؛ زیرا در بسیاری از این زمین‌ها، ماشین هر روز قدرتمندتر می‌شود. مزیت انسان در این است که زمین‌بازی را دوباره تعریف کند؛ از اجرای دستورالعمل به تعریف مسئله، از پردازش اطلاعات به تفسیر آن، و از تولید پاسخ به انتخاب پرسش درست. جان هنری در افسانه امریکایی تلاش کرد ماشین را شکست دهد و پوئای سنگینی پرداخت. شاید درس عصر ایجنت‌های هوشمند این باشد که برای ماندن در بازی، نباید الزاماً از ماشین بهتر کار کرد؛ باید کاری کرد که همکاری انسان و ماشین، از عملکرد هر کدام به تنهایی ارزشمندتر شود.

شرایطی که صادرات کل کالاها و خدمات ایران را به‌طور کلی از شدیدترین افت‌های سال‌های اخیر مواجه شده، صادرات به ترکیه نه تنها کاهش نیافته، بلکه در یکی از ماه‌های پیش از دو برابر شده است.

ایران در مارس ۲۰۲۵ با ترکیه ۸ میلیون دلار کسری داشت، اما در مارس ۲۰۲۶ ۱۰۳ میلیون دلار مازاد رسید. در آوریل نیز تراز از ۳ میلیون دلار مازاد در سال گذشته به ۶۳ میلیون دلار مازاد در سال جاری افزایش یافت. در ماه مه، کسری ۹۵ میلیون دلاری سال گذشته تقریباً به صفر رسید. حتی در دو ماه بعد نیز رشد صادرات ایران به ترکیه بسیار بالا بوده است. در ژوئن، صادرات ۱۱۰ درصد بیشتر شده و در ژوئیه نیز رشد ۸۲ درصدی ثبت کرده است. با این حال، رشد واردات از ترکیه در همین دو ماه به ترتیب ۶۱ و ۶۹ درصد بوده و در نتیجه تراز تجاری دوباره به کسری ۴۱ و ۲۶ میلیون دلاری رسیده است.

خبر اقتصادی

یک پرواز به چین انجام شد؛ توقف پروازهای ایران به بغداد، عمان و جمهوری آذربایجان
پروازهای ایران به پایتخت عراق و همه فرودگاه‌های عمان و جمهوری آذربایجان متوقف شد. قبل از این، گرستان، همه پروازهای ایران به این کشور را متوقف کرده بود. همچنین پروازهای شرکت هواپیمایی ماهان به استانبول ترکیه هم متوقف شده بود. لازم به تأکید است، این اتفاق به دنبال تحریم جدید امریکای علیه شرکت‌های هواپیمایی ایران رخ می‌دهد. در طرف مقابل، پروازهای ایرانی به فرودگاه نجف در عراق ادامه دارد. در عین حال، براساس اطلاعات فلیت‌آدار ۲۴، وب‌سایت ردیابی پروازها، هواپیمایی شرکت هواپیمایی ماهان که از تهران پرواز کرده بود، روز گذشته در جنوب چین به زمین نشست.

امارات فعالیت شعب بانک ملی ایران را ممنوع کرد
رویتزر چهارشنبه اول مهر گزارش داد بانک مرکزی امارات متحده عربی فعالیت بانک ملی ایران در این کشور را ممنوع کرده است.

بانک مرکزی امارات ادعا کرد این تصمیم را به دلیل «علایت نکردن مقررات» از سوی بانک ملی ایران گرفته است و براساس این تصمیم، بانک ملی ایران دیگر اجازه فعالیت در امارات متحده عربی را نخواهد داشت. این اقدام پس از آن صورت گرفت که امریکاشمش هرپور، رستم محمد تابیدی، مدیر شعبه بانک ملی ایران در دب، را در چار چوب کارزار «هلر د اقتصادی» تحریم کرد.

عضو اتاق بازرگانی: ماندگاری سرمایه در گمرک قابل قبول نیست
عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تأکید کرد: در شرایط تحریم و جنگ محدودیت سرمایه، ماندگاری سرمایه در گمرک قابل قبول نیست. به گزارش تسنیم، داود رنگی در نشست هیات نمایندگان اتاق تهران، افزود: بررسی نشان می‌دهد وضعیت تجارت از نظر فرآیند ترخیص و گردش سرمایه تفاوت چندانی با گذشته نکرده و روش‌های سابق همچنان برقرار است و محدودیت‌ها و چالش‌های موجود نیز ادامه دارد. او با بیان اینکه بخش مهمی از چالش‌های فعالان اقتصادی در فرآیند ترخیص به دست‌های کنترلی مربوط می‌شود، گفت: در حال حاضر بیشترین چالش را با سازمان ملی استاندارد و سازمان دامپزشکی داریم.

نرخ خوراک گاز مصر فی پتروشیمی‌ها و سایر صنایع اعلام شد
مدیر کنترل تولید شرکت ملی صنایع پتروشیمی قیمت خوراک گاز طبیعی سیال ۱۴۰۵ را به مدیران عامل ۳۳ شرکت پتروشیمی ابلاغ کرد. به گزارش ایرنا، بر این اساس، قیمت خوراک گاز طبیعی واحدهای پتروشیمی به ازای هر متر مکعب در ماه‌های فروردین و اردیبهشت ۱۷ هزار و ۹۵۵ تومان، خرداد ۲۰ هزار و ۱۲۶ تومان، تیر ماه ۲۶ هزار و ۵۶۹ تومان و مرداد ماه ۲۹ هزار و ۴۴۸ تومان خواهد بود. قیمت گاز به عنوان سوخت پتروشیمی‌ها، پالایشگاه‌ها و کارخانه‌های فولاد برای نانسیسات برقی و سایر تنسیسات عمومی پتروشیمی‌ها در ماه‌های فروردین، اردیبهشت و خرداد اسال ۱۰ هزار و ۷۷۳ تومان در هر متر مکعب تعیین شده است. نرخ گاز مصرفی واحدهای تولید فلزات برای ماه‌های فروردین، اردیبهشت و خرداد ۸۰۸۰ تومان، تیر ماه ۹۰۵۷ تومان، مرداد ۱۱ هزار و ۹۵۶ تومان و شهریور ۱۳ هزار و ۱۸۷ تومان در هر متر مکعب تعیین شد.

مرکز آمار ایران: شاخص قیمت کالاهای صادراتی افزایش یافت
مرکز آمار ایران اعلام کرد: شاخص قیمت کل کالاهای صادراتی مبتنی بر داده‌های ریالی در زمستان ۱۴۰۴ افزایش ۵۹۶ درصدی نسبت به فصل قبل، به ۵۱۷٫۷ رسید؛ این شاخص نسبت به فصل مشابه سال قبل نیز ۶۶ درصد و در چهار فصل منتهی به زمستان ۵۰۸ درصد افزایش داشته است.

نماینده ویژه رئیس‌جمهور: بر نامه جدید توسعه در یامحور در دولت تصویب شد
نماینده ویژه رئیس‌جمهوری از تصویب برنامه جدید و جایگزین تحقق اهداف توسعه در یامحور در دولت خبر داد. علی عبداللّی زاده در این خصوص، اظهار کرد: در این برنامه اقتصاد دریا را در کنار ایجاد زنجیره‌های ارزش در یای قرار داده‌ایم که مهم‌ترین تغییر رویکرد در این برنامه است. او ادامه داد: از نظر اقتصادی و اجتماعی، بقیه ماموریت بر عهده بخش خصوصی است و البته دولت باید با همکاری بانک مرکزی سیاست‌های مناسبی برای حمایت از سرمایه‌گذاری مردم از محل منابع تجهیز شده پولی و مالی فراهم کند.

یک فعال اقتصادی مطرح کرد: فاصله چشمگیر ایران با صنعت لیز بنگ جهان
رئیس پیشین انجمن ملی لیز بنگ ایران مطرح کرد: اندازه صنعت لیز بنگ در جهان در سال ۲۰۲۳ بالغ بر یک هزار و ۸۰۰ میلیارد دلار بوده است که ایالات متحده امریکا به تنهایی بیش از ۵۰ درصد از این حجم را به خود اختصاص داده است؛ یعنی بیش از ۹۰۰ میلیارد دلار. کشورهایی توسعه یافته نیز به مراتب بیشتر از این صنعت استفاده می‌کنند. مهدی مساقی در گفت‌وگو با بلندادین خصوص، افزود: پس از امریکا چین قرار دارد که اندازه صنعت لیز بنگ آن حدود ۴۰۰ میلیارد دلار است. کشور ما اما سانه به دلیل توجه ناکافی به این صنعت، با وجود افزایش تعداد شرکت‌ها، بازاری در حدود ۴۰۰ میلیون دلار دارد.