خبر

جیب کوچک یا پول کم‌ارزش؟

مانلی فخریان

■ امروز در این ستون می‌خواهیم کمی در حال و هوای مردم چرخ بزنیم. یکی را صدا می‌زنم. تازه از بانک بیرون آمده و کیفش را از ترس دزدان سفت در بغل چسبیده، از او می‌پرسم «شما روزها که از خانه خارج می‌شوید چقدر پول در جیبتان می‌گذارید؟»«مقدار مشخصی نیست، معمولا هر چند روز یک‌بار سر راهم از عابر بانک مبلغی می‌گیرم، مثلا صد تومان.»«و حتما به سرعت هم این پول را خرج می‌کنید؟»«والله ما نمی‌خواهیم خرج کنیم خرج می‌شود، از در سوپر که تو می‌رویم حداقل ۵۰ یا ۶۰هزار تومان از پول رفته، کمترین چیزی که می‌خریم مایحتاج روزانه است. بعضی روزها چندهزار تومانی ته جیب‌مان می‌ماند اما بعضی وقت‌ها کم می‌آورم. یعنی یک شبه این پول دود می‌شود و به هوا می‌رود.»خانمی با یک کیسه بزرگ خرید خانه از روبه‌رویم می‌آید، می‌پرسم«شما روزانه چقدر پول با خودتان می‌آورید؟»«والله خریدهای اساسی را همسرم می‌کند اما خودم تقریبا یک روز در میان ۶۰ تا ۷۰هزار تومان باید ازین جور خریدها بکنم» و نگاهی به کیسه پر از شیر و ماست و میوه می‌اندازد. دختر دانشجویی منتظر اتوبوس ایستاده و مشغول مطالعه کتاب است از او سوال می‌کنم که روزانه چقدر خرج می‌کند جوابم را با لبخند می‌دهد «من هنوز کار نمی‌کنم باید از پدرم پول بگیرم، ماهی صد هزار تومان می‌گیرم که فقط هزینه رفت و آمد و خورد و خوراکم در دانشگاه می‌شود، بقیه خرج‌هایم را پدرم می‌دهد.»«این پول برای شما کافی است؟»«اگر صاف بروم و بیایم و هیچ کاری نکنم خب معلومه که کافی است، ولی اگر بخواهم یک جلد کتاب سر راهم بخرم کم می‌آورم.»«پس‌انداز هم می‌کنی؟»«خیلی کم. اصلا به پس‌انداز نمی‌رسد.»مرد جوانی از یک ماشین شاسی بلند دودی رنگ همراه همسر جوان و پسر خردسالش خارج می‌شود، دست پسرک را می‌گیرد و راهی فروشگاه اسباب بازی می‌شود دنبالشان می‌روم. در چند دقیقه چیزی حدود دومیلیون برای کودک وسیله می‌خرند. از پدر می‌پرسم «روزانه هزینه شما چقدر است، یا هر روز چقدر پول با خود بر می‌دارید؟»می خندد «اگر این وروجک با ما نباشد زیاد نیست، اما وقتی دلش چیزی می‌خواهد ما هم باید بخریم و هزینه‌ها بالا می‌رود.»از نگاهش می‌فهمم هزینه‌ای که او می‌گوید با فکر من خیلی فرق دارد. «معمولا روزها چقدر پول همراه خودتان می‌برید؟»«بیشتر با عابر بانک خرید می‌کنم ولی معمولا ۳۰۰ تا ۴۰۰هزارتومانی هم در کیفم دارم که هزینه سیگار، بنزین، چای و قهوه را با آن پرداخت می‌کنم.»پسرش و همسرش می‌رسند، دستان پسرک برای این حجم اسباب بازی خیلی کوچک است اما جیب پدرش برای این حجم پول حسابی جا دارد. میوه‌فروش جلو در مغازه ایستاده، به طرفش می‌روم همین سوال را می‌پرسم. کمی فکر می‌کند «چی بگم من هر شب دخل را خالی می‌کنم یک مقدار برای خانه می‌گذارم که از روی همان جمع می‌کنیم سرماه اجاره‌خانه را بدهیم ۲۰هزار تومانی هم برای خودم برمی‌دارم که خرج بنزین این وانت و سیگار می‌شود، اگر فروش خوب باشد شاید ته ماه چیزی بماند وگرنه کم هم می‌آید.»«مگر روزانه چقدر خرج می‌کنید؟»«نمی دانم این پول‌ها کجا می‌رود، یک کیلو مرغ و گوشت که می‌خریم لنگ پول ماست و شیر می‌مانیم، هر چی هم صرفه‌جویی کنیم فایده ندارد نمی‌دانم چرا آنقدر هزینه‌ها زیاد شده، شاید هم فروش ما کم شده. مردم میوه نمی‌خورند لابد.»زن جوانی برای خرید میوه سر می‌رسد. ۴۰هزار تومان خرید می‌کند. از او می‌پرسم: «در روز چقدر پول در جیب‌تان می‌گذارید و خرج می‌کنید.» در حالی که به کیسه میوه‌هایش نگاه می‌کند، می‌گوید: «هیچی تمام شد، سه قلم میوه خریدم یک چک پول ۵۰هزار تومانی‌ام به ۱۰هزار تومان تبدیل شد با این وضع تا آخر ماه بیچاره‌ایم، نمی‌فهمم این چه زندگی‌ای است واقعا.»آنقدر شاکی بود که ترجیح دادم ادامه ندهم. جلو در بنگاه معاملات ملکی پاتوق مردان بازنشسته است، سوالم را که می‌پرسم هر کدام چیزی می‌گویند. «با این حقوق که ما داریم به خرج روزانه فکر نمی‌کنیم فقط می‌دانیم که باید سرماه قرض بگیریم تا پول نان و شیرمان دربیاید.»«نمی‌دانم جیب ما سوراخ شده یا هزینه‌ها سوار بالن شده‌اند، زمانی هرچه می‌گرفتیم نصفش پس‌انداز می‌شد الان به حقوقمان بدهکار هم می‌شویم.»«کم‌کم پولمان به نان و ماست هم نمی‌رسد.»و صدای یکی، از میان آنها بلندتر می‌شود... صداهای مبهم در گوشم می‌پیچند و کات!

تفاوت چین «لائوتسه» با چین «مائوتسه»

علی فتاحی

چرا امروز همه اقتصاد جهان، تحت‌تاثیر رشد حیرت‌آور چین است؟ پیش از هر اظهارنظری باید یادآور شد چینی‌ها مثل همه جوامع شرقی با اقتصادی طبیعت‌محور دست به گریبان بودند به‌طوری که حقوق خانواده در میان آنها حرف نخست را می‌زد، از این‌رو جمعیت فراوان این کشور و فقر نسبی فنی و فقدان زمین قابل کشت متناسب برای این جمعیت طی پنج‌هزار سال، اجازه نداده بود، حقوق سیاسی و به تبع آن حقوق مالکیت خصوصی جایگاه مناسب خود را در نظام اجتماعی چین مستحکم کند. از سوی دیگر اندیشه دینی مسلط میان آنها مذهب لائوتسه بود که انزوای اجتماعی را تبلیغ می‌کرد. ولی با وجود آنکه چین طی پنج قرن اخیر یعنی از دوران سلسله مینگ تا آخرین امپراتور منچو، غرب‌گریزی و حتی غرب‌ستیزی را تعقیب می‌کرد، اما ناچار بود برای برون‌رفت از بحران فقر و فلاکت و گذار به یک جامعه طبقاتی از نیروهای مولد حمایت قاطع کند، اگرچه دکتر سون یات سن که در انگلستان درس خوانده بود و سخت با فرهنگ دموکراسی نوع آمریکایی آشنا بود، در سال ۱۹۱۲میلادی جمهوری چین را برپا کرد ولی عدم تکیه به نیروهای مولد اقتصادی تا انقلاب کمونیستی۱۹۴۹ که نظام دوقطبی ثروتمندان و فقرا فرو پاشید، اجازه نداد تفاوت نظام اقتصادی بی‌طبقه ولی دوقطبی شرقی که با استبداد عجین بود با نظام اقتصادی طبقاتی غربی که با دموکراسی قرین بود، آشکار شود و مورد شناسایی مردم چین قرار گیرد. از این رو وقتی مائوتسه تونگ، چین کمونیست را تاسیس کرد، اگرچه مارکسیسم ضد طبقات را برای چینی‌ها سوغات آورد ولی مهم این است که او اندیشه چین لائوتسه را که تسلیم طبیعت بود و معصومیت را در عدم کاربست تکنولوژی می‌دانست از ذهن چینی‌ها به حاشیه راند. در واقع درست است که مارکسیسم نگاهی ضد طبقاتی دارد و با جامعه بی‌طبقه شرقی در چین همگون بود ولی نتیجه‌ای که حاصل شد رویکرد تازه‌ای به نظریه جامعه بی‌طبقه مارکسیستی بود که برای تحقق آن باید قوای تولیدی رشد می‌کرد تا ثروتی حاصل شود و آنگاه تقسیم عادلانه آن میسر باشد. این دریافت چینی از مارکسیسم اندیشه‌ای را از ذهن چینی‌ها اخراج کرد که قرن‌ها آنها را در حضیض زندگی متوقف کرده بود: بی‌عملی و انفعال. خدمت مائوتسه تونگ به چین همین است که نظام بی‌طبقه چینی لائوتسه را که در عمل اغنیا و فقرا در دو قطب آن بودند با مبارزه‌ای سخت کنار گذارد ولی در عوض با درک روح اندیشه‌های مارکس که تولیدشناس بود بر ایجاد جامعه‌ای اگرچه ظاهرا بی‌طبقه ولی تولیدی اقدام کرد، چراکه شناخت مارکسیسم از نقطه‌نظر درک نظام طبقاتی در غرب کمک شایانی به شناخت واقعیت غرب می‌کند و این خدمتی است که مارکسیسم به چین و حتی به اکثر کشورهای کمونیستی سابق کرده است، اما اینکه تحقق جامعه بی‌طبقه تولیدی مارکس غیرممکن است، مهم نیست، بلکه مهم آن است که مارکسیسم روح تولیدگرای غربی را به جامعه چین انتقال داد. از این نظر رویکرد زمامداران چین به شیوه تولید سرمایه‌داری از نوع تولیدی طی سه دهه گذشته حاکی از هوشیاری رهبران چین در کنار گذاشتن جامعه بی‌طبقه نوع شرقی است، حتی اگر مجبور شده باشند، اصولا با تشویق سرمایه‌گذاری خارجی، جامعه طبقاتی چین امروز را به شکل و ماهیت غربی تاسیس کنند. اگرچه هنوز حقوق سیاسی به‌عنوان حق برتر نسبت به حقوق مالکیت خصوصی و حقوق خانواده در چین به رسمیت شناخته نشده است، اما اگر چینی‌ها پس از انباشت سرمایه به قدر کافی در بخش خصوصی به این آگاهی دست یابند که حقوق سیاسی قوای مولد و تولیدی را به رسمیت بشناسند، آنگاه چین به رشد اقتصادی خود ادامه خواهد داد و به‌ویژه وحدت سیاسی آن حفظ می‌شود. چین امروز نتیجه پذیرش تلویحی جامعه طبقاتی از سوی مارکس به‌عنوان یک گام به جلو است که نسبت به جامعه بی‌طبقه شرقی که رهبران ملی یا مذهبی آنها در طول تاریخ سه‌هزارساله تمدنی، همواره عدالت توزیعی را تعقیب کرده‌اند و البته همگی شکست خورده‌اند، به مراتب برتری دارد و لااقل رشد اقتصادی را تضمین می‌کند. در واقع چینی‌ها با مارکسیسم، غرب واقعی یعنی اقتصاد تولیدمحور مدل غربی را شناختند و اگرچه خیلی با احتیاط ولی در هر حال با پذیرش تاسیس جامعه طبقاتی‌ای که عدالت تولیدی را به رسمیت می‌شناسد راه رشد طبقاتی را برگزیدند. در کلام آخر، آگاهی روشنفکران و سیاستگذاری سیاستمداران چینی اکنون در خدمت تاسیس نظام سرمایه‌داری تولیدی قرار دارد. چین امروز همان راهی را طی می‌کند که هلند، فرانسه، انگلستان، پرتغال و اسپانیا در تجارت بین‌الملل در قرون ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۹ و ۲۰ پیموده‌اند. اروپایی‌ها تجارت مارکوپولویی را پی افکندند و چینی‌ها درست جا پای آنها گذاشته‌اند و تجارت مارکو چینی را تعقیب می‌کنند. با وجود این الگو، هنگ‌کنگ به‌عنوان یک جامعه طبقاتی موفق در گزینش راه رشد سرمایه‌داری تولیدی در چین نقش مهمی ایفا کرده است. در هر حال چین نمونه‌ای عالی از وداع با جامعه بی‌طبقه شرقی و کنار گذاشتن عدالت‌طلبی توزیعی مصلحان در شرق است. چراکه حکومت‌ها نمی‌توانند عدالت‌گستر باشند، بلکه آنها فقط می‌توانند مانع ظلم شوند، زیرا عدالت را جامعه مدنی- طبقاتی ابتدا تعریف و تعیین و سپس محقق می‌کند.

۲۰۶ به بالای ۲۲میلیون تومان رسید و تندر ۲۳میلیون تومان را پشت سر گذاشت

شتاب قیمت در بازار «خودرو»



عکس: محمد زادرنیا

شرق: افزایش قیمت، نه، رکوردشکنی قیمتی. به راحتی می‌توان بازار این روزهای خودروها را این‌گونه شرح داد. بازاری که به نظر می‌رسد با گرانی و افزایش قیمت‌های‌میلیونی پیوند خورده و تمایلی به کاهش قیمت، حتی کاهش قیمتی جزئی نیز ندارد.

تمام نگاه‌ها و دلیل‌ها برای این افزایش‌های میلیونی که رکورد قیمتی در بازار خودروها محسوب می‌شوند به تولید و کاهش آن کشیده شده است. در ماه‌های گذشته، آمارهای تولید همواره از کاهش خبر داده‌اند و دلیلی قانع‌کننده شده‌اند برای این گرانی‌های میلیونی.

بر اساس گزارش انجمن خودروسازان از آمار تولید خودرو در مردادماه، تولید خودرو ۴۳/۴درصد در این ماه و در مجموع پنج‌ماهه ابتدای سال‌جاری ۳۶درصد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته کاهش را تجربه کرده است. این کاهش تولید اکنون قیمت پژو ۲۰۶ تیپ ۲ را به بالای ۲۲میلیون تومان رسانده و منجر شده تا مدل E2 تندر ۹۰ بیش از ۲۳میلیون تومان دست به دست شود.

کارنامه پنج‌ماهه تولید خودروها نشان از کاهش ۶۳درصدی تولید ۲۰۶ و ۱۵درصدی تندر ۹۰ دارد. نشانی که اگرچه وعده‌های جبران آن با ورود رانا به بازار داده شده اما همچنان در بازار یکه‌تازی می‌کند و تمام تلاش خود را برای ثبت رکوردهای دست‌نیافتنی گرانی به کار گرفته‌است.

به گفته فعالان بازار خودرو، در آخرین هفته از فصل تابستان که بنابر رسم هر ساله بازار خودروها به رکود می‌افتاد و کاهش تدریجی قیمت‌ها به بازار می‌آمد، باز هم در راه افزایش قیمت قدم برداشت و هیچ تمایلی برای کاهش قیمت از خود نشان نداد.

در این هفته، انواع پژو۲۰۶ با افزایش قیمت روبه‌رو شد. تیپ ۲ از ابتدا تا انتهای هفته از ۲۲ تا ۲۲میلیون و ۵۰۰هزار تومان قیمت داده شد. ۲۰۶ تیپ ۲ در حالی ۲۲میلیون تومان را پشت سر گذاشته است که شکافی بیش از شش‌میلیون را با قیمت کارخانه‌ای خود تجربه می‌کند. همچنین تیپ ۶ که به نظر می‌رسید با ورود ۲۰۷ کمی به حاشیه برود قیمت خود را به ۳۴میلیون تومان رساند. صندوقدارهای این خودرو در راه گرانی، هاچ‌بک‌ها را همراهی کردند. فعالان بازار خودروها با اشاره به اینکه در یک هفته گذشته V8 یک‌میلیون و ۵۰۰هزار تومان افزایش قیمت را تجربه کرده از رسیدن قیمت این خودرو به ۲۶میلیون و ۵۰۰هزار تومان خبر دادند. V9 نیز هم قیمت با تیپ ۶، ۳۴میلیون تومان دست به دست شد تا رقابت گرانی در جمع ۲۰۶ها بسیار داغ باشد.

در جمع پژوها شکاف قیمت کارخانه و بازار از آن ۲۰۷ است. خودرویی که یک‌سال پیش از همین روزها از سوی کارخانه با قیمتی کمتر از ۲۰میلیون‌تومان به بازار عرضه می‌شد این روزها ۳۶میلیون تومان قیمت دارد. دنده‌ای این خودرو نیز این روزها ۲۳میلیون و ۷۵۰هزار تومان به فروش می‌رسد.

آخرین هفته از تابستان برای تندر ۹۰ها هفته افزایش قیمت و رسیدن به رکوردی تازه بود. مدل پارس‌خودرویی این خودرو در این هفته بیش از ۲۳میلیون تومان قیمت داشت و ایران‌خودرویی آن همچنان در محدوده ۲۲میلیون تومان خرید و فروش می‌شد. در این هفته E2 پارس‌خودرویی ۲۳ تا ۲۳میلیون و ۲۰۰هزار تومان قیمت داده می‌شد و E2 ایران خودرو ۲۲میلیون و ۷۰۰هزار تومان بود. E1 هم که دیگر تنها در پارس خودرو تولید می‌شود خود را ۲۰میلیونی کرد. در این میان پراید ۱۱۱ نیز قیمت خود را با نام خود هماهنگ کرده و به ۱۱میلیون و صدهزار تومان یا به عبارتی به ۱۱۱میلیون ریال رسید. این در شرایطی است که این خودرو نسبت به روزهای آغازین فصل سفر، یک‌میلیون تومان افزایش قیمت را تجربه کرده است. همچنین ۱۳۲ نیز ۱۱میلیون و ۲۰۰هزار تومان قیمت دارد که نسبت به روزهای آغازین فصل سفر، افزایش ۸۰۰هزار تومانی قیمت را تجربه کرده است.

با این جهش قیمتی که بازار در آخرین هفته از تابستان ۹۱ به خود دیده است، فعالان بازار خودروها از رکود و بی‌خریداری در این بازار حکایت می‌کنند و می‌گویند: «قیمت‌ها به دلیل تقاضا و رونق خرید و فروش گرانی را تجربه نمی‌کند. بلکه تنها دلیل آن کاهش عرضه خودرو به بازار است.» در این میان به نظر می‌رسد این گرانی انگیزه خرید خودرو از بازار آزاد را از متقاضیان خرید خودرو یا به عبارتی مصرف‌کنندگان گرفته و مصرف‌کنندگان واقعی منتظر روزهای آتی بازار و رسیدن کمی آرامش به قیمت‌هایی هستند که تنها به رکوردشکنی و تامین منفعت دلالان فکر می‌کند.

خروج «ب.ام. و» از بازار ایران

ایسنا: تازه‌ترین آمار گمرک ایران حاکی از آن است که تغییرات قابل توجهی در سهم خودروسازان آلمانی از بازار خودروهای وارداتی ایران به وجود آمده، به طوری که ب.ام.و تقریبا از بازار ایران خارج شده است. شرکت ب.ام.و آلمان که در زمانی نه چندان دور یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان لوکس فعال در بازار ایران بود، حالا جای خود را در بازار ایران به سایر رقبا از جمله دو شرکت آلمانی دیگر یعنی بنز و پورشه داده است. در این بین البته سایر شرکت‌های خودروسازی به‌ویژه شرکت‌های شرق آسیا مانند کیا و هیوندای نیز تلاش کردند تا بخشی از سهم ب.ام.و را در ایران به خود اختصاص دهند. اما آمار گمرک ایران در حالی حاکی از افزایش ۲۹درصدی واردات خودرو به کشور در پنج ماهه امسال است که در این مدت کمتر از ۵۰ دستگاه خودرو بی.ام.و وارد ایران شده است. این تعداد واردات به معنای آن است که ب.ام.و عملا از بازار ایران خارج شده است. نکته جالب اینجاست که معدود خودروهای ب.ام.و وارداتی به کشور طی سال‌جاری نیز تماما به صورت محموله‌های انفرادی وارد کشور شده‌اند که این نشان می‌دهد این خودروها نیز توسط اشخاص حقیقی وارد شده‌اند، نه به صورت عمده. با این وجود از سال گذشته خودروساز آلمانی دیگری که اتفاقا قیمت محصولاتش نه‌تنها کمتر از محصولات ب.ام.و نبوده، بلکه بیشتر است، وارد بازار ایران شده است. شرکت خودروسازی پورشه حالا طبق آمار در سال‌جاری تاکنون بیش از دو برابر ب.ام.و خودرو به ایران صادر کرده است. در این بین مرسدس بنز همچنان بزرگ‌ترین خودروساز آلمانی فعال در بازار ایران محسوب می‌شود و بعید به نظر می‌رسد خودروسازان آلمانی دیگر بتوانند این عنوان را از بنز بگیرند.

گذر

تعطیلی قانون «ارتقای کیفیت خودرو» از سوی خودروسازان

■ **فارس:** سخنگوی کمیسیون صنایع مجلس با بیان اینکه وزارت صنعت گزارشی در مورد اجرای قانون ارتقای کیفیت خودرو به مجلس ارایه نمی‌دهد، گفت: تلاشی از سوی خودروسازان برای اجرای این قانون صورت نگرفته است. «روح‌الله جانی عباسپور» با اشاره به تصویب قانون ارتقای کیفیت خودرو در سال گذشته، گفت: طبق این قانون، مسوولان وزارت صنعت و شرکت‌های خودروساز باید هر سه ماه یک‌بار گزارشی در مورد اجرای قانون به مجلس ارایه می‌کردند که این اتفاق عملی نشده است. وی افزود: با وجود تصویب قانون ارتقای کیفیت خودرو، تلاشی از سوی خودروسازان برای اجرایی شدن این قانون صورت نگرفته و اتفاقی در این مورد نیفتاده است.

توجیه مدیرعامل سایپا برای عدم‌نصب ایربگ روی پراید

عباسپور در ادامه با اشاره به جلسه اخیر کمیسیون صنایع با مدیرعامل شرکت سایپا، گفت: این جلسه در مجلس برگزار شد و در آن مسایلی درخصوص افزایش قیمت خودرو، ارتقای کیفیت خودرو و همچنین برنامه‌های تولیدی شرکت سایپا مورد بررسی قرار گرفت. وی ادامه داد: در این جلسه بحث‌هایی در مورد نصب ایربگ و ترمز ضد قفل روی تولیدات سایپا به منظور ارتقای کیفیت محصولات داخلی مطرح شد که مدیرعامل سایپا معتقد بود نصب ایربگ روی پراید باعث افزایش قیمت تمام شده آن می‌شود و در نتیجه صادرات این خودرو کاهش خواهد یافت. عضو کمیسیون صنایع ادامه داد: به گفته مدیرعامل سایپا در حال حاضر پراید با قیمت بیش از ۹میلیون تومان به کشورهای همسایه صادر می‌شود که در صورت نصب ایربگ روی این خودرو، قیمت آن افزایش می‌یابد و این موضوع حجم صادرات را کاهش خواهد داد. وی افزود: مسوولان سایپا پیش‌بینی می‌کنند امسال صد هزار دستگاه پراید صادر شود که افزایش قیمت ممکن است باعث کاهش میزان صادرات شود. وی تاکید کرد: ممکن است نصب تجهیزاتی مانند کیسه هوا و ترمز ضد قفل، قیمت تمام شده تولید را افزایش دهد، اما از بسیاری از تلفات جانی جلوگیری می‌کند که نمونه این مساله را در تصادف وزیر راه و نجات جان وی به دلیل استحکام خودرو خارجی و وجود ایربگ مشاهده کردیم.







