

اخبار



فعالیت تاپسازان با حداکثر ظرفیت

اکنون هر ۱۳ کارخانه تاپساز کشور فعالند و برخی از آنها با ۱۰۰ درصد ظرفیت خود به تولید می‌پردازند. مصطفی تنها سخنگوی انجمن صنعت تاپسازان گفت: برخلاف آنچه در برخی رسانه‌ها مطرح شده، فعالان این صنعت با حداکثر ظرفیت خود مشغول به تولید هستند و فعالیت تاپسازان با ۱۰ درصد ظرفیت تکذیب می‌شود. وی اظهار داشت: هرچند در ماه‌های گذشته شاهد تأمین سخت و قهقه‌چکانی ارز مورد نیاز صنعت تاپساز بودیم، اما از اردیبهشت تاکنون این روند بهبود یافته است و کارخانجات نیز خود را با شرایط موجود وفق داده‌اند. تنها افزود: گرچه تأمین ارز برای تهیه مواد اولیه مورد نیاز صنعت به سختی انجام می‌شد، اما تاکنون شرکت‌ها با استفاده از موجودی انبارهای خود توانستند به تولید ادامه دهند و اوضاع را مدیریت کنند؛ به طوری که در چهار اسفند نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد چهار درصدی وزنی و سه درصدی از نظر تعداد حلقه تولیدی تأیر به ثبت رسید. این مقام سفنی، مجموع نیاز ارزی سالانه شرکت‌ها را نزدیک به ۲۵۰ میلیون دلار عنوان و بیان داشت: این به معنای لزوم تأمین حدود ۶۰ میلیون دلار در هر فصل برای این صنعت است که بسیار کمتر از این رقم در سه ماهه نخست امسال دریافت شده است.

شرط جدید اسقاط خودروی فرسوده

بر اساس اصلاحیه قانون ساماندهی صنعت خودرو، تولیدکنندگان خودروهای سواری با عمق داخلی سازی کمتر از ۴۰ درصد مجاز به پرداخت عوارض ریالی معادل ۱٫۵ درصد مبلغ فروش هر دستگاه خودرو نیستند. مهران سالاریه رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: این دسته از تولیدکنندگان باید نسبت به تهیه گواهی اسقاط برای محصولات‌شان جهت شماره‌گذاری اقدام کنند. رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده تصریح کرد: این تولیدکنندگان باید نسبت به سامانه و ایجاد حساب کاربری در سامانه نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده اقدام کنند.

صرفه‌جویی ۱۰۰ میلیون دلاری صنعت آسانسور

نمایشگاه آسانسور، پله برقی و خدمات وابسته فرصت مناسبی است تا دستاوردهای صنعتی را که در ظرف مدت یکسال به دست آورده‌ایم راه به مرحله نمایش بگذاریم. عباس ابریشمی، رئیس اتحادیه کشوری آسانسور، پله برقی و خدمات وابسته با اشاره به اینکه بهتر است نمایشگاه به شکلی برگزار شود که در آن به موضوع صادرات و عرضه تولیدات برای رقابت در بازار جهانی فکر کنیم تأکید کرد: ۳۰ شرکت دانش بنیان در صنعت آسانسور فعال شده که با استفاده از توانمندی، نوآوری و فناوری‌های این شرکت‌ها، ۱۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزی صورت گرفته است. همچنین تولیدات خوبی در صنعت آسانسور داریم به گونه‌ای که در ساخت بسیاری از قطعات خودکفایی شده‌ایم.

اقتصاد پولی و اقتصادسنجی دانشگاه تهران است. او عضو کمیته علمی چهارمین همایش دانشگاه اخلاق‌مدار، دبیر اجرایی دومین کنفرانس بین‌المللی مطالعات چین و عضو کمیته ارزیابی کیفیت دانشکده مطالعات جهان بوده است.

محسن صالحی‌نیا که ۱۲ دی‌ماه ۱۴۰۱، به عنوان دهمین فرد عضو شورای رقابت انتخاب شد، سابقه مدیرکلی صنایع ماشین‌سازی و نیرو محرکه وزارت صنایع و معادن، معاونت صنایع و امور اقتصادی وزارت صنعت، معدن و تجارت و ریاست هیأت عامل ایدرو را دارد و در حال حاضر رئیس هیأت مدیره شرکت فولاد مبارکه است.

یازدهمین عضو شورای رقابت که رأی بر گرانی خودرو داده، مظفر انصاری است. او از اطلاعات به‌روزی وجود ندارد. او تا ۲۴ اسفند سال ۱۳۹۲ سرپرست سازمان صنعت، معدن و تجارت اصفهان بوده است و ۲۳ دی‌ماه سال ۱۳۹۱ گفته بود که طرح ساخت خودروی سوم ملی کشور در مرحله مطالعات اولیه است. افراد یاد شده افزایش قیمت خودروهای مونتاژی و اجحاف در حق مردم را تأیید کردند و لذا مردم مجبور هستند به خاطر عقب‌نشینی یک مجموعه قیمت‌گذار پول بیشتری را به خودروسازان بخش خصوصی پرداخت کنند. نکته دیگر آنکه قبل از شروع به قیمت‌گذاری شورای رقابت و تیم جدید، این شورا ساز ناکوک زد و مرتب خواهان آزادسازی قیمت‌ها بود و همین امر سبب شد در بازار، قیمت خودرو افزایش پیدا کند.

ناظران خانه‌ملت

روح‌الله ایردخ‌خواه، عضو ناظر مجلس شورای اسلامی در شورای رقابت درباره اینکه آیا شما هم موافق افزایش قیمت خودروهای مونتاژی در شورای رقابت بودید به «ایران» گفت: «بازها در جلسات شورای رقابت بخصوص در زمان قیمت‌گذاری خودروهای داخلی و مونتاژی اعلام کردم که وظیفه شورای رقابت تعیین دستورالعمل است و سازمان حمایت به جهت بدنه کارشناسی باید اعداد و ارقام خودروها را اعلام کند، اما هیچ جوابی از اعضا دریافت نکردم. شورای رقابت بدنه کارشناسی برای تعیین قیمت خودروها ندارد. اما در مقابل سازمان حمایت با زوری اجرایی دارد، صاحب نظر است و البته اینکه حسابساز دارد، لذا این سازمان باید در قیمت‌ها ورود کند و شورای رقابت تنها به مقوله ارائه دستورالعمل تعیین قیمت بپردازد. اگر شورا به این سمت حرکت کند، مشکلات متعددی ایجاد می‌شود.»

در شورای رقابت، مجلس شورای اسلامی سه عضو ناظر دارد که اسامی آنها مهدی طبعانی، بهروز محبی نجم‌آبادی و روح‌الله ایردخ‌خواه است. این افراد با نحوه قیمت‌گذاری و راه‌روشی که شورای رقابت در پیش گرفته است، کاملاً مخالف بودند و هستند، اما اعضای شورا هیچ توجهی به نقطه نظرات اعضای ناظر ندارند و به همین دلیل برخی از اعضای ناظر به فکر استعفا از شورای رقابت هستند، شورایی که خود باعث و بانی افزایش قیمت خودروسازان و بازار شده است.



محمد جلیلیان، عبدالحمید مرتضوی، مهدی ناصری دولت‌آبادی، محسن بهرامی ارض اقدس، محمود دودانگه، سید محمد رضا سیدنورانی، مظفر انصاری، ولی‌رستمی، محمد فاطمیان، ناهید پوررستمی، محسن صالحی‌نیا، روح‌الله ایردخ‌خواه، مهدی طبعانی، بهروز محبی نجم‌آبادی

گزارش «ایران اقتصادی» از نقش اعضای شورای رقابت در افزایش قیمت کارخانه‌های خودروهای مونتاژی

افزایش قیمت خودرو را چه کسانی تصویب کردند؟

ایران اقتصادی آماده است اسامی اعضای شورای رقابت را که با گرانی خودروهای مونتاژی مخالف بودند منتشر کند

بازار خودرو

منوط به واریز اعدادی کردند که مورد قبول خودشان بود.

گردن‌کشی وی‌تی توجیه به قانون

بافشارهای ممتدی که خودروسازان بخش خصوصی به شورای رقابت وارد کردند، این شورا تصمیم گرفت، قیمت خودروها را با بزرگی کند و حداقل ۵۰ تا ۲۶۰ میلیون تومان به قیمت‌های مصوب گذشته بیفزاید تا رضایت خودروسازان خصوصی جلب شود و آنها نسبت به عرضه خودرو به مردم اقدام کنند. در این میان سکوت سازمان حمایت و تعزیرات حکومتی جای سؤال دارد. بر این اساس شورای رقابت، شورای رقابت با خودروسازان بخش خصوصی شد و آنها به خواسته خود که همان گرانفروشی است، رسیدند.

ممانعت از عرضه خودرو

شورای رقابت در ماه‌های اخیر، جلسات متعددی را با خودروسازان خصوصی برگزار کرد و در نهایت طرفین در مورد قیمت‌های کارشناسی شورای رقابت، اجماع کردند. شنبه‌ها حکایت از آن دارد که در آخرین جلسه مشترک که برپنده قیمت‌گذاری در آن بسته شد، خودروسازان خصوصی، دیدگاه و نظرات شورای رقابت را پذیرفتند و اطمینان دادند که به قیمت‌های اعلامی، تمکین خواهند کرد؛ اما فردای آن روز که قیمت‌ها اعلام شد، خودروسازان بخش خصوصی عنوان کردند که این قیمت‌ها را قبول ندارند و از عرضه خودرو ممانعت خواهند کرد، همچنین از شورای رقابت خواستند قیمت‌های درخواستی آنها اجرا شود.

نظر خودروسازان خصوصی این بود که قیمت‌ها بسیار پایین است و فروش با قیمت‌های مصوب شورای رقابت، باعث زیان آنها خواهد شد. ۱۶ اردیبهشت‌ماه تا ۱۷ تیرماه خودروسازان خصوصی هیچ خودرویی را به مردم عرضه نکردند و حتی در برابر تقاضاهایی که موعد تحویل آنها سر رسیده بود، مقاومت کردند و حاضر نشدند با قیمت‌های جدید خودرو تحویل متقاضیان دهند. بدین جهت خودروسازان خصوصی تحویل خودرو را

در این گزارش می‌خواهیم مخاطبان «ایران اقتصادی» را با بانیان اصلی گرانفروشی خودرو که همان اعضای شورای رقابت (اعضای صاحب‌رأی) هستند، آشنا کنیم.

مدعیان حفظ حقوق مردم

در صدر شورای رقابت، سید محمد رضا سید نورانی (رئیس شورا و مرکز ملی رقابت) است. ۱۶ فروردین‌ماه سال ۱۴۰۱، در اجرای تبصره «الف» ماده «۵۳» قانون اصلاح مواد آیز برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و به پیشنهاد اعضای شورای رقابت، سید محمد رضا نورانی به ساختمان مرکز ملی رقابت راه یافت.

نورانی بیش از آنکه کار عملیاتی کرده باشد با علم اقتصاد آشنا است و شاید همین نگاه باعث شده، آنچه را که در علم اقتصاد یاد گرفته و در دانشگاه تدریس کرده، پیاده‌سازی کند. در رزومه رئیس شورا و مرکز ملی رقابت آمده که استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی و دارای دکترای اقتصاد با گرایش بخش عمومی، اقتصادسنجی و اقتصاد نظری و کارشناسی ارشد اقتصاد با گرایش اقتصاد بین‌الملل، اقتصاد نظری و اقتصاد اسلامی از دانشگاه تربیت مدرس و کارشناسی رشته اقتصاد از دانشگاه علامه طباطبایی است. از اهم سوابق نورانی می‌توان به مدیریت گروه اقتصاد نظری دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی در سال‌های ۸۱ تا ۸۵ و مدیریت گروه اقتصاد اسلامی پردیس دانشکده علامه طباطبایی از سال ۹۳ تاکنون، اشاره کرد.

عضو دیگری که حق رأی هم دارد، محمود دودانگه (نایب رئیس شورای رقابت) است. او هم مانند نورانی موافق آزادسازی قیمت خودرو است و هر گونه قیمت‌گذاری را مخالف با سیاست‌های اصل ۴۴ می‌داند.

و داری تجاری بین‌المللی و حقوق بین‌الملل خصوصی است.

محمد جلیلیان، نماینده اتاق تعاون ششمین عضو شورای رقابت است که حق رأی دارد. او با مدرک تحصیلی کارشناسی ارشد رشته حقوق مالی-اقتصادی، مدیرعامل اتحادیه نظارت و هماهنگی تعاونی‌های توزیعی ایران، مدیرعامل اتحادیه بازرگانی تعاونی‌های مصرف فرهنگیان ایران و رئیس هیأت مدیره کارخانجات تولیدی پارس الکترونیک شستا است.

ولی رستمی، دکترای حقوق جزا و جرم‌شناسی از دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، هفتمین عضو اثرگذار در رأی‌گیری‌ها است. او استادیار گروه حقوق عمومی دانشکده حقوق و روحانی، مشاور و رئیس گروه مشاوران معاون اجرایی رئیس‌جمهور، رئیس دبیرخانه ستاد هدفمندسازی یارانه‌ها و دبیر ستاد تنظیم بازار کشور بوده است.

عضو دیگری که حق رأی دارد، مهدی ناصری دولت‌آبادی است. در سایت شورای رقابت به کارنامه کاری او اشاره نشده است. او قاضی دادرسی دیوان عالی کشور است. اطلاعات بیشتری از ناصری دولت‌آبادی در اختیار نیویز.

عبدالحمید مرتضوی، عضو دیگر شورای رقابت است. او دکترای حقوق خصوصی دارد و مدرس دانشگاه‌ها در مقاطع ارشد و دکترای دروس تجارت و تجارت بین‌الملل



برش

ضرورت کاهش انحصار و جلوگیری از سودجویان
کارشناسان اعتقاد دارند که آزادسازی قیمت خودرو و خروج دولت از قیمت‌گذاری خبر خوبی است، اما به شرط آنکه عرضه و تقاضای خودرو برابر باشد و همچنین این صنعت با چالش تحریم روبه‌رو نباشد و مهم‌تر آنکه صنعت خودرو، صنعت رقابتی باشد. وقتی در یک صنعت انحصار وجود دارد و عرضه و تقاضا فاصله دارد، چگونه می‌توان جلوی سودجویان را گرفت؟



می‌پرداخت اما تاکنون در خصوص مشکل مذکور اقدامی انجام نداده است. روند مذکور حکایت از به حاشیه رفتن اعضای شورای رقابت در پاسخگویی به افکار عمومی توسط رسانه‌ها را دارد. همچنین شائبه بی‌مسئولیتی و تمرکز مدیران این مجموعه به وظایفی غیر از آنچه را که قانون برعهده آنها نهاده، بر اذهان عمومی متبادر می‌سازد. باشد که در خصوص مسائل چند وقت اخیر شورای رقابت، مدیران این مجموعه در اولین فرصت مقتضی در جمع اصحاب رسانه برای شفاف‌سازی حضور یابند.

از این پس این شورا در قالب رقابت با مونتاژکاران خودرو و سایر خودروسازان سعی در برآورده کردن نظرات مدیران این بخش‌ها را دارد. به نظر می‌آید اگر از این پس شورای رقابت به شورای رقابت تغییر نام دهد، گزینه‌ای مناسب‌تر برای عنوان این نهاد در ظاهر قانونی خواهد شد.

کتمان وی‌ت‌شاید بی‌مسئولیتی

دست آخر اینکه، حداقل از چند هفته اخیر در صفحات مختلف سایت شورای رقابت گزینه «اعضای شورا» تا لحظه تنظیم این نوشتار (۲۱ تیرماه ۱۴۰۲) غیرفعال بود. براین اساس یکی دیگر از راه‌های دسترسی به اعضای شورای رقابت برای گفت‌وگو با اصحاب رسانه هم محدود شد. همین مسأله هم برابرهامات پیرامون این شورا افزوده است. اگرچه به طور معمول روابط عمومی شورای رقابت همواره در موضوعات مختلف به صدور اطلاعیه

پنهان کاری در شورای رقابت

گزارش

قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی توسط شورای رقابت از اوایل سال گذشته تاکنون فراز و نشیب‌های قابل تأملی را طی کرده است. هر بار که شورای رقابت دستورالعملی را صادر کرد خودروسازان بخش خصوصی و به اصطلاح مونتاژکاران خودرو از اجرای فرامین قانونی سر باز زدند.

گرانفروشی چند هزار میلیاردی و سکوت مسئولان

برآوردهای اولیه حاکی از آن است که عدم تمکین خودروسازان مونتاژی به فروش محصولات براساس قیمت‌گذاری شورای رقابت، درآمدزایی بیش از چند هزار میلیارد تومانی حاصل از گرانفروشی را برای این گروه از خودروسازان طی بازه زمانی اواخر

سال گذشته تا اوایل سال جاری داشته است.

الیه در صورت ارائه آمار دقیق فروش خودروهای مونتاژی توسط تولیدکنندگان این محصولات و مقایسه قیمت‌های مدنظر شورای رقابت به نظر رقم گرانفروشی دقیق مشخص خواهد شد. نکته قابل تأمل دیگر اینکه نهادهای مسئول مبارزه با گرانفروشی این خودروسازان تاکنون گزارش شفافی درخصوص اقدام قانونی با این مجموعه‌ها ارائه نداده‌اند.

ضرورت پاسخگویی شفاف

مسأله دیگر در خصوص بی‌توجهی خودروسازان مونتاژی این است که باوجود مصوبات قانونی شورای رقابت بر قیمت‌گذاری محصولات این به اصطلاح خودروسازان، آنان بدون توجه به فرامین این شورا اقدام می‌کنند. همچنین پرسشی که در افکار عمومی مطرح بوده این است که چه اتفاقاتی