

خودرو، گروگان ارز

نتایج تازه‌ترین بررسی‌های مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد تورم قیمت خودرو از پاییز ۱۳۹۷، از نرخ تورم عمومی سبقت گرفته است؛ در این میان، نوسانات نرخ ارز که از مسیر دلالی و نیز هزینه‌های تولید به بازار منتقل شده، بیشترین نقش را در جهش قیمت‌ها داشته است



سطح کلی قیمت‌ها در بلندمدت باقی نگذارد.

فراتر از دوگانه دستور-راهسازی

در مجموع برای خروج از بن‌بست قیمت‌های متورم و غیرواقعی خودرو، دیگر نمی‌توان میان دو گانه «قیمت‌گذاری دستوری شکست‌خورده» و «راهسازی مطلق بازار» یکی را انتخاب کرد. راه حل، حرکت به سمت مدلی است که در آن قیمت خودرو بر پایه بهای واقعی تمام‌شده+سودمنصفانه+نظارت دقیق برای حمایت از مصرف‌کننده واقعی تعیین شود.

تازمانی که خودرو و گروگان نوسان نرخ ارز باقی بماند و شکاف قیمت کارخانه و بازار خوراک دلالی را تأمین کند، هر سیاستی که تنها بر سرکوب قیمت یا راهسازی بی‌قید بازار تمرکز داشته باشد، یا به بازپیران غیررسمی کمک می‌کند یا ساختار انحصاری را تقویت می‌نماید. تنها با شفافیت در زنجیره تأمین و ثبات در اقتصاد کلان است که می‌توان خودرو را از چنگال ارز دلالی آزاد کرد.

کانال انتظارات تورمی و فعالیت‌های سفته‌بازانه، اثر تعیین‌کننده‌ای بر بازار خودرو داشته‌اند و نوسانات ارز با استفاده از شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار، قیمت‌ها را به سطوحی بسیار بالاتر از منطق هزینه و تولید سوق داده است.

تجربه بورس کالا: درمان مقطعی، نه راه حل ساختاری

تلاش برای شفاف‌سازی از طریق بورس کالا در سال ۱۴۰۱، تجربه‌ای بود که نشان داد می‌توان بخشی از شکاف قیمتی را کاهش داد. بر اساس داده‌ها، عرضه خودرو در بورس کالا در آن سال که به تعداد ۲۸ هزار دستگاه انجام شد، توانست بخشی از قیمت، ایه سمت واقعیت نزدیک کند و هم‌زمان برای تولیدکننده نیز درآمدی بیش از قیمت مصوب ایجاد کند. با این حال، به دلیل ناپایداری در عرضه و نبود یک استراتژی بلندمدت، این تجربه نتوانست به یک «لنگر قیمتی» پایدار تبدیل شود و اثر معناداری بر

۱۴۰۳ نشان می‌دهد که در کل بازار خودرو، اثر قیمت مصوب کارخانه بر قیمت نهایی تنها ۰.۳۲ است؛ یعنی ضعیف‌ترین عامل تعیین‌کننده. در مقابل، نرخ ارز با ضریب ۱.۲۱، فرمان اصلی بازار را در دست دارد. این یعنی بازار خودرو چندین برابر بیشتر از آن که به قیمت‌های رسمی واکنش نشان دهد، به تکانه‌های ارزی حساس است. این ضریب نشان می‌دهد رشد نرخ از حتی باشدتی بیشتر در قیمت خودرو منعکس می‌شود. این شکاف قیمتی، دقیقاً همان جایی است که رانت دولتی رشد می‌کند و قیمت‌های مصوب، تنها باعث ایجاد «بازار سیاه» و فرصت‌طلبی می‌شوند.

وقتی تورم خودرو از اقتصاد عمومی پیش می‌افتد

یکی از تکان‌دهنده‌ترین یافته‌های این بررسی، تغییر رفتار بازار از پاییز ۱۳۹۷ است. تا پیش از آن دوران، رشد قیمت خودرو هم‌مسیر با تورم عمومی بود، اما از آن مقطع به بعد، خودرو از تورم عمومی سبقت گرفت. این «سبقت‌تورمی» نشان می‌دهد که خودرو از یک کالای مصرفی، به یک «دارایی ضدتورمی» تبدیل شده است. این یافته‌ها نشان می‌دهد شوک‌های ارزی، چه از مسیر افزایش هزینه‌های تولید و چه از

سال‌هاست سیاست‌گذاران تلاش کرده‌اند با قیمت‌گذاری دستوری، جلوی جهش قیمت‌ها را بگیرند. اما حاصل این سیاست، نه مهار تورم، بلکه ایجاد یک شکاف عمیق و مزمن میان «قیمت کارخانه» و «قیمت بازار» بوده است. تحلیل آماری بر روی داده‌های سال‌های ۱۳۹۲ تا

صورت‌های مالی خودروسازان برای قیمت‌گذاری خودرو قابل اتکان نیست

در د، در چنین شرایطی جابه‌جایی هزینه‌ها در صورت‌های مالی می‌تواند بر قیمت تمام‌شده اثر بگذارد؛ اثری که شاید در نگاه کلان کوچک به نظر برسد، اما در کیفیت نهایی خودرو و قیمت بازار اثرات جدی دارد. سخنگوی وزارت صمت با تأکید بر این که دستورالعمل فعلی ایهاماتی دارد که موجب بروز هیجانات قیمتی در بازار می‌شود، افزود: این دستورالعمل شفافیت لازم را ندارد. بنابراین در سازمان حمایت در حال تنظیم دستورالعمل جدیدی هستیم که امیدواریم با پذیرش شورای رقابت، جایگزین روش فعلی قیمت‌گذاری خودرو شود. زارعی بیان کرد: با وجود تلاش‌های وزارت صمت برای اصلاح روش قیمت‌گذاری، شورای رقابت همچنان تصمیم‌گیر نهایی در این فرایند است و تغییر ساز و کار ها منوط به نظر این شوراست.

سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت با انتقاد در باره ساز و کار فعلی قیمت‌گذاری خودرو و گفت: دستورالعمل جدید قیمت‌گذاری خودرو در سازمان حمایت در حال تنظیم است که امیدواریم با پذیرش شورای رقابت، جایگزین روش فعلی شود. به گزارش فارس، عزت‌... زارعی سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت در باره تغییر دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو گفت: رویکرد فعلی شورای رقابت مورد نقد ماست و اعلام کردیم که ساز و کار فعلی، یعنی قیمت‌گذاری بر مبنای صورت‌های مالی و اظهارنامه‌های مالیاتی دقت و کارآمدی لازم ندارد. زارعی بیان کرد: وزارت صمت همواره نسبت به اتکالی صرف به صورت‌های مالی برای تعیین قیمت نقد داشته است. وی گفت: در صنعت خودرو احتمال بروز تعارض منافع میان قطعه‌ساز و خودروساز وجود

ینبع؛ اهرمی نقطه زن تر از باب‌المنذب

انسداد کامل باب‌المنذب به دلیل توزیع گسترده هزینه‌ها در سطح تجارت جهانی، ابراز دقتی نیست؛ اما اختلال در بندر ینبع می‌تواند هم شریان جایگزین صادرات نفت عربستان را هدف بگیرد و هم پیامدهای مستقیم‌تری علیه منافع راهبردی و انرژی آمریکا ایجاد کند



خود را از طریق خط لوله شرق به غرب به این بندر منتقل کرد. داده‌های کپلر نشان می‌دهد بارگیری نفت خام در ینبع در ماه مارس به رکورد حدود ۳.۲۳ میلیون بشکه در روز رسیده؛ در حالی که سطح معمول صادرات این بندر پیش از جنگ حدود ۷۵۰ تا ۸۵۰ هزار بشکه در روز بود.

این جهش به‌خوبی نشان می‌دهد که ینبع دیگر فقط یک بندر صادراتی عادی نیست، بلکه به یکی

سیدمجتبی یقانی اردکانی- در طراحی راهبردی فشار اقتصادی، هر اختلال بزرگی الزاماً به یک فشار سیاسی مؤثر بر هدف اصلی تبدیل نمی‌شود. تفاوت اساسی میان «شوک فراگیر» و «فشار هدفمند» وجود دارد. انسداد کامل باب‌المنذب، اگرچه می‌تواند یکی از مهم‌ترین مسیرهای دریایی جهان را مختل کند، اما هزینه آن میان بازیگران متعدد توزیع می‌شود و لزوماً به‌صورت متمرکز بر عربستان و آمریکا فرو نمی‌آید. در مقابل، توقف یا اختلال در بارگیری بندر ینبع، مستقیماً یکی از مهم‌ترین مسیرهای جایگزین صادرات نفت عربستان را هدف می‌گیرد و می‌تواند با دامنه‌ای محدودتر اما اثری متمرکزتر، فشار اقتصادی مؤثرتری بر ریاض و منافع راهبردی و اقتصادی مرتبط با آمریکا وارد کند.

اروپا از جمله بازیگرانی است که در این سناریو آسیب بیشتری می‌بیند. اقتصادهای اروپایی که پس از جنگ اوکراین نسبت به شوک‌های انرژی و اختلال زنجیره تأمین حساس‌تر شده‌اند، در برابر هر گونه بحران جدید در دریای سرخ آسیب‌پذیرتر هستند. افزایش بهای انرژی و هزینه حمل‌ونقل می‌تواند تورم را در این قاره بالا ببرد، در شد اقتصاد را کاهش دهد و کار بانک‌های مرکزی را برای تنظیم نرخ بهره دشوارتر کند.

بستن باب‌المنذب؛ فشاری که لزوماً به آمریکا اصابت نمی‌کند

اگر هدف نهایی، فشار اقتصادی بر آمریکانیز باشد، انسداد باب‌المنذب الزاماً بهترین ابزار نیست. یکی از واقعیت‌های رقابت اقتصادی فراتلانتیکی آن است که تضعیف بیشتر توان صنعتی و رقابتی اروپا، در برخی سطوح نسبی می‌تواند به سود آمریکا تمام شود. سیاست‌های اقتصادی دولت ترامپ نیز آشکارا بر بازگرداندن تولید صنعتی به داخل آمریکا، حمایت از صنایع داخلی و جذب سرمایه‌گذاری متمرکز بوده است.

در چنین فضایی، افزایش هزینه انرژی، حمل‌ونقل و تولید در اروپا ممکن است بخشی از سرمایه‌گذاری‌ها را به سمت آمریکا سوق دهد یا دست‌کم موقعیت رقابتی تولیدکنندگان آمریکایی را در برابر رقبای اروپایی تقویت کند. بنابراین، اختلال فراگیر در باب‌المنذب می‌تواند بیش از آن که واکنشگتن را مستقیماً تحت فشار بگذارد، به تضعیف یکی از شرکای اصلی اقتصادی آن یعنی اروپا بینجامد. از این منظر، انسداد کامل این تنگه، ابزار دقیقی برای فشار متمرکز بر آمریکان نیست.

ینبع؛ نقطه فشار مستقیم بر عربستان
در سوی مقابل، بندر ینبع جایگاهی کاملاً راهبردی در صادرات نفت عربستان پیدا کرده است. پس از افزایش نااطمینانی در مسیرهای خلیج فارس، ریاض بخش مهمی از صادرات

باب‌المنذب یکی از گلوگاه‌های اصلی تجارت دریایی جهان است؛ مسیری که آسیا را از طریق دریای سرخ و کانال سوئز به اروپا متصل می‌کند. هر گونه ناامنی یا انسداد در این تنگه، شرکت‌های بزرگ کشتیرانی را ناچار می‌کند مسیر خود را به سوی دماغه امیدنیک در جنوب آفریقا تغییر دهند؛ تصمیمی که به معنای طولانی‌تر شدن مسیر، افزایش مصرف سوخت، بالا رفتن هزینه بیمه و رشد کرایه حمل است.

در ماه‌های اخیر نیز تجربه مشابهی رخ داده است. شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل دریایی مانند مرسک، هاپاگ-لوید و CMA CGM بخشی از مسیرهای خود را از دریای سرخ خارج کردند و هزینه‌های اضافی ناشی از جنگ را به صاحبان کالا منتقل ساختند. در چنین شرایطی، بار اصلی شوک نه فقط بر دوش دولت‌های درگیر، بلکه بر کل زنجیره تأمین جهانی، واردکنندگان، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان نهایی قرار می‌گیرد.

باب‌المنذب؛ شوکی بزرگ اما کم‌دقت

مشکل اصلی انسداد کامل باب‌المنذب این است که این اقدام، فشار را به جای تمرکز بر یک یا دو هدف اصلی، در سطحی گسترده‌تر پخش می‌کند. اختلال در این مسیر، به‌طور هم‌زمان تجارت آسیا و اروپا را تحت تأثیر قرار می‌دهد، هزینه حمل‌ونقل انرژی و کالا را بالا می‌برد و اقتصادهای وابسته به واردات را با تورم و فشار مضاعف روبه‌رو می‌کند.

برآورد شرکت کپلر نشان می‌دهد که در صورت اختلال کامل در باب‌المنذب، زمان انتقال نفت از ینبع به کره جنوبی می‌تواند از حدود ۲۴ روز به ۵۴ روز افزایش یابد و مسافت حمل بر مبنای تن-مایل تقریباً سه برابر شود. چنین افزایشی به معنای جهش در هزینه حمل و فشار بر بازارهای انرژی است، اما این فشار به‌صورت مستقیم و انحصاری متوجه عربستان یا آمریکان نمی‌شود. در عوض، دامنه اثر آن به طیفی وسیع از کشورها و اقتصادها سرایت می‌کند.

بندراروشن‌تر می‌کند. بر اساس داده‌های موجود، روزانه حدود ۹۳۳ هزار بشکه از نفت بارگیری شده در ینبع را می‌چین شده که نزدیک به ۲۹ درصد کل بارگیری این بندر ادبر می‌گیرد. مصر با حدود ۷۲۰ هزار بشکه و هند با ۷۰۲ هزار بشکه در روز از دیگر مقاصد اصلی هستند. در این میان، سهم‌زاین تنها حدود ۵۳ هزار بشکه در روز، معادل نزدیک به ۱.۶ درصد بوده است.

این ارقام نشان می‌دهد اختلال در ینبع، به‌جای ایجاد شوک عمومی بر همه مسیرهای تجارت جهانی، فشار را بر یک شبکه مشخص متمرکز می‌کند: صادرات نفت عربستان و مشتریان اصلی آن. در نتیجه، این اقدام می‌تواند مستقیماً توان صادراتی ریاض را نشانه بگیرد و هزینه‌های اقتصادی و سیاسی آن را برای عربستان افزایش دهد.

تبعات انسداد ینبع برای آمریکا

فشار بر ینبع فقط به عربستان محدود نمی‌ماند. این بندر بخشی از ساز و کار پایداری عرضه نفت در منطقه را شکل می‌دهد و اختلال در آن، بر معادلات انرژی، امنیت مسیرهای صادراتی و شبکه منافع وابسته به ثبات عرضه در بازار جهانی اثر می‌گذارد. از این منظر، توقف بارگیری در ینبع می‌تواند برای آمریکا نیز پیامدهای باشد؛ نه به این معنا که مستقیماً تجارت

برادر بزرگوار

جناب آقای حاج حمید وزیری

عضو محترم هیئت مدیره موسسه فرهنگی خیریه

ام الائمه (علیهاسلام) مشهد

با نهایت تاسف و تأثر فقدان اسفناک

دائی جان عزیزتان شادروان زنده یاد

(حاج ماشا... حسین زاده)

را به حضر تعالی بویژه پدر و مادر گرامیتان تسلیت عرض می‌نمائیم.

از درگاه ایزد منان و رحمان برای آن فقید سعید طلب مغفرت

و آمرزش و برای کلیه بازماندگان محترم

(بویژه خانواده محترم آن مرحوم)

اجری جزیل و صبری جمیل آرزو مندیم

هیئت مدیره موسسه فرهنگی خیریه

ام الائمه (علیهاسلام) مشهد

برادر بزرگوار جناب آقای حاج امیر عدالتیان

با غم و اندوه فراوان در گذشت ناگهانی پدر خانم گرامیتان

شادروان زنده یاد

(حاج ماشا... حسین زاده)

را به حضر تعالی بویژه سرکار خانم و مادر خانم تان تسلیت و تعزیت

عرض نموده از درگاه خداوند علی‌اعلی برای آن فقید سعید

طلب مغفرت و علو درجات و برای کلیه بازماندگان محترم

(بویژه خانواده آن مرحوم) صبر و شکیبائی مسالت می‌نمائیم.

هیئت مدیره

موسسه فرهنگی خیریه ام الائمه (علیهاسلام) مشهد

سفارش آنلاین
امکان ارسال عکس
دریافت فاکتور
استفاده از متن‌های پیشنهادی

WWW.۳۷۰۱۰۰۱R

آسان‌ترین راه سفارش آگهی ترچیم و تسلیت

تلفن تماس بخش پشتیبانی

۳۷۰۰۹۹۱۴

