

پرسه

### تصمیم‌گیری درباره‌ممنوعیت صادرات پسته، پایان سال

● ایسنا:رییس اتحادیه آجیل و خشکبار از تمدید مهلت ۱۰ روزه انجمن پسته و صادرکنندگان برای تامین نیاز پسته بازار تا پایان سال خبر داد و گفت: «بعد از این زمان برای صادرات یا ممنوعیت صادرات پسته تصمیم‌گیری خواهد شد.»به گفته مصطفی احمدی، از سوی انجمن پسته ایران پسته ۳۰هزار تومانی در اختیار غرفه‌داران نمایشگاه بهاره قرار داده شده که بدون هیچ افزایش قیمتی به مشتری عرضه می‌شود. همچنین غرفه‌داران پسته خود را با قیمت کمتر از کیلویی ۴۰هزار تومان عرضه خواهند کرد. وی ادامه داد: طی دو روز گذشته صادرکنندگان و انجمن پسته ایران، هر کیلو پسته فندق‌ق را با قیمت ۳۰هزار تومان در اختیار اتحادیه قرار داده‌اند که طی این‌ن دو روز صدعضو اتحادیه این پسته را دریافت کرده‌اند و بدون هیچ سودی به فروش می‌رسانند. اتحادیه با شرط اینکه اعضا بتوانند پسته خود را با قیمت مطلوب به فروش برسانند این پسته را از انجمن و صادرکنندگان تحویل گرفته است.

### سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان: گرانی در بازار تخلف نیست

● ایسنا: گرانی و گرانیفروشی باید به دقت از یکدیگر تفکیک شوند. در شرایط فعلی اقتصاد قیمت تمام‌شده تولید کالا افزایش یافته و هر نوع گرانی در بازار به معنای گرانیفروشی نیست. به گفته محمدجواد تقوی، رییس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، سازمان حمایت باید شبکه مناسبی را برای توزیع کالا فراهم کند همچنین در مساله فاکتور قیمت که باید از سوی سازمان حمایت مدیریت شود مردم انتظار دارند پولی را که برای خرید یک کالا و خدمات پرداخت می‌کنند مناسب و با کیفیت باشد. او، گفته است: به دلیل شرایط فعلی اقتصاد همه لایه‌های اقتصادی دچار عارضه شده است؛ این روزها با عارضه جدیدی مواجهیم که بحث گرانی و تورم است. دولت با بحث گرانی و تورم به عنوان مولفه‌های کلان اقتصادی سعی در مدیریت بازار دارد. مولفه‌های مؤثر مثل نوسانات نرخ ارز، دستمزد، نقدینگی، حمل‌ونقل و... باعث افزایش قیمت تمام‌شده کالاها می‌شود. رییس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان گفته است: «بالای ۹۰درصد از بازرسی‌ها نشان می‌دهد که تخلفی رخ نداده است، اما تلاش ما این است که روند افزایش قیمت را کمتر کنیم و در جهت کاهش قیمت‌ها بر اییم.

## آنچه خودروسازها نگفتند

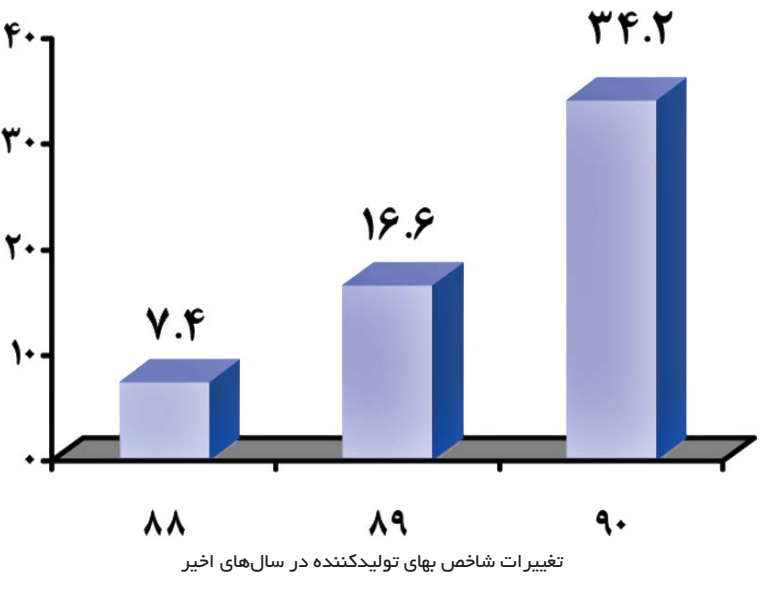
### افزایش قیمت هم صنعت خودرو را تکان نمی‌دهد

انجام‌شده‌ای توسط خود این شرکت به دست آمده است.

در واقع برخلاف آنچه که در روزهای گذشته مدیران عامل شرکت‌ها از احتمال کاهش پنج‌درصدی قیمت محصولات خود سخن گفته بودند، جداول منتشرشده در روزهای گذشته فقط نشانگر این است که قیمت خودرو برای رسیدن به سوددهی برای کارخانجات باید حداقل تا ۱۵درصد دیگر نیز افزایش یابد. در واقع خودروسازان برای رفع فشار دفتر رییس‌جمهوری از الزام کاهش قیمت خودرو دست به انتشار آن جداول زده بودند که نشان دهند اتفاقا باید بیشتر از اینها قیمت افزایش یابد. این در حالی است که طبق مطالعه منتشرنشده خودروسازان، تولید خودرو در سال ۹۰ که مشکلات و فشارهای خارجی به سطح سال ۹۱ نرسیده بود بین قیمت تمام‌شده و قیمت فروش کارخانه باز فاصله بسیاری بوده است که بی‌تردید در سال ۹۱ با کاهش ۵۰درصدی تولید این شکاف بیشتر هم شده است چرا که هزینه پرسنلی بر قیمت خودروهای تولیدی سرشکن می‌شود.

میانگین قیمت مواد پرمصرف در صنعت خودرو نظیر ورق فولاد، آلومینیوم، مواد پلیمری و لاستیک بنا بر ادعای خودروسازان در سال گذشته تا ۱۲۰درصد افزایش یافته است اما در مقابل افزایش حقوق و دستمزد ستوانی حداکثر ۱۸درصد بوده است.

منطقا این افزایش نمی‌تواند تاثیر بالایی بر هزینه‌های شرکت‌های تولیدی خودروساز داشته باشد اما آنچه که در این میان موجب افزایش هزینه‌های تولیدی می‌شود فشار دولت برای ممانعت از تعدیل نیرو علی‌الخصوص در دورانی است که تولید این کارخانجات بر اساس آمار رسمی در هفت ماهه آغازین سال تا ۵۵درصد و حسب برآوردها در کل سال تا سقف ۶۵درصد کاهش یافته است، پرداخت هزینه‌های پرسنلی بر اساس واحد سال ۹۰ در حالی



که تولید به بیش از نیم کاهش یافته است باعث بالا رفتن سقف هزینه‌های پرسنلی به ازای هر خودرو تا ۱۳۰درصد نرخ سال گذشته خواهد شد. نتیجه تغییر قیمت حامل‌های انرژی نیز موجب افزایش شاخص بهای تولیدکننده خواهد شد. در واقع گزارش خودروسازان فقط برای این منتشر شده

| سال | میلغ حداقل دستمزد روزانه کارگر (تومان) | درصد افزایش سالانه |
|-----|----------------------------------------|--------------------|
| ۸۸  | ۸۷۸۰۰                                  | ۲۰                 |
| ۸۹  | ۱۰۱۰۰۰                                 | ۱۵                 |
| ۹۰  | ۱۱۰۰۰                                  | ۱۰                 |
| ۹۱  | ۱۲۲۹۰۰                                 | ۱۸                 |

| نام خودرو | ارز برری   | معادل ریالی ارز برری به نرخ مبادلاتی | معادل ریالی ارز برری با نرخ بازار آزاد |
|-----------|------------|--------------------------------------|----------------------------------------|
| پژو ۴۰۵   | ۳۳۳۵۵ یورو | ۱۰/۹۰۹                               | ۱۶/۳۲۲                                 |
| سمند LX   | ۲۹۵۲ یورو  | ۹/۵۹۸                                | ۱۴/۳۶۱                                 |
| رانا      | ۲۵۴۳ یورو  | ۸/۲۶۸                                | ۱۲/۳۷۱                                 |
| تیبا      | ۲۱۴۱ دلار  | ۵/۲۹۵                                | ۷/۹۲۱                                  |
| پراید ۱۳۱ | ۱۶۶۳ دلار  | ۴/۱۱۳                                | ۶/۱۵۳                                  |

| نام خودرو   | قیمت در سال ۹۰ (تومان) | قیمت تجاری (تومان) | قیمت بازار (تومان) | قیمت تمام شده بر اساس ارز آزاد (تومان) |
|-------------|------------------------|--------------------|--------------------|----------------------------------------|
| پژو SLX۴۰۵  | ۱۴/۸۶۰                 | ۲۸/۵۰۰             | ۲۴/۹۳۰             | ۳۳/۱۷۰                                 |
| سمند LX     | ۱۶/۰۲۰                 | ۲۷/۵۰۰             | ۲۸/۶۲۰             | ۳۶/۵۰۰                                 |
| رانا        | —                      | ۳۱/۷۰۰             | ۲۸/۵۲۰             | ۳۵/۲۷۰                                 |
| تیبا        | ۱۱/۵۴۰                 | ۲۰/۵۰۰             | ۲۰/۹۸۰             | ۲۳/۸۳۰                                 |
| پراید SX۱۳۱ | ۹/۵۵۰                  | ۱۶/۸۰۰             | ۱۷/۴۱۰             | ۱۹/۵۲۰                                 |

گزارش

#### مرکز پژوهش‌های مجلس بررسی کرد

### دلایل پایداری تورم در ایران

● مهر: مرکز پژوهش‌های مجلس با ارایه تحلیلی از دلایل بروز تورم در ایران اعلام کرد: تورم یکی از عوامل تاثیرگذار بر توزیع نابرابر درآمد و ثروت، فشار اقتصادی بر دهک‌های ضعیف جامعه، بروز نااطمینانی در اقتصاد، کاهش افق‌های سرمایه‌گذاری و در پی آن کاهش رشد اقتصادی است. در این گزارش آمده است: علل تورم در ایران از سه منظر مورد توجه قرار می‌گیرد: ۱- فشار تقاضا، مانند افزایش عرضه پول و سیاست‌های انبساط مالی به ویژه کسری بودجه دولت ۲- فشار هزینه، مانند شوک‌های طرف عرضه، افزایش دستمزد و سایر نهادهای تولیدی به ویژه حامل‌های انرژی، کاهش ارزش پول و نیز کاهش بهره‌وری ۳- عوامل ساختاری اقتصاد، مانند رشد نامتوازن بخش‌های مختلف اقتصادی، وابستگی درآمدهای دولت به درآمدهای ناشی از بخش نفت، کشتش‌ناپذیری عرضه در بخش کشاورزی، ماهیت و پیمائدهای راهبردی صنعتی شدن با تکیه بر الگوی جانشینی واردات و محدودیت‌های موجود در عرضه نهادهای تولیدی مانند نیروی کار ماهر، مواد اولیه، حمل و نقل و انرژی و محدودیت‌های موجود در تجارت خارجی. اثر تزریق نقدینگی به اقتصاد کشور در یک دوره ظاهر نمی‌شود بلکه در دوره‌های بعدی نیز تاثیر آن تداوم می‌یابد. این امر اولا بیاتگر آن است که کنترل حجم پول در زمان حال می‌تواند به کنترل قیمت‌ها در زمان آینده بینجامد، ثاتیا چون آثار تورمی ناشی از اعمال سیاست‌های پولی در یک دوره ظاهر نمی‌شوند، بنابراین اتخاذ سیاست پولی فعال توسط بانک مرکزی توصیه نمی‌شود. نتایج مطالعات گوناگون نیز حکایت از آن دارند که آثار رشد پول بر رشد اقتصادی پس از مدتی از بین می‌روند (به صفر می‌رسد)، ولی آثار آن بر تورم پایدار بوده و نهایتا شوک پولی انبساطی، خود را به شکل تورم بالاتر نمایان می‌کند. با توجه به ماهیت بی‌ثبات قیمت نفت و درآمدهای نفتی کشور، بررسی‌ها حکایت از آن دارند که هر دو شوک مثبت و منفی نفتی، منجر به افزایش تورم در ایران شده‌اند. اعمال سیاست‌های انبساطی مالی در زمان گشایش درآمدهای ارزی و تامین کسری بودجه پدید آمده ناشی از کمبود منابع ارزی توسط بانک مرکزی که منجر به افزایش پایه پولی می‌شود دلیل بروز تورم در شرایط مذکور است، بنابراین ضرورت وجود حساب ذخیره ارزی و پایبندی به اهداف تشکیل آن، از این منظر کاملا قابل دفاع خواهد بود.

امکانات فراوان  
اندازه مناسب

قابهای جدید رنگارنگ

Samsung Service

هدیه ای ماندگار

www.europen.org.uk  
www.giftset.co