نگاه

نیاز نفت تنها ۴۰ میلیارد دلار

اکبر ترکان
معاون اسبق وزیر نفت

● ۲۵۰میلیارد دلار، عددی است که وزیر نفت کشور درخصوص پروژه‌های در دست اجرای صنعت نفت اعلام کرده است. اما مطابق اتفاقی که در بخش نفت و گاز رخ‌داده و طبق برنامه پیش می‌رود و دولت موظف به اجرای دقیق آنهاست، به نظر می‌رسد این عدد باید اشتباه و نادرست باشد. اگر قرار باشد طبق برنامه پنجم توسعه اقتصادی کشور که محور اصلی فعالیت‌ها و برنامه‌های دولت است اظهارنظر و تحلیل کرد، اتمام پارس جنوبی و افزایش تولید نفت به میزان یک‌میلیون بشکه نسبت به سال اول پیش‌بینی و مصوب شده است. اجرای هر فاز پارس جنوبی به عنوان بزرگ‌ترین منطقه گازی جهان با احتساب قیمت‌های امروز و در بالاترین سطح قیمتی، ۴/۵میلیارد دلار هزینه اجرا می‌برد. تاکنون ۱۰فاز این پروژه به اتمام رسیده و هفت‌فاز باقی‌مانده که برخی دارای پیشرفت بالای ۸۰درصد است. برای اجرا و اتمام فازهای نیمه تمام، در پرهزینه‌ترین حالت و با قیمت‌های امروز دنیا که بالاتر از قراردادهایی است که پیش از این منعقد شده، اتمام آن ۲۲/۵میلیارد دلار هزینه در برخواهد داشت و با صرف این هزینه بزرگ‌ترین میدان گازی دنیا به اتمام خواهد رسید. ماده ۱۲۹ برنامه پنجم توسعه اقتصادی تصریح می‌کند که در طول برنامه باید معادل ۲۵۰میلیون متر مکعب به تولید گاز کشور اضافه شود. این رقم معادل ۱۰فاز پارس جنوبی و اتمام آن است که رقم آن پیش از این گفته شد. درخصوص میادین نفتی کشور و سرمایه‌گذاری در آنها، اولویت اول برنامه پنجم توسعه، سرمایه‌گذاری بر روی میادین نفتی مشترک هدف‌گذاری شده و میادین غیرمشترک اولویت بعدی است. طبق برنامه باید معادل یک‌میلیون بشکه نفت به تولید کشور افزوده شود. میزان سرمایه مورد نیاز برای تولید هر بشکه نفت، معادل ۲۰هزار دلار است که این رقم گران‌ترین و بالاترین سطح پیش‌بینی قیمتی است. با درنظرگرفتن این قیمت پایه، برای دستیابی به افزایش تولید یک‌میلیون بشکه نفت در پایان سال، ایران ۲۰میلیارد دلار سرمایه نیاز دارد. در بخش بالادستی صنایع نفت و گاز، دولت به عنوان سرمایه‌گذار اصلی معرفی شده و مسوول است که میزان تکلیفش در طول برنامه پنجم توسعه با احتسابات فوق، ۴۰میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. اما در بخش صنایع پایین‌دستی که شامل پالایش و پتروشیمی می‌شود، دولت نقش پشتیبان را دارد تا دریافت تسهیلات بانکی و صندوق توسعه را تسهیل کند و بخش غیردولتی مسوول اصلی سرمایه‌گذاری است که روند فعالیت‌های آنها نیز در حال اجراست و پیش می‌رود. مجموعه ارقام فوق، آن چیزی است که برنامه پنجم توسعه اقتصادی کشور دولت را موظف به انجام آن کرده است. اما آنچه وزیر نفت از آن به عنوان ارزش «پروژه‌های درحال‌اجرا» نام برده، رقمی است که نمی‌توان طبق برنامه آن را تحلیل کرد و نیاز است ایشان خود درخصوص این رقم اعلامی توضیح دهند.

درنگ

حسینی: عزم‌جزم کردیم دلار را کنار بگذاریم

تقوی: «یوآن» و «روپیه» اقتصاد ما را ضعیف می‌کنند

● **گروه اقتصادی:** «دولت عزم خود را جزم کرده تا ارزهای واسط چون دلار و یورو را در تجارت کنار بگذارد.» این تازه‌ترین جمله و حرف وزیر اقتصاد و دارایی ایران است. سیدشمس‌الدین حسینی، دیروز اعلام کرد: «محدودیت‌های ایجاد شده توسط آمریکا و سپس اتحادیه اروپا، سبب شده که بانک مرکزی به سرعت ترکیب ذخایر ارزی را تبدیل به یورو و طلا کند که این امر سود مناسبی را برای کشور در پی‌داشت. تغییر ترکیب تجاری از سال ۹۰ سبب شد تا شرکای تجاری به سمت کشورهای چین و ترکیه سوق یابند.» مهدی تقوی، کارشناس مسایل اقتصادی، درخصوص این جایگزینی، می‌گوید: «جایگزینی دلار و یورو با یوآن و روپیه در واقع تضعیف بیش از پیش اقتصاد ایران و محدود کردن مراودات و مبادلات اقتصادی کشور است. در شرایطی که وزیر اقتصاد و دارایی چنین با افتخار اعلام می‌کند که ذخایر بانک مرکزی را تبدیل به یوآن و روپیه می‌کند و آن را با چنین ارزهایی انباشته می‌کند، در اصل بازار ایران تبدیل به یک محیط انحصاری برای چین و هند خواهد شد یا در بعد وسیع‌تر کشورهایی که این واحدهای پولی را قبول دارند که تعداد آنها نیز بسیار محدود است.» به گفته او، در آن شرایط خرید ماشین‌آلات از اروپا و غرب به عنوان غول صنعت دنیا، امکان‌پذیر نخواهد بود و بعد از مدتی، علاوه بر اقتصاد، ابعاد دیگر تولید و صنعت کشور نیز به دلیل محرومیت از تولیدات قوی دنیا، تضعیف خواهد شد. این جایگزینی در واقع افزایش محدودیت برای اقتصاد ایران است که به دنبال آن مطلوبیت را از دست خواهد داد و قدرت انتخاب و کیفیت انتخاب‌هایش کاهش می‌یابد. در حالی که در اقتصاد و معادلات جهانی، مبادلات باید به نفع دو طرف باشد و هر دو از آن سود ببرند. اما در این شرایط که ایران نیز با استقبال به سوی آن می‌رود، ایران تنها متضرر ماجراست و شرکای اقتصادی جدید می‌توانند از شرایط خاص ایران بیشترین سوءاستفاده را کنند. در این محدودیت‌ها، قدرت چانه‌زنی برای خرید و معاملات ایران کاهش پیدا می‌کند و مجبور به قبول شرایطی است که آنها برای کشور تعیین می‌کنند. تقوی، با اشاره به وضعیت و جایگاه ریال می‌گوید: «ظرف سال‌های گذشته، پول ملی به شدت تضعیف شده و این روند نیز همچنان ادامه دارد و این موضوع هر روز بیشتر اقتصاد کشور را در تنگنا قرار داده و خروج از این وضعیت را سخت‌تر خواهد کرد.»

عکس: آیدین رهبر، شرق

چند درصد تولید خودرو، «ملی» است؟

واردات لنت ترمز پیکان و پیچ

امیر هادی انواری: ممکن نیست که در ایران زندگی کنید و حداقل یک‌بار از آن برنامه‌های تبلیغاتی خودروسازان درباره تولید «خودروملی» را ندیده باشید. صفحات خودرو روزنامه‌ها پر است از مصاحبه‌ها و مقالاتی که از تولید ملی خودرو تجلیل می‌کنند. شاید نگاهی به آمارهای گمرک کمی ناراحت‌کننده باشد، آنجا که نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۱، سال تولید ملی، خودروسازان ایرانی از آلمان «پیچ» و از چین و امارات لنت‌وصفحه‌کلاچ «پیکان» وارد می‌کنند. خودروسازان با تکیه بر تغییرات قیمت دلار در بازار، مدام قیمت محصولات خود را افزایش می‌دهند، از سوی دیگر با کاهش تولید کارخانه، اختلاف قیمت متوسط ۲۲درصدی در بازار خودرو سواری درست شده اما نگاهی به قیمت دلاری که برای واردات قطعات مورد استفاده این صنعتگران قرار گرفته است، نشان می‌دهد که اگرچه دلار در صرافی‌ها طی یک سال گذشته زیاد نوسان داشته اما برای آنها این نوسانات زیاد قابل توجه نبوده، همان پیچ را هم با دلار کمتر از ۱۳۰۰تومان به کشور وارد کردند، این در حالی است که مردم عادی و مسافران برای خرید دلار باید دلار آزاد بخرند! در شرایطی که همه از تاثیر تحریم‌ها و قیمت ارز می‌گویند، واقعا واردات «لوله اگزوز» در اردیبهشت‌ماه از ایالات‌متحده آمریکا ضروری بوده؟ واردات از کشورهای توسعه‌یافته توجیه دارد اما واردات «انواع رادیاتور خودرو» از نیجر آن‌هم با دلار ۱۲۲۶تومانی در شرایط فعلی چه ضرورتی داشته؟ این گزارشی است از چگونگی واردات قطعات خودرو در ۹ماهه سال نخست جاری و رانتی که خودروسازان در بازار آزاد ایجاد کردند، آن‌هم در سال تولید ملی.

واردات ماهانه ۴۶میلیون قطعات خودرو

در ۹ماهه نخست سال جاری جمعا ۴۷۴میلیون دلار قطعات خودرو به کشور وارد شده، آمارها نشان می‌دهد به‌طور متوسط هر ماه ۴۶میلیون‌دلار قطعات خودرو به کشور وارد شده است، بیش از ۶۰میلیون واردات در خردادماه بیشترین و نزدیک به ۲۵میلیون دلار در شهریورماه، کمترین واردات قطعات خودرو به کشور را به خود اختصاص دادند. در فروردین، اردیبهشت، خرداد، تیر، مرداد، شهریور، مهر، آبان و آذر به ترتیب: ۳۳، ۵۲، ۶۰، ۴۸، ۵۰، ۲۴، ۵۸، ۴۴ و ۴۰میلیون‌دلار از این محصولات ذیل کدهای تعرفه: «۸۷۰۷۱۰۱۰»، «۸۷۰۷۱۰۹۰»، «۸۷۰۷۹۰۱۰»، «۸۷۰۷۹۰۲۰»، «۸۷۰۷۹۰۳۰»، «۸۷۰۷۹۰۹۰»، «۸۷۰۸۱۰۱۰»، «۸۷۰۸۱۰۹۰»، «۸۷۰۸۲۱۰۰»، «۸۷۰۸۲۹۱۰»، «۸۷۰۸۲۹۹۰»، «۸۷۰۸۳۰۱۱»، «۸۷۰۸۳۰۱۹»، «۸۷۰۸۳۰۲۱»، «۸۷۰۸۳۰۲۹»، «۸۷۰۸۴۰۱۰»، «۸۷۰۸۴۰۲۰»، «۸۷۰۸۴۰۴۰»، «۸۷۰۸۴۰۹۰»، «۸۷۰۸۵۰۱۱»، «۸۷۰۸۵۰۱۹»، «۸۷۰۸۵۰۲۱»، «۸۷۰۸۵۰۳۱»، «۸۷۰۸۵۰۳۹»، «۸۷۰۸۷۰۱۱»، «۸۷۰۸۷۰۱۹»، «۸۷۰۸۷۰۲۱»، «۸۷۰۸۷۰۲۹»، «۸۷۰۸۸۰۱۰»، «۸۷۰۸۸۰۹۰»، «۸۷۰۸۹۱۱۰»، «۸۷۰۸۹۱۹۰»، «۸۷۰۸۹۲۱۰»، «۸۷۰۸۹۲۹۰»، «۸۷۰۸۹۳۱۱»، «۸۷۰۸۹۳۱۹»، «۸۷۰۸۹۳۲۱»، «۸۷۰۸۹۳۲۹»، «۸۷۰۸۹۴۱۰»، «۸۷۰۸۹۴۹۰»، «۸۷۰۸۹۵۰۰»، «۸۷۰۸۹۹۲۱»، «۸۷۰۸۹۹۲۹»، «۸۷۰۸۹۹۳۱» و «۸۷۰۸۹۹۳۹» به کشور وارد شدند.

«ارز» ارزان در اختیار قطعات خودرو

خودروسازان، قیمت انواع خودرو را در آذرماه سال جاری نزدیک به ۴۲درصد به‌طور میانگین افزایش دادند. این افزایش قیمت اکثرا با توجیه افزایش نرخ ارز انجام شده است. این در حالی است که براساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران بررسی میانگین قیمت دلاری که با آن قطعات خودرو به کشور وارد شده است، نشان می‌دهد میانگین قیمت دلاری که برای واردات قطعات خودرو به کشور صرف شده است با سال گذشته تفاوت چندانی نکرده و جز در آذرماه، که آن هم برابر ۱۸۵۰تومان بوده است، از ابتدا تا آبان‌ماه سال جاری، واردات قطعات خودرو با دلار ۱۲۲۴تومانی به کشور انجام شده که حتی از نرخ ۱۲۲۶هم کمتر است. اکثر مسوولان و خودروسازان داخلی علت افزایش قیمت تولیدات خود را افزایش قیمت ارز عنوان می‌کنند. این درحالی است که بررسی ۹ماهه واردات قطعات خودرو به کشور نشان از تغییرات چندانی در قیمت ارز ندارد. اگرچه تغییرات قیمت ارز در یک سال گذشته غیرقابل انکار است، اما ظاهرا این تغییرات چندان دامان خودروسازان را نگرفته است. در نگاهی کلی میانگین قیمت هر دلار برای واردات قطعات خودرو در ۹ماهه اول سال جاری برابر ۱۲هزار و ۸۶۲ ریال برابرهزار و ۲۸۶ تومان بوده است. بالاترین قیمت دلار برای واردات قطعات خودرو در آذرماه برابرهزار و ۸۵۱ تومان و پایین‌ترین قیمت مربوط به آبان‌ماه، برابرهزار و ۲۲۱تومان است.

وقتی لنت پیکان هم وارداتی است

در فروردین‌ماه امسال نزدیک به پنج‌هزار دلار «لوازم یدکی بدنه خودرو سواری» با دلارهزار و ۲۰۰ تومانی از چین به کشور وارد شده است. در تیرماه شاهد واردات نزدیک به صدهزار دلار «شفت تاج خروسی و مهره مارپیچ جعبه فرمان وانت پیکان» از چین به کشورمان هستیم. قیمت دلاری که برای این واردات از آن استفاده شده ۱۲۲۶ تومان بوده است.

در مهر نیز بیش از ۱۰۱میلیون دلار صرف واردات «سیلندربدنه بوستر ترمز پیکان و سیلندر قطعه چرخ عقب» از چین با دلار ۱۲۲۶ تومانی شده است. «کفشکی لنت ترمز» ظاهرا قطعه بسیار پیچیده‌ای است، که باید ۱۴۵هزار دلار از کشور با نرخ ۱۲۲۶ تومانی به چین فرستاده می‌شده! بازهم در مهر نزدیک به صدهزار دلار ۱۲۲۶ تومانی از کشور خارج شده تا «صفحه کلاچ سواری پراید و پیکان» از چین به کشور وارد شود. در همین آذرماه نیز با دلار ۱۲۲۶ تومانی به گواه آمارهای گمرک انواع: کاسه نمد، واشر، لوازم استارت، روکش سپر، سینی جلو، لنت‌ترمز سمند و ۴۰۵، نیسان پراید زانتیا، لنت، رادیاتور بخاری، جعبه فرمان، وایرشمع، آینه بغل، لنت ترمز جلوسواری سمند، لنت ترمزجلو و عقب پژو۲۰۶و جلو سمند، لنت ترمز خودرو سواری، لنت ترمز و کمک‌فنر و قالپاق چرخ سواری و... به کشور از چین وارد شده است. صنعت خودرو کشور ظاهرا در وضعیتی است که طی فروردین مجبور بودیم ۲۰ کیلو پیچ از آلمان با دلار ۱۲۲۶ تومانی وارد کنیم، در اردیبهشت، واردات «پیچ» خالی از آلمان افزایش یافته و به ۶۸ کیلو رسیده است. لنت‌ترمز کالایی است که از آن در فروردین، ۱۸ تن با دلار ۱۲۲۶تومانی به کشور وارد شده است. واردات ۹کیلوگرم کمربند ایمنی با دلار ۱۲۲۶تومانی به کشور از امارات هم حتما جزو ضروریات بوده است. پیکان که در ایران قبر شد و تنها خودرویی است که فکر می‌کردیم کاملا در ایران تولید می‌شود، اما صبر کنید، در خرداد امسال نزدیک به ۱۸تن «کاور نیمه‌ساخته کلاچ پیکان‌وانت» از امارات بازهم با دلار ۱۲۲۶ تومانی به کشور وارد شده است. هفت تن «دو شاخه‌کشویی گاردان پیکان» هم در اردیبهشت امسال با دلار ۱۲۲۶ تومانی به کشور وارد شده است. ۵۰ تن «شفت تاج‌خروسی جعبه فرمان وانت‌پیکان»، ۲۰ تن «کرانویل و پینیون وانت پیکان» و... نمونه‌های دیگری از واردات قطعات خودرو به کشور با ارز دولتی است. با این تفاسیر که از آمار گمرک جمهوری‌اسلامی ایران برمی‌آید، سوالی که ایجاد می‌شود این است که این «خودروهای ملی» که با تشریفات و جشن‌های باشکوه از آنها پرده‌برداری می‌شد کجا هستند، که حتی «پیچ» و لنت و... پیکان هم باید به کشور وارد شود! قطعه‌سازان داخلی دقیقا مشغول تولید چه قطعاتی هستند و وضعیت اشتغال در این بخش چگونه است؟ این سوالی نیست که در اینجا بتوان پاسخ گفت اما مسوولانی که آمارهای دقیق‌تری در دست دارند، حتما پاسخ آن را می‌دانند!

افزایش ۶۷درصدی قیمت خودرو

یک مقایسه انجام دهیم بین قیمت خودروهای سواری پرطرفدار در آذر سال جاری با آذر سال ۱۳۹۰. بر این اساس میانگین قیمت «کارخانه» خودروهایی که در ادامه خواهد آمد، در آذر امسال نسبت به آذر سال قبل ۴۲درصد افزایش داشته است! در این بخش قیمت کارخانه و بازار آزاد حال حاضر ۱۵خودرو سواری و یک وانت بار با قیمت زمان مشابه سال قبل (هفته آخر آذر ۱۳۹۰) که بیشترین طرفدار را دارند مقایسه شده است. این بررسی نشان می‌دهد به ترتیب قیمت کارخانه‌ای خودروهای: ماکسیما، مزدا ۳ (تیپ۳ صندوقدار)، وانت‌باردو،ام‌وی‌ام (۵۳۰)، سمند سورن، پراید (۱۳۲)، تندر ۹۰ (e2)، پژو۲۰۷ دنده‌ای، مگان (۲۰۰۰)، پژو ۲۰۶ SD -V20، پژو ۲۰۶ (تیپ۵)، قشقایی (mid)، پژو ۲۰۶ (تیپ۲)، پژو پارس (سال) و لیفان ۶۲۰ بیشترین افزایش قیمت را در آذر امسال نسبت به زمان مشابه سال قبل داشته‌اند. از دیگر سو به ترتیب قیمت بازار آزاد خودروهای: ماکسیما، پژو۲۰۷ دنده‌ای، پژو ۲۰۶ (تیپ۵)، قشقایی (mid)، پژو ۲۰۶ SD -V20، پژو ۲۰۶ (تیپ۲)، مزدا ۳ (تیپ ۳ صندوقدار)، وانت باردو، لیفان ۶۲۰، سوزوکی ویتارا (کلاس۸)، مگان (۲۰۰۰)،ام وی‌ام (۵۳۰)، تندر۹۰(e2)، پراید (۱۳۲) و پژو پارس (سال) بیشترین رشد قیمت را داشته‌اند. اختلاف قیمت بازار و کارخانه: پژو ۲۰۶ (تیپ۲)، پژو پارس (سال)، پژو ۲۰۶ (تیپ۵)، پژو۲۰۷ دنده‌ای، قشقایی (mid)، مگان (۲۰۰۰)، ماکسیما، مزدا ۳ (تیپ ۳ صندوقدار) و تندر ۹۰ (e۲) به ترتیب از همه بیشتر بوده است. اطلاعات کامل را می‌توانید در جدول زیر مشاهده کنید. این در حالی است که میانگین قیمت ارز در بخش واردات قطعات خودرو مثل بازار آزاد تغییر چندانی با سال گذشته نداشته است. به عبارتی خودرو با ارز دولتی ۱۲۲۶ تومانی تولید شده اما خودروسازان اصرار دارند قیمت تمام شده را با قیمت ارز آزاد محاسبه کنند!

رانت ۲۲درصدی در بازار خودرو

از ابتدای امسال تا پایان آذرماه، نزدیک به ۵۸۲هزار دستگاه خودرو سواری در کشور تولید شده است، بررسی قیمت کارخانه و بازار آزاد خودروهای سواری نشان می‌دهد هم‌اکنون بین قیمت کارخانه و بازار آزاد نزدیک به ۲۲درصد اختلاف وجود دارد. این ۲۲درصد رانتی است که کاهش تولید خودروسازان از یک سو و افزایش قیمت محصولات از سوی کارخانه‌ها از سوی دیگر را در بازار ایجاد کرده است. خود این رانت بازار جذابی است که نه مصرف‌کنندگان، بلکه دلالان حرفه‌ای و آماتور می‌توانند وارد آن شوند. قرار بود در امسال، سمت و سوی فعالیت‌های اقتصادی به سمت تولید برود، این در حالی است که با این وضعیت بازار خودرو، علاوه بر بازارهایی نظیر: «سکه»، «طلا»، «مسکن» و «ارز» با چنین رانتی، خودرو نیز احتمالا به بازارهای قبلی خواهد پیوست. این اختلاف قیمت ۲۲درصدی زمانی خطرناک می‌شود که گردش مالی صنعت خودرو نیز در نظر گرفته شود. صنعتی که به گفته معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در فروردین سال جاری سالانه گردش مالی بالغ بر ۹۰هزارمیلیاردتومان‌دارد.

میزان واردات قطعات خودرو در ۹ ماهه نخست سال‌جاری

ماه	تعداد	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری	قیمت هر دلار (ریال)
فروردین	۲۵۴۷۶۷۶	۵۴۹۷۶۳۰	۴۰۴۶۴۳۷۷۱۲۶۱	۳۳۰۶۳۹۶۵	۱۲۲۳۸
اردیبهشت	۲۰۷۳۴۵۰	۸۲۵۱۸۷۶	۶۴۲۱۷۱۷۰۵۱۲۸	۵۲۳۹۷۴۹۸	۶۱۲۲۵
خرداد	۲۸۲۰۸۹۹	۷۷۵۳۹۳۴	۷۴۲۵۹۱۹۵۹۹۲۱	۶۰۵۹۸۶۹۷	۱۲۲۵۴
تیر	۳۹۶۸۲۳۰	۷۶۸۰۱۷۶	۵۹۴۵۲۱۹۵۲۶۳۱	۴۸۵۰۵۳۸۲	۷۱۲۲۵
مرداد	۱۰۴۲۹۸۰۴	۶۹۹۵۰۰۰	۶۱۲۷۹۷۷۰۸۷۱۷	۵۰۰۰۶۷۳۵	۱۲۲۵۴
شهریور	۴۸۶۲۹۹۴	۵۲۰۳۱۷۴	۳۰۴۱۲۸۹۰۸۵۹۴	۲۴۸۰۶۵۹۹	۱۲۲۶۰
مهر	۹۸۶۰۷۲۵	۹۳۳۲۴۲۷	۷۲۱۴۸۲۳۷۹۸۵۶	۵۸۸۶۸۳۴۵	۶۱۲۲۵
آبان	۹۴۷۵۴۱۸	۷۳۹۰۲۰۴	۵۴۸۱۳۰۰۴۷۵۷۴	۴۴۸۸۲۲۱۵	۳۱۲۲۱
آذر	۴۵۷۵۰۸۷	۵۷۴۹۸۹۴	۷۴۹۶۳۱۰۸۷۱۲۳	۴۰۴۸۶۵۱۴	۱۸۵۱۵
میانگین قیمت دلار					۱۲۸۶۲

قیمت کارخانه و بازار آزاد خودروهای سواری پرطرفدار در آذر امسال و سال گذشته

نوع خودرو	قیمت فعلی (تومان) کارخانه	قیمت فعلی (تومان) بازار	اختلاف (درصد)	آذر سال گذشته (تومان) کارخانه	آذر سال گذشته (تومان) بازار	اختلاف (درصد)	درصد رشد کارخانه	درصد رشد بازار
پژو ۲۰۶ (تیپ۲)	۱۹۴۲۴۰۰۰	۲۷۰۰۰۰۰۰	۳۹	۱۵۱۰۰۰۰۰	۱۵۲۰۰۰۰۰	۰/۷	۲۹	۷۸
پژو ۲۰۶ (تیپ۵)	۲۱۸۵۸۰۰۰	۳۱۵۰۰۰۰۰	۴۴	۱۶۶۸۰۰۰۰	۱۷۲۰۰۰۰۰	۳	۳۱	۸۳
پژو ۲۰۶ SD -V20	۱۹۸۷۸۰۰۰	۲۶۹۰۰۰۰۰	۳۵	۱۵۰۰۰۰۰۰	۱۵۰۰۰۰۰۰	۰	۳۲	۷۹
پژو۲۰۷ دنده‌ای	۲۴۱۶۰۰۰۰	۳۵۰۰۰۰۰۰	۴۵	۱۷۷۰۰۰۰۰	۱۹۰۰۰۰۰۰	۷	۳۶	۸۴
پژو پارس (سال)	۲۲۹۷۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰۰۰	۹	۱۷۹۰۰۰۰۰	۱۸۰۰۰۰۰۰	۰/۶	۲۸	۳۹
سمند سورن	۲۵۶۳۰۰۰۰	–	–	۱۸۲۵۰۰۰۰	–	۰/۳	۴۰	–
ویتارا (کلاس۸)	–	۹۱۰۰۰۰۰۰	–	–	۵۷۰۰۰۰۰۰	–	–	۶۰
تندر ۹۰ (E2)	۲۱۰۴۰۰۰۰	۲۳۲۰۰۰۰۰	۱۰	۱۵۲۰۰۰۰۰	۱۶۱۵۰۰۰۰	۶	۳۸	۴۴
پراید (۱۳۲)	۱۱۶۶۰۰۰۰	۱۱۷۰۰۰۰۰	۰/۳۴	۸۴۰۰۰۰۰	۸۳۵۰۰۰۰	-۰/۶	۳۹	۴۰
مگان (۲۰۰۰)	۴۴۶۶۰۰۰۰	۵۷۰۰۰۰۰۰	۲۸	۳۳۰۰۰۰۰۰	۳۶۲۰۰۰۰۰	۱۰	۳۵	۵۷
ماکسیما	۸۵۰۰۰۰۰۰	۸۹۰۰۰۰۰۰	۵	۴۳۶۰۰۰۰۰	۴۴۵۰۰۰۰۰	۲	۹۵	۱۰۰
قشقایی (mid)	۶۹۶۶۰۰۰۰	۱۱۰۰۰۰۰۰۰	۵۸	۵۳۴۰۰۰۰۰	۶۰۴۰۰۰۰۰	۱۳	۳۰	۸۲
مزدا ۳ (تیپ ۳ ص)	۸۵۰۰۰۰۰۰	۸۸۰۰۰۰۰۰	۳	۵۰۰۰۰۰۰۰	۵۱۰۰۰۰۰۰	۲	۷۰	۷۲
ام‌وی‌ام (۵۳۰)	۲۸۳۲۰۰۰۰	۳۰۲۰۰۰۰۰	۷	۲۰۰۰۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰۰۰	۰	۴۲	۵۱
لیفان ۶۲۰	۲۴۱۶۵۰۰۰	۳۲۰۰۰۰۰۰	۳۲	۱۹۵۰۰۰۰۰	۱۹۵۰۰۰۰۰	۰	۲۴	۶۴
وانت‌باردو	۱۰۷۵۰۰۰۰	۱۰۷۵۰۰۰۰	۰	۶۶۰۰۰۰۰	۶۳۰۰۰۰۰	-۴	۶۳	۷۱
میانگین	–	–	۲۲/۵	–	–	۲/۶	۴۲	۶۷

مبادی واردات قطعات خودرو در ۹ ماهه سال جاری

کشور طرف معامله	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری	قیمت هر دلار (ریال)
بلاروس	۲۰۳۵۵	۱۲۲۵۴۳۹۵۳۴	۹۹۹۵۴	۱۲۲۶۰
آذربایجان	۱۰۰۰۰	۴۷۶۸۸۶۱۹۰	۳۸۸۹۸	۱۲۲۶۰
آلمان	۱۲۲۸۷۶۲	۲۲۱۱۶۳۶۰۲۰۸۰	۱۷۷۸۴۴۲۵	۱۲۴۳۶
اتریش	۹۶۷۳	۱۷۸۱۳۲۰۳۱۱	۱۴۵۲۹۵	۱۲۲۶۰
اسپانیا	۶۷۹۷۶۵	۸۶۴۳۰۰۵۹۵۸۱	۶۷۳۰۶۶۲	۱۲۸۴۱
اسلوونی	۱۹۶۰	۳۵۵۴۶۶۱۶۵	۲۸۹۹۴	۱۲۲۶۰
امارات	۹۰۶۷۴۸۰	۳۲۸۰۳۸۱۱۳۹۰۹	۲۶۱۲۴۳۶۶	۱۲۵۵۷
انگلیس	۲۹۷۵	۱۰۹۳۵۱۵۳۸	۸۹۱۹	۱۲۲۶۰
ایالات‌متحده	۱۹۰	۶۴۷۷۳۰۲۹	۵۲۸۳	۱۲۲۶۱
ایتالیا	۷۶۱۴۱۲	۱۳۵۹۸۸۵۸۲۳۸۳	۱۰۹۵۲۸۰۶	۱۲۴۱۶
برزیل	۱۹۳۲۱	۱۱۵۷۶۲۷۱۴۷	۹۴۴۲۳	۱۲۲۶۰
بلژیک	۱۲۰۱۵۸	۲۷۱۶۱۱۴۹۱۱۵	۲۱۷۵۰۳۹	۱۲۴۸۸
بلغارستان	۶۲۵	۱۶۶۹۹۲۱۰	۱۳۶۲	۱۲۲۶۱
پرتغال	۶۱۴۹	۱۲۷۲۲۰۲۶۹۳	۱۰۳۷۶۹	۱۲۲۶۰
تاجیکستان	۳۵	۱۳۶۲۷۳۵۸	۱۱۱۲	۱۲۲۵۵
تایلند	۶۰۴۶۵	۴۶۸۹۹۳۸۳۱۰	۲۹۸۱۶۰	۱۵۷۳۰
تایوان	۶۲۹۰۴۱	۴۱۹۳۸۲۱۵۰۹۴	۳۱۵۵۴۳۵	۱۳۲۹۱
ترکیه	۷۱۶۷۶۷۴	۴۴۳۸۳۷۱۹۳۹۴۳	۳۵۱۶۲۶۶۷	۱۲۶۲۲
سوریه	۷۵۲۳۰	۱۶۸۴۲۱۰۹۲۷	۱۳۷۳۷۴	۱۲۲۶۰
کره	۱۲۰۶۴۵۰۹	۱۵۳۵۱۵۱۵۹۳۶۹۳	۱۱۴۷۸۴۱۵۵	۱۳۳۷۴
چین	۲۵۱۴۷۷۳۵	۱۵۹۴۹۲۶۹۴۴۰۰۳	۱۲۶۶۷۱۶۲۱	۱۲۵۹۱
رومانی	۲۳۳۹۰۴۱	۱۶۵۸۶۸۵۷۳۲۱۱	۱۱۹۴۳۲۵۵	۱۳۸۸۸
ژاپن	۱۱۷۹۰۳۹	۲۵۳۸۱۸۲۳۲۲۴۷	۱۹۶۵۲۴۴۰	۱۲۹۱۵
سنگاپور	۳۱۸۸	۸۲۳۶۳۰۶۳	۶۷۱۸	۱۲۲۶۰
سوئد	۶۰۲۲۸۶	۱۱۲۶۱۱۱۱۸۷۱۴	۹۱۸۶۴۸۰	۱۲۲۵۸
سوییس	۱۴۵۷۱۴	۱۴۸۱۱۱۸۳۹۹۵	۱۲۰۸۰۹۰	۱۲۲۶۰
صربستان	۶۳۸۶۲	۳۸۴۵۷۴۹۲۱۳	۳۱۳۶۸۳	۱۲۲۶۰
عراق	۱۵۴۸۶	۴۰۹۰۰۸۰۷۱۹	۳۳۳۶۱۲	۱۲۲۶۰
عمان	۱۲۱۸۹	۴۰۸۷۳۳۴۱۹	۳۳۳۳۹	۱۲۲۶۰
روسیه	۴۵۰	۱۴۰۷۸۷۶۴۰	۱۲۹۳۸	۱۰۸۸۲
فرانسه	۱۸۸۵۸۲۶	۲۶۸۴۶۸۳۹۵۰۹۸	۲۰۸۴۰۵۵۷	۱۲۸۸۲
کانادا	۱۷۲	۵۴۶۹۵۸۴۲	۴۴۶۱	۱۲۲۶۱
کویت	۹۰۲۰	۴۹۶۵۴۶۱۴۹	۴۰۵۰۱	۱۲۲۶۰
لبنان	۱۵۸	۲۲۰۸۹۶۲۶	۱۸۰۲	۱۲۲۵۸
لهستان	۲۴۲۸۶	۴۴۵۱۵۷۲۰۲۵	۳۶۳۰۹۷	۱۲۲۶۰
مالزی	۵۶۳۷۰	۲۷۹۸۳۷۱۵۵۶	۲۲۸۲۵۲	۱۲۲۶۰
مراکش	۲۵۸۷۵	۸۳۳۱۹۱۲۹۶	۶۷۹۶۰	۱۲۲۶۰
مناطق آزاد	۵۸۰۱۳	۱۸۲۵۸۱۲۸۱۰۵	۱۴۸۹۲۴۴	۱۲۲۶۰
نیجر	۲۰	۷۱۴۶۳۵۴	۵۸۳	۱۲۲۵۸
هلند	۶۵۰۵۳	۱۹۹۰۷۲۰۰۰۸۴	۱۶۲۳۷۵۲	۱۲۲۶۰
هند	۲۹۳۴۶۵	۲۱۱۱۵۳۴۲۲۱۱	۱۷۲۲۲۹۵	۱۲۲۶۰
هنگ‌کنگ	۱۲۹۰	۵۲۷۰۲۴۰۲۷	۳۸۱۷۰	۱۳۸۰۷

خبر

هر ۱۰درصد افزایش قیمت بنزین ۲درصد تورم دارد

● **مهر:** نتایج حاصل از سناریوها و مطالعات انجام‌شده در سازمان حمایت نشان می‌دهد که به‌ازای هر ۱۰درصد افزایش در قیمت بنزین، تورم حدودا دودرصد افزایش می‌یابد. دفتر بررسی‌های اقتصادی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در سال‌جاری به بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین پرداخته که بر اساس آن، حامل‌های انرژی به عنوان یکی از نهاده‌های مهم تولید و به عنوان کالای مصرفی خانوارها، به عنوان کالای نهایی، نقش بسیار مهمی در تعیین هزینه‌های تولید و میزان مخارج خانوارها