

امین دابری
کارشناس حوزه اقتصاد و مدرس دانشگاه

تنظیم بازار با تثبیت نرخ ارز

سیاست‌های موکد رهبر معظم انقلاب کنترل تورم و نقدینگی، تقویت ارزش پول ملی و توجه به معیشت مردم است و متعاقب آن نظرات رئیس جمهوری در کنترل و نظارت بر قیمت و عرضه کالا و تنظیم بازار، پرهیز از هرگونه افزایش قیمت کالا و خدمات بوده است و خط قرمز قرار گرفتن سیاست‌هایی که منجر به افزایش نرخ تورم می‌شود، باید در سیاست‌های ابلاغی بودجه نیز مدنظر قرار گیرد. افزایش مستمر قیمت کالا و خدمات در ۳ سال گذشته به‌ویژه در یک سال اخیر هرگز در راستای سیاست‌های تثبیت نبودن و شباهتی به سیاست‌های دستوری تعیین قیمت که از تریبون برخی گروه‌ها خطاب به رئیس جمهوری توصیه می‌شود، نداشت. این طیف از رئیس جمهوری خواسته‌اند از قیمت‌گذاری دستوری که از سیاست‌های دولت قبلی بود و اقتصاد را به وضعیت فعلی رسانده، پرهیز کند. اتفاقاً اگر دولت قبلی نظارت و کنترل و تنظیم بازار را در دستور کار خود داشت، در حال حاضر به این وضعیت بد اقتصادی که نرخ تورم را به بالاترین نرخ رشد بعد از انقلاب اسلامی رسانده، دچار نمی‌شدیم. افزایش بی‌رویه و تا ۵ تا ۶ برابری قیمت کالاها و خدمات که فقط در دو سال اخیر اتفاق افتاده، نتیجه اجرای سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری بود یا راه‌سازی بی‌قید و شرط قیمت‌ها که در سایه آن گروه‌های منفعت‌طلب و سودجو از این بازار آشفته سودهای کلان به جیب زده و باعث حذف طبقه متوسط جامعه شدند و به جمعیت فقرا و کم‌برخوردار افزودند. باید به این حجم عوام‌فریبی که بارها با جهش یکباره قیمت ارز و افزایش دارایی‌ها برای عده‌ای فراهم شد، پایان داد. اگر با عرق ملی شرایط اقتصادی کشور را مشاهده کنیم متوجه می‌شویم که سیاست‌های باز بازار و اقتصاد لیبرالی آن چه مصیبتی بر سر مردم زجر کشیده آورده و چگونه آرام‌های آنها برای یک زندگی آسوده پس از جنگ تحمیلی که از روی آن ردا داشتند به سراسری تبدیل شده و آنها را دچار دغدغه‌های همیشگی برای تامین مایحتاج ضروری روزانه کرده، هرگز این سیاست‌های ویرانگر را پیشنهاد نمی‌کردند. مظلوم‌نمایی مرفه‌های بی‌درد که بدون کمترین زحمت به ثروت‌های کلان دست یافته‌اند، نه مالیات حقه دولت را پرداخت کرده‌اند و نه به سرمایه‌گذاری از ثروت‌های به‌دست آورده خود را در افزایش ظرفیت‌های تولیدی اقتصاد کشور مصروف کرده‌اند نیز باید پایان یابد. آنها فقط سرمایه‌بادآورده خود را در تجارت‌های سوداگرانه و خرید خانه و کاشانه و کالاهای لوکس در داخل و خارج کشور به‌کار می‌گیرند. حال در پی فریب دولت نپوای فعلی، خود را خادم ملت می‌دانند و عدالت‌محوری را سرلوحه کار خود قرار داده، می‌خواهند با همان شکردها، برنامه‌های سوداگرانه خود را دنبال کنند. اما این گروه نمی‌توانند با جوسازی‌های به‌ظاهر مشفقانه و مصلحت‌خواهانه، خیلی اهداف خود را دنبال کنند.

یکی از مهم‌ترین الزاماتی که دولت سیزدهم باید برای تحقق سیاست‌های اعلامی خود اجرا کند، عدم‌افزایش نرخ ارز و اجتناب از تک‌نرخ کردن ارزش حداقل در یک برنامه یک‌ساله برای ایجاد آرامش و ثبات در اقتصاد است. در غیر این صورت هر برنامه‌ای که برای مهار تورم و کنترل قیمت کالا و تنظیم بازار، با نوسانات قیمت ارز در پی روند افزایش آن بر باد خواهد رفت. اما اینکه چرا دولت قبلی با وجود اختصاص ارز ۴۲۰۰ تومانی به کالاهای اساسی و ضروری نظیر دارو نتوانست به اهداف تثبیت قیمت کالاهای اساسی و ضروری مردم فائق آید، ریشه در تخصیص ارز ندارد، بلکه آشفتگی و التهابات بازار به همراه عدم‌نظارت دولت در توزیع کالاهای اساسی با قیمت ارز ۴۲۰۰ تومانی منجر به سیر افزایش قیمت کالاهای اساسی به مواد غذایی شد که ناهماهنگی متولی و نظارتی هیچ اشرف و کنترل جدی بر توزیع این کالاها به صورت ویژه دنبال کرده نداشتند. این نظارت از مرحله واردات کالا تا مرحله عرضه به کلی رها شده بود. سلطه اربابان ثروت، زور و زور با تبنای برخی از مدیران فاسد شاید هم ناآگاه، این فرصت طلایی را برای گروهی مال‌اندوز فراهم کنند، مامی مراحل اخذ ارز ترجیحی برای واردات کالاهای اساسی، بارگیری در بنادر و ترخیص از گمرک را به صورت ویژه دنبال کرده و در انبارهای خصوصی نگهداری و به قیمتی خود تعیین می‌کنند به مصرف‌کننده نهایی عرضه کنند. در نوشتار بعدی درباره مراحل شکل‌گیری و تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی کالاهای اساسی و ضروری که در بودجه سال ۱۴۰۰ گنجانده شده اشاراتی خواهیم داشت.

چکش‌کاری طرح اصلاح قانون بیمه شخص ثالث

سخن‌گویی کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: کلیات طرح اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوبه سال ۹۵ بررسی و مقرر شد دو کار گروه در این باره تشکیل شود. غلامرضا مرحبا در گفت‌وگو با خانه ملت، گفت: دستور کار اول کمیسیون اقتصادی بررسی لایحه اصلاح ماده (۸) قانون بیمه اجباری خسارات وارده شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه ارجاعی به‌منظور رفع ابهامات بود. او با اشاره

در گفت‌وگو با فعالان صنعت خودرو کشور مطرح شد

بازار روسیه مطلوب برای صنعت خودرو

این روزها رایزنی‌ها و مذاکراتی برای حل مسائل بین‌المللی و امکان مبادلات مالی و پولی در حال انجام است. در این باره ایران و روسیه مذاکراتی داشته‌اند و اخباری مبنی بر امکان گشایش آلسی بین این دو کشور وجود دارد. یک بانک روس و یک بانک ایرانی سیستم تسویه ارزی دو‌جانبه‌ای شبیه سوئیفت راه‌اندازی کرده‌اند که مهم‌ترین فاکتور در آن غیر از انتقال ارز، بحث گشایش آلسی است. این امر چقدر به صنایع ایران از جمله صنعت خودرو برای واردات مواد اولیه موردنیاز و قطعات منفصله زنجیره تامین کمک می‌کند؟ این گشایش بین‌المللی چقدر می‌تواند در حوزه صادرات و واردات برای صنعتگران حوزه خودرویی این دو کشور مفید باشد؟

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

طرح اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوبه سال ۹۵ بود که مقرر شد دو کارگروه در این باره تشکیل شود، ادامه داد: کارگروه اول در بیمه مرکزی تشکیل می‌شود تا نظر سندیکاهارا اخذ و به‌عنوان پیشنهادات مورد تأیید بیمه مرکزی ارائه کند. کارگروه دیگری نیز به ریاست موسوی‌لارگانی پیشنهادات مرکز پژوهش‌ها و سایر نهادهای ذی‌ربط را دریافت می‌کند و در نشست بعدی این پیشنهادات بررسی می‌شوند.



عکس: مانی

همکاری ایران و روسیه در صنعت خودرو می‌تواند منجر به طراحی و تولید محصول مشترک جدیدی شود که برای هر دو طرف مفید است

فاصله صنعت خودرو روسیه با جهان

ارزی باشند. او افزود: در میان کشورهای هم‌پیمان مانند اوراسیا تأثیر دارد که در حال حاضر ایران به‌طور مستقیم با این کشورها همکاری داشته و مشکلی ندارد. رضایی در ادامه با اشاره به صادرات قطعه به روسیه اظهار کرد: پیش‌تر قطعات ایرانی به روسیه صادر می‌شد. برای از سرگیری توسعه مبادلات تجاری از جمله صادرات خودرو و قطعه باید بین دولت‌ها توافقاتی انجام شود. او تأکید کرد: روسیه بازار بسیار مطلوبی برای قطعات ایرانی است. در دوره‌ای ایران، پیکان به این کشور صادر می‌کرد و روس‌ها از این خودرو استقبال خوبی داشتند. این امر امروز هم می‌تواند تکرار شود.

تولید محصول مشترک

حدود دو سال قبل صحبت شده بود برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در بخش تاکسی‌ها از روسیه خودرو وارد شود(لاذا). رضایی در این باره گفت: همان‌طور که گفتم پس از تعلیق همکاری رنو با ایران، این شرکت همکاری خود را با روس‌ها آغاز کرد. اما مشخص نیست کیفیت این خودرو امروز با همکاری رنو ارتقا پیدا کرده باشد. این خودرو با فناوری روز حرکت رو به جلویی نداشته و با آب و هوای ایران همخوانی ندارد، زیرا در دوره‌ای وارد شد. علاوه بر اینکه تیراژ خودرو در روسیه خیلی بالا نیست. اما در ارتباطات حمل‌ونقل تجاری این همکاری می‌تواند برای دو طرف راهگشا باشد.

این عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پایان گفت: کارهای خوبی که می‌تواند بین صنایع خودرو ایران و روسیه رخ دهد، تولید محصول مشترک و همکاری زنجیره تامین ایران و روس‌هاست. قطعه‌سازان آمادگی تامین قطعه برای خودروسازان روسی را دارند، زیرا صنعت قطعه ایران به‌لحاظ دانش فنی پیشتر از قطعه‌سازی روسیه است. حتی این همکاری می‌تواند عامل توسعه دو طرف باشد.

سخن پایانی

بنابر این گزارش توافق‌های ایران و روسیه برای صنعت خودرو در صورتی مفید خواهد بود که صنعتگران این حوزه با مشارکت یکدیگر محصولات جدید را طراحی و تولید کنند. اما فعالان صنعت خودرو کشور معتقدند صنعت خودرو روسیه حتی در رده دوم جهانی هم قرار ندارد؛ بنابراین به‌لحاظ دانش فنی و تکنولوژی نمی‌تواند کمک‌کننده باشد. اما اگر بستری فراهم شود که نیازمندی‌های این بازار به‌وسیله تولیدات و محصولات ایرانی پوشش داده شود در حوزه ارزآوری برای صنعت و اقتصاد کشور مفید خواهد بود.

به‌اینکه لایحه یادشده بدون تغییرات در کمیسیون اقتصادی مورد تصویب قرار گرفت و از سوی این کمیسیون ابهامی تشخیص داده نشد، ادامه داد: براساس لایحه اصلاح ماده(۸) قانون بیمه اجباری خسارات وارده شده به شخص ثالث در پرداخت خسارت خودرو متعارف و غیرمتعارف مورد توجه قرار نمی‌گیرد و تا سقف تعهدات مندرج در بیمه‌نامه خسارت پرداخت و خسارت بیش از سقف وارد تعریف خودرو متعارف و غیرمتعارف می‌شود. مرحبا با اشاره به اینکه دستور کار دوم نشست کمیسیون بررسی کلیات

بیان اینکه این مسائل به مدیریت داخل کشور برمی‌گردد و نمی‌توان مسائل بین‌المللی را در آن دخیل دانست، گفت: اگر این امور در دست بخش خصوصی باشد بهتر می‌تواند مدیریت کند. در حال حاضر دولت باید به نوعی انجام امور را به بخش خصوصی واگذار کند و دست کم ۶۰ درصد امور از سوی فعالان این بخش انجام شود.

او گفت: در حوزه خودرو هم این مسئله بسیار مهم است. دائماً عنوان می‌شود حضور ۱۰۰ درصدی دولت در صنعت خودرو وضعیت فعلی را برای آن رقم زده است. رئیس پیشین انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با بیان اینکه صنعت خودرو جزو استراتژیک‌ترین صنایع به‌شمار می‌رود، گفت: خودروسازی بیش از ۶۰ درصد دیگر را به همراه خود دارد و پیشرفت و حضور آن در بازارهای بین‌المللی بستری را برای سایر صنایع فراهم می‌کند.

صادرات قطعه

رضایی با بیان اینکه توسعه ارتباطات ایران و روسیه در سطح کلان اقتصاد مفید است، گفت: به هر حال تبادلات امکانات بالقوه اقتصادی بین دو کشور می‌تواند رقم‌های بزرگی باشد، زیرا بازار روسیه بازار بسیار گسترده و بزرگی است. اما در حوزه انتقال دانش فنی برای صنعت خودرو کشور، روسیه کشور توانمندی نیست.

این فعال صنعت خودرو در پاسخ به این پرسش که در گشایش آلسی این توافقات چقدر می‌تواند به صنعتگران کشور از جمله خودروسازان و قطعه‌سازان کمک کند، گفت: بین ایران و روسیه برای تبادلات مالی مشکلی وجود ندارد. موانع سرراه صنعتگران کشور بیشتر در قبال سایر کشورهاست. بنابراین شاید در این باره همکاری موجود راه‌حلی برای مسائل پیش‌روی صنعت خودرو برای نقل‌وانتقال پولی ارائه دهد یعنی در واقع روسیه با بانک‌های روسی نمی‌توانند کربدوری برای نقل‌وانتقال

برمی‌گردد. روسیه یک بازار مصرف بزرگی است که اگر دولت‌ها اگر واقعاً به توافق برسند، صادرات خودرو و قطعه می‌تواند بخشی از این توافقات تجاری باشد. این کارشناس صنعت خودرو افزود: در این همکاری تفاوتی نمی‌کند محصولات از ایران به روسیه صادر شود یا صنعت خودرو کشور را اندازه‌ای واحد تولیدی در این کشور محصولات را اعم از خودرو و قطعه مشارکتی برای بازار روسیه و سایر بازارهای جهانی به تولید برساند. وی تصریح کرد: در این همکاری و مشارکت می‌توان خودرو جدیدی طراحی کرد و به تولید انبوه رساند. تحت این اتفاق‌ها حالت خوشبینانه این توافقات است. او یادآور شد: تا امروز توافق‌های کلان اقتصادی دو کشور ایران و روسیه خیلی پررنگ نبوده است.

ترکیه سهم ایران را از آن خود کرد

رضایی در ادامه ظرفیت بازار روسیه برای خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی عنوان کرد: امروز ترکیه یکی از طرف‌های تجاری غربی روس‌ها بوده و حجم مبادلات آنها چندین برابر ایران است. در حالی که اگر فقط در یکی از استان‌های کشور درست مهندسی کنند این استان در حوزه صادرات سبزیجات به روسیه می‌تواند نیمی از بودجه کشور را تامین کند این فعال صنعت قطعه افزود:

این امر محقق نشده، زیرا هماهنگی و همت این کار وجود نداشت و به‌راحتی ترکیه این بازار را از آن خود کرد و امروز با تمام اختلافاتی که این دو کشور با هم داشتند، ترکیه حضور پررنگی در بازار روسیه دارد. وی ادامه داد: ضعف‌هایی در حوزه صادرات کشور وجود دارد که در ظاهر دیده نمی‌شود. به‌عنوان مثال از ایران به این کشور میوه صادر شد اما بسته‌بندی به‌قدری نامناسب بود که برچسب‌ها و مارک جدا شده و برخی از بسته‌ها پاره شده بودند. این عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه سخنان خود گفت: این همکاری بیشتر به حوزه اقتصاد دو کشور

روسیه بازار مناسبی برای صادرات

رضایی با بیان اینکه صنعت خودرو روسیه جزو پیشکسوت‌های جهان نیست، عنوان کرد: معتقدم توافق‌های بین این دو کشور در حوزه صنعت به‌ویژه صنعت خودروسازی باید به‌گونه‌ای باشد که خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی امکان صادرات داشته باشند و به لحاظ دانش و فناوری به صنعتگران روسی کمک کنند. در نتیجه صنعت خودرو روسیه به‌لحاظ توانمندی دانش فنی نمی‌تواند به ما کمک کند.

این عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه سخنان خود گفت: این همکاری بیشتر به حوزه اقتصاد دو کشور

ما سنگ‌آهن به آنها بدهیم و آهن تحویل بگیریم به‌طور قطع مطلوب نخواهد بود. وی افزود: مسئولان دولتی برای بستن قراردادهای همکاری باید به این موضوع‌ها توجه ویژه داشته باشند. او ادامه داد: در صنعت خودرو، روسیه حرفی برای گفتن ندارد که تصور شود مشکلی از ما حل شود.

این عضو صنایع تسهییل و رفع موانع تولید تأکید کرد: اگر برنامه‌ریزی خوبی در حوزه تولید داشته باشیم، کیفیت خودرو و قطعات ایرانی به‌مراتب از محصولات روسیه بالاتر خواهد

همکاری، صنعتگر ایرانی را تنبیل نکند

بود. البته این‌گونه نیست که تمام صنایع روسیه در رتبه‌های پایین قرار داشته باشند. برخی صنایع این کشور اتفاقاً می‌توانند کمک‌کننده باشند. او ادامه داد: در این همکاری نباید به‌گونه‌ای عمل شود که در صنعتی که ما خودمان می‌توانیم تولید داشته باشیم با ورود کالاهای روسی، بازار تولیدکننده داخلی تهدید شود، چراکه ورود برخی محصولات



شاید منجر به تنبیلی صنعتگر داخلی شود. این فعال صنعت خودرو با تأکید بر اینکه توافقات اولیه بسیار مهم است، گفت: باید دید توافقات بر چه مبنایی شکل گرفته است.

نگرانی برای مبادلات مالی

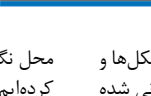
نجفی‌سهی در پاسخ به این پرسش که گشایش آلسی چقدر برای صنعت خودرو کشور راهگشاست، گفت: این موضوع به این برمی‌گردد که مرادوات مالی جهانی چقدر به روسیه این اجازه را

تولیدکنندگان، مقررات ثبت اطلاعات را جدی بگیرند



است. بر این اساس همه تولیدکنندگان باید مقررات ثبت اطلاعات در سامانه‌ها را جدی تلقی کنند.

صادقی با اشاره به تخلف برخی از واحدهای تولیدی در نگهداری مواد اولیه تولید در انبارهای تحت‌نظر خود در خارج از محل شرکت و شهرستان افزود: تعدادی از واحدهای تولیدی به‌ویژه واحدهایی



که مواد اولیه پتروشیمی استفاده می‌کنند، انبار و محل نگهداری کالا در سایر شهرستان‌ها دارند که تأکید کرده‌ایم این واحدها باید کالای واحد تولیدی و مواد اولیه

که مواد اولیه آن درج می‌شود تا آمار تولید که در سامانه به‌یاب ارائه می‌شود و سامانه جامع تجارت که تمام فرآیندها و عوامل اقتصادی موظف به ثبت در آن هستند.

رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران تصریح کرد: این سامانه‌ها از سال ۹۲ تاکنون به‌تدریج عملیاتی شده و عدم ثبت اطلاعات موردنیاز از قانون‌گذار به منزله تخلف است که همه این مقررات، قوانین، باید‌ها و نیاید‌ها از طریق تشکل‌ها و ادارات شهرستان‌ها به واحدهای تولیدی اطلاع‌رسانی شده

جلسه کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان تهران در شهرستان ملارد با حضور مسئولان نهادهای اجرایی استان و شهرستان و تعدادی از صاحبان صنایع و تولید در محل فرمانداری شهرستان برگزار شد.

به‌گزارش **سازمان** به نقل از روابط‌عمومی سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران، بداله صادقی، رئیس سازمان در این جلسه گفت: براساس قوانین و مقررات وضع شده، گردش کالا اعم از مواد اولیه و کالای ساخته شده باید در سامانه‌هایی که طراحی شده توسط واحد تولیدی درج و بارگذاری شوند. از سامانه جامع انبارها گرفته که تمامی کالاهای ساخته شده