

## گفت وگویی مجازی

هوش مصنوعی به پرسش «ایران» پاسخ داد

## دلیل برای توجیه اصلاح قیمت خودرو

**اصلاح قیمت خودرو به بحثی پرانده تبدیل شده است. گروه اقتصادی روزنامه «ایران» با طرح این پرسش که «آیا تصمیم دولت ایران مبنی بر اصلاح قیمت کارخانه خودروهای تولید داخل درست است؟» دیدگاه هوش مصنوعی را جویا شد. پاسخ را می‌خوانید:**

پاسخ به این سؤال به طور کامل بل یا خیر نیست و به عوامل مختلفی بستگی دارد.

دلایلی که ممکن است اصلاح قیمت را توجیه کند:

- افزایش هزینه‌های تولید: افزایش قیمت مواد اولیه، قطعات و دستمزدها می‌تواند بر قیمت تمام‌شده تأثیر گذاشته و خودروسازان را مجبور به افزایش قیمت کند.
- جبران زیان‌های گذشته: برخی معتقدند خودروسازان در گذشته متحمل زیان شده‌اند و اصلاح قیمت می‌تواند به جبران این زیان‌ها کمک کند.
- تأمین مالی سرمایه‌گذاری: اصلاح می‌تواند به سرمایه‌گذاری‌های جدید و بهبود کیفیت کمک کند.
- تغییر نرخ ارز: نوسانات نرخ ارز می‌تواند به طور مستقیم بر قیمت تمام‌شده خودروهایی که با قطعات وارداتی تولید می‌شوند، تأثیر بگذارد.
- دلایلی که ممکن است اصلاح قیمت را زیر سؤال ببرد:
  - افزایش بیش از حد قیمت: اگر اصلاح قیمت بیش از حد هزینه‌های تولید باشد، می‌تواند به سودآوری بیش از حد خودروسازان منجر شود و به ضرر مصرف‌کنندگان باشد.

- عدم شفافیت در قیمت‌گذاری: اگر روند قیمت‌گذاری خودروها شفاف نباشد و عوامل مؤثر بر آن به طور دقیق مشخص نشود، ممکن است به افزایش بی‌رویه قیمت‌ها و ایجاد رانت منجر شود.
- کاهش قدرت خرید مردم: افزایش قیمت خودرو می‌تواند قدرت خرید مردم را کاهش داده و به کاهش تقاضا و رکود در بازار خودرو منجر شود.
- عدم بهبود کیفیت: اگر اصلاح قیمت با بهبود کیفیت محصولات همراه نباشد، ممکن است به نارضایتی مصرف‌کنندگان منجر شود.

عوامل دیگری که باید در نظر گرفته شوند:

- اثرات تورمی: افزایش قیمت می‌تواند به افزایش تورم کلی در اقتصاد منجر شود.
- اثرات بر بازار خودروهای دست دوم: افزایش قیمت خودروهای نومی می‌تواند بر قیمت خودروهای دست دوم نیز تأثیر گذاشته و باعث کاهش قدرت خرید مردم شود.
- اثرات بر سایر صنایع: افزایش قیمت خودرو می‌تواند بر سایر صنایع مرتبط مانند صنعت قطعه‌سازی نیز تأثیر بگذارد.

در نهایت، تصمیم‌گیری در مورد درست یا نادرست بودن افزایش قیمت خودروهای تولید داخل، نیازمند بررسی دقیق همه جوانب و مشورت با کارشناسان اقتصادی و خودرویی است.

نکاتی که باید در نظر گرفته شود:

- شفافیت در قیمت‌گذاری: دولت باید اطمینان حاصل کند که روند قیمت‌گذاری خودروها شفاف و قابل فهم برای همه باشد.
- کنترل کیفیت: دولت باید بر بهبود کیفیت محصولات خودروسازان داخلی نظارت داشته باشد و از آنها بخواهد که با افزایش قیمت، کیفیت محصولات خود را نیز بهبود بخشند.
- حمایت از مصرف‌کننده: دولت باید از حقوق مصرف‌کنندگان دفاع کرده و از افزایش بی‌رویه قیمت‌ها جلوگیری کند.
- توسعه رقابت: دولت باید با ایجاد رقابت بیشتر در بازار خودرو، از افزایش خودسازانه قیمت‌ها جلوگیری کند.
- به طور خلاصه، افزایش قیمت خودروهای تولید داخل یک موضوع پیچیده است که نیازمند بررسی همه جانبه و تصمیم‌گیری دقیق است.

## خبر

## عرضه ارز حاصل از صادرات بخش فولاد در بازار توافقی



رئیس کل بانک مرکزی در دیدار با هیأت‌رئیس و تعدادی از نمایندگان اتاق بازرگانی ایران درباره نحوه تعیین نرخ ارز در بازار توافقی گفت: عرضه‌کننده متقاضی ارز در بازار ارز توافقی، پیشنهادهای خود را مطرح می‌کنند و در نهایت قیمت کشف می‌شود و به نظری آید تا ۲ تا ۳ ماه آینده به کشف قیمت قابل اطمینان در بازار ارز توافقی برسیم.

محمدرضا فرزین گفت: براساس بخشنامه‌ای که اخیراً در همین زمینه صادر شده امکان استفاده از ارز حاصل از صادرات زنجیره فولاد و فلزات رنگین اساسی جهت واردات اقلام مورد نیاز مصرف‌ارز چهار حوزه ماده اولیه، طرح‌های توسعه‌ای و تکمیل پروژه‌های تولید انرژی، نیاز کالاهای تنهایی صنایع فلزی» تا سقف ۱۰ درصد فراهم شده است.

رئیس کل بانک مرکزی افزود: براین اساس با ارائه‌انداز بازار ارز توافقی وارد بازار خواهند شد و الان هم تا پیش از راه‌اندازی این بازار می‌توانند ارز خود را به صورت توافقی با دیگران مبادله کنند و این تصمیم کمک می‌کند که ارز خود را با نرخ بهتری به فروش برسانند.

## بسته ۲۰۰ همتی برای تأمین مالی تولید

رئیس کل بانک مرکزی از نظر گرفتن بسته ۲۰۰ همتی از سوی این بانک برای تأمین نقدینگی واحدهای تولیدی خبر داد. فرزین با بیان اینکه بیش از یک‌سال است که به دنبال بایدهری سیاست‌های جدیدی در حوزه ارزی هستیم، تصریح کرد: درصدمستقیم تا از راز یک بازار توافقی می‌یابم‌دله‌ای عرضه کنیم تا به این واسطه بارزای مینی بر حراج و مجینگ داشته باشیم و نرخ در یک بازار شکل بگیرد و امیدواریم این امر به ثبات بازار کمک کند.

## اقتصادی

سه‌شنبه ۱۴۰۳ آبان ۱۴۰۳ شماره ۸۶۰۹

## گزارش تحلیلی

محمد صالحی

روزنامه‌نگار

ایران خودرو و سایپا قیمت محصولات تولیدی خود را افزایش دادند. این افزایش قیمت در حالی رقم خورده که دولت چهاردهم حدود ۱۰۰ روز است که سکان هدایت کشور را در دست گرفته است. در نگاه اول افزایش قیمت خودرو در مبدأ کام طرف تقاضا را تلخ کرد. مصرف‌کنندگان معتقدند افزایش قیمت خودرو به فاصله کوتاهی روی قیمت‌های بازاری نیز اثر گذاشته و شاهد رشد قیمت‌ها در بازار خودرو خواهیم بود. اما به نظرمی‌رسد قیمت کارخانه‌ای خودرو به میزانی که افزایش یافته، چندان مورد پسند طرف عرضه نیز نباشد.

چندی پیش احمد نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان، اعلام کرد قیمت برخی از خودروها در مبدأ ۷۰۰ تا ۸۰ درصد هم افزایش باید باز این میزان افزایش قیمت، مطلوب خودروسازان نیست و تنها سبب می‌شود خودرو به قیمت سر به سر رسیده و تولید کننده بابت فروش محصول خود زیان نکند. با توجه به صحبت‌های دبیر انجمن خودروسازان مشخص است که افزایش قیمت اتفاق افتاده نمی‌تواند مدیران خودروساز را خوشحال کند. فراموش نکنیم قیمت‌های خودرو در کارخانه حدود ۱۸ ماه است که افزایش پیدا نکرده این در شرایطی است که قیمت نهاده‌های تولید خودروسازان، چه آهنیایی که از منابع داخلی تأمین می‌شود و چه آهنیایی که از مسیروادرات تهیه می‌شود، رشد کرده است.

وضعیت حاکم بر اقتصاد کشور و تورم بالا خودروسازان را ناچار می‌کند به سمت اصلاح قیمت محصولاتشان بروند و دولت نیز به عنوان سیاست‌گذار کلان باید زمینه را برای تدویم فعالیت خودروسازان فراهم کند. حال در این شرایط که نه طرف عرضه خوشحال است نه طرف تقاضا، سیاست‌گذار کلان چه راهکاری را باید مدنظر قرار دهد؟

بررسی روند تولید و عرضه خودرو طی حدود ۱۵ سال اخیر نشان می‌دهد دولت چهاردهم میراث خوبی در زمینه خودرو به دست نیاورده است. رشد قیمت بازاری خودرو در بازه زمانی مورد بررسی مصرف‌کنندگان را ناراضی کرده و شاهد هستیم که بخشی از جامعه به واسطه افزایش قیمت بازاری خودرو و ناتوانی شرکت‌های خودروساز در تحقق تیراژ عرضه مورد نیاز از بازار خارج شده است.

طرف عرضه نیز به واسطه اعمال سیاست قیمت‌گذاری دستوری و حضور شورای رقابت در پروسه قیمت‌گذاری هر سال نه تنها سودی نکرده که شاهد هستیم زیان را نیز صورت‌های مالی خود ثبت کرده است.

سرعت حرکت ماشین‌زیان دهی خودروسازان به گونه‌ای است که شاهد به خطر افتادن حیات شرکت‌های خودروساز هستیم. خودروسازان برای اینکه بتوانند به گونه‌ای خود را در بازار سرمایه سر پا نگه دارند و همچنان در بازار اول حضور داشته باشند مجبور هستند به کمک مکانیزم تجدید ارزیابی‌های خود را از ذیل شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت و وضعیت ورشکستگی خارج کنند و



بررسی صورت‌های مالی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته شرکت‌ها تا پایان شهریور ۱۴۰۳ به بیش از ۲۰۸ هزار میلیارد تومان رسیده است.

سهم ایران خودرویی‌ها از زیان انباشته کل حدود ۱۱۲ هزار میلیارد تومان است.

سایپا زیان انباشته خود را ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند. دلیل این مسأله را باید در بودن شرکت‌های خودروساز جست و جو کرد.

بررسی صورت‌های مالی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته خود را حدود ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو به عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور حدود ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند.

بررسی صورت‌های مالی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته خود را حدود ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو به عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور حدود ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند.

بررسی صورت‌های مالی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته خود را حدود ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو به عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور حدود ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند.

بررسی صورت‌های مالی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته خود را حدود ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو به عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور حدود ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند.

بررسی صورت‌های مالی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته خود را حدود ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو به عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور حدود ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند.

## عوارض سیاست تثبیت قیمت‌ها

حسن کریمی سنجری

کارشناس و تحلیلگر خودرو



خودرو، مگاموتور سایپا و نیرومحرکه ایران خودرو از جمله زیرمجموعه‌های این دو شرکت خودروساز هستند. از سویی مشتری اصلی شرکت‌های داخلی ساز خصوصی نیز این دو شرکت هستند و شرکت‌های مونتاژکار، قطعات و مجموعه‌های مورد نیاز خود را از طریق واردات و به شکل سی کی‌دی تأمین می‌کنند. بنابراین توقف آنها باعث توقف بخش بزرگی از قطعه‌سازی کشور خواهد شد. این در حالی است که میزان ارزشبری شرکت‌های مونتاژکار با وجود سهم ۱۵ درصدی تولید خودرو در کشور چندین برابر دو خودروساز بزرگ است. حتی با در نظر گرفتن مجموع ارزشبری قطعه سازها نیز بازم سهم شرکت‌های مونتاژکار در استفاده از ارز برای به جریان انداختن تولید بسیار بالاست.

در این بین تأکید سیاستگذار به ادامه قیمت‌گذاری دستوری بر خلاف جریان عمومی اقتصاد کشور که دچار تورمی افسارگسیخته و پایدار است می‌تواند به بخش مهمی از اقتصاد کشور که شامل خودروسازها و قطعه سازهای می‌شود صدمه وارد کند. شرکت‌های خودروساز بدهی کلانی به قطعه‌سازان دارند که به دلیل سیکل منفی ایجاد شده در گردش سرمایه‌های آنها و بازدهی منفی نقدینگی، توانایی بازپرداخت آن را ندارند لذا به دنبال توقف تولید در خودروسازی‌ها یقیناً تولید در بسیاری از شرکت‌های قطعه ساز متوقف و در آن صورت بحران بزرگی گریبانگیر اقتصاد کشور و دولت خواهد شد. نمی‌توان به دلیل عدم رضایت در کیفیت و قیمت خودروهای ساخت داخل این شرکت‌ها را تعطیل کرد. راه درست اصلاح مدیریت در این شرکت‌ها از طریق واگذاری سهام آنها به شرکت‌های بزرگ خودروساز خارجی است که با توجه به شرایط تحریم فعلاً تنها متقاضی خرید سهام آنها شرکت‌های چینی هستند. در واقع خصوصی سازی این شرکت‌ها با استفاده از دانش و سرمایه خارجی می‌تواند مسیر توسعه این دو شرکت بزرگ خودروساز را هموار سازد.

## سود اصلاح قیمت می‌تواند هم به جیب مردم برود

## بازی برد-برددر بازار خودرو چگونگی



دولت برای اینکه بتواند چالش‌های ذکر شده را برطرف کند امکانات زیادی در اختیار ندارد. اما این به آن معنا نیست که باید در مقابل چالش‌ها دست‌های خود را بالا گرفته و تسلیم شود. دولت برای فائق آمدن بر چالش‌های مرتبط با صنعت و بازار خودرو باید یک برنامه بلند مدت و یک برنامه بلند مدت را همزمان پیش ببرد. طراحی برنامه‌های کوتاه مدت و بلند مدت در زمینه خودرو از سوی دولت می‌تواند ورق بازی را برگردانده و شاهد باشیم بازی باخت-باخت فعلی که در آن نه طرف عرضه راضی است نه طرف تقاضا را به گونه‌ای مدیریت کند که بازی خودرو تبدیل به بازی برد-برد شود.

دولت در برنامه کوتاه مدت می‌تواند از مسیر افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو به نوعی شرکت‌های تولید کننده را شازر مالی کند تا تیراژ تولید خود را افزایش داده و بتواند برنامه‌های تحقیق و توسعه خود را در زمینه کیفیت محصولات تولیدی خود تعریف کرده و عملیاتی کند.

کرده و محصولات فعلی را با محصولات به روزتر جایگزین کنند. ناتوانی خودروسازان در عرضه محصولات جدید و بایگانی کردن محصولات فعلی سبب می‌شود حتی خودروهای نو موجود در بازار نیز مصرف سوخت بالایی داشته باشند. فراموش نکردیم که خودروهایی مانند پژو ۴۰۵ و پژو پارس که حدود دو دهه در خطوط تولید ایران خودرو حاضر بودند چه میزان مصرف سوخت داشتند.

حقیق نشدن هدف‌گذاری تولید سالانه نشان می‌دهد که محصولات کنار کاهش قدرت خرید مردم باعث می‌شود تا شاهد باشیم هر ساله به تعداد خودروهای فرسوده که در حال ترد هستند افزوده می‌شود. مصرف سوخت خودروهای فرسوده و آلایندگی که آنها تولید می‌کنند از دلایل آلودگی هوا محسوب می‌شود.

آن را باید در سبب محصولاتی شرکت‌های خودروساز جست و جو کرد، بحث ناترازی انرژی در حوزه حمل‌ونقل است. دولت از یک طرف بابت قیمت بنزین و گازوئیل و پاران‌های که در این زمینه پرداخت می‌کند زیر فشار است و مجبور است دست به عصا در زمینه اصلاح قیمت بنزین و گازوئیل حرکت کند. از طرف دیگر شاهد هستیم که زیان انباشته کل حدود ۱۱۲ هزار میلیارد تومان رسیده است. سهم ایران خودرویی‌ها از زیان انباشته کل حدود ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو به عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور حدود ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند.

بررسی صورت‌های مالی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته خود را حدود ۵۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرده و پارس خودرو به عنوان سومین خودروساز بزرگ کشور حدود ۲۷ هزار و ۲۰۸ میلیارد تومان سود دریافت کنند.

## گفت‌وگو

سارامرادخانی

خبرنگار

عضو سابق شورای رقابت در خصوص افزایش و اصلاح قیمت ۳۰ درصدی خودرو به «ایران» گفت: وقتی در بازاری متمرکز با یعنی انحصار وجود داشته باشد و از طرفی در این بازار قیمت‌گذاری دستوری داریم، نمی‌توان حدس زد کدام‌یک در گامیابی یا ناکامی صنعت مؤثرتر است.

سید فرشاد فاطمی افزود: از یک سو خودروساز در این وی ادامه داد: در ایران موضوع دیگر این شرایط و سیاست‌های دولت است، در شرایط تورمی به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل می‌شود، بر این اساس هر تلاشی برای رساندن خودرو به مصرف‌کننده واقعی تنها تأثیر غلط دادن است. عملاً تلاش برای ایجاد محدودیت در این زمینه، فقط سبب افزایش هزینه ما دو اهرم معیوب در این بازار داریم: یکی قیمت حاصل از قدرت انحصاری و دیگری خودروسازی که در فقدان رقابت، هزینه‌هایش را کنترل نکرده که این دو اهرم در وجهت در حال فعالیت هستند و هر دو کارشان غلط است.

فاطمی بیان کرد: دارو و شفا‌ی درد بازار خودروسازی است که در این شرایط، نه نیاز به قیمت‌گذاری دستوری داریم و نه نگران قدرت انحصاری هستیم. در این

فرشاد فاطمی، اقتصاددان در گفت و گو با «ایران» به یک پرسش مهم پاسخ داد

## چرا باید قیمت خودرو اصلاح شود؟



سال گذشته با همه ابزارهای سیاسی و اقتصادی خود برای ممانعت از ورود خودرو، چه نو چه دست‌دوم تلاش کردند، چون از رقابت هراس دارند. وی بر این مسأله تأکید کرد که بهانه‌جویی در خصوص سیاست تخصیص ارز در صنعت خودرو برای محروم کردن مردم از یک بازار رقابتی خوب فقط بهانه‌جویی است نه چیز دیگری.

این استاد دانشگاه صنعتی شریف همچنین اظهار کرد: افزایش و اصلاح ۳۰ درصدی قیمت خودرو مسأله‌ای مربوط به اقتصاد کلان است، اگر پیش از این مسأله اقتصاد کلان و سیاست‌گذاری را حل کرده بودیم، اکنون با این رقم ۳۰ درصدی مواجه نبودیم. خودرو یک کالای قابل مبادله است، متقاضی باید ببیند با ۱۰ هزار دلار چه خودرویی می‌تواند در دنیا خریداری کند؟ به طور کلی در صنعت خودروسازی، قیمت آن را تعیین می‌کند. کسانی که در بازار خودروسازان جبران هزینه‌های خودروسازها هستند،