رئیس‌کل بانک مرکزی ثابت کند خودروسازان فشل هستند!

وزیر صنعت، معدن و تجارت در واکنش به سخنان رئیس‌کل بانک مرکزی که خودروسازی ایران را فشل خوانده بود، گفت: رئیس‌کل بانک مرکزی باید ثابت کند خودروسازی فشل است.
به گزارش فارس، رضا رحمانی افزود: رئیس‌کل بانک مرکزی خودش اعلام کرده و خودش نیز باید این موضوع را ثابت کند.
فرشاد مقیمی، مدیرعامل ایران‌خودرو هم در این باره گفت: اعتقادی به فشل بودن صنعت خودرو ندارم. به این قضیه اعتقاد ندارم و باید این موضوع را در جلسات کوچک‌تر حل و فصل کنیم.



وی ادامه داد: اگر صنعت خودرو وجود نداشت، حداقل باید ۲۰ میلیارد دلار برای تأمین نیازمندی‌های بازار خودرو، ارز از کشور خارج می‌شد تا بتوانیم تشنگی بازار را برطرف کنیم. اگر مشکلاتی وجود دارد باید همت داشته باشیم که این مسائل را رفع کنیم. چندان علاقه‌مند طرح این نوع مباحث در رسانه‌ها نیستم.



دبیر انجمن خودروسازان در گفت‌وگو با جام جم از آینده مبهم تولید خودروهای ناایمن می‌گوید

پراید و ۴۰۵ می‌مانند

محمدحسین علی‌اکبری
اقتصاد

چندی پیش مسؤولان نیروی انتظامی اعلام کردند سال آینده دیگر خودروی پراید را شماره‌گذاری نخواهند کرد. دلیل توقف شماره‌گذاری پراید نیز ناامن بودن آن اعلام شد. چندی بعد هم خبر آمد که قرار است در جلسه شورای عالی استاندارد موضوع توقف تولید پراید و پژو ۴۰۵ مطرح شود؛ هرچند جلسه شورای عالی استاندارد همچنان برگزار نشده است. وزیر صنعت هم روز گذشته از برنامه وزارتخانه خود برای کنار گذاشتن خودروهای قدیمی همچون پراید و پژو خبر داد.

اما همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد گویا این تهدیدهای تکراری علیه خودروسازان، ره به جایی نخواهد برد و تولید پراید و پژو متوقف نشدنی است. این خبر را احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان اعلام کرده است. او می‌گوید فقط پراید ۱۳۱ کنار خواهد رفت و تولید پراید ۱۱۱، ۱۳۲ و ۱۵۱ ادامه خواهد داشت.

از سوی دیگر به گفته نعمت‌بخش، خودروسازان همچنان زیانده هستند. هرچند قرار بود با تعیین نرخ در حاشیه بازار زیان خودروسازان کاهش یابد و به اصطلاح به نقطه سر به سر و سودآوری برسند، اما آمارها نشان می‌دهد صنعت خودروسازی نسبت به گذشته نه تنها وضعیت مطلوبی را سپری نمی‌کند بلکه زیان بیشتری متوجه خودروسازان شده است. آن‌طور که نعمت‌بخش می‌گوید، زیان دو خودروساز بزرگ کشور ۲۰ هزار میلیارد تومان است و همین مقدار هم به قطعه‌سازان بدهی دارند. وی معتقد است سر نرخ مشکل خودروسازان به دولت برمی‌گردد و طبق قانون وقتی دولت برای یک کالا پایین‌تر از قیمت تمام‌شده نرخ‌گذاری می‌کند باید به آن بنگاه اقتصادی کمک مالی کند. مشروح این گفت‌وگو را بخوانید.

چندی پیش خبری با عنوان این‌که قرار است برخی خودروها از رده تولید خارج شوند، منتشر شد. ظاهراً پراید و پژو ۴۰۵ در لیست حذف قرار دارند. در حالی که نیمی از خودروهای تولیدی ایران‌خودرو و سایپا را این دو محصول تشکیل می‌دهند خط تولید این خودروها نصیب کدام خودروها خواهد شد؟

اولین خودرویی که از رده خارج می‌شود، پراید ۱۳۱ است که جایگزین آن تیباست. البته سایپا روی پلتفرم ایکس ۲۰۰ در حال کار کردن است تا این محصول هم بتواند جایگزینی برای پراید ۱۳۱ باشد. ایران‌خودرو نیز برنامه دارد تا پژو ۴۰۵ با موتور ۱/۸ لیتر را از رده خارج کند به همین منظور به احتمال زیاد تیراژ پژو پارس بالا برود.

ولی خودروهایی که قرار است جایگزین پراید و پژو شود از نظر قیمت تفاوت زیادی دارند.

چاره دیگری وجود ندارد، اگر تولید کنیم می‌گویند چرا ۴۰ سال است این خودروها تولید می‌شود، اگر هم خودرویی را جایگزین آنها کنیم، می‌گویند گران است. به هر حال طبق استانداردهای جدید این دو خودرو باید کنار گذاشته شوند چون این استانداردها سختگیرانه وضع شده‌اند. درست است که خودروهای جایگزین با قیمت بالاتر و ایمن‌تر وارد چرخه مصرف شود؛ ولی از آنجا هم که قدرت خرید مردم کاهش یافته شرکت‌های لیزینگ و بانک‌ها باید در این زمینه فعال شوند و به مردم تسهیلات پرداخت کنند تا خرید خودرو آسان‌تر شود.

در شش ماه ابتدایی سال محصولاتی که در قالب پیش‌فروش تحویل مردم شد با نرخ زیر مصوب بود که این موضوع نارضایتی خودروسازان را به دلیل زیانی که متحمل شدند به دنبال داشت. هنوز همان وضعیت برقرار است؟

بله متاسفانه همچنان این وضع ادامه دارد و خودروسازان در حال زیان هستند. در شش ماه ابتدایی سال هرکدام از خودروسازان حدود ۵۰۰۰ میلیارد تومان ضرر کردند.

روند بهبود زیاندهی و نوسان آن را تا پایان سال چطور پیش‌بینی می‌کنید؟

این موضوع را به آقای رحمانی وزیر صنعت، معدن و تجارت بارها اعلام کردیم که به مثابه تمام کشورهای دنیا خودروسازان باید قیمت محصولشان را خودشان تعیین کنند؛ با این حال برخی معتقدند چون بیش از ۸۰ درصد تولیدات داخلی در صنعت خودرو توسط ایران‌خودرو و سایپا صورت می‌گیرد در این امر انحصار به وجود آمده است. این در حالی است که ۷۰ درصد بازار خودروی کره جنوبی در اختیار شرکت‌های کیا و هیوندای است، اما کسی قیمت‌گذاری انجام نمی‌دهد. قیمت‌گذاری توسط دولت جز فساد و رانت چیز دیگری به دنبال ندارد. چه کشوری حاضر است خودروسازانش ضرر کنند ولی خود قیمت‌گذاری کند. در سال گذشته هریک از شرکت‌ها ۸۰۰۰ میلیارد تومان ضرر کردند، این در حالی است که در شش ماه ابتدایی سال حدود ۵۰۰۰ میلیارد تومان ضرر کردند و به همین میزان به شرکت‌های قطعه‌ساز بدهکار هستند. قیمت تمام‌شده خودروهای تولیدی بسیار بالا رفته است. به عنوان مثال هزینه حمل‌ونقل نسبت به سال ۹۷ سه برابر شده است. اگر کامیونی یک قطعه را از تهران به شهرستانی صدهزار تومان می‌برد امسال این قیمت به ۳۰۰ هزار تومان رسیده و ادامه این وضعیت زیان بیشتر را به‌دنبال دارد. یک فولاد آلیاژی خاص که در کاتالیست خودروها مصرف می‌شود هفت برابر افزایش قیمت داشته و اگزوز ۳۰۰ هزار تومانی باید دو میلیون تومان خریداری شود که مجموع این اقلام قیمت تمام‌شده خودرو را بالا می‌برد. با عدم افزایش قیمت خودرو طبیعتاً خودروسازان زیان‌دیده و تولید نیز با افت مواجه خواهد شد، کما این‌که به‌دلیل بدهی به قطعه‌سازان تولید خودرو با افت ۳۶ درصدی در سال جاری روبه‌رو بوده است.

با توجه به این‌که شما عضو کمیته خودرو هستید، حتما از قیمت تمام‌شده خودروها اطلاع دارید. هزینه تمام‌شده پراید چقدر است و با چه قیمتی به دست مردم می‌رسد؟

سال گذشته سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان گزارشی به کمیته خودرو ارائه کرد که طی آن قیمت تمام‌شده پراید ۳۹ میلیون تومان عنوان شده بود. این قیمت بدون احتساب هزینه‌های ۹ درصد مالیات ارزش افزوده، ۳ درصد هزینه شماره‌گذاری و بیمه شخص ثالث بود اما متاسفانه کسی حرف ما را گوش نمی‌کند. حتی با این‌که دولت موافقت کرده اما اجازه فروش خودرو با قیمت حاشیه بازار را نمی‌دهند. همین موضوع باعث هجوم برای خرید خودروهای تحویل فوری می‌شود. وقتی اختلاف قیمت بازار و کارخانه قابل توجه است و همه اقتصاددان‌ها متفق‌القول معتقدند پول سرگردان با توجه به نقدینگی موجود در جامعه بسیار بالاست و پول سرگردان هم جایی می‌رود که سود بیشتری نصیبش شود، نباید نرخ کارخانه و بازار اختلاف زیادی داشته باشد. اختلاف زیاد باعث می‌شود کمتر از یک دقیقه سایت فروش فوری بسته و محصولات تمام شود. از سال ۷۰ تاکنون گفته‌ایم که ثبت‌نام در سایت اشتباه است و خودرو باید در حاشیه بازار به فروش برسد که خود به خود این امر افرادی را که برای کسب سود وارد شده‌اند، دور کرده و درنهایت موجب کاهش تقاضا و قیمت خواهد شد.

مگر وزارت صمت با قیمت‌گذاری ۵ درصد زیر حاشیه بازار موافقت نکرد؟

خیر، اکنون خودروهایی که با تأخیر هشت ماهه به مشتریان تحویل می‌شود با نرخ زمان ثبت‌نام به مصرف‌کنندگان می‌رسد. سال گذشته که آقای شریعتمداری وزیر صنعت، معدن و تجارت بود برای این‌که بتواند از مجلس رأی اعتماد بگیرد قیمت خودروها را ابلاغ نکرد و باعث بروز مشکلات امروز شد.

مشکل دیگر مردم با خودروسازان، حذف امکانات است. مثلاً دنا پلاس با برداشتن سانروف فرق چندانی با دنای معمولی ندارد، ولی با قیمت بسیار بالاتر به فروش می‌رود. چرا وقتی یک آپشن که وجه تمایز بین یک خودروی ساده و پلاس آن است حذف می‌شود، باز هم مدل پلاس آن تولید و به بازار عرضه می‌شود؟

تفاوت دنا و دنا پلاس تنها سانروف نیست و حتما اختلافات دیگری هم دارند. البته در این زمینه ایران‌خودرو باید پاسخ دهد. از وزارت صمت ابلاغ شده که باید خودروهای کف‌کارخانه‌ها جمع شوند، بعضی از خودروها ممکن است کسری‌شان کروز کنترل باشد یا به جای رینگ آلومینیومی از رینگ فولادی استفاده کرده باشند. البته این موضوع دو دلیل دیگر هم دارد. وقتی خودروسازان در حال ضرر هستند، ممکن است قطعه‌ساز به خودروساز قطعه نرساند و زمانی که زیان می‌بینیم، سعی می‌کنیم از زیان خود بکاهیم.

خودروسازان همچنان زیان‌ده هستند

رئیس‌کل بانک مرکزی چند روز پیش در مورد خودروسازان اظهارنظری داشت که حتما آن را شنیده‌اید. آقای همتی گفت چرا باید از خودروسازان فشلی که ۴۰ سال است از آنها حمایت می‌شود و هنوز مردم از آنها ناراضی‌اند، حمایت کنیم. پاسخی در این زمینه دارید؟

دو قانون وجود دارد، یکی ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و دیگری تبصره ذیل ماده ۱۰۱ برنامه پنجم توسعه که هر دو یک مفهوم دارند: اگر دولت به هر دلیلی قیمت کالایی را زیر قیمت تمام‌شده آن اعلام کند بایستی کمک زیانی به شرکت مذکور بدهد و آن را در بودجه بگنجاند اما دولت چنین کاری نکرده است. آقای همتی خودشان می‌داند که آقای رحمانی، وزیر صمت قیمت دستوری به خودروسازان داده است، اگر قیمت خودرو روز به روز افزایش پیدا کرده است چطور در مجمع عمومی که سهامداران هم حضور دارند ۸۰۰۰ میلیارد تومان زیان اعلام می‌شود؟ اگر این گفته درست باشد در شش ماه ابتدایی سال این همه زیان نداشتیم.



نعمت‌بخش:
فقط پراید ۱۳۱ کنار خواهد رفت و تولید پراید ۱۱۱، ۱۳۲ و ۱۵۱ ادامه خواهد داشت

نبض اقتصاد

استرداد هزینه‌های اینترنت کاربران در اربعین

در پی اعتراض زائرین اربعین به قیمت اینترنت، وزیر ارتباطات اعلام کرد، از اپراتورها می‌خواهد تا مصارف را در قالب بسته محاسبه و پول‌های اخذ شده را به زوار بازگردانند. این وعده از این هفته عملی می‌شود و اپراتورها ۲۶ میلیارد تومان تفاوت نرخ اینترنت را که در قالب بسته محاسبه شده است به کاربران برمی‌گردانند.
محمدجواد آذری جهرمی چند روز قبل وعده داده بود اپراتورها با کسب رضایت سهامداران عمده خود، همه مصارف اینترنت زائرین را در قالب بسته محاسبه کنند و پول‌های اخذ شده در قالب اینترنت آزاد را به زوار بازگردانند.
او در توییتر خود نوشت: الوعده وفا. بازگشت هزینه‌های اینترنتی که کاربران در ایام اربعین به شکل آزاد استفاده کرده بودند آغاز می‌شود.
وی در ادامه افزود: ممنون از همراه اول و ایرانسل که با هماهنگی سهامداران عمده‌شان این ۲۶ میلیارد تومان را به مردم پرداخت می‌کنند و با پیامک به آنها اطلاع می‌دهند.

افزایش ۴۴۰ درصدی پروازهای عتبات عالیات هما در اربعین

هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» از روز آغاز پروازهای اربعین (۱۲ مهرماه) تا پایان روز ۲۹ مهرماه سال جاری از سه فرودگاه کشور، تعداد ۳۴۴ پرواز رفت و برگشت به مقصد فرودگاه نجف اشرف انجام داده که این آمار در مقایسه با تعداد پروازهای سال گذشته افزایش ۴۴۰ درصدی داشته است. به گزارش اداره کل روابط عمومی «هما»، تا پایان روز ۲۹ مهر، تعداد ۲۳۰ پرواز از فرودگاه حضرت امام (ره)، ۸۸ پرواز از فرودگاه کرمانشاه و تعداد ۲۶ پرواز از فرودگاه ایلام انجام شده است که با این تعداد پرواز، بیش از ۲۵ هزار زائر حسینی، در پروازهای رفت و برگشت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» جابه‌جا شده‌اند.

خطر افزایش تورم با اوراق مشارکت

مسعود خوانساری، رئیس اتاق بازرگانی تهران با بیان این‌که دولت با کسری بودجه مواجه شده و برای مقابله با آن به اخذ مالیات و انتشار اوراق مشارکت روی آورده است، اظهار کرد: اگر بنا باشد فشار افزایش مالیات‌ستانی بر تولیدکنندگان شناسنامه‌دار باشد و تنها آنها این فشار را تحمل کنند، قطعا در آینده این سیاست به ضرر اقتصاد کشور تمام خواهد شد، زیرا مالیات‌ستانی باید با رعایت عدالت انجام شود و تمام کسانی که فعالیت دارند و درآمد کسب می‌کنند، به شکل عادلانه مالیات بدهند.
به گزارش ایسنا، خوانساری در نشست هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران خاطرنشان کرد: در رابطه با اوراق مشارکت نیز باید به این موضوع توجه داشت که این اوراق، بدهی به حساب می‌آید و در سال‌های بعد این دولت یا دولت آینده آنها را باید پرداخت کند و همین مساله یک تورم جدید را برای سال‌های آینده قابل پیش‌بینی می‌کند.
از این‌رو برای جبران کسری بودجه باید راه‌حل‌هایی را درنظر گرفت که در آینده برای ما عواقب سنگین نداشته باشد.
خوانساری گفت: متاسفانه با وجود آن‌که وزارت امور اقتصادی و دارایی موظف شده بود طبق برنامه ششم توسعه شاخص مالکیت و رقابت‌پذیری را ارائه کند، اما هنوز در این زمینه هیچ نتیجه‌ای به‌دست ما نرسیده است؛ این در حالی است که وضعیت ایران در شاخص رقابت‌پذیری افت داشته است.
به گفته وی، در شرایطی که در سال ۱۳۹۰ جایگاه ایران در میان کشورهای جهان رتبه ۶۲ را نشان می‌داد در حال حاضر از میان ۱۴۴ کشور به رتبه ۹۹ رسیده و در سال ۲۰۱۹ افتی ده‌پله‌ای را تجربه کرده است.
رئیس اتاق بازرگانی تهران با اشاره به کاهش رشد اقتصادی از سال گذشته، اظهار کرد: در صورت نپرداختن به مسائلی همچون رقابت‌پذیری، نمی‌توان انتظار داشت که نیازهای مبنایی اقتصاد ایران مانند افزایش رشد اتفاق بیفتد.

آگهی مزایده فروش هتل های ۵ستاره پارس

یک نهاد غیر دولتی، قصد فروش **مجموعه هتل های مشروحه ذیل** را از طریق برگزاری مزایده عمومی دارد. متقاضیان می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر و رویت مدارک، اخذ نمونه فرم ها و اطلاع از شرایط و چگونگی شرکت در مزایده از اول وقت اداری روز **شنبه** مورخ **۱۳۹۸/۰۷/۲۰** تا پایان وقت اداری روز **دوشنبه** مورخ **۱۳۹۸/۰۸/۱۳** (غیر از پنجشنبه ها و ایام تعطیل) به نشانی ذیل مراجعه و یا با شماره تلفن های زیر تماس حاصل نمایند. در ضمن تاریخ بازگشایی صندوق مزایده ساعت ۸ صبح روز **شنبه ۱۳۹۸/۰۸/۱۸** در محل دفتر تهران می باشد.

فهرست هتل های ۵ ستاره پارس

ردیف	عنوان	عرصه	اعیان	کاربری	آدرس	قیمت پایه مزایده (ریال)	توضیحات
۱	هتل شایان شار کیش	۵۶۴۵۰	۲۵۷۴۶.۳۰	هتل	کیش، میدان ساحل، هتل شایان شار	۶/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شامل: عرصه و اعیان هتل۵ستاره، ماشین آلات، تاسیسات و تجهیزات، اموال منقول، اثاثه و منصوبات
۲	هتل پارس مشهد	۴۹۴۵۷	۳۷۸۰۶.۰۴	هتل	مشهد، بلوار وکیل آباد، تقاطع بلوار شهید صیاد شیرازی	۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شامل: عرصه واعیان هتل ۵ ستاره، ماشین آلات، تاسیسات و تجهیزات، اموال منقول، اثاثه و منصوبات
۳	هتل پارس تبریز	۳۰۵۵۹.۷۸۰	۲۵۵۰۰	هتل	تبریز، ائل گلی، جنب پارک ائل گلی	۲/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شامل: عرصه و اعیان هتل ۵ ستاره،ماشین آلات، تاسیسات و تجهیزات، اموال منقول،اثاثه و منصوبات
۴	هتل پارس کرمان	۲۳۲۲۵.۹	۴۳۱۷۳.۱۹	هتل	کرمان، بلوار جمهوری اسلامی، چهارراه فرهنگیان	۲/۷۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شامل: عرصه و اعیان هتل ۵ ستاره، ماشین آلات، تاسیسات و تجهیزات، اموال منقول، اثاثه و منصوبات
۵	هتل پارس آبادان	۵۰۰۰۰	۱۰۷۵۶.۵۲	هتل	آبادان، بلوار آزادی، فلکه کاروان سرا، جنب فرودگاه بین المللی آبادان	۷۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شامل: عرصه و اعیان هتل ۵ ستاره، ماشین آلات، تاسیسات و تجهیزات، اموال منقول، اثاثه و منصوبات
۶	دفتر مرکزی هتل‌های پارس	۲۶۶	۱۲۲.۵ متر تجاری ۴۶۸.۳۶ متر اداری، ۱۸۴ متر پارکینگ	اداری تجاری	تهران، خیابان شریعتی، اول خیابان پاسداران، جنب نمایشگاه پروتون	۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شامل: اموال منقول، اثاثه و منصوبات

شرکت در مزایده مستلزم واریز **۵ درصد** قیمت پایه ملک به شماره حساب اعلامی و ارائه رسید مربوطه یا تحویل چک تضمین شده بانکی معادل **۵ درصد** قیمت پایه می باشد. به پیشنهادات فاقد سپرده یا کمتر از میزان مقرر یا مخدوش یا مبهم یا مشروط، ترتیب اثر داده نخواهد شد. شرکت در مزایده به منزله قبول شرایط مزایده‌گزار می باشد. مزایده‌گزار در رد یا قبول هر یک از پیشنهادها مختار می باشد و هیچگونه تعهدی مبنی بر تکلیف در جهت انعقاد قراردادها برای مزایده‌گزار ایجاد نمی کند. متقاضیان شرکت در مزایده بایستی حضوری مراجعه و سوابق و مدارک مربوطه را رویت و امضاء نمایند. به سوابق ارسالی و مراجعات بعد از مهلت تعیین شده ترتیب اثر داده نخواهد شد. ضمناً اولویت واگذاری با اشخاصی است که به صورت یکجا متقاضی خرید مجموعه هتل های پارس باشند. همچنین دفتر مرکزی هتل به صورت جداگانه ارائه نمی شود.

آدرس: تهران- بلوار مرزداران، جنب شهرک آزمایش، ساختمان حکمت، بلوک امید، طبقه هشتم

تلفن: ۰۲۱۸۶۰۱۲۲۰۵ **(خط ویژه)** ۰۲۱۸۶۰۱۲۲۰۶ - ۰۲۱۸۶۰۱۲۲۰۷