

«بابک صدرایی» در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» و با مثبت ارزیابی کردن پلکانی شدن تعرفه واردات:

اصلاح تعرفه‌های خودرو دست دلالان را کوتاه می‌کند



رامین موق

از زمان تحویل بودجه ۱۴۰۴ به مجلس، بحث‌ها درباره تعرفه خودرو و شدت گرفت‌زیرا دولت تصمیم گرفته بود تعرفه خودروها را تا ۱۰۰ درصد افزایش دهد؛ تصمیمی که به اعتقاد کارشناسان در نتیجه پر کردن کسری بودجه بود.

اماد سال جاری دولت‌نظر خودرو تغییر دادو یک تعرفه پلکانی برای خودرو و تعریف کرد اما مجلس این تصمیم را مغایر با قانون بودجه ۱۴۰۴ تلقی کرد و مانع آن شد. اکنون به نظر می‌رسد مجلس هم با دولت هماهنگ شده و روز پنجشنبه ۱۵ آبان، معاونت صنایع ماشین‌الات و تجهیزات وزارت صمت از تایید قطعی مجلس شورای اسلامی در عدم مغایرت مصوبه پیشنهادهی وزارت صمت در تعیین تعرفه واردات خودرو خبر داد.

وزارت صمت اعلام کرده که در ساختار جدید، تعرفه واردات خودرو به صورت پلکانی و متناسب با حجم موتور، نوع سوخت و سطح فناوری تعیین خواهد شد. بدین ترتیب خودروهای با حجم موتور پایین‌تر و مصرف سوخت کمتر از تخفیف تعرفه‌ای برخوردار خواهند بود، در حالی که خودروهای لوکس و با حجم موتور بالا تعرفه بالاتری مواجه می‌شوند. در همین خصوص نیز سخنگوی این وزارت مدعی شده است: «در ماه‌های گذشته، فرایند واردات خودرو با ابهامات متعددی در زمینه تعرفه‌ها مواجه بود. با نهایی شدن این دستورالعمل، پیش‌بینی می‌شود روند ثبت سفارش و ترخیص خودروها تسریع و بازار از پلانتکلیفی خارج شود.»

واردات خودرو و امسال به ۵۰ هزار دستگاه نمی‌رسد

سخنگوی وزارت صمت در حالی مدعی شده است که اصلاح تعرفه خودرو منجر به شدت گرفتن روند ثبت سفارش و ترخیص خودرو می‌شود که فعالین حوزه از همان ابتدای آغاز مجدد واردات خودرو، در باره مواعید دیگر هشدار داده بودند.

یکی از این چالش‌ها مسئله تخصیص ارز و مشکلات ثبت سفارش است. دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو، با اعلام اینکه تا پایان امسال واردات خودرو به ۵۰ هزار دستگاه هم نرسد، در این خصوص به ایسنا توضیح داده است: «این در حالی است که تا دو سه ماه گذشته حتی امکان ثبت سفارش وجود نداشت و با وجود انتقال ارز و راندی به

تالار دوم مرکز مبادله، باز هم وزارت صمت باید مجوز تخصیص ارز بدهد و با وجود تعداد بالای شرکت‌های ثبت‌شده در این حوزه، همچنان آمار واردات با اعلام نمی‌شود یا بسیار پایین است به طوریکه در نیمه نخست امسال کمتر از ۲۰ هزار دستگاه خودرو به کشور، وارد شده‌است.»

یکی از راه‌حل‌های سیاست‌گذار برای رفع مشکل تخصیص ارز به واردات خودرو، استفاده از ارز شخصی و حاصل از صادرات دیگران بوده‌است که در این خصوص هم مهدی دادفر اظهار کرده است: «در قانون بودجه و قانون ساماندهی صنعت خودرو هیچ محدودیتی برای واردات با ارز شخصی وجود ندارد اما تا امروز حتی یک نفر نتوانسته از این مسیر خودرویی وارد کند و سامانه ماه‌ها بسته بوده و دستگاه‌های اجرایی عملاً قانون را دور زده‌اند.»

البته لازم به یادآوری است که مقداری از روند کاهشی واردات خودرو در نتیجه سردرگمی حاکمیت و فعالین درباره تعرفه‌ها بوده‌است زیرا این تعرفه‌ها از ابتدای امسال مورد مناقشه بوده به صورتی که بسیاری از وارد کنندگان توانایی قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی را از دست داده بودند.

تصمیم مثبت حاکمیت درباره تعرفه
یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، با مثبت و خوب ارزیابی کردن پلکانی شدن تعرفه خودرو، اظهار کرد: اکنون تعرفه خوب و مناسبی بر خودروهای هیپری و برقی، و همچنین خودروهای با حجم موتور تا ۲۰۰۰ سی‌سی تعریف شده‌است زیرا عموماً هم خودروهایی که قرار است وارد کشور شوند، موتوری تا حجم ۲۰۰۰ سی‌سی دارند. بابک صدرایی عنوان کرد: تعرفه خودروهایی با حجم موتور بیش از ۲۰۰۰ سی‌سی، بالاست که به توجه به قوانین و شرایط موجود در کشور، طبیعی است. او تاکید کرد که پلکانی شدن تعرفه خودرو

یک کارشناس صنعت خودرو: دولت اکنون با توجه به شرایط بی‌ارزی و سخت حاکم بر اقتصاد، مجبور ست که مقداری تعرفه و واردات را کنترل کند. همچنین اگر در این شرایط دولت مجدداً اعلام کند که واردات ممنوع است، تبعات بسیار زیادی در پی خواهد داشت. بنابراین تصمیم کنونی دولت درباره پلکانی کردن تعرفه‌های واردات خودرو عاقلانه‌است زیرا تصمیم دارد در همین شرایط سخت کنونی هم به تعداد محدودی خودرو وارد کند تا تقاضا را کنترل کند اما واردات خودرو مجدداً ممنوع نشود

تاثیرات مثبتی دارد به شرط اینکه همین تعرفه‌ها باقی‌مانندو تغییری نکنند این تحلیلگر بازار خودرو بیان داشت: مسئله مهم‌تر اینست که سیاست‌گذار تصمیم بگیرد با توجه به شرایط حاکم کشور، تا چقدر توانایی تامین خودرو و ارز متناسب با آن را دارد زیرا با توجه به شرایط فعلی، کشور در تنگناهای بسیار زیادی قرار دارد. صدرایی با تاکید بر اینکه مسئله دوم و مهم‌تر از تعرفه موضوع تخصیص ارز به واردات خودرو است، مطرح کرد: امیدوارم زودتر سوم تخصیص ارز حل‌وفصل شود و حداقل به تعداد ارزی که از کشور خارج می‌شود و همچنین یک میزان ارزی که به واردات مایحتاج استراتژیک غذایی و دارویی اطمه وارد نکند،

از مسائل دیگری که می‌توان به آن انتقاد کرد، باز شدن پای شرکت‌های متعددی به واردات خودرو است. بزرگترین مشکل دخالت شرکت‌های متعدد در واردات، ناتوانی آن‌ها در تامین خدمات پس از فروش است. در سال‌های بعدی با یک بحران بسیار جدی در بحث تامین قطعات خودروهای وارداتی روبه‌رو می‌شویم که می‌تواند برای مصرف کنندگان بسیار آزاردهنده باشد

گیرودارهای بین‌المللی فشار را بیشتر می‌کند و در کنار آن، مسائل داخلی نظیر تخصیص ارز هم به کاهش میزان واردات می‌انجامد زیرا اکنون ارزی موجود نیست و اگر هم موجود باشد، تخصیص آن بسیار زمان‌بر است. صدرایی درباره دیگر مسائل و چالش‌های واردات خودرو، اظهار داشت: از مسائل دیگری که می‌توان به آن انتقاد کرد، دبا ز شدن پای شرکت‌های متعددی به واردات خودرو است. برای مثال اکنون ۷۴ شرکت خواستار واردات تیو تا به کشور هستند! او درباره تبعات این روند، هشدار داد: بزرگترین مشکل دخالت شرکت‌های متعدد در واردات، ناتوانی آن‌ها در تامین خدمات پس از فروش است. در سال‌های بعدی با یک بحران بسیار بسیار جدی در بحث تامین قطعات خودروهای وارداتی روبه‌رو می‌شویم که می‌تواند برای مصرف کنندگان بسیار آزاردهنده باشد.

ممنوعیت مجدد واردات باز را آشفته می‌کند

این کارشناس بازار خودرو همچنین بیان کرد: از دیگر موانع داخلی می‌توان به برخی سازمان‌های داخلی اشاره کرد که البته چالش‌های آنان مانند تعرفه چندین جدی نیست.

صدرایی ادامه داد: اکنون مسئله تامین ارز اهمیت زیادی یافته‌است، دولت زمانی اعلام کرد که برای واردات خودرو می‌توان از ارز حاصل از صادرات دیگران استفاده کرد اما بعد از این اعلام، هزاران تبصره و گرفتاری برای آن پیش آمد. او تصریح کرد: دولت اکنون با توجه به شرایط بی‌ارزی و سخت حاکم بر اقتصاد، مجبور ست که مقداری تعرفه و واردات را کنترل کند. همچنین اگر در این شرایط دولت مجدداً اعلام کند که واردات ممنوع است، تبعات بسیار زیادی در پی خواهد داشت.

این تحلیلگر حوزه خودرو درباره تبعات ممنوعیت مجدد واردات، توضیح داد: اکنون اگر واردات خودرو مجدداً ممنوع اعلام شود، به دلیل شرایط تورمی موجود، سوداگران و دلالان باافاصله به صحنه می‌آیند و همین خودروهای موجود، نزدیک به ۱۰۰ هزار دستگاه، را از بازارها جمع می‌کنند و در نتیجه، احتکار، دلالی و رانت‌بازی قوت بیشتری می‌گیرد و قیمت خودروهای وارداتی به صورت یک‌شبه و ناگهانی، تصاعدی افزایش می‌یابد.

به گفته صدرایی، تصمیم کنونی دولت عاقلانه است زیرا تصمیم دارد در همین شرایط سخت کنونی هم به تعداد محدودی خودرو وارد کند تا تقاضا را کنترل کند اما واردات خودرو مجدداً ممنوع نشود. او در پایان خاطر نشان کرد: ممنوعیت مجدد واردات خودرو می‌تواند بازار را به هم بریزد و دست دلال و سوءاستفاده‌گر را بازتر کند.

مهر ۱۴۰۴ با موحی سنگین از گرانی آغاز و به انعام رسیدموحی که تنها شاخص‌های اقتصادی را به لرزه انداخت، بلکه سفره‌های مردم را نیز کوچک‌تر کرد. نرخ تورم نقطه‌ای با ثبت رقم ۴۸٫۶ درصد، به بالاترین سطح خود در ۱۷ ماه گذشته رسید و رنگ خطر ورود به کانال ۵۰ درصدی را به صدا آورد. هم‌زمان، تورم ماهانه نیز با ثبت عدد ۵ درصد، کورده تازه: ۴۰ ماه اخیر بر جای گذاشت. در این میان بازار گوشت نیز با عبور قیمت از مرز یک میلیون تومان برای هر کیلو، به یکی از نمادهای بحران معیشتی تبدیل شده‌است. کاهش عرضه، افزایش هزینه‌های دامی، نوسانات ارزی و ضعف در نظام توزیع، از جمله عوامل ساختاری این التهاب هستند. مردم ماه امسال خبر گرانی ایسنا اعلام کرد که بر اساس آمار رسمی، سرانه مصرف گوشت قرمز در ایران در سال‌های اخیر به طور معناداری کاهش یافته و به حدود ۵ تا ۶ کیلوگرم در سال برای هر نفر رسید؛ است رقمی که در مقایسه با میانگین جهانی و همچنین وضعیت دهه‌های گذشته در ایران، بسیار پایین تلقی می‌شود. گشتنی است، کارشناسان معتقدند که بدون اصلاح سیاست‌های تامین نهاده‌های افزایش ذخایر استراتژیک و مهار واسطه‌گری، نمی‌توان به ثبات بلندمدت در بازار گوشت امیدوار بود. واردات مقطعی نیز در غیاب هماهنگی میان سیاست‌ارزی و حمایت از تولید داخلی، تنها نقش مسکن موقت را ایفا می‌کند.

ملی با لایش و پخش قرآورده‌های نفتی، در سال ۱۴۰۳ اعتراف کرده بود: «در کشور روند تولید خودرو افزایشی است، بدون اینکه توجهی بر موضوع بهینه‌سازی مصرف سوخت در خودروها شود. ما باید یک تعادلی بین ورودی و خروجی خودرو داشته باشیم؛ یعنی باید خودروهای بی‌کیفیت اسقاط کنیم تا این تعادل ایجاد شود. طبیعی است، در شرایطی که هیچ توجهی به موضوع بهینه‌سازی نمی‌شود و مصرف بنزین خودروهای داخلی به طور میانگین دو برابر متوسط جهانی است.»

علت مصرف بالای بنزین تنها به ضعف فناوری خودروهای تولید داخل محدود نمی‌شود، بلکه کیفیت پایین بنزین نیز نقش مهمی در افزایش مصرف دارد. کاهش کیفیت سوخت، زنجیر دای از پیامدهای فنی و اقتصادی را در پی دارد. بنزین با کتان پایین باعث احتراق ناقص، کاهش توان موتور و افزایش نیاز به سوخت بیشتری می‌شود. خودروهایی که برای استانداردهای یورو ۵ یا یورو ۵ طراحی شده‌اند، در مواجهه با سوخت بی‌کیفیت ناچارند برای حفظ عملکرد، مصرف بیشتری داشته باشند.

بنابراین از منظر اقتصادی، اجرای نرخ سوم بنزین در شرایطی که مصرف بالا و کیفیت سوخت پایین است، علاوه‌بر معنای تحمیل هزینه مضاعف بر مصرف‌کننده است، مردم به‌طور میانگین بیش از ۱۶۰ لیتر در ماه مصرف می‌کنند و بخش بزرگی از آنها به اجبار بخشی از بنزین خود را بانرخ سوم تامین خواهند کرد.

خبر اقتصادی

وزیر نیرو با اشاره به اینکه وزارت نیرو برای کنترل هدر رفت آب فشار شبکه را کاهش داده است، اعلام کرد: ممکن است مجبور شویم بعضی از شب‌ها که مردم در آرامش هستند و کمتر آب مصرف می‌کنند فشار آب را تا حد صفر پایین بیاوریم و این کمک می‌کند به اینکه هدر رفت آب نداشته باشیم.

به گزارش ایلنا، عباس علی‌آبادی در گزارش هفتگی تلویزیونی روز گذشته که همراه فاطمه مهاجرانی بر گزار شد، اظهار کرد: لوله‌کشی در کشور ما بیش از ۱۰۰ سال سابقه دارد؛ این لوله‌ها فرسوده شده‌اند و برخی از آنها نیز در جنگ ۱۲ روزه آسیب دیدند. ما ز مدت‌ها پیش برای کنترل هدررفت آب، کاهش فشار شبکه مدیریت کرده‌ایم و توانسته‌ایم حدود ۱۵ متر مکعب بر ثانیه، یعنی بیش از ۵ برابر آبی که از طاقان می‌آوریم، با هم‌کاری مردم ذخیره کنیم و از هدررفت آن جلوگیری کنیم.

طحن نظیف: فرآیند حذف چهار صفر از پول ملی آغاز شد

سخنگوی شورای نگهبان اعلام کرد: لایحه حذف چهار صفر از پول ملی پس از رفع ابهامات، مغایر با شرع و قانون اساسی شناخته نشد و با ابلاغ آن، اجرای این طرح با دوره گذار چندساله آغاز می‌شود. به گزارش مهر، طحن نظیف در نشست خبری، افزود: لایحه اصلاح بند الف ماده ۵۸ قانون بانک مرکزی در خصوص حذف ۴ صفر از پول ملی که در مراحل قبل با ابهاماتی در شورای نگهبان مواجه شد، مدو بعد از بررسی مجدد در شورای نگهبان مغایر با موازین قانون و شناخته نشد لذا با ابلاغ این قانون، حذف ۴ صفر از پول ملی آغاز خواهد شد. البته دوره گذار چند ساله برای اجرایی شدن این تصمیم پیش‌بینی شده و دستگاه‌های مسئول همچون بانک مرکزی باید تمهیدات اجرایی این مصوبه را در نظر بگیرند.

عبور بنگاه‌داری از ۱۶۰۰ همت: ۶۶ درصد دارایی بانک‌ها بی‌نام‌و نشان مانده‌اند!

بخش اعظم دارایی‌های بانکی کشور در تاریکی آماری مطلق قرار دارد؛ تنها ۳۶ درصد از ارزش واقعی شرکت‌های تحت مالکیت بانک‌ها افشا شده و ۶۴ درصد

دیگر عملاً از دید نظارتی پنهان مانده، برآوردها حاکی است ارزش واقعی بنگاه‌داری بانک‌ها از رقم رسمی ۱۶۰۰ همت عبور کرده است. به گزارش بانک مرکزی از وضعیت مالکیت سهام شرکت‌ها تا پایان شهریور ۱۴۰۴، چند بانک بزرگ کشور ارزش روز سهام شرکت‌هایی را که بیش از ۲۰ درصد سهام آن‌ها در اختیار دارند، صفر اعلام کرده‌اند! اقدامی عجیب که معنایی جز نادیده گرفتن قانون و دور زدن بانک مرکزی ندارد.

یک نماینده مجلس: نیکل‌های زنجانی ارزش و مشتری ندارد

موضوع تسویه بدهی‌های زنجاری را پیگیری می‌کنیم تا حقوق مردم و بیت‌المال بر گردد. اسبازار ما در مجلس تحقیق و تفحص، سوال و شکایت به کمیسیون اصل ۹۰ است. به گزارش ایلنا، حسین مصمصی ادامه داد: سوال این است که چرا تاکنون نیکل‌ها به فروش نرفته‌است؟! ارزش نیکل‌ها کم است و نمی‌تواند این نیکل‌ها را بفروشد و بانک مرکزی به دنبال این است که با روش‌هایی دیگری بدهی زنجاری را تسویه کند.

یک مقام صنفی: تولید و مصرف سیمان ۱۰ درصد کاهش یافت

به گفته دبیر انجمن صنفی صنعت سیمان کشور، براساس آمار رسمی، میزان فروش و مصرف سیمان در شش ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۱۰ درصد افت داشته‌است. به گزارش تسنیم، علی‌اکبر الوندیان توضیح داد: در شرایط فعلی، با رف نسبی محدودیت برق، انتظار می‌رفت وضعیت تولید سیمان بهبود یابد، اما استمرار محدودیت گاز در برخی مناطق باعث شده تا بخش قابل توجهی از کارخانه‌ها، سوخت مایع استفاده کنند. هزینه انتقال و مصرف این سوخت‌ها، علاوه بر آسیب‌های احتمالی به تجهیزات، فشار اقتصادی سست‌گینی را بر تولید کنندگان تحمیل کرده‌است. او تصریح کرد: در کنار چالش‌های انرژی، ر کود در بخش ساختوساز نیز از مهم‌ترین عوامل افت تقاضای سیمان در سال جاری بوده است. با کاهش فعالیت‌های عمرانی و پروژه‌های ساختمانی، مصرف سیمان در بازار داخلی کاهش محسوسی یافته‌است.

یک فعال اقتصادی هشدار داد: احتمال کمبود مرغ در ماه‌های آینده

مدیرعامل شرکت «پارس تجارت لوتوس ایران» با اشاره به مشکلات جدی در تامین نهاده‌های دامی و فرایند ثبت سفارش‌ها گفت، تاخیر در تخصیص ارز و تصمیمات ناهماهنگ مدیریتی، آسیب‌شدیدی به صنعت دام و طیور کشور وارد کرده‌است. میلاد عباسی در گفت‌وگو با ایلنا، افزود: در روزهای اخیر، تعدادی از مرغداران کشتی و تخم‌گذار جلسه داشتیم و آنها عنوان کردند که بسیاری از آن‌ها حتی قادر به خرید «دان» برای مرغ‌ها نیستند و برخی از جوجه‌ها به دلیل نبود خوراک، یکدیگر را می‌خوردند. کاب این شرایط به‌طور قطع باعث کاهش جوجه‌ریزی و در نتیجه افزایش قیمت مرغ در ماه‌های آینده خواهد شد.

گزارش میدانی از حذف تدریجی گوشت و مرغ از سفره‌های مردم؛

فروشگاه‌ها پر، اما سبدهای خرید خالی

فروشگاه‌ها پر از بسته‌های گوشت و مرغ‌اند، اما سبدهای خرید

سبک‌تر شده‌اند! افزایشی سابقه قیمت پروتئین‌های حیوانی، مصرف را به حداقل رسانده و سفره بسیاری از خانوارها را خالی‌تر کرده‌است. به گزارش اقتصاد ۱۲، پخچال فروشگاه زنجیره‌ای دیگری که در مرکز شهر قرار دارد، با ردیفی از بسته‌های گوشت و مرغ تازه، هر روز و سه‌شنبه ۱۶۰ مایه را افزایش دهد؟



گزارش

علی‌رغم ادعای دولت درباره تغییر نکردن سهمیه سوخت:

اجرای نرخ سوم بنزین به معنای تحمیل هزینه مضاعف بر مصرف‌کننده است

خودرو در کشوری می‌تواند با سهمیه‌های فعلی بنزین یعنی ۶۰۰ لیتر به نرخ ۱۵۰۰ تومان و ۱۰۰ لیتر با نرخ ۳۰۰۰ تومان، تمام نیاز ماهانه خود را پوشش دهند. بنابراین اجرای نرخ سوم هیچ فشاری به عموم مردم وارد نمی‌کند و تنها ۵ درصد از مصرف کنندگان بر مصرف یا دارندگان چند خودرو هستند که می‌توانند بنزین مازاد را با نرخ سوم تهیه کنند»

اظهارات دبیر انجمن صنفی CNG در مورد سه نرخ شدن بنزین، به نوعی همان توجیه معمول برای سه نرخ کردن بنزین است، موافقان این طرح معتقد هستند که اجرای نرخ سوم تنها گروه کوچکی از مصرف کنندگان را به مصرف اردهف قرار می‌دهد. اما آیا این فرض واقع‌بینانه است؟ محاسباتی نشان می‌دهد که چنین نیست. استاندارد پیمایش خودروها در دنیا بین ۲۵ تا ۲۰ هزار کیلومتر در سال است. اگر مصرف سوخت هر ۱۰۰ کیلومتر را حدود ۷٫۵ لیتر در نظر گرفته شود، میانگین مصرف ماهانه یک خودرو حدود ۸۰ لیتر در نظر می‌آید. اما مصرف واقعی خودروهای داخلی اغلب بسیار بالاتر از میانگین جهانی است و در بسیاری از موارد به ۱۱ لیتر در هر ۱۰۰

