

گذر

تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی برای کاغذ فرهنگی تأیید شد

● رئیس اتحادیه صنف ناشران از نهایی شدن و تأیید تخصیص ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی برای کاغذ فرهنگی در جلسه‌ای با حضور معاون اول رئیس‌جمهور، رئیس کل بانک مرکزی و وزیر ارشاد خبر داد. به گزارش تسنیم، هومان حسن‌پور ضمن تشکر از حمایت همه‌جانبه وزیر ارشاد از کاغذ فرهنگی اظهار کرد: حمایت محکم و قاطع وزیر ارشاد از لزوم تخصیص ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی به محصولات فرهنگی و کاغذ خریداری‌شده که قنوت اصلی دانش و معلومات در کشور است، بنیان فکری و پشتیبانی از صنف ناشران را تقویت بخشید. رئیس اتحادیه صنف ناشران تهران تأکید کرد: وزیر ارشاد در شرایطی موضوع مطروحه کاغذ فرهنگی را منعکس، حمایت و تأکید کرد که شرایط وخیمی برای مبالغ و ارز تخصیص‌یافته کاغذ در جریان بود. وی در ادامه گفت: کتاب و نشر در کشور مانند خون در رگ‌های انسان لازم و ملزوم ادامه حیات تفکر و رشد است. آنچه در زندگی روزانه مورد مصرف قرار می‌گیرد اگر نباشد، حیات جسم را تعطیل می‌کند؛ بنابراین برای غذای روح اگر کتاب تعطیل شود، روح به انزوا و تعطیلی می‌گراید. با توجه به شرایط قیمت کاغذ در درازمدت اگر ارز آزاد در چاپ کتاب را در نظر بگیریم، قیمت‌ها بسیار افزایش یافته و قدرت خرید به زیر صفر می‌رسد و آن موقع مرک روح و تفکر را باید شاهد باشیم که مرگ تفکر، جامعه‌ای را به فنا و نابودی می‌کشاند. حسن‌پور افزود: در جلسه‌ای با حضور جهانگیری معاون رئیس‌جمهور، همتی رئیس بانک مرکزی، صالحی وزیر ارشاد و بنده تشکیل و موضوع ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی و اختصاص آن برای کاغذ فرهنگی مطرح و بررسی شد که کاملاً مورد ارزیابی قرار گرفت و نهایتاً تأیید شد.

تخصیص ۳ میلیارد دلار ارز دولتی به کالاهای اساسی در ۲ ماه

● وزیر اقتصاد با بیان اینکه از ابتدای امسال تاکنون حدود سه میلیارد دلار ارز دولتی برای کالاهای اساسی تخصیص یافته است، گفت: با باجه‌های VIP بانک‌ها برخورد می‌کنیم. به گزارش خانه ملت، فرهاد دژپسند با اشاره به نحوه تخصیص ارز دولتی به کالاهای اساسی در سال ۹۸، اظهار کرد: در حال حاضر از واردات سال گذشته استفاده می‌کنیم و در سال جاری تاکنون حدود سه میلیارد دلار ارز برای کالاهای اساسی تخصیص یافته است. وزیر امور اقتصادی و دارایی با بیان اینکه دولت در حال حاضر به دنبال احیای وزارت بازرگانی است تا یک وزارتخانه مستقل و متولی، امر توزیع و نظارت بر بازار را بر عهده داشته باشد، افزود: یعنی سیاست‌گذاری و نظارت بر بازار باید توسط یک دستگاه مستقل انجام شود، چراکه هم‌اکنون دستگاه‌های تولیدی خود این کار را انجام می‌دهند به همین دلیل دولت به فکر تشکیل وزارت بازرگانی به صورت مستقل است. وی از تشکیل جلسه‌ای بین وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و بانک مرکزی برای تعیین تکلیف کالاهایی که در بنادر و پایانه‌ها رسوب کرده‌اند، خبر داد و اضافه کرد: همکاری خوبی در این بخش بین دستگاه‌ها وجود دارد تا سریع‌تر واردات کالاهایی که ثبت سفارش شده و منشأ ارزی آن مشخص بوده، تسهیل شود. این عضو کابینه دولت دوازدهم، با بیان اینکه عده‌ای زمانی که از گمرک صحبت می‌کنند بنسادر و پایانه‌ها را نیز جزء گمرک محسوب می‌کنند، تأکید کرد: گمرک زمانی متولی امر می‌شود که اظهارنامه پر شده باشد و قبل از آن نیز گمرک تلقی نمی‌شود و در این راستا هر زمانی که وارد گمرکات شده، تسهیل شود. این عضو کابینه دولت حاضر کاغذی در گمرکات موجود نبوده و شاید در پایانه‌ها و بنادر وجود داشته باشد. وزیر امور اقتصادی و دارایی درباره ایجاد باجه‌های VIP برای ارائه خدمات به مشتریان خاص و با سپرده‌های بالا، تصریح کرد: گزارش وجود باجه‌های VIP به وزارت امور اقتصادی و دارایی ارائه شود تا در این راستا پیگیری‌های لازم صورت گرفته و با بانک‌های ایجادکننده این باجه‌ها برخورد شود.

ترامپ امتیاز تجارت ترجیحی ترکیه را لغو کرد

● به گزارش مهر، به نقل از راشاتودی، دونالد ترامپ توافق تجارت ترجیحی آمریکا با ترکیه را که به این کشور اجازه می‌داد بدون تعرفه به بازارهای ایالات متحده دسترسی داشته باشد، لغو کرد. بسیاری از تحلیلگران معتقدند این اقدام در برابر سیاست‌گذاری‌های مستقل روزافزون آنکارا صورت می‌گیرد. پیش از دو ماه پس از اینکه رئیس‌جمهور آمریکا تهدید کرده بود ترکیه را از سیستم جامع ترجیحی تجاری (جی‌اس‌پی) خارج خواهد کرد، ترامپ شب گذشته دسترسی آنکارا به این سیستم را قطع کرد. این اقدام به دنبال افزایش تنش‌های بین دو کشور در برخی موارد شامل دست‌نکشیدن ترکیه از خرید اس ۴۰۰ روسیه صورت می‌گیرد. ایالات متحده این خرید را تهدیدی مستقیم برای امنیت ملی و منافع خود می‌داند.

فریبرز مسعودی: در گرماگرم افزایش روزافزون بهای خودرو در کشور عنوان این مطلب بسته به اینکه پرششی یا تأکیدی خوانده شود، می‌تواند انتظاراتی متفاوتی را پاسخ دهد. در توضیح باید بگویم این گزارش تحلیلی برای چرایی گرانی‌های اخیر نیست، بلکه دال بر پرششی است که همواره ذهن خریداران خودرو در ایران را مشغول کرده است؛ اینکه با وجود رقابت شدید در بازارهای جهانی و بهای به‌نسبت ارزان خودروهای باکیفیت خارجی حتی در کشورهای همسایه ایران، چرا خودرو در ایران گران و بی‌کیفیت است!

ما در اینجا بدون اینکه به جنبه‌های تولید صنعتی در ایران بپردازیم -موضوعی که در وضعیت کنونی صنعت خودروسازی ایران مؤثر است- در این نوشتار کوتاه فقط به مهم‌ترین علت‌هایی که مستقیماً به تولید خودرو مربوط می‌شود، اشاره می‌کنیم. همان‌گونه که در جدول می‌بینید در سال ۲۰۱۷، بیش از ۹۶ میلیون خودرو، اعم از سواری و تجاری، در جهان تولید شده است که تویوتا در صدر آنها قرار دارد. در جدول دیگر تولید خودرو برحسب کشورها نشان داده می‌شود که در آنها چین سرآمد است و ژاپن و آمریکا با وجود پیشینه بیشتر و تعداد بالای شرکت‌های بزرگ خودروسازی در پشت سر چین هستند.

علت این تفاوت چیست؟ با نگاهی به آمار تولید برندهای خودروساز تا حدودی دلیل این تفاوت به دست خواهد آمد.

پایگاه‌های پراکنده تولید: تیراژ تولید خودرو در یک کشور به‌منزله تولید خودروهای ملی در آن نیست. شرکت‌های بزرگ پایگاه‌هایی در کشورهای نزدیک به بازار فروش برای تولید قطعات و همچنین تولید موتور خودروی یک برند فراهم می‌کنند. این به سیاست اقتصادی کشور میزبان و همچنین شرکت مادر بستگی دارد؛ برای مثال برند BMW در کشورهای آلمان ، شمال آفریقا، آمریکا، چین ، اتریش و انگلیس تولید می‌شود. تویوتا در سال ۲۰۱۷ بیش از ۱۰میلیون و ۴۶۶ هزار خودرو را در ۳۷ پایگاه در ۲۷ کشور قاره‌های آمریکای شمالی، آمریکای لاتین، اروپا، آسیا و شمال آفریقا تولید کرده است. همچنین باید توجه داشت که همه این پایگاه‌ها به تویوتا متعلق نیستند، به این معنی که در برخی کشورها تویوتا با شرکات شرکت‌های دیگر خودروی خود را تولید می‌کند. همه شرکت‌های بزرگ از جمله رنو، نیسان، هیوندا و... از این قاعده پیروی می‌کنند، زیرا همان‌گونه که اشاره شد خودروسازان هم‌زمان نیازمند به بازار فروش، بازار خرید مواد اولیه ارزان و تهیه قطعات باکیفیت و ارزان هستند.

رقابت شدید ← حاشیه سود کم ← تیراژ بالا: خودروسازان همواره در نبرد مرگ و زندگی با یکدیگر به سر می‌برند. به‌دلیل رقابت شدید برندهای خودروساز ناچار به قناعت با حاشیه سود پایین هستند تا در بازار از رقا عقب نمانند. واقعیت بی‌رحم بازار، برندی که سهم خود از بازار را باخته باشد، پامال می‌کند و به‌دست‌آوردن بازار از دست‌رفته بسیار دشوار و مأموریتی ناممکن است. مانند در بازار، به عرضه مدل‌های جدید در بازه‌های زمانی کوتاه مدت نیاز دارد، ازاین‌رو ممکن است عمر یک مدل از خودرو حتی به یک سال هم نرسد و بدتر از آن به‌دلیل پیشی‌گرفتن رقیب، مدل جدید گورزاد متحول شود و مرکز به بازار راه نیابد؛ بنابراین یک برند مطرح خودروساز نیازمند پشتوانه دانش گسترده و بنیادهای علمی کارا برای درگونی بخشی و روزآمدی است. در این روند پرتلاطم ماهی‌های بزرگ به‌دنبال صید ماهی‌های کوچک‌تر هستند تا با بلعیدن آنها یا آنها را به کل از گردونه رقابت خارج کرده یا پایگاه‌های خود تبدیل کنند یا از برند و پیشینه آنها برای ادامه تولید در کشور میزبان بهره ببرند.

نیاز به زنجیره گسترده‌ای از قطعه‌سازان: خودروسازی صنعتی پیچیده فناوری بالایی دارد که از صدها قطعه مکانیکی، برقی و قطعات بدنه از انواع مواد اولیه و گاه آلیاژهای پیچیده تشکیل شده است. گرانی هریک از این قطعه‌ها می‌تواند تأثیر بسزایی در قیمت تمام‌شده خودرو و محصول نهایی داشته باشد. گاه ممکن است تولید یک قطعه در کشور دیگری به‌صرفه‌تر باشد تا در سرزمین اصلی که برند به آن تعلق دارد. ازاین‌رو خودروسازان نیازمند ایجاد زنجیره‌ای از قطعه‌سازان در نقاط گوناگون در کشورها و حتی قاره‌های دیگر هستند.

آمار تولید خودرو برحسب کمپانی – سال ۲۰۱۷			
GROUP	SUM	GROUP	SUM
TOYOTA	۱۰,۴۶۰,۰۵۱	B.M.W	۲,۵۰۵,۷۴۱
VOLKSWAGEN	۱۰,۳۸۲,۳۳۴	GEELY	۱,۹۵۰,۳۸۲
HYUNDAI	۷,۲۱۸,۳۹۱	CHANGAN	۱,۶۱۶,۴۵۷
G.M.	۶,۸۵۶,۸۸۰	MAZDA	۱,۶۰۷,۶۰۲
FORD	۶,۳۸۶,۸۱۸	DONGFENG MOTOR	۱,۴۵۰,۹۹۹
NISSAN	۵,۷۶۹,۲۷۷	BAIC	۱,۲۵۴,۴۸۳
HONDA	۵,۲۳۶,۸۴۲	MITSUBISHI	۱,۲۱۰,۲۶۳
FIAT	۴,۶۰۰,۸۴۷	SUBARU	۱,۰۷۳,۰۵۷
RENAULT	۴,۱۵۳,۵۸۹	GREAT WALL	۱,۰۴۱,۰۲۵
PSA	۳,۶۴۹,۷۴۲	TATA	۹۳۲,۳۸۷
SUZUKI	۳,۳۰۲,۳۳۶	IRAN KHODRO	۷۱۰,۸۶۹
SAIC	۲,۸۶۹,۹۱۳	SAIPA	۶۴۸,۳۲۴
DAIMLER AG	۲,۵۴۹,۱۴۲	منبع: http://www.oica.net	

اقتصاد

سودای تصاحب بازار از سوی برندهای خارجی

خودرو ارزان نمی‌شود؟



عکس: های‌آی‌ان مهر

آمار تولید برحسب کشور			
کشور	تیراژ	کشور	تیراژ
China	۲۹۰۱۵۴۳۴	Brazil	۲۶۹۹۶۷۲
USA	۱۱۱۸۹۹۸۵	France	۲۲۲۷۰۰۰
Japan	۹۶۹۳۷۴۶	Canada	۲۱۹۹۷۸۹
Germany	۵۶۴۵۵۸۱	Thailand	۱۹۸۸۸۲۳
India	۴۷۸۲۸۹۶	UK	۱۷۴۹۳۸۵
South Korea	۴۱۱۴۹۱۳	Turkey	۱۶۹۵۷۳۱
Mexico	۴۰۶۸۴۱۵	Russia	۱۵۵۱۲۹۳
Spain	۲۸۴۸۳۳۵	Iran	۱۵۱۵۳۹۶

همین موضوع در گرو بازاریابی گسترده و پیچیده با بهره‌گیری از دانش فنی پیشرفته و ابزارهای بازاریابی و اقتصادسنجی پیشرفته است تا یک خودروساز بتواند بهترین قطعات با کیفیت و مواد اولیه مورد نظر را در پایگاه‌های دور و نزدیک تولید و به خط تولید ارسال کند. سرمایه‌گذاری کلان: تولید انبوه خودرو با توجه به قیمت آن به سرمایه انبوهی نیاز دارد که حتی از عهده یک دولت برنمی‌آید. شرکت‌های خودروساز برای تأمین نیازهای مالی معمولاً با یکدیگر در تولید یک یا چند محصول شریک می‌شوند و سرمایه‌گذاری مشترک انجام می‌دهند تا ضمن کاهش نیروی کار و کارخانه‌های مورد نیاز به بازارهای یکدیگر دسترسی یابند. جوینت‌های دایمرل- کرایسلر و رنو- نیسان، فروش شرکت ساب توسط جنرال‌موتورز به اسپایکركارز و انحلال آن، سرنوشت شرکت ولوو از تأسیس به‌عنوان زیرمجموعه بلیرینگ‌سازی SKF سوئد و دست‌به‌دست‌شدن آن توسط فورد آمریکا و شرکت جیلی چین یا نمونه تولید پلنفرم L90 در ایران، مصر، روسیه و... نمونه‌هایی از سرمایه‌گذاری‌های مشترک، ایجاد جوینت ونچر و خرید شرکت‌های کوچک و مستقل توسط شرکت‌های بزرگ برای خارج‌کردن رقیب از بازار یا همکاری برای کنترل بازار است.

با توجه به نکاتی که در مجال اندک روزنامه طرح شد، ایران و خودروسازان ما از هیچ‌یک از امکانات بالا برخوردار نیستند. همکاری صنعتی و دانش فنی با خودروسازان دنیا، حضور در زنجیره تولید قطعه به دلیل تحریم‌های گاه‌وبی‌گاه و رنگارنگ آمریکا، عدم دسترسی به منابع مالی بانک‌های بزرگ یا سرمایه‌گذاری دولت‌ها و شرکت‌های خودروساز، ناممکن بودن صادرات خودرو برای تأمین منابع مالی و ارز برای واردات مواد اولیه و قطعات موردنیاز و محدودیت تیراژ در نتیجه کوچک‌بودن بازار همگی زمینه فرسوده‌بودن خودروهای صفرکیلومتر تولیدداخل و گرانی بیش‌از حد آن را در مقایسه با تولیدات سایر برندها فراهم آورده است.

خودروسازی پیش وپس از انقلاب

نگاهی به صنعت خودروسازی ایران پیش از انقلاب نشان می‌دهد که هیچ خودرویی در ایران تولید نمی‌شد. قرارداد ایران با شرکت تالیوت برای تولید پیکان تا پیش از انقلاب یک قرارداد مونتاژ و سرهم‌بندی هیلمن با نام فارسی پیکان بود که از مدل آر آن گرفته شده بود. شرکت‌های دیگری مانند ایران جیپ، مرتب، لیلاند موتور، بهمن، ایران‌کاو و... صرفاً به مونتاژ در حد نصب اتاق خودروهایی مانند زیان، نیسان، آریا، شاهین، کامیون و اتوبوس اشتغال داشتند. در سال‌های پس از انقلاب هیچ‌گاه صنایع خودروسازی معتبر در ایران سرمایه‌گذاری نکردند و باوجود

در زمان تحریم‌ها و چه پیش از آنها حاضر به سرمایه‌گذاری به‌جز مونتاژ برخی خودروهای این شرکت نشد. بازگشت رنو به ایران پس از برجام نیز فقط به واردات خودرو ختم شد. سایر شرکت‌های خودروساز اروپایی و آسیایی نیز چه به دلیل تحریم‌ها و چه به بهانه‌های دیگر هرگز در ایران چه در قالب انتقال فناوری چه به لحاظ حمایت مالی سرمایه‌گذاری نکرده‌اند.

خصوصی‌سازی صنعت خودرو و افسانه بازار آزاد
زمزمه‌های خصوصی‌سازی صنعت خودرو در دولت سازندگی آغاز و در دولت اصلاحات تا حدودی اجرایی شد.

در این برنامه بخش مهمی از سهام ایران‌خودرو و سایپا به فروش رفت. قطعه‌سازان زیادی با سرمایه خصوصی وارد کارزار تولید قطعه برای خودروسازان شدند که تعداد انگشت‌شماری از این شرکت‌ها توانستند محصولات خود را به خط تولید خودروهای مهم برسانند. چندین شرکت خودروساز خصوصی در این سال‌ها با حمایت‌های گسترده دولت و بانک‌های خصوصی و دولتی تأسیس شدند اما خودروسازان خصولتی مانند بهمن‌موتور و کرمان‌خودرو و دیگران در این زمینه حتی به موفقیت‌های دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا نیز نرسیده و صرفاً به مونتاژ یا واردات خودروهای ساخته‌شده بی‌کیفیت خارجی به نام تولید داخلی و استفاده از رانت تفاوت واردات «اس کی دی» به‌جای «سی کی دی» مشغول هستند. بخش خصوصی واقعی نیز در تمام این سال‌ها با ولع و آر همواره در حال واردات خودروهای خارجی هیوندای، تویوتا، رنو، نیسان و مارک‌های چینی و فروش آنها به چندین برابر قیمت به مصرف‌کننده داخلی هستند. این در حالی است که دولت‌های آمریکا، ژاپن، چین یا کره با شرایط بسیار دشوار اجازه ساخت یا واردات قطعه با تعرفه‌های سنگین به کشورهایشان را می‌دهند تا ثابت کنند که افسانه بازار آزاد ساخته و پرداخته واردکنندگان و تاجر بخش خصوصی واقعی است که در تمام سال‌های پیش و پس از انقلاب علاقه وافر خود را به واردات و فروش خودرو در کشور نشان داده است.

بنابراین با توجه به مجموعه عوامل بالا و همچنین ساختار اقتصادی کشور که به سود واردات و تجارت است، نمی‌توان انتظار تحول مثبتی را در صنعت خودروسازی کشور داشت.

خبر

۵ میلیون مشمول، سود سهام عدالت‌شان را نخواستند

● درحالی‌که مشاور پوری‌حسینی می‌گوید پنج میلیون نفر مشمول سهام عدالت برای گرفتن سودهای خود هیچ اقدامی انجام نداده‌اند، برخی معتقدند این موضوع به اطلاع‌نداشتن آنها از وضعیت سهام‌داری‌شان مربوط می‌شود تا انصراف از دریافت سود سهام عدالت. به گزارش تسنیم، طرح سهام عدالت در حالی از سال ۱۳۸۵ تاکنون در حال اجراست که مطابق آن از محل سود سهام تخصیص‌یافته به مشمولان، اقساط این سهام در مدت ۱۰ سال تسویه شده است. بر این اساس، از سال ۹۶ و با پایان‌یافتن مهلت تسویه اقساط سهام عدالت، سود این سهام به صورت نقدی به مشمولان در حال پرداخت است.

ضمن اینکه قرار بود با پایان‌یافتن این مهلت ۱۰ساله از تسویه اقساط سهام عدالت، شرایط آزادسازی این سهام مهیا شده و طبق قانون، مشمولان سهام عدالت باید از سال ۹۶ اختیار سهام عدالت خود را برای خریدوفروش در دست می‌گرفتند که با وجود این، تأخیر دولت تدبیر و امید در آزادسازی این سهام و دادن حق قانونی به مشمولان در این زمینه، تا امروز سه‌ساله شده است.

این در شرایطی است که در مجموع میزان سود توزیع‌شده میان حدود ۴۱.۵ میلیون نفر از مشمولان سهام عدالت که شماره شبای بانکی نزد سامانه سهام عدالت دارند، در مجموع در دو سال گذشته تاکنون حدود هفت‌هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان بوده است.

در این زمینه جعفر سبحانی، مشاور پوری‌حسینی رئیس سازمان خصوصی‌سازی، به‌تازگی اظهار کرده است هیچ ثبت‌نام جدیدی برای سهام عدالت انجام نشده و درحال‌حاضر هم این امکان وجود ندارد که افراد دیگری برای گرفتن سهام عدالت ثبت‌نام کنند. بنابراین درحال‌حاضر ۴۹ میلیون نفر مشمول سهام عدالت هستند که از این تعداد، دو میلیون نفر فوت کرده‌اند و فقط ۴۲ میلیون نفر شماره شبای خود را به سامانه سهام عدالت برای دریافت سود وارد کرده‌اند. بنابراین پنج میلیون نفر مشمول سهام عدالت برای گرفتن سودهای خود هیچ اقدامی انجام نداده‌اند.

آسیاتل تلفن ثابت نسل نو

امکان مکالمه توسط تلفن همراه