



## اخبار



رشد تجارت و صادرات با اجرای موافقتنامه تجارت آزاد با اوراسیا

## دیپلماسی موفق دولت سیزدهم

معاون سابق اتاق تعاون ایران گفت: امضای موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اوراسیا یکی از اقدامات مثبت دولت سیزدهم در افزایش تبادلات تجاری ایران با ۵ کشور عضو این اتحادیه است که باید زیرساخت‌های مبادلات تجاری برای فعالان اقتصادی فراهم شود. مهرداد بانوج لاهوتی در گفت‌وگو با ایرنا درباره ثمرات موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اوراسیا، اظهار داشت: اتحادیه اوراسیا با عضویت ۵ کشور، جمعیت ۱۸۰ میلیون نفری را شامل می‌شود که سالانه حجم وارداتشان ۳۸۰ میلیارد دلار است. وی افزود: سهم ایران از مبادلات تجاری با این کشورها حدود ۴ میلیارد دلار است که یک میلیارد به صادرات و ۳ میلیارد تومان به واردات اختصاص دارد. این کارشناس

● چرایی روزها هجمه نسبت به شورای رقابت بیشتر شده است و خیلی از افراد به خصوص وابستگان رسانه‌ای و کارشناسان وابسته به خودروسازان و مونتاژکاران خواهان عقب‌نشینی شورای رقابت از فرایند قیمت‌گذاری هستند؟

آتهایی که غرمی زنده می‌گویند بازار خودرو به هم ریخته است و شورای رقابت باید از حوزه قیمت‌گذاری خارج شود، به دلیل آن است که سودهای آنچنانی خود را در دست داده‌اند و همین ناراحتی آنها سبب شده که قیمت‌گذاری را زیر سؤال ببرند.

● در حال حاضر برخی از خودروسازان از عرضه خودروهای ثبت‌نامی مردم در سامانه یکپارچه خودرو امتناع می‌کنند و خودروهایی را که افزایش قیمت خورده است، به مردم توصیه می‌کنند. آیا این امر قابل پیگیری است؟

برخی از خودروها پرتیراژ هستند و زودتر می‌توانند بازار را تغذیه کنند اما برخی دیگر چنین شرایطی را ندارند و همین امر، عامل دعوا و جبر و بحث شده است. بنابراین به غیر از چند خودرو، هیچ مشکلی در تولید خودرو وجود ندارد.

● چرا خودروسازان و مونتاژکاران به دنبال آن هستند که مجوز عرضه محصولات خود در بورس کالا را بگیرند؟

خودروسازان و مونتاژکاران تمایل دارند که محصولاتشان در بورس عرضه شود؛ وقتی خودرو در بورس عرضه می‌شود با بالاترین قیمت فروخته خواهد شد؛ لذا این امر برای شرکت فروشنده خودرو، نفع دارد. در بورس، خودرو به مشتریان واقعی نمی‌رسد و عملاً دلالان و سفته‌بازان صاحب خودرو می‌شوند و آنها می‌توانند قیمت‌ها را در بازار تعیین کنند.

● برخی هات‌میل داشتند که بگویند وزیرصمت مخالف شورای رقابت است و قرار شده دستورالعمل قیمت خودرو از شورای رقابت گرفته شود. آیا واقعاً چنین موضوعی صحت دارد؟

خیر، وزیر صمت و شورای رقابت هماهنگ هستند و وزیر صمت هم می‌داند که با توجه به اینکه انحصار در صنعت خودرو وجود دارد، شورای رقابت طبق قانون باید دستورالعمل قیمت خودرو را مشخص کند. تا زمانی که انحصار در این صنعت باشد و عرضه و تقاضا فاصله داشته باشد، نمی‌توان آزادسازی قیمت‌ها را پیگیری کرد. اگر دستورالعمل قیمت خودرو از شورای رقابت خارج شود، عملاً ما شاهد سوداگری در این حوزه خواهیم بود.

● چرایی روزها هجمه نسبت به شورای رقابت بیشتر شده است و خیلی از افراد به خصوص وابستگان رسانه‌ای و کارشناسان وابسته به خودروسازان و مونتاژکاران خواهان عقب‌نشینی شورای رقابت از فرایند قیمت‌گذاری هستند؟

آتهایی که غرمی زنده می‌گویند بازار خودرو به هم ریخته است و شورای رقابت باید از حوزه قیمت‌گذاری خارج شود، به دلیل آن است که سودهای آنچنانی خود را در دست داده‌اند و همین ناراحتی آنها سبب شده که قیمت‌گذاری را زیر سؤال ببرند.

● در حال حاضر برخی از خودروسازان از عرضه خودروهای ثبت‌نامی مردم در سامانه یکپارچه خودرو امتناع می‌کنند و خودروهایی را که افزایش قیمت خورده است، به مردم توصیه می‌کنند. آیا این امر قابل پیگیری است؟

برخی از خودروها پرتیراژ هستند و زودتر می‌توانند بازار را تغذیه کنند اما برخی دیگر چنین شرایطی را ندارند و همین امر، عامل دعوا و جبر و بحث شده است. بنابراین به غیر از چند خودرو، هیچ مشکلی در تولید خودرو وجود ندارد.



خودروسازان و مونتاژکاران، مصوبه شورای رقابت و دستورالعمل صادرشده را قبول می‌کنند و می‌پذیرند اما در عمل اقداماتی را انجام می‌دهند که باعث برهم خوردن نظم بازار می‌شود؛ مانند اتفاقی که در تابستان سال جاری رخ داد، با آنکه خودروسازان قیمت‌های مصوب شده را پذیرفتند ولی محصولات خود را به صورت قطره چکانی در بازار عرضه کرده و یا حتی خودرو عرضه نمی‌کنند



عکس: ایرنا

## در گفت‌وگو «ایران اقتصادی» با عضو هیأت تجدید نظر شورای رقابت مطرح شد خودروسازان نمی‌خواهند زیر بار دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت بروند

خودروسازان با گرانی خودرو به دنبال جبران زیان‌های خود هستند

## گفت‌وگو

گرانی خودرو، آفت‌در برای خودروسازان و مونتاژکاران دلچسب است که حاضر هستند با کاهش عرضه خودرو، برهم خوردن بازار خودرو و ناراضی‌های مردم و البته تحت فشار قرار دادن شورای رقابت به خواسته خود برسند. طی سال جاری شورای رقابت حداقل ۱۲ بار به شرکت‌های خودروساز، چراغ سبز نشان داد و خواسته‌گرانفروشی آنها را محقق کرد؛ اما افزایش‌های صورت گرفته هنوز برای خودروسازان و مونتاژکاران کافی نیست چرا که طی هفته‌های اخیر دوباره درخواست افزایش قیمت محصولات خود را به شورای رقابت داده‌اند؛ به قول خودشان، با قیمت‌گذاری دستوری به شرکت‌های زیان‌دهی تبدیل شده‌اند که به زودی زمینگیر خواهند شد. البته صحبت از زیان و ورشکستگی سال‌های طولانی است که از سوی مدیران خودروسازی شنیده می‌شود اما همچنان آنها مشغول به تولید هستند. در هیچ‌کجای دنیا، خودروسازان، مشتریان اروپاقرصی مانند مردم ایران ندارند و همواره خودروسازان جهانی با ارائه تسهیلات و مشوق‌های مختلف در کنار بهبود کیفیت و تنوع، مشتریان خود را حفظ می‌کنند اما در ایران، این موضوع صدق نمی‌کند و خودروساز هر سازی که می‌خواهد، می‌زند و انتظار دارد مردم و مسئولان آنها را همراهی کنند. این روزها خودروسازان به دنبال حذف شورای رقابت و گرانی خودرو هستند. در این خصوص با آلبرت بغزانی، استاد دانشگاه و عضو هیأت تجدید نظر شورای رقابت گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

تا قیمت‌ها انحصاری نشود و خودروساز هم برای جبران زیان و هزینه‌های خود، به سمت گرانفروشی نرود. لذا سعی شورای رقابت در دستورالعمل قیمت خودرو این است که قیمت‌ها رقابتی باشد، در غیراین صورت خودروسازان تمایل دارند که به سمت افزایش قیمت محصولات خود حرکت کنند. از همین رو است که خودروسازان مرتب نسبت به قیمت‌های اعلامی، اعتراض دارند و درصد افزایش را منطقی نمی‌دانند.

خودروسازان و مونتاژکاران، مصوبه شورای رقابت و دستورالعمل صادر شده را قبول می‌کنند و می‌پذیرند اما در عمل اقداماتی را انجام می‌دهند که باعث برهم خوردن نظم بازار می‌شود؛ مانند اتفاقی که در تابستان سال جاری رخ داد، با آنکه خودروسازان قیمت‌های مصوب شده را پذیرفتند ولی محصولات خود را به صورت قطره چکانی در بازار عرضه کرده و یا حتی خودرو عرضه نمی‌کنند. زمانی ما گفتیم که خودروسازان، خودرو احتکار می‌کنند آنها چنین امری را نپذیرفتند اما وقتی خودرو عرضه نمی‌شود و یا خودرو با تأخیر تحویل داده می‌شود، عملاً احتکار صورت گرفته است.

ماهیت آنها این است که قیمت‌های مصوب شده را نپذیرند چرا که این قیمت‌ها برای آنها توجیه اقتصادی ندارد و نمی‌تواند زیان گذشته آنها را پوشش دهد. خودروسازان اعتقاد دارند با دستورالعمل قیمتی که شورای رقابت تعیین می‌کند، نمی‌توانند برنامه‌های توسعه‌ای خود را به سرانجام برسانند. خودروسازان و مونتاژکاران تمایل دارند که قیمت‌گذاری خودرو با وزارت صمت، سازمان حمایت و نماینده شرکت‌های خودشان باشد اما طبق قانون وقتی فعالیتی قالب، شکل و شمایل انحصارگونه دارد، (ایران خودرو و سایپا ۹۰ درصد بازار خودرو را در اختیار دارند و ۱۰ درصد این بازار دست مونتاژکاران است) باید مشمول قیمت‌گذاری شود

چرا که می‌خواهند زیان‌های گذشته را گردن شیوه قیمت‌گذاری بیندازند و با افزایش قیمت محصولات، زیان خود را جبران کنند. قبل از آنکه شورای رقابت در این حوزه ورود کند (سال‌های گذشته)، خودروسازان، محصولات خود را در بورس عرضه می‌کردند و عملاً خودروسازان با این روش می‌خواستند محصولات خود را با بالاترین عدد به فروش برسانند.

زمانی که شورای رقابت در این حوزه ورود کرد، قیمت‌ها با شیب ملایم آرام گرفت و در کنار سایر سیاست‌گذاری‌های دولت کاهش پیدا کرد. اما خودروسازان تمایل ندارند که چنین اتفاقی پیگیری شود و ترجیح اولویت‌آنها این است که قیمت‌ها آزاد و بر اساس عرضه و تقاضا باشد. البته

● چرا خودروسازان با قیمت‌گذاری خودرو از سوی شورای رقابت مخالف هستند و این مسیر از اهرم‌های فشار استفاده می‌کنند؟

خودروسازان نمی‌خواهند زیر بار دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت بروند. دستورالعمل قیمت‌گذاری بر اساس قیمت تمام‌شده محصول و سایر مواردی است که در فرمول قید شده. شورای رقابت قیمت را تعیین نمی‌کند اما بر اساس دستورالعمل مصوب شده، شاخص‌ها مشخص و قیمت‌نهایی تعیین می‌شود. عددی که از این فرمول به دست می‌آید برای مصرف‌کننده و تولیدکننده خودرو منصفانه و مناسب است اما خودروساز و مونتاژکار زیر بار این قیمت‌ها نمی‌روند

## اختصاص ۷۰ هزار میلیارد تومان وام و خرید اعتباری برای احیای واحدهای اقتصادی ۶۵۰۰ واحد اقتصادی و ۱۸۰ هزار میلیارد تومان سرمایه در دولت سیزدهم

مطالعه و بررسی کردیم؛ به‌عنوان مثال در آمریکا واحدی ذیل رئیس جمهور وظیفه احیای واحدهای راکد را بر عهده دارد، اما آمراهایی که در کشورمان وجود داشت خیلی پراکنده بود و بیش از ۵۰ هزار واحد راکد و نیمه‌راکد داشتیم که تقریباً ۱۲ هزار واحد راکد و نیمه‌راکد را پوشش می‌دادیم. نماینده دولت در نهضت احیای واحدهای اقتصادی گفت: در ابتدا هیچ کتاب، منبع یا دوره آموزشی برای احیای راکد کشور نداشتیم و به این نتیجه رسیدیم که نمی‌توانیم یک واحد تولیدی را برای احیای راکد کنیم و باید راه و روش مدیریت و احیا کردن را آموزش دهیم که البته همه واحدهایی که تعطیل می‌شوند به طور عمده با توجه به مشکلات مدیریتی و عوامل شکل‌گیری قابلیت احیا ندارند و نزدیک به ۳۰ درصد این واحدها قابل احیا هستند. مدنی افزود: در اقتصاد ما سرمایه‌گذار وجود ندارد و افراد را به بانک می‌فرستیم تا وام بگیرند و با همان

روند قبلی مدیریت کنند و نتیجه همان قبلی می‌شود. وی با بیان اینکه نگاه نهضت برای ما مهم بود و اینکه مردم را هم دخیل کنیم و نگاه رشد داشته باشیم و از سرمایه مردم هم استفاده کنیم، گفت: در مرحله بعد سعی کردیم در نقاط مختلف دولت جبهه‌هایی تشکیل دهیم که یکی از این جبهه‌ها، جبهه مالی بود و ما جبهه تأمین مالی تشکیل دادیم و از صندوق‌های سرمایه‌گذاری خصوصی نیز بهره‌گرفتیم. مدنی ادامه داد: ما میز نهضت احیای واحدهای اقتصادی را در بورس و بانک تشکیل دادیم و تصمیم گرفتیم یک پروتکل باشیم. برای ادامه این روند و به جای اینکه یک بیمارستان باشیم که درمان می‌کند، سازمانی باشیم که به‌دها بیمارستان برای درمان کردن یک پروتکل می‌دهد؛ از طرف دیگر در تکنولوژی خصوصاً در معادن ضعف داشتیم، از این رو شرکت‌های دانش‌بنیان را به جریان

نماینده دولت در نهضت احیای واحدهای اقتصادی از پیگیری تخصیص تأمین مالی بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات و افزون بر ۶۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی از طریق فعال‌سازی ابزار خرید اعتباری در صنعت پتروشیمی برای احیای واحدهای اقتصادی راکد و نیمه‌فعال، از ابتدای دولت سیزدهم خبر داد.

سومین کارگاه از سلسله کارگاه‌های «روایت یک تجربه» به همت مرکز آموزش مدیریت دولتی با موضوع «زیست‌بوم مردمی در نهضت احیای واحدهای اقتصادی» با حضور «سید امیرحسین مدنی» نماینده دولت در نهضت احیای واحدهای اقتصادی با حضور جمعی از مسئولان کشور برگزار شد. در این مراسم، مدنی درباره تجربه شکل‌گیری نهضت احیای واحدهای اقتصادی گفت: پس از حضور در دولت و معاونت توسعه روستایی و مناطق محروم کشور، با توجه به مسأله تعطیلی



## تردد ۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور با وجود افزایش تولید

در حال حاضر ۱۲ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت در کشور تردد می‌کند که از این تعداد ۱۱ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه معادل ۹۰ درصد فرسوده است. به گزارش مهر، بررسی آمار تولید نشان می‌دهد، طی ۹ ماهه امسال ۴۳۵ هزار و ۷۳۵ موتورسیکلت در کشور تولید شده که نسبت به مدت مشابه پارسال رشد ۳۷ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین تولید موتورسیکلت نسبت به ۹ ماهه سال ۹۶ معادل ۴۸۹ درصد افزایش یافته است. برآوردها حکایت از آن دارد که تا پایان سال جاری میزان تولید موتورسیکلت به حدود ۵۵۰ هزار دستگاه برسد. همچنین طبق بررسی‌های انجام شده، در حال حاضر ۱۲ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت در کشور تردد می‌کند که از این تعداد ۱۱ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه معادل ۹۰ درصد فرسوده است؛ یعنی حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت به مرحله فرسودگی رسیده است.

کار وارد کردیم. وی افزود: برای جذب احیاگر فراخوان دادیم و چند هزار احیاگر جذب کردیم و ۷۰۰ نفر آنها را آموزش دادیم و نقششان را در بانک‌ها و ادارات پررنگ کردیم، البته ابراحیاگران هم کارشان را دنبال می‌کنند؛ ستاد تسهیل و رفع موانع تولید، ستاد اجرایی فرمان امام (ره)، ایدرو، امیدرو، بسیج و... و این همکاری بین همه صورت می‌گیرد.

نماینده دولت در نهضت احیای واحدهای اقتصادی با اشاره به موفقیت‌های ویژه نهضت احیا گفت: کل پولی که دولت برای احیای واحدهای اقتصادی اختصاص داده بود ۱۰ هزار میلیارد تومان بود و سرمایه‌ای که احیا شده حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان است و این نشان می‌دهد که این پول جای درستی استفاده شده است یا مثلاً