

گروه اقتصادی: مجمع تشخیص مصلحت نظام رای به کاهش ارز تخصیصی به واردات خودرو از ۳٫۲ میلیارد پیرو به ۲ میلیارد یورو و افزایش تعرفه واردات از ۶۰ درصد به ۱۰۰ درصد داد. این موضوع در شرایطی رخ داده که نمایندگان مجلس شورای اسلامی در راستای مطالبه رهبر معظم انقلاب مبنی بر تنظیم بازار برای اجرای این اقدامات در بودجه تاکید داشتند اما به نظر می‌رسد فشار خودروسازان به دولت و در نهایت فشار دولت به ارکان حاکمیت جواب داد و به نوعی خواسته خودروسازان بر اندامه انحصار بازار به نفع آنها جواب داد.

در ۱۲ سال گذشته، واردات خودرو و مصوبات مجلس شورای اسلامی تأثیرات مثبتی بر بازار خودرو داشت اما با وجود افزایش قیمت ارز، رابطه سنتی بین نرخ ارز و قیمت خودروهای وارداتی در بازار آزاد از میان رفت. این امر به وضوح نشان داد که خودرو، بویژه خودروهای خارجی، از کالایی سرمایه‌ی‌به کالایی مصرفی تبدیل شده است.

این تغییر مهم نه‌تنها به تثبیت قیمت‌ها کمک کرد، بلکه دست سفته‌بازان را نیز از بازار خودروی وارداتی کوتاه کرد. تخصیص ارز برای واردات خودرو از افزایش بی‌رویه قیمت خودرو جلوگیری می‌کند.همچنین بازارهای ارز و مسکن ساکن می‌شود. به همین دلیل، واردات خودرو نقش کلیدی در کاهش تورم و تقویت تعادل در بازارهای مالی کشور ایفا کرده است.

بنابراین تصمیم بهه کاهش ارز تخصیصی و افزایش تعرفه واردات خودرو احتمالاً با فشار خودروسازان به دولت و در نهایت تلاش دولت برای تحقق خواسته خودروسازان متوقف شد. افزایش شدید قیمت ارز از ۶۰ به حدود ۸۵ هزار تومان، هزینه‌های واردات را افزایش داده و قیمت خودروهای خارجی را به‌طور قابل توجهی بالا خواهد برد.بنابراین کاهش ارز تخصیصی و افزایش تعرفه، واردات خودرو را محدودتر کرده و رقابت در بازار را کاهش می‌دهد. این مساله می‌تواند تأثیرات منفی بر کیفیت و قیمت خودروهای موجود در بازار بگذارد.

سیاست‌های مالی و ارزی باید به گونه‌ای تنظیم شود که ضمن مدیریت منابع، تعادل در بازارهای کالایی و کنترل تورم حفظ شود، در غیر این صورت این تصمیم‌ها می‌توانند دستاوردهای

گزارش «وطن امروز» از دلایل تصویب تعرفه ۱۰۰ درصدی و کاهش تخصیص ارز به واردات خودرو در مجمع تشخیص مصلحت نظام

مصلحت یا منفعت خودرو

مونتاز کاران در حال حاضر بیشترین سود را از ارز واردات می‌برند و هیچ نقشی در تنظیم بازار ندارند

چون محصولات را با قیمت‌های بالاتر از شرکت مادر عرضه می‌کنند

حتی رای نیز آورد. در شرایطی که شخص اول نظام نسبت به وضعیت بازار خودرو ابراز نارضایتی می‌کند چه لزومی دارد تعرفه واردات خودرو افزایش یابد. قرار نیست به اسم حمایت همچنان فضا را وارد تاریکخانه‌ها کرد. این اقدامات نه‌تنها باعث می‌شود که تولید تقویت نشود، بلکه رانت و انحصار بیشتر هم می‌شود. پورهقان تأکید کرد: اینکه چرا اصرار دولت به افزایش تعرفه است به طوع ظور وزیر صنعت را به کمیسیون صنایع فرا می‌خوانیم و حتی اگر مطلع شویم که وزیر دیگری مخالف موضوع تخصیص ارز به واردات خودرو بوده، او را نیز پاسخگو خواهیم کرد. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی درباره اینکه آیا توجیه دولت افزایش درآمد حاصل از محل تعرفه واردات خودرو است یا خیر؟ گفت: تمام پولی که دولت از محل تعرفه واردات کالاها دریافت کند عدد بسیار جزئی در محدوده ۳۰۰ همت است که شامل تمام کالای وارداتی است و سهم خودرو بسیار جزئی است.به همین دلیل به واسطه تغییر تعرفه در درآمد دولت افزایش قابل توجهی ایجاد نمی‌شود و این بازگشت مصوبه مجلس قابل توجهیه نیست. در حالی که با کاهش تعرفه میزان واردات و رونق شکل می‌گیرد به همین دلیل درآمد دولت از محل کاهش تعرفه‌ها افزایش خواهد یافت. او تأکید کرد: موضوعی که امروز در مجلس برای تعرفه و ارز واردات خودرو گفته می‌شود تصمیمی است که در نتیجه گفت‌وگوی طولانی با وزارخانه‌ها و مرکز پژوهش مجلس بوده است.بنابراین تغییر تعرفه از ۱۰۰ به ۶۰ درصد نوعی تصمیم مشورتی بوده است و همین عدد ۳ میلیارد دلاری نیز کارشناسی شده بود.بنابراین به وضوح می‌توان دریافت که تولیدکنندگان داخلی خودرو با فشار به دولت منجر به تغییر این تصمیمات شدند.

سعید مندی، عضو سابق کمیته خودرویی مجمع تشخیص مصلحت نظام در گفت‌وگو با خبرنگار «وطن امروز» گفت:ارزی که برای واردات خودرو تخصیص داده می‌شود روی بازار موثر است. چند سال پیش همین موضوع نحوه تخصیص ارز برای واردات خودرو مطرح شده بود. در دوران وزارت علی‌آبادی در صنعت گفته می‌شد به جای واردات خودرو همین ارز برای واردات سی‌کی‌دی و مونتاز خودرو اختصاص پیدا ت



«وطن امروز» قیمت قبل و بعد از آزادسازی بلیت پروازهای داخلی را مقایسه کرد

بلیت هواپیما +۳۰۰ درصد!

ندادند، لذا ضمن رفع اثر از نامه شماره ۱۰۰/۲۵۴۷/۲۰۰/۲۰۰/۹۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۰ مقتضی است نسبت به اجرای رای صادره از هیات عمومی توسط مبادی ذی‌ربط اقدامات لازم به عمل آید. دیوان عدالت اداری در پی آخرین اقدام خود در طرح دعوا، مصوبه سناد تنظیم بازار را باطل کرد که بر اساس آن مقرر شده بود «حمل‌ونقل بار و مسافر هوایی مشمول قیمت‌گذاری بوده و افزایش قیمت آن منوط به هماهنگی با ستاد مزبور است.»
مهرداد بذرپاش: آزادسازی بلیت هواپیما، تجربه‌ای تلخ بود اوایل تیرماه ۱۴۰۳، مهرداد بذرپاش، وزیر سابق راه و شهرسازی، اعلام کرد رای دیوان عدالت اداری برای آزادسازی قیمت بلیت هواپیما، اتفاقی بسیار تلخ بود. وی اشاره کرد که دیوان برای این رای، به برنامه پنجم توسعه که ۶ سال از آن گذشته، استناد کرده است.

بذرپاش اضافه کرد: در جلسه‌ای با دیوان عدالت اداری، عنوان شد که این قانون در مقطعی در دولت روحانی اجرا شده و قابل تعمیم است. وی تأکید کرد که وقتی تقاضا و عرضه در حمل‌ونقل هوایی تراز نیست، نمی‌توان بازار را به حال خود رها کرد. بذرپاش از قوقضائیه و سران قواخواست تا به این موضوع رسیدگی کنند، زیرا نمی‌توان به مردم ظلم کرد.

■ **ادعایی که در نهایت برعکس عمل کرد**

شرکت‌های هواپیمایی در مقابل انتقادات و تگرانی‌ها ادعا کردندند آزادسازی قیمت بلیت به کاهش قیمت‌ها منجر می‌شود نه افزایش.اسعدی‌سامانی،دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، در نشست خبری اواخر تیرماه ۱۴۰۳ اشاره کرد که زیان شرکت‌های هواپیمایی به واسطه نرخ‌های دستوری، آنها را به شکایات به دیوان عدالت اداری واداشت.

در نهایت، دیوان عدالت اداری ۲۱ آرمه‌ماه ۱۴۰۲ رای به منسوخه مداخله ستاد تنظیم بازار داد. با این حال، وزارت راه و شهرسازی درخواست اعمال ماده ۹۱ کرد که در هیات تخصصی دیوان مطرح شد و این هیات رای داد درخواست اعمال ماده ۹۱ مبنای قانونی ندارد. اسعدی‌سامانی اعلام کرد که اوایل تیرماه ۱۴۰۳ هماهنگی لازم برای آزادسازی نرخ‌ها با سازمان هواپیمایی کشوری

گزارش

گروه اقتصادی: بازار حمل‌ونقل هوایی کشور در حال حاضر در وضعیت نامطلوبی به سر می‌برد. از دیدگاه برخی کارشناسان این صنعت، این وضعیت ناشی از رای دیوان عدالت اداری درباره آزادسازی تعیین نرخ قیمت بلیت پروازهای داخلی است.

اواخر آذرماه سال ۱۴۰۲ شرکت‌های هواپیمایی داخلی با استناد به رای دیوان عدالت اداری اقدام به افزایش قیمت بلیت‌های خود در مسیرهای داخلی کردند. دیوان عدالت اداری در پی شکایت شرکت‌های هواپیمایی رای داد که ستاد تنظیم بازار مجاز به تعیین نرخ در بخش حمل‌ونقل هوایی داخلی نیست. در ادامه مدیرکل دفتر بازرسی و حقوق شهروندی وزارت راه و شهرسازی ۲۴ دی‌ماه همان سال، اعلام جرم علیه ۹ شرکت هواپیمایی خصوصی را به دلیل گرانفروشی اعلام کرد. وی گفت: شرکت‌های هواپیمایی موظف به رعایت نرخنامه مصوب سازمان هواپیمایی کشوری هستند؛ این نرخنامه در خردادماه به ایرلاین‌ها ابلاغ شده بود و فروش بلیت بالاتر از این نرخ‌ها تخلف محسوب می‌شد و با تخلفات ناشی از این روند افزایش قیمت برخورد شد. حسین منذب با اشاره به بازدید مشترک وزارت راه و شهرسازی و سازمان تعزیرات حکومتی از فرودگاه مهرآباد، افزود: در پی دریافت شکایات مردمی، دفتر ۲ شرکت هواپیمایی متخلف به صورت موقت بلمب‌شد.مرج تعیین قیمت‌بلیت‌های هواپیمایی شورای عالی هواپیمایی است.

مسیر	قیمت مصوب بلیت هواپیما(سال ۱۴۰۳)	قیمت بلیت پس از آزادسازی	تغییر
تهران-مشهد	یک میلیون و ۲۲۶ هزار تومان	۳ میلیون و ۵۵۰ هزار تومان	۱۶۷ درصد
تهران-بندرعباس	یک میلیون و ۷۱۲ هزار تومان	۴ میلیون و ۳۲۷ هزار تومان	۱۴۷ درصد
تهران-بوشهر	یک میلیون و ۳۸۲ هزار تومان	۳ میلیون و ۵۲۰ هزار تومان	۱۵۶ درصد
تهران-اهواز	یک میلیون و ۲۱۸ هزار تومان	۳ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان	۱۵۴٫۵ درصد
تهران-کیش	یک میلیون و ۷۶۹ هزار تومان	۴ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان	۱۲۷٫۴ درصد
تهران- شیراز	یک میلیون و ۳۳۸ هزار تومان	۳ میلیون تومان	۱۲۴ درصد
تهران- لار	یک میلیون و ۴۱۱ هزار تومان	۳ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان	۱۲۰ درصد
تهران- کرمانشاه	۹۰۶ هزار تومان	۲ میلیون و ۱۱۵ هزار تومان	۱۳۳ درصد
اهواز- کیش	یک میلیون و ۵۴۴ هزار تومان	۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان	۱۱۴ درصد
تهران- عسلویه	یک میلیون و ۵۲۴ هزار تومان	۴ میلیون و ۵۰ هزار تومان	۱۶۲ درصد
بندرعباس- تبریز	۲ میلیون و ۷۲ هزار تومان	۸ میلیون و ۲۲۵ هزار تومان	۲۹۷ درصد
شیراز- اهواز	۹۰۶ هزار تومان	۳ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان	۲۴۲ درصد
تهران- چابهار	یک میلیون و ۸۷۶ هزار تومان	۴ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان	۱۵۰٫۵ درصد
تهران- طبرس	یک میلیون و ۱۲۹ هزار تومان	۳ میلیون و ۱۴۰ هزار تومان	۱۷۸ درصد

چهارشنبه ۱۰ بهمن ۱۴۰۳
وطن امروز | شماره ۴۴۲۲

اقتصادی

گزارش

گزارش «وطن امروز» از عرضه محدود سبب زمینی و صیفی جات در سایه ضعف مدیریت دوباره مثلث نظارت، دلال، احتکار!

گروه اقتصادی: سبب زمینی که تا ۳ ماه پیش با قیمت ۱۰ تا ۱۲ هزار تومان در میادین میوه و ترهبار توزیع می‌شد و با سود ۲۵ تا ۳۰ درصدی بین ۱۵ تا حدکثر ۱۸ هزار تومان به دست مردم می‌رسید و به عنوان آخرین امید دهک‌های کم‌درآمد برای بر کردن سبد معیشت مطرح بود، امروز به قیمت میوه‌ای نظیر موز، رسیده که از اکوادور و آمریکای جنوبی به کشور وارد می‌شود!

این محصول پربازده که امکان چندین بار کشت در سال را دارد، به دلیل برخی مشکلات مدیریتی و نظارتی چند صددرصد افزایش قیمت داشته است. این موضوع به همراه گرانی سایر محصولات جالیزی مانند بادمجان، گوجه خیار و پیاز، موجب افزایش نارضایتی عمومی در کشور شده است. مشاهدات میدانی «وطن امروز» نشان می‌دهد بازار میوه و سبزیجات همچنان شاهد افزایش بی‌رویه قیمت برخی محصولات است. به عنوان مثال، قیمت گوجه‌فرنگی و خیار، همچنین پیاز و سیب‌زمینی، افزایش یافته است. پیش از این محصولات مذکور در محدوده ۲۲ تا ۳۰ هزار تومان فروخته می‌شدند اما اکنون قیمت‌ها به ۴۰ تا ۶۰ هزار تومان رسیده است.

■ **چه عواملی بر افزایش قیمت صیفی جات اثرگذار بوده است؟**

افزایش قیمت سبب‌زمینی، خیار و گوجه‌فرنگی به دلایل متعددی از جمله کاهش تولید، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و تقلص ایالاتی محصولات رخ داده است. البته تغییرات آب و هوایی نیز تأثیر چشمگیری بر تولید محصولات دارد.

یکی از دلایل اصلی افزایش قیمت‌ها، صادرات بی‌رویه محصولات است. دولت باید با تنظیم بازار و ایجاد تعادل میان نیاز داخل و صادرات، این مشکل را رفع کند.

به گزارش اتحادیه صنف فروشان میوه و ترهبار تهران، قیمت کلم سفید از فروردین ۱۴۰۳ تا دی‌ماه از ۸ هزار تومان به ۳۰ هزار تومان به ازای هر کیلوگرم افزایش یافته که نشان‌دهنده رشد ۲۷۵ درصدی قیمت است. این افزایش قیمت به مشکلات لجستیکی، هزینه‌های تولید و توزیع و وجود واسطه‌ها نسبت داده می‌شود.

نوسانات آب و هوایی، افزایش هزینه‌های نهاده‌های کشاورزی و کودهای شیمیایی تحت تأثیر نرخ ارز، بستن قراردادهای صادراتی بدون برنامه‌ریزی، مشکلات حمل‌ونقل و افزایش هزینه‌های سوخت، و تورم عمومی اقتصاد کشور، همگی از عوامل مؤثر بر افزایش قیمت صیفی جات هستند.

■ **وضعیت فعلی بازار ترهبار**

در بازار فعلی، گوجه‌فرنگی با کیفیت نازل حدود ۴۰ هزار تومان و محصول با کیفیت بهتر ۶۰ هزار تومان فروخته می‌شود.

صادرات محصولات کشاورزی بدون برنامه می‌تواند باعث نوسانات قیمتی و کمبود محصولات در بازار داخلی شود. بر این اساس مدیریت صحیح صادرات و برنامه‌ریزی دقیق برای تأمین بازار داخلی و صادرات، از اهمیت بالایی برخوردار است. افزایش قیمت‌ها در بازار محصولات کشاورزی باعث نارضایتی و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان شده است. برای مدیریت بهتر بازار صیفی جات و جلوگیری از افزایش بی‌رویه قیمت‌ها، برنامه‌ریزی دقیق، حمایت از کشاورزان، نظارت بر عرضه و تقاضا، استفاده از فناوری‌های نوین، ایجاد بازارهای محلی و توسعه سیستم‌های پایش نوسانات بازار ضروری است.

■ **گرانی سبب‌زمینی و گوجه‌فرنگی: تکرار سوهمدیریت و نبود برنامه‌ریزی**

اسدالله کارگر، رئیس اتحادیه فروشندگان میوه و سبزی، در گفت‌وگو با «وطن امروز» به افزایش قیمت برخی محصولات کشاورزی در روزهای اخیر اشاره کرد و گفت: افزایش قیمت صیفی جات به بستن قراردادهای صادراتی برمی‌گردد و اینکه ارسال محصولات از مناطق سردسیر کاهش یافته، در حالی که بازار با محصولات استان‌های جنوبی تأمین می‌شود. کارگر ادامه داد: طی روزهای اخیر شاهد افزایش قیمت سبب‌زمینی در بازار بودیم. ۲ ماه پیش ما این افزایش قیمت را پیش‌بینی کرده بودیم و در این باره به مسئولان وزارت جهاد کشاورزی اخطار داده و آنها را آگاه کرده بودیم. وی تأکید کرد: افزایش قیمت‌ها ناشی از سوءمدیریت است و مسئولان باید علت اصلی این افزایش قیمت را از دی‌نفعان جویا شوند. هر ساله در فصل زمستان با افزایش قیمت‌ها مواجه می‌شویم و نیاز به برنامه‌ریزی بلندمدت و مدیریت شرایط داریم.

کارگر با اشاره به ضعف مدیریت به عنوان عامل اصلی افزایش قیمت‌ها، اظهار کرد: امروز که قیمت سبب‌زمینی در بازار ترهبار به ۴۵ هزار تومان رسیده، این محصول تا به دست مصرف‌کننده برسد، از ۵۰ هزار تومان گذشته و بیشتر هم خواهد شد. سود ممنوعانه فروشنده نیز باید لحاظ شود. وی درباره ادامه افزایش قیمت گوجه‌فرنگی در روزهای اخیر هم گفت: بخشی از افزایش قیمت به جابه‌جایی گوجه از جنوب به مرکز کشور برمی‌گردد و بخشی نیز به سال آوری محصول و میزان و زمان رسیدن محصول بستگی دارد. کارگر درباره ممنوعیت صادرات گوجه‌فرنگی گفت: ضعف مدیریت در این موضوع مشهود است؛ زیرا باید پیش‌بینی‌ها و برنامه‌ریزی‌های لازم انجام شود تا صادرکنندگان به مشکل برخوردند. وی اظهار کرد: ما باید از آزرآوری استقبال کنیم و بیشترین در این زمینه باشیم، اما اولویت باید با مصرف داخلی باشد. صادرکنندگان نیز باید به تعهدات‌شان پایبند باشند و قراردادهای خود را اجرا کنند.

■ **نیاز به پیش‌بینی و برنامه‌ریزی برای حل مشکل**

رئیس اتحادیه فروشندگان میوه و سبزی تأکید کرد با تکرار هر ساله افزایش قیمت‌ها، باید به نقاط ضعف مدیریت توجه کرد و با برنامه‌ریزی مناسب باید مشکلات را رفع کنیم تا شاهد افزایش بی‌رویه قیمت‌ها نباشیم.

کارگر به تأثیر حمل‌ونقل در افزایش قیمت محصولات اشاره کرد و افزود: قیمت حمل گوجه‌فرنگی از ورامین یا کرج تا تهران متفاوت با حمل از جنوب کشور به تهران است و این مساله تأثیر زیادی در افزایش قیمت تمام‌شده محصول دارد. در پایان، کارگر بر نیاز به پیش‌بینی و برنامه‌ریزی دقیق برای رفع مشکل افزایش قیمت‌ها، خصوصا درباره ارازق عمومی مردم مثل سبب‌زمینی تأکید کرد و گفت: این مساله نشان‌دهنده ضعف مدیریت است.