«مسیح فرزانه» با تاکید بر ضرورت خصوصی‌سازی برای ادامه حیات صنعت خودرو:

چراغ خودروسازان در حال کورسو زدن است

رامتین موثق

خودروسازی ایران دیرزمانی است که درگیر بحران‌های عدیده‌است و شاخص‌ترین بحران آن، زیان انباشته‌ای است که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان، به دلیل قیمت‌گذاری دستوری و مدیریت دولتی به وجود آمده است حال آنکه خصوصی‌سازی این صنعت نیز همواره در هاله‌ای از ابهام قرار دارد.

وزیر صمت دولت سیزدهم هر چند یکبار درباره به سرانجام رسیدن طرح خصوصی‌سازی خودروسازان اظهاراتی داشت و بارها مخالفت خود را، تنها در کلام، با قیمت‌گذاری دستوری اعلام کرده و قول داده بود تا پایان سال تکلیف خصوصی‌سازی خودروسازان مشخص شود. ۲۳ مرداد هم رئیس سازمان گسترش صنایع و نوسازی ایران، در پاسخ به این سوال اقتصادآنلاین که واگذاری سهام خودروسازان به کجا رسید، گفت: وزارت صمت موضع رسمی خود را در این زمینه اعلام و همراهی برخی دستگاه‌های دیگر را نیز مطالبه کرده‌است.

بابک احمدی، در این خصوص افزود: حدود دو ماه قبل، جمع‌بندی نهایی را برای تصویب در شورای سران سه قوه به دبیرخانه شورای سران ارسال کرده‌ایم و منتظر تصمیم‌گیری نهایی هستیم؛ واگذاری خودروسازان یک‌سری تاثیرات محیطی دارد و نیاز است تا مجلس و قوه قضائیه پای این تصمیم باشند، بدون همراهی هر سه قوه این تصمیم قابل اتخاذ نیست. او همچنین تصریح کرد که وزارت صمت آنچه را که باید انجام داده است و ما منتظر تصویب در شورای سران قوا هستیم.

اما اکنون خبرهای دیگری درباره نقش وزارت صمت در خصوصی‌سازی خودروسازان شنیده می‌شود.

وزارت صمت برای واگذاری خودروسازان همکاری نکرد

رئیس سازمان خصوصی‌سازی در خصوص وضعیت خصوصی‌سازی سهام ایران خودرو و سایپا با اشاره به اینکه وزارت صمت همکاری نکرده است، گفت: این دو شرکت دولتی نیستند، اما مدیریت آنها دولتی است.

ابراهیم بازیان در گفت‌وگو با ایلنا، افزود: دولت سهام جزئی در این دو شرکت دارد و به طور جدی دنبال واگذاری ۶ درصد باقی مانده سهام دولت هستیم که این جزو وظایف ما است.

وی با بیان اینکه مدیریت این دو شرکت باید خصوصی شود، تصریح کرد: در این زمینه موانعی وجود دارد و اگر موانع رفع شود عرضه این ۶ درصد طی یک هفته امکان‌پذیر است.

او افزود: مهمترین اقدام ساماندهی و سازماندهی این شرکت‌ها برای عرضه است. رویکرد سیاست‌های اصل ۴۴ این است که شرکت‌ها را در یک فضای رقابتی و شفاف و مشخصاً در بازار سرمایه عرضه کنیم. به این ترتیب جهت از خصوصی‌سازی به سمت مردمی‌سازی تغییر پیدا می‌کند. چون تا ۱۰ درصد سهام شرکت‌ها می‌تواند در عرضه اولیه انجام شود و مردم خریدار این سهام باشند.

مسیح فرزانه در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: آنچه مشخص و مبرهن است، اینکه برای نجات صنعت خودرو و جلوگیری از خاموش شدن چراغ آن، باید به سمت خصوصی‌سازی و سپس آزادسازی مرحله‌ای قیمت خودرو، و به صورت کلان فاصله گرفتن سیاستگذاران از تصدی‌گری در آن رفت

رئیس سازمان خصوصی‌سازی همچنین تاکید کرد: ما در اقتصاد تحریمی و تورمی قرار داریم و موضوع واگذاری همواره اختلالاتی دارد. فضای تولید بی‌تاثیر از فضای تحریم نیست و حاصل آن پیش‌بینی‌ناپذیری فعالیت‌های اقتصادی است. وقتی حرف از واگذاری می‌شود علیرغم تمام حمایت‌ها در اقتصاد کلان کشور، مخاطراتی در این موضوع برای بخش خصوصی حس می‌شود و بخش خصوصی در فعالیت کند می‌شود. سهام ۶۷ شرکت را در برنامه واگذاری امسال به تصویب هیئت واگذاری رساندیم. ۵۷ شرکت در برنامه دو ساله ما است و ۲۳ شرکت در فرایند ۳ ساله هستند که تمامی اقدامات آنها آغاز شده‌است.

اما در چنین وضعیتی چرا وزارت صمت مانع خصوصی‌سازی خودروسازان شده است و مهمتر اینکه، تاثیر خصوصی‌سازی بر صنعت و بازار خودرو چیست؟ طبعا یکی از آثار خصوصی‌سازی افزایش قیمت‌هاست اما در شرایط کنونی که بسیاری از مردم حتی توان پرداخت قیمت‌های دستوری خودروهای بی‌کیفیت داخلی را هم ندارند آیا این وضعیت افراد بیشتری را از بازار خودرو منفک نمی‌کند؟

برای ادامه حیات خودروسازی راهی جز خصوصی‌سازی نداریم

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، خصوصی‌سازی خودروسازان را به نفع صنعت خودرو و کشور دانست.

مسیح فرزانه با یادآوری اینکه اگر به اصل ۴۴ قانون اساسی رجوع کنیم صریحا ذکر شده که شرکت‌ها یا مجموعه‌های دولتی زیان‌ده باید به بخش خصوصی واگذار شوند تا بتوانند شرایطی برای ادامه حیات و سوددهی پیدا کنند، درباره زیان خودروسازان اظهار کرد: در خصوص ۳ خودروساز دولتی نیز این صحبت چندین سال است گفته می‌شود اما با توجه به عبور ضرر و زیان ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو از مرز ۲۵۰ هزار میلیارد تومان در زمستان گذشته، که نشانه روشن شدن چراغ خطر است، و صورت مالی شرکت‌ها در خرداد ۱۴۰۳ نشان می‌دهد ضرر و زیان این ۳ به صورت روزانه به حدود ۱۰۰ میلیارد تومان رسیده است؛ برای ادامه حیات آنها هیچ راهی جز خصوصی‌سازی در کنار آزادسازی مرحله‌ای قیمت خودرو وجود ندارد.

او افزود: اتفاقی که در این مسیر باید رخ دهد ابتدا شامل واگذاری اموال مازاد و غیر تولیدی و سپس عرضه سهام‌های تودلی و شرکت‌های خردوابسته و در نهایت فروش سهام بخش دولتی است که اخیرا فروش اموال مازاد شروع شده اما روند بسیار کندی دارد.

دولت‌ها کسری بودجه را با قیمت خودرو جبران می‌کنند

این تحلیلگر بازار خودرو درباره علت سنگ‌اندازی دولت در خصوصی‌سازی خودروسازان عنوان کرد: اگر از سنوات گذشته، و به خصوص ۴ دهه اخیر، به دولت‌های گوناگون بنگرید درمی‌یابید که هر دوره تصدی‌گری دولت‌ها در صنعت و سپس بازار و اخیرا حتی واردات خودرو بیشتر شده است.

عبور ضرر و زیان ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو از مرز ۲۵۰ هزار میلیارد تومان در زمستان گذشته، نشانه روشن شدن چراغ خطر است. صورت مالی این سه خودروساز در خرداد ۱۴۰۳ نیز نشان می‌دهد که ضرر و زیان روزانه آنها به حدود ۱۰۰ میلیارد تومان رسیده و حاکی از این است که برای ادامه حیات آنها هیچ راهی جز خصوصی‌سازی در کنار آزادسازی مرحله‌ای قیمت خودرو وجود ندارد

فرزانه تصریح کرد: به نظر می‌آید که عموما دولت‌ها از دیرباز تاکنون بخشی از کسری بودجه خود را از موارد گوناگونی چون افزایش موارد کلان سرمایه‌ای، نظیر قیمت خودرو، جبران کرده و می‌کنند. او با اشاره به اینکه صنعت خودروسازی به عنوان یک صنعت مولد همیشه در گیر اقتصاد سیاسی و نگاه‌های کلان در حوزه اقتصاد و صنعت و سیاست بوده، تاکید کرد: طبعا دولت‌ها از گذشته تا به حال روند خصوصی‌سازی را به سمتی تسهیل نکرده‌اند که فضای مانور و حرکت خود را در چنین صنعت و بازار مهم و استراتژیک و پولسازی، کم کنند.

تحلیلگر صنعت خودرو: علت سنگ‌اندازی دولت‌ها در خصوصی‌سازی خودروسازان و افزایش تصدی‌گری آنها در صنعت و سپس بازار و اخیرا حتی واردات خودرو این است که عموما دولت‌ها از دیرباز تاکنون بخشی از کسری بودجه خود را از موارد گوناگونی چون افزایش موارد کلان سرمایه‌ای، نظیر قیمت خودرو، جبران کرده و می‌کنند

برخی از شرکت‌های زیرمجموعه صنعت، درگیر فضای خصولتی هستند

این کارشناس خاطرنشان کرد: آنچه مشخص و مبرهن است، برای نجات صنعت خودرو و جلوگیری از خاموش شدن چراغ آن، باید به سمت خصوصی‌سازی و سپس آزادسازی مرحله‌ای قیمت خودرو، و به صورت کلان فاصله گرفتن سیاستگذاران از تصدی‌گری در آن رفت.

فرزانه درباره خطر افزایش ناگهانی قیمت خودرو بعد از خصوصی‌سازی اظهار کرد: طبعا خصوصی‌سازی و اصلاح قیمت، کاهش ارزش خودرو را در پی نخواهد داشت زیرا عملا یکی از دلایل رسیدن خودروسازان به شرایط کنونی، دستوری اداره شدن قیمت‌گذاری خودرو و آسیب‌های سرکوب قیمتی است که سبب شده تورم تولید از تورم حقیقی بازار جا بماند. او درباره آثار خصوصی‌سازی تاکید کرد: به نظرم چنین شرایطی تاحدودی سبب خواهد شد تا مصرف‌کننده واقعی برای خرید خودرو به بازار قدم گذاشته و تا حد زیادی این فضای نوسان‌گیری و رانت‌فروشی در بازار خودرو فروکش کند.

این تحلیلگر صنعت خودرو درباره احتمال و خطر خصولتی شدن صنعت خودرو بیان کرد: اصلا بحث خطر نیست، بحث آسیب‌زننده و زیان‌ده بودن است. چه بسا همین الان هم خودروسازان ما در بخشی از شرکت‌های خرد زیرمجموعه‌شان درگیر همین فضای خصولتی باشند. زیرا عملا تجربه در همه جای دنیا ثابت کرده که دولت‌ها باید ناظر بر قانون و مجری آن بوده و سرمایه‌گذاری در صنعت و اداره جریان بازار را به بخش خصوصی واگذار کنند.

صنعت خودرو نیازمند چرخش نگاه در اقتصاد سیاسی است

به گفته فرزانه، حتی اگر خصوصی‌سازی از بهترین و شفاف‌ترین مسیر پیش رفته و سیاستگذاران در اقتصاد کلان به این باور برسند که دولت‌ها باید پله به پله از سهم خود در صنعت و بازار خودرو کم کنند؛ صنعت خودرو در شرایط کنونی نیازمند دو عامل مهم دیگر نیز هست.

این تحلیلگر صنعت خودرو، در تشریح این دو عامل به جذب سرمایه‌گذاری خارجی و دانش و فن‌آوری روز دنیا اشاره و تصریح کرد: این دو عامل تنها با چرخش نگاه بر اقتصاد سیاسی و گشوده شدن درهای اقتصاد کشور به سوی بازارهای جهانی و رفع تحریم‌ها رخ خواهد داد.

خبر اقتصادی

وزیر نفت:

بدهکاریم؛ شرایط این روزها یمان بسیار سخت است

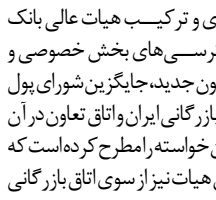
وزیر نفت با بیان اینکه، وضع مالی صنعت نفت قابل مقایسه با گذشته نیست؛ گفت: در گذشته بخش مهمی از منابع مالی در توسعه صنعت نفت از محل صندوق توسعه ملی هزینه می‌شد، در صورتی که هم‌اکنون بدهی‌های زیادی به این صندوق و شرکت ملی نفت ایران تحمیل شده است که بازپرداخت آن‌ها چالش جدی برای ما خواهد بود. به گزارش ایلنا، محسن پاک‌نژاد در آیین تکریم و معارفه وزیران پیشین و کنونی نفت، ادامه داد: شرایط ویژه جهانی دسترسی ما را به منابع مالی حاصل از فروش نفت خام و دیگر فرآورده‌ها بسیار محدود کرده، از سوی دیگر سهم شرکت ملی نفت از فروش نفت خام در سال‌های اخیر، با توجه به دلایل مختلف، هزینه‌های جاری این شرکت را به زحمت پوشش داده است.

سخنگوی صنف جایگاه‌داران:

شاهراه اصلی قاچاق را پیدا کنید

سخنگوی صنف جایگاه‌داران اظهار کرد: امکان ندارد ۲۵ میلیون لیتر قاچاق بنزین به صورت خرد یا از جایگاه‌ها باشد، به جای اینکه در تهران محدودیت سوخت‌گیری بگذارید، شاهراه اصلی قاچاق را پیدا کنید. به گزارش ایسنا، رضا نواز که در یک برنامه تلویزیونی صحبت می‌کرد، تاکید کرد: اینکه طبق گزارش اعلامی از کشور پاکستان سالانه ۳ میلیارد لیتر از ایران به پاکستان قاچاق می‌شود و ۹۰ محصول دولتی و مجلسی پاکستان در این قاچاق دست دارند؛ امکان ندارد که این آمار صرفاً برای قاچاق خرد باشد و در حقیقت چند صد نفتکش جاده پیمادر روز از مرز خارج می‌شود.

ممنوعیت به کارگیری اتباع خارجی غیرمجاز در هر شغل و صنفی



جانشین فرمانده کل انتظامی جمهوری اسلامی ایران، گفت: ورود اتباع بیگانه به صورت غیرمجاز و هرگونه به کارگیری آنان در هر شغل و صنفی ممنوع بوده و جرم تلقی می‌شود. به گزارش ایسنا، سردار قاسم رضایی در مجموعه فرماندهی انتظامی و فرمانده مرزبانی استان بوشهر، همچنین بیان داشت: ورود کالای قاچاق، انتقال و جابه‌جایی آن توسط خودروها به اصطلاح شوتی ممنوع بوده و جرم محسوب می‌شود و همکاران ما در مجموعه فرماندهی انتظامی استان بوشهر با جدیت این موضوع را دنبال خواهند کرد.

رئیس اتاق بازرگانی تهران خواستار شد:

بازگرداندن کرسی‌های بخش خصوصی به بانک مرکزی

رئیس اتاق تهران در نامه‌ای به رئیس مجلس و معاون اول رئیس جمهور، خواهان بازگرداندن صندلی نماینده بخش خصوصی در بانک مرکزی شد. به گزارش ایلنا، محمود نجفی عرب در نامه‌ای به رئیس مجلس و معاون اول رئیس جمهور خواستار اصلاح ماده ۷ قانون بانک مرکزی و ترکیب هیات عالی بانک مرکزی به منظور بازگرداندن کرسی‌های بخش خصوصی و تعاونی در این هیات شد که در قانون جدید، جایگزین شورای پول و اعتبار شده است و روسای اتاق بازرگانی ایران و اتاق تعاون در آن عضویت داشتند. او هم‌چنین این خواسته را مطرح کرده است که دو نفر از چهار نفر اقتصاددان این هیات نیز از سوی اتاق بازرگانی معرفی شوند.

مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران خبر داد:

سکونت ۳۶ درصد جمعیت استان تهران در بناهای لرزان

مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران از زندگی ۳۶ درصد جمعیت استان تهران در سکونتگاه‌ها و بافت‌های ناکارآمد (بناهای لرزان) خبر داد. به گزارش تسنیم، حسین جنتی همچنین تصریح کرد که در شهر تهران ۲۵۰ هزار پلاک فرسوده و ناکارآمد معروف به بناهای لرزان وجود دارد.

وزیر جهاد کشاورزی:

قیمت خرید تضمینی گندم ۲۰ هزار و ۵۰۰ تومان شد

وزیر جهاد کشاورزی با اعلام نرخ خرید تضمینی گندم در سال زراعی ۱۴۰۴-۱۴۰۳ اظهار کرد که ۲۵ درصد باقی‌مانده مطالبات گندمکاران در روزهای آینده پرداخت می‌شود. به گزارش ایلنا، غلامرضا نوری قزلجه خبر داد: پس از چندین جلسه کارشناسی در کمیته‌های مربوطه امروز به جمع‌بندی رسیدیم و قیمت خرید تضمینی گندم برای سال زراعی ۱۴۰۴-۱۴۰۳ مبلغ ۲۰ هزار و ۵۰۰ تومان تعیین شده است. او همچنین اظهار کرد: با توجه به اینکه قیمت خرید تضمینی سایر محصولات کشاورزی معطل تعیین قیمت گندم بود، به‌زودی قیمت محصولات اساسی دیگر در جلسات شورای قیمت‌گذاری در روزها و هفته‌های آتی مشخص و به تدریج تعیین و اعلام می‌شود.

رئیس شورای فقهی بانک مرکزی:

مدیران بانکی از پس‌انداز مردم خاصه‌خرجی نکنند

ایلنا نوشت: رئیس شورای فقهی بانک مرکزی، گفت: باید در هیأت عالی بانک مرکزی (شورای پول و اعتبار سابق) سقفی برای پرداخت وام و تسهیلات به کارکنان و مدیران بانکی تعیین شود تا مدیران برای خود از منابع عمومی مردم خاصه خرجی نکنند و این شایسته یک نظام صالح نیست. غلامرضا مصباحی مقدم در پاسخ به این سوال که آیا وام‌های میلیاردی کارکنان شبکه بانکی در سال گذشته بیش از ۹۱ هزار میلیارد تومان بود با وجود نارضایتی مردم از پرداخت این وام‌ها به مدیران و کارکنان از محل سپرده‌ها مشکل شرعی یا قانونی ندارد؟ گفت: در مورد مسائل بانکی در کنار سایر اصول بانکداری اسلامی یک اصل وجود دارد مبنی بر اینکه باید در توزیع تسهیلات عدالت مبنا باشد.

گفت و گو

کارشناس بازار سرمایه:

وقتی بورس مثبت می‌شد، عشقی علیه شاخص مصاحبه‌ها می‌کرد!

بازار سرمایه هفته سوم شهریور را با شوک دیگری آغاز کرد. شوکی که این بار نه به دلیل ریسک‌های خارجی و منطقه‌ای بود و نه از تصمیم‌های خلق الساعه اقتصادی کشور نشات می‌گرفت. در حالی که سهامداران برای روزهای متوالی است که در گیر زیان هستند، پرداخت وام میلیادی ۴ درصدی ۱۰ ساله به رئیس و اعضای هیئت‌مدیره سازمان بورس به منشا تازه‌ای برای اعتمادی سرمایه‌گذاران تبدیل شده‌است.

در همین خصوص، یک کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با اقتصاد۲۴، عنوان کرد که حداقل تا زمانی که برنامه‌های اقتصادی و عملیاتی دولت اجرایی نشده، وضع به همین شکل باقی خواهد ماند.

حسن حسین‌نیا درباره آخرین وضعیت بازار اظهار کرد: ما همچنان شاهد معاملات کم حجم و کم‌رمق در بازار سرمایه هستیم. شاخص در دامنه منفی حرکت می‌کند و در عین حال فعالان بازار سرمایه به خاطر ریسک‌های سیستماتیکی که وجود دارد فعلا جذابیت ندارد. علاوه بر این هنوز برنامه عملیاتی از دولت جدید شاهد نبودیم. علاوه بر این‌ها باید توجه داشته باشیم که دوره ریاست عشقی در بازار سرمایه همراه با گسترش بعضی از ابزارها مانند صندوق‌های سرمایه‌گذاری بود.

به گفته او، صندوق‌های سرمایه‌گذاری به خصوص صندوق‌های اهرمی از روزی که نتیجه دور دوم انتخابات مشخص شد، ابتدا با کاهش حباب قیمتی همراه شدند و هنوز نیز در بازه فعلی دارای حباب منفی قیمتی است، ولی در کلیت بازار هم با توجه به اینکه برخی از نمادهای صندوق‌های اهرمی حالت لیدری دارد، در کلیت بازار و سهم‌های بزرگ هم تاثیر گذاری خاصی داشته‌است.

این کارشناس در ادامه به اثر اتفاق اخیر بر بورس اشاره کرد و گفت: به نظر می‌رسد که ریاست سازمان بورس هر چند که شاید در مسائل مرتبط با حاشیه سود شرکت‌ها تاثیر گذاری خاصی ندارد، ولی سبک مدیریتی می‌تواند به بازار سرمایه سمت و سو بدهد و یا حداقل به عنوان یک کاتالیزور عمل کند. از این نظر دوره آقای عشقی می‌شود گفت که یکی از بدترین دوره‌های بورس بوده است، ولی به نظر می‌رسد تا وقتی که سکاندار جدید سازمان بورس مشخص بشود، شاید بعضی از ابهامات همچنان وجود داشته باشد و در عین حال بازار سرمایه با یک حالت گنگ و ابهام تا زمان اعلام سیاست‌های جدید وزارت اقتصاد به صورت عملیاتی همچنان نوسانی باقی بماند، ولی قطعا بعد از آن می‌شود امیدواری‌های زیادی داشت.

حسین نیا همچنین در پاسخ به این سوال که چرا بازتاب ماجرای وام عشقی در بازار زیاد بود؟ تصریح کرد: غیر از اینکه بین مدیران بورسی و بازار تعارض منافع ایجاد می‌شود، عملکرد و مدیریت بورس برای پاداش‌ها هم خیلی مهم است. پاداش مدیریت متناسب با عملکرد فرد است و دوره آقای عشقی با انتقادات خیلی زیادی همراه بود. در کنار آن ذینفعان و فعالان بازار سرمایه با مشکلات عدیده‌ای مواجه بودند و در چنین شرایطی در نظر گرفتن امتیازهایی برای مدیران چنین سازمانی از نظر فعالان بازار سرمایه بسیار غیرعادلانه بود. او افزود: در حالی است که بازه زمانی که این تصمیم گرفته شده منطبق بر بازه زمانی انتقال دولت بوده است، در حالی که بسیاری از فعالان بازار هم انتظار داشتند که آقای عشقی با روی کار آمدن دولت جدید خیلی سریع‌تر یا کناره گیری کند یا این که کنار گذاشته شود. دست به دست دادن این شرایط باعث شد که این مسئله بیشتر برجسته بشود.

این تحلیلگر بورس درباره بازگشت اعتماد به بازار سرمایه نیز بیان کرد: بستگی دارد که چه کسی بخواهد سکاندار جدید بازار باشد. در خصوص مسائل این چنینی مدیران بعدی بیشتر زیر ذره‌بین خواهند بود، ولی مهم‌ترین مسئله‌ای که برای سکان‌دار بعدی وجود دارد این است که دارای چه تخصصی باشد. آیا هم‌راستا و هم‌سو با دولت جدید و به خصوص وزیر اقتصاد است یا نه و اینکه سابقه او هر چقدر بورسی باشد می‌تواند موثر باشد.

حسین نیا تاکید کرد: باید در نظر داشت که رویکرد و نظرات و نیز ذهنیت یک مدیر در عملکرد ش هم موثر است. مادر دوره آقای عشقی شاهد آن بودیم که وی به کرات در دوره‌های رشد مصاحبه‌هایی مبنی بر مناسب نبودن رشد داشت. مادر کل باذهنیتی مواجه بودیم که رشد بازار سرمایه را زیاد جالب نمی‌دانست و این مسائل قطعا در عملکرد بورس نیز موثر بود. با توجه به برنامه‌های دکتر همتی انتظار می‌رود فردی که در مسند ریاست سازمان بورس قرار می‌گیرد رویکرد مناسب و در عین حال کاملا متفاوتی با سه سال گذشته داشته باشد.

گزارش

مشق پراشک:

قدرت خرید خانواده‌ها دیگر به تامین لوازم‌التحریر هم نمی‌رسد

با توجه به نزدیک شدن به ماه مهر و شروع سال تحصیلی جدید، انتظار می‌رود که رفته‌رفته بازار لوازم‌التحریر داغ شود. اما نگاهی به بازار نشان از رکود و انفعال بازار دارد. افرادی هم که در بازار مشاهده می‌شوند با دستان خالی از این مغازه به آن مغازه می‌روند و اکثراً فقط جویای قیمت‌ها می‌شوند.

به گزارش تجارت‌نیوز، گویا دیگر تحصیل علم و نوشتن مشق را هم باید به فهرست بلندبالای نیازهای پرهزینه خانواده‌های ایرانی اضافه کرد. خانواده‌هایی که در سال‌های اخیر ذره ذره آب شدن سرمایه و پس‌انداز خود را به نظاره نشستند و حالا باید دغدغه تأمین دفتر و خودکار فرزندانشان را هم بیش از پیش داشته باشند. چرا که قیمت لوازم‌التحریر نیز همچون بسیاری از کالاها در سال جاری رشد قابل توجهی داشته و خانواده‌ها به دلیل این رشد قیمتی با چالش‌های گوناگونی مواجه شده‌اند.

متأسفانه اکنون خانواده‌هایی با چالش تامین لوازم‌التحریر مواجه شده‌اند که تا همین چند سال پیش نیم‌نگاهی به دانش‌آموزان کم‌بضاعت داشتند و در کنار خرید مورد نیاز فرزند خود، تامین بخشی از مایحتاج هم‌نوعان خود را هم بر عهده می‌گرفتند. اما در حال حاضر خانواده‌هایی که در طبقه متوسط جامعه قرار داشتند مجبورند فقط نیازهای ضروری فرزندشان را تامین کنند و بخش مهمی از اقلام را از کالاهای هر چند مندرس سال‌های گذشته به سال جدید تحصیلی انتقال دهند.

بررسی قیمت لوازم‌التحریر موجود در بازار حاکی از آن است که قیمت یک بسته ۱۲ عددی مداد استدلر مشکی ۱۵۴ هزار تومان است. بسته ۱۲ عددی مداد مشکی آرت لاین هم قیمتی برابر با ۱۶۹ هزار تومان دارد. خودکار کیان هم در بسته‌های ۱۰ عددی با قیمت ۵۵ هزار تومان به فروش می‌رسد. البته بسته ۵ عددی همین محصول با قیمت ۲۱ هزار تومان در بازار عرضه می‌شود.

قیمت مداد رنگی ۱۲ رنگ فابر کاستل هم ۳۰۱ هزار تومان است و بسته ۲۴ رنگ همین محصول با قیمت ۷۴۹ هزار تومان در اختیار مصرف‌کننده قرار می‌گیرد. قیمت بسته ۱۲ رنگ مداد رنگی آریا ۱۱۰ هزار تومان و بسته ۲۴ رنگ آن ۲۵۳ هزار تومان است. دفتر ۸۰ برگ سیمی ساده هم با قیمت ۳۸ هزار تومان و قیمت دفترهای سیمی فانتزی هم بین ۷۰ تا ۱۰۰ هزار تومان متغیر است.

متوسط قیمت محصولاتی نظیر تراش، پاک‌کن و جامدادی هم به ۱۷۰ هزار تومان می‌رسد. بهای خرید کوله مدرسه هم با توجه به نوع برند و کیفیت متفاوت است. قیمت یک کوله مدرسه از ۵۰۰ هزار تومان شروع می‌شود و تا بیش از سه میلیون تومان ادامه دارد. محصولاتی همچون خط‌کش، قیچی و پوشه هم ۱۲۰ هزار تومان قیمت‌گذاری شده است. امسال قیمت لباس فرم مدارس هم افزایش چشمگیری داشته و متوسط قیمت آن در سال گذشته ۵۰۰ هزار تومان بود ولی امسال این رقم به ۷۵۰ هزار تومان افزایش یافته است که این نشان‌دهنده رشد ۵۰ درصدی نسبت به یک سال گذشته است.

از طرفی قیمت دفتر مشق هم به عنوان پرکاربردترین لوازم‌التحریر برای دانش‌آموزان، طی یک سال گذشته ۱۱ درصد افزایش داشته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که میزان بودجه لازم جهت خرید لوازم تحریر ضروری برای یک دانش‌آموز پایه ابتدایی، حداقل دو میلیون و ۵۰۰ هزار تومان است که بسته به تعداد، برند و نوع لوازم‌التحریر این قیمت متغیر است.

عوامل متعددی نظیر افزایش قیمت کاغذ طی سال‌های گذشته، تورم سالانه، افزایش هزینه‌های تولید و... بر افزایش قیمت این محصولات تأثیر گذاشته است. اکنون در حالی قیمت لوازم‌التحریر هم فاصله معناداری با قدرت خرید خانواده‌ها پیدا کرده که انتظار می‌رود دولت در همین ابتدای کار خود سیاست‌های ضدتورمی به اجرا بگذارد و به‌صورت ریشه‌ای تر به حل این معضل بپردازد.