



نبطی اقتصاد

روغن خوراکی سه‌کاره استاندارد نیست

معاون نظارت بر اجرای استاندارد با بیان این‌که برای روغن‌های خوراکی با کاربردهای مختلف، استانداردهای ملی جداگانه تدوین شده است گفت: استاندارد برای روغن خوراکی با کاربرد «پخت‌وپز، سالاد و سرخ‌کردنی» با عنوان روغن سه‌کاره وجود ندارد.

مشخصات درج‌شده روی فرآورده روغن سرخ‌کردنی با نام تجاری «اولترا هایل» محصول واحد تولیدی طبیعت سبز پارس کهن با استاندارد ملی ایران به شماره ۴۱۵۲ با عنوان «روغن سرخ‌کردنی-ویژگی‌هاوروش‌های آزمون» مغایرت دارد. بنا بر این گزارش، وحید مرندی‌مقدّم، معاون نظارت بر اجرای استاندارد با بیان این‌که برای روغن‌های خوراکی با کاربردهای مختلف، استانداردهای ملی جداگانه تدوین شده است گفت: انواع روغن‌های مایع ازجمله روغن سویا، آفتابگردان، کانولا و مخلوط این روغن‌ها با نام روغن مایع مخلوط (مورد مصرف برای پخت‌وپز و سالاد) روغن مخصوص خانوار (مورد مصرف برای پخت‌وپز) و روغن سرخ‌کردنی (مورد مصرف سرخ‌کردن) معرفی می‌شوند. وی توضیح داد: سازمان ملی استاندارد ایران هیچ‌گونه تاییدی‌ای به «روغن مصرفی سه‌کاره» نداده است و این عبارت که باعث القای شبهه کیفیت برای مصرف‌کنندگان می‌شود، مورد تایید سازمان ملی استاندارد ایران نیست. / تسنیم

فروش اجباری تخلف است



رئیس سازمان حمایت اعلام کرد که فروش اجباری کالا همراه با هر کالای دیگر تخلف است و با آن برخورد می‌شود.

عباس تابش با تاکید بر این‌که فروش اجباری هر کالایی با کالای دیگر تخلف و خلاف قانون است، اظهار کرد: باید رفتار همه عوامل فروش و توزیع‌کنندگان و نمایندگی‌های عرضه مورد رصد قرار گرفته و از انجام تخلف موضوعی به‌خصوص عرضه خارج از شبکه و گرانفروشی جلوگیری شود.

بدیهی است مسؤولیت عملکرد کلیه ویزیتورها و عوامل پخش با واحدهای اصلی بوده و حتما باید کنترل‌های لازم در این خصوص توسط این شرکت‌ها صورت گیرد. به گفته این مقام مسؤول طبق دستورالعمل ابلاغ‌شده این سازمان، سازمان‌های صنعت، معدن و تجارت استان و بازرسان اصناف موظفند، ضمن برنامه‌ریزی مناسب و انجام بازرسی‌های موردی و مستمر، اقدامات نظارتی و بازرسی خود را بر چگونگی فروش و توزیع روغن خوراکی متمرکز کنند.

تابش افزود: اقدامات نظارتی برای اقلام یارانه‌ای و کالاهای اساسی همچنان با جدیت و با استفاده از توان و ظرفیت تمامی دستگاه‌های نظارتی در حال پیگیری بوده و تاکنون پرونده‌هایی نیز برای متخلفان تشکیل شده، اما انتظار داریم با خودکنترلی شبکه فروش، شاهد بروز تخلفاتی از این قبیل نباشیم. / ایسنا



انجام این پروژه، یکی از مهم‌ترین برنامه‌های اصلاح نظام بانکی بود که با تدابیر مقام معظم رهبری و تأکیدات ریاست محترم جمهور با جدیت آغاز و با یک کار فشرده، به یاری خداوند به نتیجه رسید. از تمام عزیزانی که در به ثمر رسیدن این کار بزرگ همراهی کردند، قدردانی می‌کنم. / فارس

به گفته وی، تقاضای واقعی در بازار خودرو یک میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو است که به دلیل رانت ایجاد شده به بیش از دو میلیون افزایش یافته است. در حالی که تولید اکنون سالانه به یک میلیون خودرو می‌رسد و تقاضا بیش از عرضه است. در طول سال‌های ۹۵ و ۹۶ میزان تولید خودرو در ایران به حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه رسیده بود و همین باعث شد تا قیمت بازار آزاد از کارخانه پایین‌تر باشد اما سال ۹۷ حدود ۹۵۰ هزار دستگاه و سال گذشته ۷۵۰ هزار دستگاه تولید شد که این کاهش عرضه دلیلی برای افزایش قیمت است.

این استاد دانشگاه تاکید کرد: اگر ایران بتواند با همین شیب صعودی تولید خود را در سال ۱۴۰۰ افزایش دهد و به یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه برساند، بازار آرام می‌شود. شورای رقابت، سازمان حمایت، کمیته خودرو و سازمان‌های دیگر نباید در بحث قیمت‌گذاری ورود کنند بلکه باید چتر نظارتی خود را بر تولید گسترش دهند تا با افزایش عرضه هم از میزان تقاضای کاذب کاسته شود و هم قیمت‌ها در مدار نزول قرار بگیرند.

رکود تومی در انتظار بازار خودرو

فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به این‌که بخشی از گرانی در کشور مربوط به انتظارات تورمی می‌شود، می‌گوید: اکنون بازار خودرو در رکود قرار دارد و همانند تجربه‌های گذشته دوباره شاهد افزایش قیمت این کالا در بازار خواهیم بود.

هرچند برخی کارشناسان بر این باورند که بازار خودرو در سال آینده با افزایش تولید و کاهش قیمت روبه‌روست اما زاوه معتقد است حتی اگر تحریم‌ها هم کنار گذاشته شود باز هم قیمت خودروهای داخلی در ایران حداقل ۴۰ درصد افزایش خواهد یافت.

وی به آزادسازی قیمت خودروها اشاره کرد و گفت: آزادسازی باعث کاهش قیمت در بازار می‌شود و به نفع اقتصاد است و در این صورت شرکت‌ها می‌توانند کالاهای خود را با قیمت روز بفروشند و دیگر زیان نکنند اما آنچه در انتظار اقتصاد ایران و بازار خودرو است، رکود تومی بی‌سابقه‌ای خواهد بود که به دلیل کاهش قدرت خرید و ارزش پول ملی به وجود می‌آید.

زاوه می‌گوید: حتی اگر نفت هم فروخته شود، بعید است رشد اقتصادی سال آینده مثبت باشد و این موضوع در بازار خودرو تأثیر می‌گذارد. بودجه انبساطی که دولت تدوین کرده در سال آینده تورم روند صعودی دارد و در مقابل کاهش قدرت خرید رکود تومی شدیدی را ایجاد می‌کند.

این کارشناس صنعت خودرو با بیان این‌که قیمت برخی خودروهای چینی دو برابر ارزش دلاری آنها در ایران است، تصریح کرد: متأسفانه از فضای انحصاری ایران استفاده می‌شود و قیمت‌ها را بالا در نظر می‌گیرند. به‌عنوان مثال، چانگان ۴۴۰ میلیون تومانی با دلار ۵۰ هزار تومانی قطعاً باید کاهش قیمت داشته باشد. قیمت برخی خودروهای مونتاژ این مدلی به شدت بالاست که باید پایین بیاید. اما در خصوص خودروهای پر تیراژ داخلی باید گفت اکنون با نرخ ارز هماهنگ هستند و بعید است در صورت ثبات نرخ ارز کاهش نرخ را تجربه کنند. 



پیش‌بینی کارشناسان از آینده بازار خودرو در سال ۱۴۰۰

پایان باز داستان خودرو

محمدحسین علی‌اکبری

اقتصاد

آن‌طور که تاکنون مشخص شده احتمالاً خودروهای دنا پلاس توریو شارژ، هایما، رانا، کوئیک، شاهین، سایپا، پژو ۲۰۷، تارا، آریا و محصولات از این قبیل قرار است از شمول قیمت‌گذاری خارج شوند. برخی کارشناسان بر این باورند با آزادسازی قیمت خودرو، کاهش نرخ را شاهد خواهیم بود اما باید توجه داشت کاهش قیمتی که تحلیل‌گران بازار خودرو از آن صحبت می‌کنند اشاره به قیمت بازار آزاد دارد و چه بسا ممکن است با آزادسازی نرخ و اختیار قیمت‌گذاری به تولیدکننده شاهد افزایش قیمت کارخانه آن باشیم. اختلاف حدود ۱۰۰ میلیون تومانی قیمت کارخانه و بازار آزاد باعث شده تا تصمیمات جدیدی در حوزه خودرو اتخاذ شود. جام‌جم درباره تأثیر آزادسازی قیمت خودروهای داخلی گزارشی تهیه کرده که مشروح آن را در ادامه می‌خوانید.

دو سالی است که عرضه خودرو به دلیل بازگشت تحریم‌ها علیه ایران با مشکل مواجه شده و همین موضوع دلیلی برای افزایش قیمت این کالا در بازار شده است. نحوه قیمت‌گذاری در ایران با کشورهای دیگر متفاوت است و سازمان‌ها و نهادهای زیادی هستند که در قیمت‌نهایی تأثیرگذارند. شورای رقابت، سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و کمیته خودروی وزارت صنعت، معدن و تجارت ازجمله دستگاه‌های تأثیرگذار بر قیمت خودرو هستند و هر چند مدت یک‌بار اختیار قیمت‌گذاری به یکی از آنها داده می‌شود.

شورای رقابت تا مرداد سال ۹۷ وظیفه قیمت‌گذاری خودرو را برعهده داشت ونامه‌ای که شریعتمداری وزیر وقت صمت به شورای رقابت ارسال کرد اختیارات قیمت‌گذاری را از این مرکز سلب کرد؛ این در حالی است که شورای رقابت در تنظیم بازار کالاهای انحصاری وظایفی را برعهده دارد. در نامه وزیر صمت به شورای رقابت آمده بود هرگونه تصمیم‌گیری در مورد نرخ و ضوابط قیمت‌گذاری و تعیین سهمیه مقداری کالا و خدمات که به موجب قوانین ومقررات مختلف دراختیار دستگاه‌ها و شوراهای مختلف قرار گرفته است، منوط به تأیید ستاد تنظیم بازار است. ستاد تنظیم بازار، سازمان حمایت و شورای رقابت ازجمله نهادهای تأثیرگذار بر قیمت خودرو هستند و به نظر می‌رسد این آشفتگی به‌دلیل چندوجهی بودن دستگاه‌ها باشد. با آشفته شدن بازار خودرو کارشناسان و دستگاه‌های زیادی برای حل مشکل پیشنهاداتی را ارائه دادند. هرچند موافقت شده بود تا خودرو ۵۵درصد زیر قیمت حاشیه بازار به فروش برسد اما این نسخه هیچ‌وقت اجرایی نشد وفعالان این صنعت معتقدند اگر این روش اجرا شده بود قطعاً اکنون فاصله قیمت کارخانه و بازار برابر بود. حالا با وجود تأخیر در این نسخه خبری منتشر شده که نشان می‌دهد ۱۰ خودرو قرار است از فهرست قیمت‌گذاری خارج شوند و باید دید خودرو چه آینده‌ای را پیش رو دارد.

فروش به سبک قرعه‌کشی

کاهش عرضه خودرو از یک سو و افزایش فاصله قیمتی کارخانه و بازار آزاد از جمله دلایلی بود که مردم باید محصول مورد نیازشان را

عرضه مناسب در بازار است و بالا بودن تقاضا نسبت به عرضه باعث بروز چنین مشکلاتی در کشور شده است.

خودرو در خیابان میرداماد گران می‌شود!

محمدرضا نجفی منش، فعال صنعت خودرو با بیان این‌که اخیراً خبری مبنی بر خروج ۱۰ خودرو از لیست قیمت‌گذاری شورای رقابت منتشر شد به خبرنگار ما تصریح کرد: متأسفانه بازار خودرو آتقدّر آشفستی دارد که با این‌گونه تصمیمات به‌سامان نمی‌رسد. قبلاً این قانون وجود داشت که خودروهای بالای ۴۰ میلیون تومان از قیمت‌گذاری شورای رقابت بی‌نیاز هستند و خودروسامی می‌تواند با احتساب قیمت تمام شده و سود، کالای تولیدی خود را راهی بازار کند که این قانون هم کامل و درست اجرا نشد.

وی افزود: برای ساماندنهی بازار خودرو پیشنهادهای زیادی به مسؤولان داده شد اما باز هم با قیمت‌گذاری دستوری باعث فاصله بیش از ۱۰۰ میلیون تومانی قیمت کارخانه و بازار آزاد شدند. این در حالی است که اگر خودروسازان بتوانند قیمت ۵۰ درصد قیمت محصولات‌شان را افزایش دهند تولیدات‌شان دو برابر خواهد شد که این موضوع در قیمت محصول تأثیر می‌گذارد. اکنون قیمت خودرو به صورت دستوری تعیین می‌شود که نتیجه این کار زیان ۱۰۰ هزار میلیاردی خودروسازان است که صورت‌های مالی نشان می‌دهد در شش ماهه ابتدایی سال هم زیان را تجربه کردند.

نجفی منش با بیان این‌که قیمت خودرو در بازار آزاد و کارخانه فاصله ۱۰۰ میلیون تومانی پیدا کرده، گفت: خودروی ۲۰۶ که با قیمت‌گذاری حدود ۱۰۰ میلیون تومان توسط کارخانه عرضه می‌شود در بازار حدود ۲۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. این در حالی است که با محاسبه یورو ۳ هزار تومانی قیمت این کالا ۳۰۰ میلیون تومان خواهد بود. ۲۰۶ در فرانسه با نرخ ۱۰ هزار یورو فروخته می‌شد اما در ایران با قیمت ۳۰۰۰ یورو عرضه می‌شود.

وی با تأکید بر این‌که آدرس اصلی گرانی کالاها خیابان میرداماد است، تصریح کرد: اگر بانک مرکزی نتواند قیمت دلار را مدیریت کند وگران شود به تبع آن قیمت سایر کالاها افزایش پیدا خواهد کرد. از سوی دیگر حجم نقدینگی که از ابتدای سال ۹۲ تاکنون رشد هفت برابری را تجربه کرده باعث گرانی دوباره کالاها خواهد شد. زمانی که نقدینگی بالا می‌رود اگر تولید به همان میزان رشد نکند گرانی کالا را به دنبال دارد واین اصل اول در اقتصاد است اما به این موارد مهم بی‌توجهی می‌شود. به این صورت که با رشد هفت برابری حجم نقدینگی میزان تولیدات نیز هفت برابر افزایش یابد قیمت‌ها



نجفی منش با اشاره به داخلی‌سازی برخی قطعات خودرو در داخل کشور گفت: بازار خودرو هم متأثر از این اصل اقتصادی که رشد نقدینگی باعث رشد قیمت می‌شود نتوانست تولیداتش را افزایش دهد که البته به دو عامل تحریم خارجی و تحریم داخلی وابسته بود. صنعت خودروسازی می‌تواند

با تحریم خارجی مقابله کند و اخیراً هم برای مقابله با خروج ارز از کشور ۳۰۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری کرده تا کالاهای مورد نیاز در داخل تولید شود. اگر این رقم به یک میلیارد یورو برسد تحریم صنعت خودروسازی به طور کامل بی‌تأثیر خواهد شد اما متأسفانه تحریم‌های داخلی اجازه گسترش فعالیت را به ما نمی‌دهد. زمانی که برای خودروساز قیمت دستوری تعیین می‌شود پول قطعه‌ساز را نمی‌تواند پرداخت کند و قطعه‌سازان هم امکان توسعه کارشان را ندارند.

نظارت مهم‌تر از قیمت‌گذاری است

امبا ابوالفضل خلخالی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت بر خلاف فعالان صنعت خودرو که تنها نرخ

ارز را بر گرانی خودرو ربط می‌دهند، معتقد است اگر عرضه خودرو به میزان تقاضا باشد، عوامل دیگری بی‌تأثیر می‌شود. این کارشناس صنعت خودرو به جام‌جم گفت: روش قیمت‌گذاری دستوری در هیچ اقتصادی پاسخگو نیست و چالش‌های زیادی را به دنبال دارد که مهم‌ترین آن ایجاد رانت و فساد است.

وی با بیان این‌که خودروسازی در ایران انحصار دارد، تصریح کرد: برخی متصور هستند به دلیل وجود انحصار در خودروسازی باید یک شورا برای قیمت‌گذاری محصولات در نظر بگیرد در حالی که فقط باید نظارت در این زمینه وجود داشته باشد. زمانی که یک کالا در انحصار قرار دارد نباید قیمت‌گذاری صورت بگیرد بلکه باید تیراژ تولید مورد بررسی قرار داشته باشد تا عرضه و تقاضا تعیین‌کننده قیمت شوند. خلخالی به کاهش ارزش پول ملی در ایران اشاره کرد و افزود: زمانی که ارزش پول ملی کاهش می‌یابد صاحبان سرمایه، پول خود را به کالا تبدیل می‌کنند و اکنون خودرو به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده است.

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت شکتسن انحصار راهکاری برای برون رفت از بحران‌های پیش آمده است ادامه داد: برای این‌که یک کالا با قیمت مناسب به دست مردم برسد باید شرایط رقابتی وجود داشته باشد اما ظاهراً این شرایط فعلاً برای ایران فراهم نیست اما دستگاه‌های نظارتی می‌توانند با بررسی و رصد تیراژ، تولید قیمت‌ها را کاهش دهند. قیمت‌گذاری دستوری فساد ایجاد می‌کند و باید از این نسخه دوری کرد.