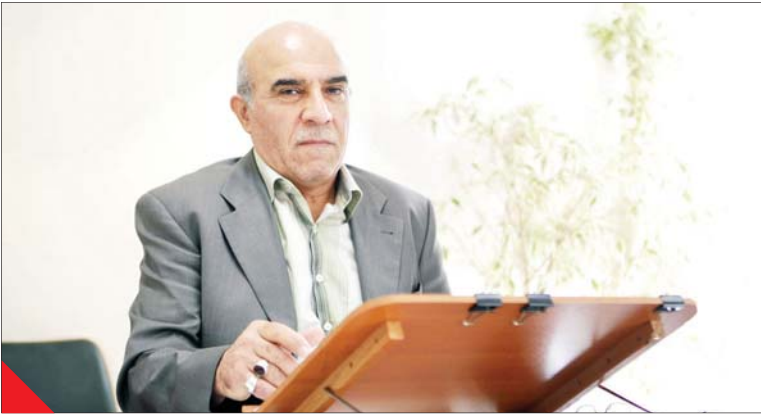


نعمت بخش در گفت‌وگو با «شرق» واگذاری تعیین قیمت خودروهای مشارکتی به تولیدکنندگان را تحلیل کرد

از اول آقا بالاسر نمی‌خواستیم



عبدالحمید زنگنه، معاون علمی و فناوری ریاست‌جمهوری

آ سوالی که مطرح می‌شود، این است که ما چندین سال تجربه قیمت‌گذاری آزاد خودرو را در حاشیه بازار داشته‌ایم اما تقریباً هیچ اتفاقی نیفتاد و هیچ خودرو جدید و مدرنی برای مردم تولید نشد. حالا چه تضمینی وجود دارد با قیمت‌گذاری آزادانه، این اتفاق بیفتد؟ کم‌لطفی نکنید؛ خودروهای جدید هم به بازار آمده است.

آ در همین بازار آزاد قیمت پراید سه برابر شد اما باز همان پراید بود.

قیمت بسیاری از اجناس هم ۱۰ برابر شد درحالی‌که خودرو حداقل افزایش قیمت را داشته است.

آ شما می‌گویید آزادسازی قیمت‌گذاری اجازه می‌دهد خودروهای جدیدی به بازار بیایند، سؤال من هم این است چرا این‌همه سال که قیمت‌گذاری آزاد بود، مثلاً خودرو پراید تغییری نکرد یا خودرو بهتری را جایگزین آن نکردند؟

شاید بتوان گفت خودروسازان در آن برهه سهل‌انگاری کرده‌اند. من دراین‌باره قصد دفاع تمام‌قد از خودروسازان را ندارم. قبول دارم در توسعه محصول قدری سهل‌انگاری کردیم. البته تحریم‌ها هم بی‌اثر نبود و به این قضیه دامن زد، اما حالا با رفع تحریم‌ها زمینه‌ای فراهم شده که خودروسازان بایبند سرمایه‌گذاری کنند و همین باعث می‌شود زمینه توسعه محصول هم فراهم شود.

آ به نظر من همان عنوان «سهل‌انگاری»ای که گفتید مناسب‌تر باشد، چراکه قبل از تحریم هم سال‌ها هیچ اتفاق شگرفی در صنعت خودروسازی کشور نیفتاد.

درست است، من هم دفاع نمی‌کنم؛ کوتاهی کردند.

خواهد بود. در ضمن توجه کنید که خودروهای جدید هم رقیب داخلی و هم رقیب وارداتی خواهند داشت و از آنجا که مردم حق انتخاب دارند، انحصاری محسوب نمی‌شوند. به‌همین دلیل قیمت‌گذاری را خودشان انجام می‌دهند.

آ دلیل اینکه اجازه می‌دهند قیمت‌گذاری محصولات پژو این‌طور انجام شود و همان سازوکار قبلی را از مسیر شورای رقابت ادامه نمی‌دهند، چیست؟

ما اصلاً از اول علاقه‌مند نبودیم آقابالاسر داشته باشیم و نمی‌خواستیم قیمت‌گذاری را به شورا بسپاریم. می‌گفتیم؛ باید دید در دنیا چه کار کرده‌اند؛ در دنیا خود خودروسازها قیمت‌گذاری می‌کنند. حرف ما هم همین است. حالا هم با توجه به سیاست‌های جدیدی که شورای رقابت اتخاذ کرده است، که ما هم از آن استقبال می‌کنیم، شرکت مشترک ایران خودرو و پژو نیز می‌خواهد در همین راستا تصمیم بگیرد و قیمت‌گذاری کند.

آ شما می‌گویید دوست نداشتیم آقابالاسر داشته باشیم، سؤال من هم همین است که برای رفع این آقابالاسری بهتر نبود به‌هرصورتی قضیه دخالت شورای رقابت در قیمت‌گذاری خودرو حل شود و بعد از آن قیمت‌گذاری را به خودروساز واگذار کنند؟

شورای رقابت براساس مصوبه شورای اقتصاد که گفته خودروی سواری کالای انحصاری است، دست می‌آیند، رقیب دارند. در این وضعیت دلیلی ندارد که شورای رقابت بخواهد قیمت‌گذاری کند بلکه شرکت مشترکی که ایران خودرو و پژو تأسیس کرده‌اند دارند؛ یعنی ضوابطی که خودشان برای قیمت‌گذاری دارند؛ یعنی با بررسی بازار و در نظر گرفتن قیمت تمام‌شده محصول، قیمت‌گذاری می‌کنند. به عبارتی دلیلی ندارد که برای این کار به شورای رقابت مراجعه کنند؛ ضمن اینکه شورای رقابت هم خوشبختانه با برخورد‌هایی که کرده، غیر از محصولات پرتیراژ ایران خودرو و سایپا، کاری به بقیه خودروها ندارد چراکه معتقد است بقیه خودروهای شرکت‌های خودروسازی در بازار رقیب دارند و دلیلی برای دخالت در قیمت‌گذاری نیست. البته خودروسازان هم در این فرایند ثابت کرده‌اند وقتی قیمت‌گذاری در اختیار خودشان قرار می‌گیرد، قیمت‌ها را زیاد تغییر نمی‌دهند. فعلاً قیمت‌گذاری دنا و تندر اتوماتیک در اختیار خودروسازان قرار گرفته است و از سوی شورا نیز مجوز افزایش ۰٫۴ درصدی قیمت محصولات سایپا و افزایش ۱٫۸ درصدی محصولات ایران‌خودرو صادر شد اما استفاده نکردند چراکه به قدرت خرید مردم و وضعیت بازار نگاه می‌کنند و سعی دارند براساس قدرت خرید مردم و شرایط رقا و لحاظ‌کردن قیمت آنها قیمت‌گذاری کنند که تا حالا هم معتقدم این وضعیت به نفع مردم شده است.

آ اینکه گفته‌اند خودروهای پژو براساس شرایط بین‌المللی قیمت‌گذاری می‌شوند، یعنی چه؟ این شرایط بین‌المللی چیست؟

با توجه به قراردادی که ایران‌خودرو با پژو بسته است، باید ۳۰ درصد خودروهای تولیدی صادر شوند. احتمالاً شرکت مشترک ایران‌خودرو و پژو، هر قیمتی را که برای صادرات محصول تعیین شد برای فروش داخل هم اعمال خواهد کرد.

آ اینکه گفته‌اند خودروهای پژو براساس شرایط بین‌المللی قیمت‌گذاری می‌شوند، یعنی چه؟ این شرایط بین‌المللی چیست؟

با توجه به قراردادی که ایران‌خودرو با پژو بسته است، باید ۳۰ درصد خودروهای تولیدی صادر شوند. احتمالاً شرکت مشترک ایران‌خودرو و پژو، هر قیمتی را که برای صادرات محصول تعیین شد برای فروش داخل هم اعمال خواهد کرد.

آ با این اتفاق قیمت فروش در داخل کشور باید افت کند چراکه این‌س خودروها در خارج از ایران به‌مراتب قیمت کمتری دارند.

اشتباه نکنید؛ منظور من قیمت‌گذاری داخلی متناسب با قیمت صادراتی، از منظر درآمد کارخانه است. این‌طور تصور نشود که قیمت پایین می‌آید. به هر حال در داخل هزینه‌هایی مثل ۹ درصد مالیات ارزش‌افزوده، بیمه شخص ثالث، شماره‌گذاری و... به قیمت بین‌المللی

خودرو افزوده می‌شود و به دست مصرف‌کننده می‌رسد. برداشت من از حرف آقای صالحی این است که شرکت مشترک به نحوی این محصولات را قیمت‌گذاری خواهد کرد که در نهایت سودی را که در صادرات کسب می‌کند نسبتاً در فروش داخل هم کسب کند.

آ چندی پیش دو خودرو دنا و تندر اتوماتیک از شمول قیمت‌گذاری شورای رقابت خارج شدند. آقای صالحی هم در صحبت‌هایشان گفته‌اند با خودروهای پژو تولیدی جوینت‌ونچر هم مشابه همین دو خودرو برخورد می‌شود. سؤال این است که چرا برای خارج‌کردن خودروهای تولیدشده به صورت جوینت‌ونچر از شمول قیمت‌گذاری، شورای رقابت را دور می‌زنند و با آن وارد مذاکره نمی‌شوند تا شورا هم توان چانه‌زنی با احیاناً ممانعت داشته باشد؟

نه، شورا را دور نمی‌زنند. من مصوبه شورای رقابت را

دراین‌باره ندیده‌ام؛ اما تا جایی که خبر موفق دارم، شورای رقابت در بحث قیمت‌گذاری خودروها، به‌جز خودروهای پرتیراژ ایران‌خودرو و سایپا قیمت‌گذاری را آزاد کرده است و قیمت‌گذاری این خودروها هم مشمول همین وضعیت

احمد میرخدائی، یکی، دو سالی می‌شود که شورای رقابت فرمان قیمت‌گذاری خودرو را در دست گرفته و ترمز افزایش قیمت را کشیده اما هیچ‌وقت این مقوله خالی از بحث و جدل بین طرفین نبوده است. از یک سو

شورای رقابت اصرار دارد که خودرو انحصاری محسوب می‌شود و قیمت همان است که شورا تعیین می‌کند و از دیگر سو، خودروسازان استدلال می‌کنند که خودرو انحصاری نیست و قیمت آن باید آزادانه تعیین شود. حالا گذر تولیدات مشارکتی و جوینت‌ونچر به پیچ‌وخم جاده قیمت‌گذاری خودرو رسیده و آن‌گونه‌که معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفته است، مقرر شده قیمت تولیدات مشترک با پژو فرانسه براساس شرایط بین‌المللی صورت گیرد. به گزارش «مهر»، محسن صالحی‌نیا، معتقد است با خودروهایی که با این شیوه تولید می‌شوند، باید مشابه خودروهایی که در هفته‌های گذشته از شمول قیمت‌گذاری دولتی خارج شدند، برخورد شود و قیمت‌گذاری دولتی این خودروها صورت نگیرد. خبر خوش صالحی‌نیا برای جاده‌مخصوصی‌ها این است که این تولیدات قطعاً از قاعده‌های محدودکننده قیمت‌گذاری بری هستند. دبیر انجمن خودروسازان نیز با وجود اینکه در جریان اظهارات اخیر معاون وزیر صنعت نبود اما پس از توضیحات «شرق» درباره صحبت‌های صالحی‌نیا، واگذاری قیمت‌گذاری تولیدات به شرکت مشترک ایران‌خودرو- پژو را درست دانست. احمد نعمت‌بخش، در گفت‌وگو با «شرق»، همچنین از خبر موفق آزادسازی قیمت‌گذاری خودروهای داخلی، به جز محصولات انبوه ایران‌خودرو و سایپا، توسط شورای رقابت پرده برداشت.

آ صالحی‌نیا، معاون وزیر صنعت گفته است قیمت‌گذاری خودروهای جدید پژو در ایران که به صورت جوینت‌ونچر تولید می‌شود، باید براساس شرایط بین‌المللی صورت گیرد. این کار یعنی چه؟ به عبارتی نحوه قیمت‌گذاری این‌س خودروها چگونه خواهد بود؟

من در جریان اظهارات آقای صالحی‌نیا نیستم اما تصور می‌کنم منظورشان این بوده است که وقتی خودروهای تولیدشده به صورت جوینت‌ونچر به بازار می‌آیند، رقیب دارند. در این وضعیت دلیلی ندارد که شورای رقابت بخواهد قیمت‌گذاری کند بلکه شرکت مشترکی که ایران خودرو و پژو تأسیس کرده‌اند دارند؛ یعنی ضوابطی که خودشان برای قیمت‌گذاری دارند؛ یعنی با بررسی بازار و در نظر گرفتن قیمت تمام‌شده محصول، قیمت‌گذاری می‌کنند. به عبارتی دلیلی ندارد که برای این کار به شورای رقابت مراجعه کنند؛ ضمن اینکه شورای رقابت هم خوشبختانه با برخورد‌هایی که کرده، غیر از محصولات پرتیراژ ایران‌خودرو و سایپا، کاری به بقیه خودروها ندارد چراکه معتقد است بقیه خودروهای شرکت‌های خودروسازی در بازار رقیب دارند و دلیلی برای دخالت در قیمت‌گذاری نیست. البته خودروسازان هم در این فرایند ثابت کرده‌اند وقتی قیمت‌گذاری در اختیار خودشان قرار می‌گیرد، قیمت‌ها را زیاد تغییر نمی‌دهند. فعلاً قیمت‌گذاری دنا و تندر اتوماتیک در اختیار خودروسازان قرار گرفته است و از سوی شورا نیز مجوز افزایش ۰٫۴ درصدی قیمت محصولات سایپا و افزایش ۱٫۸ درصدی محصولات ایران‌خودرو صادر شد اما استفاده نکردند چراکه به قدرت خرید مردم و وضعیت بازار نگاه می‌کنند و سعی دارند براساس قدرت خرید مردم و شرایط رقا و لحاظ‌کردن قیمت آنها قیمت‌گذاری کنند که تا حالا هم معتقدم این وضعیت به نفع مردم شده است.

آ اینکه گفته‌اند خودروهای پژو براساس شرایط بین‌المللی قیمت‌گذاری می‌شوند، یعنی چه؟ این شرایط بین‌المللی چیست؟

با توجه به قراردادی که ایران‌خودرو با پژو بسته است، باید ۳۰ درصد خودروهای تولیدی صادر شوند. احتمالاً شرکت مشترک ایران‌خودرو و پژو، هر قیمتی را که برای صادرات محصول تعیین شد برای فروش داخل هم اعمال خواهد کرد.

آ با این اتفاق قیمت فروش در داخل کشور باید افت کند چراکه این‌س خودروها در خارج از ایران به‌مراتب قیمت کمتری دارند.

اشتباه نکنید؛ منظور من قیمت‌گذاری داخلی متناسب با قیمت صادراتی، از منظر درآمد کارخانه است. این‌طور تصور نشود که قیمت پایین می‌آید. به هر حال در داخل هزینه‌هایی مثل ۹ درصد مالیات ارزش‌افزوده، بیمه

شخص ثالث، شماره‌گذاری و... به قیمت بین‌المللی خودرو افزوده می‌شود و به دست مصرف‌کننده می‌رسد. برداشت من از حرف آقای صالحی این است که شرکت مشترک به نحوی این محصولات را قیمت‌گذاری خواهد کرد که در نهایت سودی را که در صادرات کسب می‌کند نسبتاً در فروش داخل هم کسب کند.

آ چندی پیش دو خودرو دنا و تندر اتوماتیک از شمول قیمت‌گذاری شورای رقابت خارج شدند. آقای صالحی هم در صحبت‌هایشان گفته‌اند با خودروهای پژو تولیدی جوینت‌ونچر هم مشابه همین دو خودرو برخورد می‌شود. سؤال این است که چرا برای خارج‌کردن خودروهای تولیدشده به صورت جوینت‌ونچر از شمول قیمت‌گذاری، شورای رقابت را دور می‌زنند و با آن وارد مذاکره نمی‌شوند تا شورا هم توان چانه‌زنی با احیاناً ممانعت داشته باشد؟

نه، شورا را دور نمی‌زنند. من مصوبه شورای رقابت را

دراین‌باره ندیده‌ام؛ اما تا جایی که خبر موفق دارم، شورای رقابت در بحث قیمت‌گذاری خودروها، به‌جز خودروهای پرتیراژ ایران‌خودرو و سایپا قیمت‌گذاری را آزاد کرده است و قیمت‌گذاری این خودروها هم مشمول همین وضعیت

نگاه - بخش اول

اسلام سرمایه‌داری و جنگ فقر و غنی از دیدگاه امام خمینی (ره)



● تذکر مراقبت از اسلام سرمایه‌داری و شرکت در جنگ فقر و غنی، ایده مهمی بود که توسط بنیان‌گذار فقید ج.ا. ایران در نیمه دوم دهه ۶۰ مطرح شد. او مبارزه با سازوکار سرمایه‌داری و فقرزدایی را در جمهوری اسلامی ضروری می‌دانست: «افرادى را که طرفدار اسلام سرمایه‌دارى، ... اسلام مرفهین بی‌درد... اسلام راحت‌طلبان، اسلام فرصت‌طلبان (رانت‌خواران)... هستند طرد کرده و به مردم معرفى کنیم»۱،۱۳۶۷/۱/۱۱.
خلاف باور بعضى که سرمایه‌دارى و آزادى را ملازم و سازگار مى‌دانند، او نظام سرمایه‌دارى را ضدآزادى می‌شناسد: «مبارزه با رفاه‌طلبى سازگار نیست و آنها که تصور می‌کنند مبارزه در راه استقلال و آزادى مستضعفین و محرومان جهان با سرمایه‌دارى و رفاه‌طلبى منافات دارد با الفباى مبارزه بیگانه‌اند» تیرماه ۱۳۶۷؛ امام-برای حفظ آزادى و استقلال جامعه از قدرت‌های اقتصادى داخلی و خارجى، مبارزه با سازوکار سرمایه‌دارى جهانی و داخلى را الزامى می‌خواند و در جبهه فقر و غنى، فقرزدایی را جهاد فى سبیل‌الله معرفى می‌کند: «امروز جنگ حق و باطل، جنگ فقر و غنى، جنگ استضعاف و استکبار و جنگ پابرنه‌ها و مرفهین بی‌درد شروع شده است و من دست و بازوى همه عزیزانى که... کوله‌بار مبارزه در دوش گرفته‌اند و عزم جهاد در راه خدا و اعتلاى عزت مسلمانان را نموده‌اند می‌بوسم» صحیفه نور، ج ۲۰، ص ۲۳۳.
امام از مهندسى ارزش‌ها و مهندسى خاص اجتماعى سخن می‌گفت. ارزش‌های جامعه که تغییر کند، سازوکار اجتماعى نیز به آن‌سو تغییر می‌کند؛ در جدال پول، زمین و ماشین که ثروت‌های جدا از انسان هستند، از یک طرف و انسان با ثروت‌های ذاتی او مانند علم و فرهنگ و جهان‌بینی و نظایر آنها از طرف دیگر، کدام سببواست که هدف و ارزش قرار می‌گیرد و مورد احترام و توجه خواهد بود؟ متأسفانه برخلاف ایده حضرت امام مشاهده می‌کنیم، به سویی رقتیم که بیمارستان دولتی در تهران که مرین به نام اوست، گاه بیمارانش را به دلیل پول‌نداشتن در اتوبان تهران- قم دور می‌اندازد! در اصفهان جراحی سریایی به همین دلیل شکافته می‌شود؛ بسیاری از دانش‌آموزان و دانشجویان از مدارس و دانشگاه موردنظرشان به همان دلیل بازمی‌مانند؛ چرا بسیاری از کارشناسان ارشد جامعه، این جوانان کشور با حداقل حقوق کارگر ساده تازگار، سال‌ها، کار می‌کنند و استمار می‌شوند! آن‌هم اغلب با شرکت‌هایی که عسوم غیردولتی هستند؛ چرا بسیاری از وام‌های قابل‌توجه به عده معدودی رسیده است و مشاهده می‌شود بیش از ۸۰ درصد معوقات بانکی به حدود ۵۰۰ نفر تعلق دارد؟! چرا سهام عدالت بلعیده می‌شود؟! چرا ۷۰ درصد مردم زیر خط فقرند؟! چرا گفته می‌شود پول‌های کنیف وارد انتخابات می‌شود و داوطلبان مجلس بعضاً به‌تبع هزینه تبلیغات، وابسته به سرمایه‌داران می‌شوند؟! در چنین شرایطی مطالبات آنها رونق می‌یابد یا مردم؟ و بسیاری خطای راهبردی دیگر؛ چرا در عمل دیدگاه امام مظلوم و مغفول مانده است؟!

ادامه در صفحه ۸

خبر

آسانسور سازمان ملی استاندارد هم پلمب شد

● تسنیم: اداره کل استاندارد استان تهران، آسانسور سازمان ملی استاندارد را غیراستاندارد تشخیص داد و آن را پلمب کرد.

وام ۲٫۵ میلیارد یورویی روسیه به ایران

● فارس: معاون وزارت اقتصاد روسیه، گفت: در دو هفته آینده کابینه روسیه پرواسه پرداخت دو وام با ارزش مجموع ۲٫۵ میلیارد یورو به ایران را تصویب می‌کند.

«دلار و تحولات نیجریه» عامل عبور قیمت نفت از مرز ۵۰ دلار

● اپرنا: قیمت نفت که در روزهای اخیر در مرز بشکه‌ای ۵۰ دلار متوقف شده بود، دیروز (دوشنبه) بالا رفت و تلاش کرد در کانال ۵۰ تا ۵۰٫۶دلاری تثبیت شود. به گزارش خبرگزاری رویترز کاهش ارزش دلار احتمال رشد تقاضای نفت را بالا برد و حمله به تأسیسات نفتی نیجریه، عرضه نفت در بازارهای جهانی را محدود کرد؛ با این‌همه، بروز نشانه‌هایی از بازگشت رشد به تولید نفت آمریکا سبب شد رشد قیمت نفت محدود شود.

میتسویی به پتروشیمی کشور بازمی‌گردد

● شانا: امیرحسین زمانی‌نیا، معاون امور بین‌الملل و بازرگانی وزیر نفت از بازگشت شرکت میتسویی ژاپن به صنعت نفت ایران خبر داد.

گذر

«امین» یک سال پیش استعفا داده بود

● ایسنا: در حالی بیش از یک ماه از ماجرای رسانه‌ای شدن فیش‌های حقوقی چندده‌میلیونی در بیمه مرکزی و به دنبال آن استعفاى رئیس کل آن گذشته است که وزیر اقتصاد عنوان می‌کند «امین» حدود یک سال پیش استعفا کرده بود.
طیپ‌نیا با بیان اینکه امین یک سال پیش از بیمه مرکزی استعفا داده بوده، گفت: اما چون جانشین مناسبی برای وی پیدا نمی‌کردم، نمی‌توانستم استعفايش را بپذیرم باین‌حال به دنبال ماجرای اخیر وی استعفايش را رسانه‌ای کرد و ناچار شدم آن را بپذیرم و در نهایت همتی را با توجه به شناخت و تجربه‌ای که در این حوزه داشت، جایگزین وی کردم. وزیر اقتصاد از عملکرد همتی در دوران مدیریتش در بانک ملی تقدیر کرد و گفت: زمانی وی در شرایطی سخت و پرچالش بانک ملی مدیریت آن را بر عهده گرفت، پذیرش مدیریت بانک ملی در آن زمان خاص ناشی از جسارت و شجاعت همتی بود و نتیجه مطلوبی نیز داشت.

همتی: کسانی را که در دوران مدیریت من فتنه کردند، بخشیدم

مدیرعامل سابق بانک ملی از برخورد و عملکرد تخریبی عده‌ای در دوران ریاستش در این بانک گله کرد؛ اما گفت کسانی را که در سال اول مدیریتم فتنه کردند،بخشیدم.

عبدالناصر همتی، مدیرعامل سابق بانک ملی که به‌تازگی از این بانک جدا شده و به ریاست بیمه مرکزی منصوب شده است، در مراسم تودیع و معارفه مدیرعامل بانک ملی، گفت از اوایل ورودش به بانک ملی (مهرماه ۹۲) بسیاری از افراد بیرونی فشار آوردند که او صحنه را ترک کند و از بانک برود. مخریان می‌دانستند می‌خواهیم بانک ملی را تغییر دهیم؛ اما با همه فشارها ماندیم تا اهداف را به سرانجام برسانیم که با همراهی کارکنان بانک نتیجه هم گرفتیم. همتی این را هم گفت که عده‌ای از خارج از کشور و از آنهایی که صداها می‌گرفتند، کسانی که احساس می‌کردند اکنون منافع آنها به خطر افتاده است.

آرامش پس از جبران