

اقتصادی

• صاحب امتیاز: خبرگزاری جمهوری اسلامی
 • مدیر مسئول: محمد حسن روزی طلب
 • جانشین مدیر مسئول: مهدی مهرپور

• تلفن: ۸۸۷۶۱۷۲۰ نمابر: ۸۸۷۶۱۲۵۴ ارتباط مردمی: ۸۸۷۶۹۰۷۵
 • پیامک: ۳۰۰۴۵۱۲۳۳ روابط عمومی • نشانی: تهران خیابان خرمشهر، شماره ۲۰۸
 • صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۳۸۸ • امور مشترکین: ۸۸۷۴۸۸۰۰
 • چاپ: چاپ ایرانیان
 • سازمان آگهی های روزنامه ایران: دارنده گواهینامه ایزوا ۹۰۰۱ از شرکت NISCERT
 • پذیرش سازمان آگهی ها: ۱۸۷۷ (۰۲۱)
 • انتشارات مؤسسه فرهنگی مطبوعاتی ایران: ۸۸۵۴۸۸۹۲-۵

اخبار



افتتاح اولین مزرعه

هوشمند شالیزاری در ایران

رئیس مرکز ترویج و توسعه تکنولوژی هراز گفت: با همکاری شرکت های دانش بنیان اولین مزرعه هوشمند شالیزاری افتتاح شده است. محمد کارگران گفت: محققان مرکز تکنولوژی های به روز سایر کشورها را بررسی می کنند و پس از مطالعات و شناسایی تکنولوژی های پرفایده آنها را برای کشور بومی سازی می کنند. وی افزود: در مرکز جذب، انتقال و سازگار سازی تکنولوژی، مطالعه و استاندارد سازی، ایجاد بانک های اطلاعاتی و برقراری ارتباطات با سایر کشورها، آزمون عملی در پایلوت و نمایش نتایج به بهره برداران با آموزش کاربردی و میدانی انجام می شود. وی با بیان اینکه یکی از چالش های توسعه در بخش کشاورزی، مکانیزاسیون است، اضافه کرد: در حوزه مکانیزاسیون همچنان آموزش می دهیم و ترویج می کنیم و دوره های مجازی و حضوری را برای کل کشور برگزار می کنیم.

صادرات فندق ۳۶۰ درصد افزایش یافت

آمارهای گمرک نشان می دهد در یک سال اخیر صادرات فندق از نظر ارزش ریالی رشد ۳۶۰ درصدی داشته است. براساس آمار گمرک در سال گذشته ۳۷ تن و ۴۹۰ کیلوگرم فندق به ارزش ۲۳۰ هزار و ۳۱۹ دلار یا ۶ میلیارد و ۵۳۴ میلیون و ۲۵۷ هزار تومان به دیگر کشورها صادر شده است. این در حالی است که آمارهای گمرک در سال ۱۴۰۰ نشان می دهد طی این بازه زمانی تنها ۱۳ تن و ۵۴۹ کیلوگم فندق به ارزش ۶۰ هزار و ۷۷۲ دلار یا یک میلیارد و ۴۳۷ میلیون و ۴۹ هزار تومان از کشور صادر شده بود. آمارهای موجود نشان دهنده آن است که طی بازه یکساله اخیر صادرات فندق به لحاظ وزنی با افزایش حدوداً ۱۸۰ درصدی و به لحاظ ارزش دلاری با افزایش ۲۸۰ درصدی و به لحاظ ارزش تومانی با افزایش حدوداً ۳۶۰ درصدی روبه رو بوده است. از طرف دیگر مشاهده قیمت پایه صادراتی فندق نشان می دهد در سال ۱۴۰۰ هر کیلوگرم از این محصول چهار دلار و ۵۰ سنت و ۱۰۶ هزار تومان بوده و در سال ۱۴۰۱ ارزش هر کیلوگرم فندق صادراتی به ۶ دلار و ۲۰ سنت و ۱۷۴ هزار تومان رسیده که به لحاظ دلاری رشد یک دلار و ۷۰ سنتی و به لحاظ تومانی رشد حدود ۷۰ هزار تومانی داشته است. طی یک سال اخیر فندق باغداران ایرانی به مقصد ۱۰ کشور جهان شامل کشورهای استرالیا، افغانستان، امارات متحده عربی، آلمان، بحرین، پاکستان، ترکمنستان، روسیه، قرقیزستان و کانادا صادر شده است. در سال گذشته فندق با هدف متنوع سازی مقاصد صادراتی هفت مقصد جدید برای عرضه پیدا کرده است.

شفاف شود و یا مورد بازبینی قرار گیرد. تجربه شورای سیاستگذاری خودرو با حضور همه ذریبطان این حوزه و با محوریت وزارت صمت با تأکید بر لازم الاجرا بودن مصوبات آن می تواند با در نظر گرفتن جایگاه و نقش نهادهای درگیر در این بخش با ایجاد مفاهمه مؤثر واقع شود. همچنین ساماندهی ابعاد فنی به نحوی که در ارتباط با دیگر ابعاد تنظیم گری از جمله از حیث قیمت گذاری بتواند ارتباط معناداری برقرار نماید و منجر به افزایش کیفیت و ایمنی شود ضرورت دارد.

اصلاح ساختار مالکیت و مدیریت در صنعت خودرو سازی با تأکید بر الزامات برون درون بنگاه: با وجود اینکه سهم دولت از سهامداری خودرو سازان پس از خصوصی سازی بسیار کمتر شده و به اعداد ۱۷/۳ درصد در شرکت سایپا و حدود ۵/۷ درصد در شرکت ایران خودرو رسیده است اما به دلیل اینکه شرکت های زیرمجموعه خودرو سازان اقدام به خرید سهام شرکت اصلی نموده اند و همچنین بخشی از سهام خودرو سازان در اختیار شرکت های دولتی قرار دارد کماکان دولت کنترل شرکت های خودرو سازی را در اختیار دارد. اگرچه خصوصی سازی یکی از راهکارهای افزایش کارایی شرکت های خودرو سازی و کاهش فساد است اما با توجه به سیاست های صنعتی کشور و همچنین تجربیات ناموفق خصوصی سازی در شرکت های بزرگ، ضروری است واگذاری خودرو سازان به بخش خصوصی با در نظر گرفتن الزامات واگذاری در سه سطح برون بنگاه، درون بنگاه و زمان گذار مدنظر قرار گیرد. در راستای اصلاح رابطه سیاستگذار با شرکت های خودرو سازی رعایت الزامات برون بنگاهی شامل تدقیق چشم انداز و تدوین سیاست های توسعه صنعت خودرو سازی و برقراری سازگاری های حفظ حقوق سهام داران خرد به منظور جلوگیری از شکست واگذاری ضروری است. همچنین در راستای پیاده سازی تمرین هایی برای خصوصی سازی از راهکارهایی مانند واگذاری مدیریت یک بنگاه در زمان گذار از شرایط فعلی به خصوصی می توان بهره برد.

تدوین چهارچوب همکاری های بین المللی با تمرکز بر شرکتهای راهبردی: همکاری با شرکت های بین المللی در حوزه صنعت خودرو می تواند به بهبود کیفیت خودرو های ساخت داخل کمک کند. همچنین قرار گرفتن قطعه سازان داخلی در زنجیره تأمین خودرو سازان خارجی می تواند میزان صادرات قطعات را به صورت چشمگیری افزایش دهد و سطح تراز تجاری کشور در این صنعت را بهبود بخشد. در خصوص همکاری با شرکت های خارجی و دارای پتانسیل همکاری متناسب با جایابی ایران در فضای بین المللی باید به این نکته توجه کرد که در تدوین قرارداد باید ضمانت های اجرایی در خصوص تعهدات و اولویت همکاری در سطح مجموعه سازی خودرو را مدنظر قرار داد تا در عمل توسعه زنجیره ارزش خودرو مبتنی بر مزیت های منطقه ای و همکاری های بین المللی شکل گیرد.

ضرورت جلوگیری از بحران: در سال ۱۴۰۰ میانگین عمر ناوگان وسایل نقلیه عمومی باری کشور بیش از ۱۹ سال بوده است. مصرف سوخت کامیون های فرسوده با عمر بالای ۱۵ سال در هر ۱۰۰ کیلو متر حدود ۶۰ لیتر است. به منظور کاهش خودرو های فرسوده و جلوگیری از بحران، ضروری است اجرای ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو (بالای ۱۴۰۱/۱۳) که طبق آن تولید کنندگان خودرو موظف شده اند به ازای تولید هر چهار دستگاه خودرو یا موتورسیکلت، گواهی اسقاط معادل آن را از مرکز اسقاط دریافت کنند و وارد کنندگان خودرو نیز به تناسب مصرف و قیمت خودرو باید گواهی اسقاط خودروی معادل دریافت کنند به صورت جدی پیگیری شود و در دستور کار قرار گیرد.



عکس: مرضیه نورعلی / ایرنا

مرکز پژوهش ها علیه مجلس

مرکز پژوهش های مجلس برخلاف دیدگاه عمده نمایندگان که مخالف افزایش قیمت خودرو هستند، در بیانیه ای خواستار اصلاح قیمت کارخانه ای خودروها شد

گزارش

گروه اقتصادی
 eghtesad@irannewspaper.com

مرکز پژوهش های مجلس در بیانیه سیاستی در خصوص صنعت و بازار خودرو، ضمن انتقاد از شیوه قیمت گذاری خودروها که موجب زیان تولید کنندگان شده، خواستار تجدید نظر در قیمت کارخانه ای خودروها برای حداقل یک بار در هر سال شد.

بازار خودرو چندین سال است که ملتهب است. یکی از علل اصلی التهاب در بازار خودرو، نصف شدن تولید آن در دولت گذشته بود. به همین دلیل دولت سیزدهم گام اول خود برای نجات صنعت خودرو را بر افزایش تولید گذاشت و در سال گذشته موفق شد برای اولین بار پس از چهار سال تولید خودرو را به بالای یک میلیون دستگاه برساند.

با این حال، افزایش قیمت خودرو در بازار آزاد که متأثر از افزایش نرخ ارز و غوغای سوداگری در بازار بود، ادامه یافت و نمایندگان مجلس با همین بهانه نیز فاطمی امین وزیر سابق صمت را استیضاح کردند.

اما برخلاف مواضع نمایندگان مجلس، اکنون مرکز پژوهش های مجلس در بیانیه سیاستی در خصوص صنعت و بازار خودرو، تقریباً تمام سیاست دولت سیزدهم در حوزه خودرو را تأیید کرده است. در حالی که نمایندگان مجلس، مصوبه ابتدای سال شورای رقابت برای اصلاح قیمت خودروها را آماج انتقادات و بهانه های برای استیضاح وزیر سابق صمت قرار دادند، مرکز پژوهش های مجلس بر ضرورت چنین اقدامی تأکید کرده است.

زیان انباشته ۱۲۰ هزار میلیارد تومانی

به گزارش روابط عمومی مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، صنعت و بازار خودرو کشور از مشکلات مختلفی از جمله آشفته گی بازار از حیث قیمت و عدم دسترسی مصرف کننده به خرید با قیمت مصوب کارخانه، ایمنی و کیفیت نامناسب خودرو های تولیدی (مصرف سوخت، آلایندگی و حجم بالای ایرادات) و زیان انباشته حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومانی دو خودرو ساز بزرگ کشور رنج می برد، به نحوی که این صنعت را به صنعتی ظالم از دیدگاه مردم و صنعتی مظلوم از دیدگاه صنعتگران میدل کرده

است. اگرچه طی سالیان اخیر بر شدت این مشکلات افزوده شده است اما ناگهانی و یک شبه به وجود نیامده اند بلکه معلول ایرادات اساسی موجود در ساختار صنعت و اقتصاد کشور به خصوص نبود استراتژی مشخص (هد فکیری، انسجام سیاستی و هماهنگی نهادی)، ضعف در نظام تنظیم گری، ساختار مدیریتی و ماهیت سیاسی و اقتصادی بنگاه های بزرگ خودرو سازی هستند.

ناکارآمدی ابزارهای تنظیم گری

از این رو مرکز پژوهش های مجلس در راستای مأموریت های خود جلسه ای با حضور مدیران ارشد اجرایی و فعالان صنعت خودرو برگزار کرد. برآیند نکات مطرح شده در جلسه بیانگر این است که چالش های چند وجهی و چند لایه، صدای زنگ خطر در این صنعت را بلندتر از همیشه به گوش می رساند و لزوم چاره اندیشی فوری و بهنگام را بیش از پیش مورد تأکید قرار می دهد و اکنون چالش اصلی در این ارتباط آشفته گی در بازار به واسطه ناکارآمدی ابزارهای تنظیم گری بویژه روش قیمت گذاری است. تجربه چند سال اخیر نشان می دهد عدم هماهنگی سیاست ها و تأخیر در تصمیم گیری از جمله مهمترین دلایل آشفته گی در بازار خودرو بوده است. خطاهای موجود در شیوه قیمت گذاری باعث زیان تولید کنندگان و کاهش میزان تولید خودرو به موازات تقویت هر چه بیشتر انگیزه های سودجویانه و توان اقتصادی واسطه ها و در نهایت افت کیفیت خودرو های تولیدی و به تبع آن کاهش رقابت پذیری محصولات این صنعت بوده است. به منظور توسعه صنعت خودرو باید در اولین گام در شیوه قیمت گذاری کنونی بازنگری اساسی صورت گیرد. لذا برگرفته از مجموع مباحث، اقدام کوتاه مدت و فوری مداخلات کارآمد و تعادل بخش از طریق تسویه در بازار خودرو از طریق همسازی سیاست های قیمتی و غیر قیمتی به شرح زیر پیشنهاد می شود:

پیشنهادات قابل تأمل

قیمت تمام شده تولید خودرو های داخلی بر اساس تجزیه و تحلیل (آنالیز) هزینه به صورت حداقل سالی یکبار با در نظر گرفتن هزینه های تحقیق و توسعه و هزینه های مالی مرتبط با فعالیت تولیدی و با تأیید حسابرس محاسبه شود. کیفیت محصولات تولیدی بر اساس

شاخص های شفاف اندازه گیری شده و میزان سود مصوب هر محصول بر اساس این شاخص ها تعیین شود. همچنین ضروری است قراردادهای آنالیز قیمت قطعات در بستر شفاف با ملاحظات بعضاً محرمانگی مورد بازبینی و اصلاح قرار گیرد چون این موضوع می تواند در کاهش قیمت تمام شده محصولات مؤثر باشد.

عرضه تدریجی بخشی از خودروها (کم تیراژ) به قیمت های بازاری به عنوان نمونه از طریق بورس کالا که شفافیت لازم را نیز دارا باشد.

به منظور جلوگیری از سوداگری و سفته بازی در بازار خودرو استفاده اثربخش از ابزارهای مالیاتی برای تنظیم گری بهتر بیش از پیش مد نظر قرار گیرد.

از طرفی یکی از ابزارهای تسویه بازار، واردات خودروی نو و کار کرده خارجی به صورت محدود و برنامه ریزی شده است که می توان از این ابزار با در نظر گرفتن ملاحظات فنی و خدمات پس از فروش با توجه به میزان ارزیابی کم تر و با اولویت خودرو های حمل و نقل همگانی بهره برد. با عنایت به جذابیت و سودآوری واردات خودرو های کار کرده و به منظور اثربخشی حداکثری آن، می توان از این ابزار با بهره گیری از توانمندی عوامل شناسا مده دار شبکه فروش در کشور برای ایجاد تعادل در بازار و کاهش شدن قیمت بهره برد. در این روش عوامل شبکه فروش به واسطه دریافت مشوق های تعیین شده (از جمله سهم بیشتر در واردات خودرو های کار کرده به تناسب کنشگری تعادل بخش آنها در بازار خودرو های داخلی) انگیزه لازم برای عرضه یک مدل مشخص در بازار و کاهش قیمت آن تا رسیدن به نقطه بهینه دارد. این روش در صورتی که بتواند تعادل نسبی در بازار خودروی وارداتی ایجاد نماید قابل تسری به کل بازار خودرو خواهد بود.

لزوم اسقاط خودرو های فرسوده در قالب طرح های بازسازی و نوسازی

طی سالیان اخیر معافیت خودرو سازان داخلی از گواهی اسقاط از یکسو و ممنوعیت واردات خودرو از سوی دیگر منجر به کاهش چشمگیر اسقاط خودرو شده است. این در حالی است که در حال حاضر در کشور بیش از ۳ میلیون خودرو در سن مرز فرسودگی هستند که بیانگر ضرورت اقدام جدی در این خصوص است. در حال حاضر میزان مصرف بنزین کشور به بیش از ۱۱۰ میلیون لیتر در روز رسیده و از میزان متوسط تولید پیشی گرفته است. با توجه به روند کند افزایش تولید بنزین در کشور و رشد سالانه ۵ الی ۱۰ درصدی مصرف بنزین در صورت تداوم شرایط فعلی کشور به وارد کننده بنزین تبدیل خواهد شد.

توسیه های راهبردی میان مدت

تدوین استراتژی دارای ضمانت اجرا در صنعت خودروسازی کشور: آسیب شناسی های انجام شده در خصوص این صنعت نشان می دهد در صورتی می توان به آینده این صنعت در کشور امیدوار بود که چیدمان راهکارهای ارائه شده اعم از نظام تنظیم گری، اصلاح ساختار مالکیت و مدیریت، توسعه زنجیره، اصلاح شیوه قیمت گذاری و... در قالب یک استراتژی کلی به عنوان بنسازه مرجع این صنعت در نظر گرفته شده و اجرایی شود. در حقیقت دولت در استراتژی صنعت خودرو باید با تعیین وضعیت مطلوب را با هدف هماهنگی سیاستی و توجه به بنیه تولید، روابط بین المللی و روندهای جهانی این صنعت، چپستی و چگونگی ساماندهی نظام تنظیم گری و ابزارهای آن (قیمت، واردات، کیفیت و...)، معماری و ساخت نهادی نظام تصمیم گیری، چهارچوب همکاری های بین المللی، جایگاه خصوصی سازی و بخش خصوصی برای رسیدن به وضعیت مطلوب را با هدف هماهنگی سیاستی و نهادی مشخص کند.

ساماندهی نظام تنظیم گری در صنعت خودرو با هدف ایجاد پنجره واحد تصمیم گیری: بیش از ۲۳ نهاد و سازمان به صورت مستقیم و غیر مستقیم در حوزه خودرو دارای مسئولیت ها و ابزارهایی در راستای تنظیم گری هستند. از جمله مهم ترین نهادهایی که در تنظیم گری صنعت خودرو نقش دارند می توان به وزارت صمت، شورای رقابت و سازمان ملی استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست اشاره کرد. به منظور جلوگیری از ناهماهنگی در تعیین و اجرای سیاست ها ضروری است حیطة مسئولیت ها و اختیارات برخی از این نهادها و سازمان ها به نحوی که تداخل وظایف در راستای رسیدن به اهداف مدنظر اتفاق نیفتد



در سال ۱۴۰۰ میانگین عمر ناوگان وسایل نقلیه عمومی باری کشور بیش از ۱۹ سال بوده است. مصرف سوخت کامیون های فرسوده به ۲۵ دلار در هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۶۰ لیتر است

با وجود اینکه سهم دولت از سهامداری خودرو سازان پس از خصوصی سازی بسیار کمتر شده و به اعداد ۱۷/۳ درصد در شرکت سایپا و حدود ۵/۷ درصد در شرکت ایران خودرو رسیده است اما به دلیل اینکه شرکت های زیرمجموعه خودرو سازان اقدام به خرید سهام شرکت اصلی نموده اند و همچنین بخشی از سهام خودرو سازان در اختیار شرکت های دولتی قرار دارد کماکان دولت کنترل شرکت های خودرو سازی را در اختیار دارد



با وجود اینکه سهم دولت از سهامداری خودرو سازان پس از خصوصی سازی بسیار کمتر شده و به اعداد ۱۷/۳ درصد در شرکت سایپا و حدود ۵/۷ درصد در شرکت ایران خودرو رسیده است اما به دلیل اینکه شرکت های زیرمجموعه خودرو سازان اقدام به خرید سهام شرکت اصلی نموده اند و همچنین بخشی از سهام خودرو سازان در اختیار شرکت های دولتی قرار دارد کماکان دولت کنترل شرکت های خودرو سازی را در اختیار دارد