

خبر اقتصادی

وزیر جهاد کشاورزی در حاشیه جلسه دولت:

میوه شب عید در سردخانه‌ها ذخیره شده‌است

وزیر جهاد کشاورزی گفت: سیب و پرتغال شب عید به اندازه کافی خریداری شده‌است.

به گزارش ایسنا، محمود حجتی در حاشیه جلسه هیأت دولت در جمع خبرنگاران بیان کرد: سیب و پرتغال شب عید به اندازه کافی خریداری شده و در سردخانه مراکز استان ها انبار شده‌است و بر اساس زمانی که ستاد تنظیم بازار مقرر کند، توزیع می‌شود.

وی درباره توزیع گوشت در کشور بیان کرد: گوشت به صورت هدفمند توزیع می‌شود و در اختیار ستاد تنظیم بازار و تعاونی‌ها و اتحادیه‌ها قرار دارد. قیمت مرغ نیز از دیروز کاهش یافته‌است و امیدواریم به قیمت سازمان حمایت از مصرف کننده یعنی ۱۱۵۰۰ توزیع شود.

■ ■ ■

آب گران می‌شود

نمایندگان مجلس بندی از لایحه بودجه را تصویب کردند که به موجب آن علاوه بر دریافت نرخ آبهای شهری ۲۰ تومان به ازای هر مترمکعب فروش آب شرب از مشترکان آب دریافت می‌شود.

به گزارش ایسنا، نمایندگان مجلس و در ادامه بررسی جزئیات بودجه در آمدی بند پ تبصره ۶ را تصویب کردند.

بر این اساس وزارت نیرو از طریق شرکت‌های آبفای شهری سراسر کشور مکلف است علاوه بر دریافت نرخ آبهای شهری، به‌ازای هر مترمکعب فروش آب شرب، مبلغ دویست (۲۰۰) ریال از مشترکان آب دریافت و به‌خزانه‌داری کل کشور واریز کند. وجوه فوق مشمول مالیات به نرخ صفر است.

محمدقسیم عثمانی نماینده‌بوکان در جریان بررسی این بند از لایحه بودجه گفت که بااین مصوبه به‌طور متوسط آب‌های شهری ۱۶ درصد افزایش قیمت خواهدداشت.

■ ■ ■

علت نوسان اخیر نرخ دلار



طی چندروز گذشته قیمت دلار روندافزایشی را طی کرده؛ موضوعی که یک اقتصاددان علت آن را طولانی شدن فرآیند تصویب لوایح مربوط به FATF و همچنین افزایش تقاضا برای مسافرت‌های نوروزی به خارج از کشور ارزیابی کرد.

به گزارش ایسنا، در حالی که بانک‌ها در ۲۷ بهمن ماه هر دلار آمریکا را حدود ۱۱ هزار و ۵۰۰ تومان می‌خریدند و صرافی‌های بانک‌ها آن را ۱۱ هزار و ۸۴۰ تومان می‌فروختند، روز گذشته (۳۰ بهمن) هر دلار آمریکا توسط بانک‌ها ۱۲ هزار و ۴۳۱ تومان و توسط صرافی‌هاینیز ۱۲ هزار و ۸۰۰ تومان خریداری و در صرافی‌ها ۱۲ هزار و ۸۰۰ تومان برای فروش قیمت گذاری شد.

درباره این نوسان ۱۰۰۰ تومانی قیمت دلار، فرشیدسیم‌بر-عضو هیأت علمی دانشگاه شهید بهشتی تهران -با پیچیده توصیف کردن این مسئله، اظهار کرد: قیمت دلار مانند هر کالای دیگری تابعی از عرضه و تقاضاست. عرضه دلار به بازار وابسته به میزان صادراتی است که انجام می‌دهیم و تقاضا برای آن هم علاوه بر حجم واردات به میزان مسافرت‌های خارجی هم بستگی دارد. او در این باره به مسئله رکود نیز اشاره کرد و گفت: آنجا که واردات به دلیل رکود از کل افتادن نسبی صنایع زیان‌ده شده است، تقاضا برای واردات محصولات خارجی مشابه بیشتر شده است. از سوی دیگر به دلیل اینکه صادرات نفت و محصولات پتروشیمی به دلیل تحریم‌ها کاهش پیدا کرده، میزان عرضه دلار نیز کمتر شده‌است. این اقتصاددان همچنین به طولانی شدن تصویب لوایح مربوط به FATF هم پرداخت و ادامه داد: عدم تصویب لوایح مربوط به FATF باعث شده است این تصور ایجاد شود که ایران ممکن است در لیست سیاه این سازمان قرار گیرد که در آن صورت احتمالاً قیمت دلار بالاتر خواهدرفت.

سیم‌بر همچنین به نوسان قیمت دلار در روزهای اخیر هم پرداخت و علت آن را مشخصاً در طولانی شدن فرایند تصویب لوایح مربوط به FATF و همچنین افزایش تقاضا برای مسافرت‌های نوروزی به خارج از کشور ارزیابی کرد.

آیا چشم بادامی‌ها یک بازار ۸۰ میلیونی را ترک می‌کنند؟

احتمال خدا حافظی خودروسازان چینی از ایران



هم مهمان چند روزه بود که با اعمال تحریم‌های نهایی آمریکا از ایران رفت.

خودروسازان چینی اما در غیبت رقبای بازار ایران راه دست گرفتند که از جمله شاخص‌ترین آنها می‌توان از «چری»، «جک»، «لیفان»، «FAW BYD»، «جیلی»، «ام جی»، «برلیناس» و «چانگان» نام برد. اما اینک آخرین آماربی که وزارت صنعت، معدن و تجارت از وضعیت تولید خودروهای سواری منتشر کرده است نشان می‌دهد خودروسازان چینی نیز بافت تیراژ خود عزم ترک بازار ایران را جدی کرده‌اند.

تحریم خودروسازی ایران توسط آمریکا، موجب شده است چینی‌ها چشم‌بربازار ۸۰ میلیونی ایران بیندوبیا نزول و درموردی توقف تیراژ خودروهای خود بسترهای عقب‌نشینی از این بازار را فراهم کنند. از جمله عوامل تغییر رویکرد چینی‌ها در بازار خودروی ایران را می‌توان در ضعف داخلی‌سازی و چالش تامین قطعات جست‌وجو کرد. با اعمال تحریم‌های آمریکا علیه خودروسازی کشور قابل‌پیش‌بینی بود که روند تامین قطعات از خارج مختل شود و خودروسازان خارجی، ایران را ترک کنند، اما در مورد شرکت‌های بی‌ام‌دبلیو در مقطعی نیز جنرال‌موتورز و کرایسلر؛ همه‌گزینیهایی بودند که نام آنها برای حضور در خودروسازی ایران مطرح شد، اما گذر زمان نشان داد آمدن بسیاری از آنها به «جاده مخصوص» تنها در حد حرف بوده‌است و پژو فرانس

۹۷ است، نشان می‌دهد که چری که در ایران تحت‌عنوان «مدیران خودرو» محصولاتش را عرضه می‌کند، طی دی‌ماه امسال حتی یک دستگاه محصول نیز تولید نکرده است. همچنین جیلی که «هم خودرو» میزبان محصولاتش در ایران است، هیچ تولیدی در دی‌ماه نداشته و لیفان نیز همین شرایط را دارد. شرکت‌هایی مانند «BYD» و جک نیز روندی نزولی در تولید داشته‌اند و گویا برلیناس و ام‌جی نیز چندان تمایلی به ماندن در ایران ندارند.

ضعف چینی‌ها در داخلی‌سازی با ساز و کار وزارت صنعت

براساس مصوبه وزارت صنعت، معدن و تجارت تمامی خودروسازان خارجی حاضر در ایران (روپایی و آسیایی)، باید حداقل ۴۰ درصد ساخت داخل را در دستور کار خود قرار داده‌و این رقم را به مرور زمان افزایش دهند. البته تاکید وزارت صمت بر داخلی‌سازی در پسابرجام برای شرکت‌های رنو، پژو و فولکس‌واگن محسوس تر بود و این رویه را در مورد چینی‌ها با جدیت دنبال‌نشد. اما در ماه‌های اخیر هشدار وزارت صنعت شامل حال خودروسازان چینی هم شد و طی آن مقرر شد «اگر خودروسازان چینی، میزان داخلی‌سازی قطعات را به ۴۰ درصد نرسانند، مشمول پرداخت تعرفه خودروی کامل خواهند شد». در حال حاضر تعرفه واردات خودروهای چینی، در صورت ساخت داخل قطعات با کمتر

از جمله عوامل تغییر رویکرد چینی‌ها در بازار خودروی ایران را می‌توان در ضعف داخلی‌سازی و چالش تامین قطعات جست‌جو کرد

از ۲۰ درصد، معادل یک خودروی کامل است، اما اگر داخلی‌سازی تا ۳۰ درصد انجام شود، چینی‌ها مشمول تخفیف ۵ درصدی می‌شوند. همچنین اگر در سال ۹۷، میزان داخلی‌سازی خودروسازان چینی همچنان تا مرز ۳۰ درصد باشد، آنها باید معادل یک خودرو کامل، بابت واردات قطعه تعرفه بپردازند. اما چینی‌ها که در کاهش هزینه‌ها تبحر فراوانی دارند، چندان راغب به داخلی‌سازی نیستند زیرا معتقدند واردات این قطعات با قیمت کمتری نسبت به داخلی‌سازی در ایران برای محصولات آنها تمام می‌شود. ولی از سوی دیگر با مختل شدن روند تامین قطعات از چین به دلیل عدم همکاری تحریم‌های آمریکا، واردات قطعات به مرحله بحرانی رسیده و سبب شده‌است که بر خلاف برنامه‌ریزی چینی‌ها، تیراژ در مسیر افت قرار بگیرد.

کارنامه چینی‌ها در سبد محصولات بازار خودروی ایران

حدود یک دهه از حضور جدی چینی‌ها در خودروسازی ایران

می‌گذرد، اواسط دهه ۸۰ بود که خودروسازان چینی با چند برند محدود به بازار ایران آمدند و توانستند با حضور در بخش خصوصی و بعد از سبد محصولات خودروسازان اصلی کشور جایگاه محکمی را برای خود فراهم کنند.

براساس آمار حدود ۱۱ در صداد تیراژ سالانه صنعت خودرو کشور در اختیار شرکت‌های چینی قرار دارد، اما آمارهای وزارت صنعت، معدن و تجارت نشان می‌دهد که خودروسازان چینی چندان به داخلی‌سازی در ایران پایبند و متعهد نبوده و بیشتر قطعات مورد نیازشان را از طریق واردات تامین می‌کنند. رشد قابل توجه آمار قطعات مرتبط با صنعت خودرو که به کشور وارد شده‌است نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از آن متعلق به خودروسازان چینی است و با وجود تمام قید و شرط‌های وزارت صمت طی این سال‌ها، تنها ۴۰ درصد داخلی‌سازی قطعات انجام شده‌است.

کارنامه حوزه بومی‌سازی چینی‌ها در ایران نشان می‌دهد بجز «دانگ فنگ» که ۴۰ درصد داخلی‌سازی می‌شود، سایر خودروها سهم اندک ۲۰ درصدی را در مونتاژ داخلی ایران به خود اختصاص داده‌اند.

در این میان چری جزو اولین خودروسازان چینی بود که به قصد توسعه بازار در اواسط دهه ۸۰ راهی ایران شد و توانست خیلی‌زود محصولاتش را در سبد خرید ایرانی‌ها قرار دهد. قیمت پایین و مصرف سوخت مناسب و شرایط فروش متنوع از جمله دلایلی بود که این شرکت را در بازار بایبی محصولات خود در ایران با موفقیت روبرو ساخت. این شرکت در دور قبلی تحریم‌ها با گسترش و تنوع محصولات خود توانست به فروش قابل ملاحظه‌ای دست پیدا کند، اما بنابر آمار اعلام شده از سوی وزارت صمت در دی‌ماه امسال حتی یک دستگاه خودرو در ایران مونتاژ نکرده‌است. همچنین در ۱۰ ماه گذشته نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۴۰ درصد افت تولید داشته که نشان می‌دهد تحریم‌ها تاثیر خود را بر عزم این شرکت برای ماندن و یارفتن از ایران گذاشته‌است.

خودروسازی «BYD» نیز به‌رغم تبلیغات بسیار برای گرفتن سهمی از بازار ایران، اینک بر سر دوراهی سودای حضور در بازار آمریکا و ماندن در ایران قرار گرفته و با چراغ سبزی که بازار آمریکا برای حضور این خودروساز نشان داده‌است، فعالیت خود در ایران را که

تحریم خودروسازی ایران توسط آمریکا، موجب شده که چینی‌ها چشم‌بر بازار ۸۰ میلیونی ایران ببندند و با نزول و در مواردی توقف تیراژ خودروهای خود این بازار را فراهم کنند

تحت نام «کارمانیا» است طی دی‌ماه سال جاری فقط به ۲۵ دستگاه محدود کرده‌است.

خودروسازی «سایک» که امروز دو خط تولید خصوصی را بنشان «ام جی» در ایران به خود اختصاص داده است، جزو ۱۰ خودروساز برتر دنیا به حساب می‌آید، ضمن اینکه تامین قطعه بسیاری از برندهای مختلف اروپایی و آمریکایی را نیز انجام می‌دهد. همچنین سایک به‌نوعی شریک تجاری «جنرال موتورز» آمریکا است و فروش عمده خودروهای آمریکایی در چین به واسطه سایک انجام می‌شود.

«چانگان» هم به‌عنوان یکی دیگر از خودروسازان چینی، به‌عنوان شریک تجاری «فورد» آمریکا شناخته‌می‌شود و در بحث تحقیق و توسعه، فعالیت گسترده‌ای بااین کمپانی دارد. چانگان در خشش امروز خود را هم‌رون کمپانی فورد می‌داند و مدت‌هاست با تعلیق خود در همکاری با «سایپا» این شائبه را ایجاد کرده‌است که بازار چند هزار دستگاهی خودرو ایران را ترک و هدف خود برای ورود به بازار روبه‌رشد آمریکا را روپادنبال کند.

با توجه به نشانه‌های بارز احتمال خروج خودروسازان چینی در ماه‌های اخیر، اما شریک‌های ایرانی این کمپانی‌ها، به دفعات این‌خبرها را تکذیب کردند تا زمانی که آمارهای وزارت صمت از تیراژ این خودروسازان، تمایل چینی‌ها به ترک بازار ایران را برنامهریزی شده نشان داد.

حضور کمرنگ شرکت‌های چینی در نمایشگاه‌های خودرو که در سال جاری بر گزار شد نیز با حاشیه‌های فراوان همراه شد تا جایی که برخی شرکت‌های غایب در نمایشگاه علت این رویکرد را به دلیل تغییر سیاست‌های شریک چینی خود عنوان کردند و اینکه خودروسازان داخلی تمایل چندانی ندارند به تنهایی هزینه‌های نمایشگاهی را تقبل کنند.



باعث ایستادگی در برابر تغییرات و اصلاحات بانکی است. این اقتصاددان متذکر شد: البته به باور بنده نباید سیستم بانکی را عامل مسائل اقتصادی دانست، مادر حوزه‌های دیگر اقتصاد نیز عملکرد مناسبی نداریم. متأسفانه یکی از مشکلات واسطه‌گری است که موجب افزایش قیمت مسکن، تالاطمات بازار ارز و سکه، مشکلات توزیع در حوزه‌ی کالاهای اساسی و دامی شده است، بنابراین در آسیب شناسی اقتصادی باید تمام جوانب را در نظر گرفت که یکی از آنها سیستم بانکی است.

وام‌ها از نرم‌افزار استفاده می‌شود تا هم ریسک عدم بازپرداخت کاهش یابد و هم براساس ضابطه صورت بگیرد. این اقدام امکان سوء استفاده از منابع را که موجب تورم، رونق فعالیت‌های نامولد و بحران می‌شود نمی‌دهد.

این استاد دانشگاه تصریح کرد: ما فکر می‌کنیم خلق پول تنها از طریق بانک مرکزی و سیستم بانکی صورت می‌گیرد، در حالی که تعداد افرادی که می‌توانند از طریق کشیدن چک بلندمدت خلق پول کنند فراوان است. این در حالی است که براساس قانون تجارت کشور چک مدت‌دار وجود ندارد و باید نقد باشد با این وجود در عرف تجاری ما شرایط بگونه‌ای است که کنترل‌بی بر حجم چک‌های مدت‌دار وجود ندارد که خود آثار تورمی نیز دارد. هر چند اخیراً در مورد چک‌های رمزدار و بین بانکی اقداماتی صورت گرفته و باید صادرکننده و استفاده کننده کاملاً مشخص باشند.

دوست حسینی با اشاره به انگیزه افرادی که مخالف اصلاحات بانکی هستند، گفت: طبیعتاً تصمیمات ما بیشتر تابع منافع شخصی است و

هیچ‌گاه نداشتیم چون نگران نارضایتی عمومی و سپرده‌گذاران بوده‌اند، از همین روی دولت برای سرپا نگه داشتن این موسسات و بانک‌ها حاضر به پرداخت تخلفات آنها شده‌است. حتی بانک مرکزی در مورد جریمه اضافه برداشته‌ها برعکس عمل کرده و خط اعتباری با درصد سود پایین می‌دهد که موجب قرمز و بدهکار شدن بانک‌ها به بانک مرکزی می‌شود. این کارشناس اقتصادی با تاکید بر سامان بخشیدن بر تسهیلات اعطایی گفت: ما شاهد حجم بالایی از معوقات هستیم که به هر دلیلی بازپرداخت نشده‌اند و بانک‌ها برای پوشش آنها تسهیلات جدیدی را تعریف کرده‌اند تا عملاً با این ترفند سعی در پایین نشان دادن معوقات بانکی باشند در حالی که این حجم برای اقتصاد ایران بالا است. همچنین در شرایط تورمی که همه به دنبال بهره‌مندی از تسهیلات ریالی هستند باید اعطای آن کاملاً ضابطه‌مند شود تا دچار مشکلات نشود.

وی افزود: در همه کشورها برای شناسایی متغیرهایی مانند اهلیت و توانایی در بازپرداخت

یک کارشناس اقتصادی گفت: بانک‌ها موتور چرخش پول در اقتصاد هستند و هر اندازه تعداد آنها بیشتر باشد واسطه‌گری بیشتر شده و هدایت نقدینگی و پول در دست مردم گران‌تر می‌شود.

کاظم دوست حسینی در گفت‌وگو با ایلنا در مورد اولویت‌های اصلاح سیستم بانکی گفت: اولین نکته‌ای که باید توجه داشت اینکه آیا این تعداد بانک و موسسات اعتباری نسبتی با حجم کوچک اقتصاد کشور دارد؟ به هر حال بانک‌ها موتور چرخش پول در اقتصاد هستند و هر اندازه تعداد آنها بیشتر باشد واسطه‌گری بیشتر شده و هدایت نقدینگی و پول در دست مردم گران‌تر می‌شود.

وی ادامه داد: بنابراین اولین گام سامان بخشیدن به تعداد بانک‌ها و موسسات مالی است، البته این به معنای حذف آنها نیست بلکه تمرکز بر عدم حمایت غیرمتناسب دولت و بانک مرکزی به واسطه فشارهای سیاسی بویژه از بانک‌های خصوصی است. ماجر به‌رورشستگی بانک‌ها و موسسات با عملکرد نامناسب را

تعداد بانک‌ها با حجم اقتصاد متناسب نیست