اخبار

سمت جدید برای وزیر اقتصاد

وزیر امور اقتصادی و دارایی با مصوبه شورای عالی رفاه و تامین اجتماعی، عضو هیئت امنای سازمان تامین اجتماعی و صندوق‌های تابعه شد.

به گزارش ایلنا، بر اساس اعلام وزارت امور اقتصادی و دارایی، مصوبه شورای عالی رفاه و تامین اجتماعی مبنی بر تعیین سید علی مدنی‌زاده به عنوان عضو هیئت امنای سازمان تامین اجتماعی و صندوق‌های تابعه، مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۳، توسط وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و دبیر شورای عالی رفاه و تامین اجتماعی ابلاغ شد.

بر اساس این مصوبه، وزیر اقتصاد به مدت چهار سال به عنوان عضو هیئت امنای سازمان تامین اجتماعی و صندوق‌های تابعه منصوب شد.

قیمت بلیت اتوبوس مسیرهای اربعین مشخص شد

اتحادیه تعاونی های مسافربری نرخ بلیت مسیرهای اربعینی را اعلام کرد.

به گزارش ایسنا، براساس اعلام اتحادیه تعاونی‌های مسافربری نرخ بلیت تهران - مهران برای اتوبوس ۴۴ نفره؛ یک میلیون و ۲۵۰ هزار تومان، اتوبوس ۳۲ نفره؛ یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان و اتوبوس ۲۵ تا ۲۷ نفره؛ ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان است. همچنین نرخ بلیت مسیر تهران - شلمچه برای اتوبوس ۴۴ نفره؛ یک میلیون و ۳۵۰ هزار تومان، اتوبوس ۳۲ نفره؛ یک میلیون و ۸۵۰ هزار تومان و اتوبوس ۲۵ تا ۲۷ نفره؛ ۲ میلیون و ۳۵۰ هزار تومان در نظر گرفته شد.

برای مسیر تهران - خسروی نیز نرخ بلیت اتوبوس ۴۴ نفره؛ یک میلیون و ۱۰۰ هزار تومان، اتوبوس ۳۲ نفره؛ یک میلیون و ۵۵۰ هزار تومان و اتوبوس ۲۵ تا ۲۷ نفره؛ یک میلیون و ۹۵۰ هزار تومان تعیین شده است.

مدیرکل روابط عمومی وزارت نیرو:

خبر افزایش صادرات برق به پاکستان جعلی و مغرضانه است

مدیرکل روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت نیرو، با اشاره به انتشار برخی اخبار در مورد افزایش صادرات برق به پاکستان گفت در شرایط کنونی نه تنها افزایشی در صادرات برق نداشته‌ایم بلکه میزان واردات برق دو برابر صادرات است.

به گزارش ایسنا، غلامحسین مقیمی، مدیرکل روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت نیرو، با اشاره به انتشار برخی اخبار در مورد افزایش صادرات برق به پاکستان گفت: در شرایط کنونی نه تنها افزایشی در صادرات برق نداشته‌ایم بلکه میزان واردات برق دو برابر صادرات است.

وی افزود: خبر منتشره جعلی است و در ساختار وزارت نیرو معاونی با عنوان معاون بین‌الملل وجود ندارد و عکس این خبر هم مربوط به شخص دیگری است.

بر اساس اعلام پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت نیرو، مقیمی تصریح کرد: احتمالا انتشار این خبر در فضای مجازی با هدف هایی مغرضانه ای منتشر شده و طبیعتا موجب نگرانی مردم خواهد شد.

مدیرکل روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت نیرو در پایان ضمن تشکر از همراهی رسانه های رسمی کشور در شرایط کنونی از فعالان فضای مجازی خواست در انعکاس اخبار حوزه انرژی، بر اساس اطلاع‌رسانی‌های رسمی این وزارتخانه اقدام کنند.

قانون روی کاغذ ماند

صنایع قربانیان نخست در ناترازی انرژی

معاون ارزی سابق بانک مرکزی می‌گوید با رفع تحریم‌ها یا حتی یک توافق نیم بند نرخ تورم کنترل خواهد شد و اگر پس از آن امکان فروش روزی ۲.۵میلیون بشکه نفت به وجود آید، تورم به حدود ۲۰ درصد باز می‌گردد.

اگر دولت به دلیل کمبودهای مقطعی دستور قطع انرژی واحدهای تولیدی را صادر کند، مکلف است نحوه جبران خسارت‌های ناشی از این تصمیم را نیز تعیین و اعلام کند

با وجود گذشت بیش از یک دهه از تصویب ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار، نه صنایع از اولویت خاموشی خارج شده‌اند و نه خسارت ناشی از قطعی برق و گاز آنها جبران شده است.

به گزارش مهر، با وجود آنکه قانون‌گذار بیش از یک دهه پیش برای حمایت از واحدهای تولیدی در زمان کمبود برق و گاز، تکالیف روشنی را بر عهده دولت گذاشت، ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار همچنان اجرایی نشده و صنایع کشور همچنان نخستین قربانی ناترازی انرژی هستند. در شرایطی که قطعی برق در تابستان و محدودیت گاز در زمستان به یکی از مهم‌ترین موانع تولید تبدیل شده، فعالان اقتصادی معتقدند بی‌توجهی به اجرای این ماده قانونی، خسارت‌های گسترده‌ای را به بخش صنعت تحمیل کرده و سرمایه‌گذاری و تداوم تولید را با چالش جدی روبه‌رو ساخته است.

آخرین گزارش پایش ملی محیط کسب‌وکار و شاخص مدیران خرید (شامخ) نیز این واقعیت را تأیید می‌کند. بر اساس این گزارش، کمبود برق در فصل گرم و محدودیت گاز در فصل سرد، مهم‌ترین مشکل بنگاه‌های اقتصادی عنوان شده و قطعی‌های مکرر انرژی از عوامل اصلی افت شاخص اعتماد به اقتصاد، کاهش فعالیت‌های تولیدی و افت ظرفیت بنگاه‌های صنعتی بوده است. استمرار این وضعیت علاوه بر کاهش تولید، بر اشتغال، برنامه‌ریزی بلندمدت واحدهای صنعتی و همچنین اعتماد سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی تأثیر منفی گذاشته و نگرانی‌ها نسبت به آینده تولید را افزایش داده است.

سه تکلیف قانونی که همچنان اجرا نمی‌شود

این در حالی است که ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار سه تکلیف مشخص را برای دولت و شرکت‌های عرضه‌کننده انرژی تعیین کرده است.

نخست اینکه در زمان کمبود برق، گاز یا خدمات مخابرات، واحدهای تولیدی صنعتی و کشاورزی نباید در اولویت اعمال محدودیت قرار گیرند.

دوم، شرکت‌های عرضه‌کننده انرژی موظفند هنگام انعقاد قرارداد با واحدهای تولیدی، وجه التزام ناشی از قطع برق یا گاز را در قراردادها پیش‌بینی کنند.

همچنین اگر دولت به دلیل کمبودهای مقطعی دستور قطع انرژی واحدهای تولیدی را صادر کند، مکلف است نحوه جبران خسارت‌های ناشی از این تصمیم را نیز تعیین و اعلام کند

با این حال، هیچ‌یک از این سه الزام تاکنون به شکل مؤثر اجرا نشده و همین مسئله انتقاد فعالان بخش خصوصی و حتی مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت را به دنبال داشته است.

بخش خصوصی: ماده ۲۵ به قانونی متروک تبدیل شده است

احمد آتش‌هوش، رئیس کمیسیون حقوقی، حمایت‌های قضائی و مقرراتی اتاق ایران، با اشاره به مفاد این قانون می‌گوید صدر ماده ۲۵ به صراحت اعلام کرده که صنایع نباید در اولویت قطع برق و گاز باشند، اما در عمل نخستین محدودیت‌ها متوجه واحدهای تولیدی شده است.

به گفته وی، بخش دوم این ماده نیز هیچ‌گاه اجرایی نشده و قراردادهای منعقدشده میان صنایع و شرکت‌های عرضه‌کننده انرژی به صورت یک‌طرفه تنظیم شده‌اند و هیچ ضمانت اجرایی برای جبران خسارت ناشی از قطع انرژی در آنها وجود ندارد.

وی همچنین تأکید می‌کند که بخش سوم ماده ۲۵ نیز عملاً متروک مانده است؛ زیرا هرچند قانون دولت را موظف به تعیین سازوکار جبران خسارت کرده، اما تاکنون نه دستورالعمل مشخصی تدوین شده و نه منابع مالی لازم برای اجرای این تکلیف در بودجه‌های سنواتی پیش‌بینی شده است.

وزارت صمت چه می‌گوید؟

در کنار بخش خصوصی، مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز بارها نسبت به اجرا نشدن این ماده قانونی هشدار داده‌اند. سعید شجاعی، معاون برنامه‌ریزی، هوشمندسازی و نوآوری وزیر صمت، با اشاره به ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار به مهر می‌گوید: «این ماده تصریح می‌کند که اولویت محدودیت نباید صنایع باشد و در صورت اعمال محدودیت، دولت مکلف به جبران خسارت است.»

وی با بیان اینکه بیش از ۱۰ سال از تصویب این قانون می‌گذرد، افزود: «هنوز ردیف مشخصی در بودجه برای اجرای آن پیش‌بینی نشده است.»

به گفته معاون وزیر صمت، بخشی از جبران خسارت در قراردادهای دوجانبه میان تولیدکنندگان و شرکت‌های انرژی پیش‌بینی شده، اما مشکل اصلی مربوط به محدودیت‌هایی است که فراتر از مفاد قراردادها به صنایع تحمیل می‌شود. وی تصریح کرد: «هیچ قراردادی پیش‌بینی نکرده که واحد تولیدی به‌جای ۶۵ روز، هشت یا نه ماه در سال با محدودیت مواجه شود. قانون این موارد را نیز مشمول جبران دانسته، اما در عمل به دلیل نبود ردیف بودجه، اجرایی نشده و ما در یک سیکل معیوب گرفتار شده‌ایم.»

از سوی دیگر، عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت، نیز ناترازی انرژی را مهم‌ترین چالش فعلی بخش تولید می‌داند و به مهر می‌گوید: «مهم‌ترین مسئله‌ای که امروز بخش تولید کشور با آن مواجه است، ناترازی انرژی است؛ موضوعی که آسیب جدی به واحدهای تولیدی وارد کرده است. در بسیاری از شهرک‌های صنعتی تقریباً هر هفته با محدودیت و قطعی برق مواجه هستیم و این مسئله باعث شده صنعتگران نتوانند با ظرفیت کامل تولید کنند.»

وی با اشاره به وعده‌های مطرح‌شده برای کاهش محدودیت‌ها در سال ۱۴۰۵ افزود: «انتظار می‌رفت در سال ۱۴۰۵ محدودیت‌های برق صنایع کاهش یابد، اما این هدف محقق نشد و امروز بخش‌های مختلف صنعت همچنان با قطعی برق روبه‌رو هستند.»

زارعی با اشاره به تأکید رئیس‌جمهور مبنی بر اینکه قطع برق صنایع باید خط قرمز باشد، اظهار کرد: «امیدواریم این دستور به طور کامل اجرایی شود و شاهد آن باشیم که نخستین راهکار مدیریت مصرف، قطع برق واحدهای صنعتی نباشد.»

وی همچنین اعلام کرد که هم‌اکنون برخی شهرک‌های صنعتی دو روز در هفته با قطعی برق مواجه هستند و این مسئله خسارت سنگینی به بخش تولید وارد کرده است. به گفته سخنگوی وزارت صمت، برآوردها نشان می‌دهد عدم‌النفع ناشی از این محدودیت‌ها از حدود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۳ به حدود ۴۰۰ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ رسیده است.

قطعی برق؛ خسارتی که همچنان جبران نمی‌شود

در همین راستا، سید محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، نیز با اشاره به آثار ناترازی انرژی بر تولید، از مشکلات گسترده صنایع کوچک و متوسط خبر داد و گفت: «صنایع کوچک و متوسط اکنون با محدودیت‌های جدی در تأمین برق مواجه هستند و در برخی موارد تا دو روز در هفته با قطعی برق روبه‌رو می‌شوند؛ موضوعی که بر بهره‌وری، استمرار تولید و حفظ اشتغال تأثیرگذار است.»

وزیر صمت با اشاره مستقیم به ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار تأکید کرد: «صنایع در سال‌های اخیر برای احداث نیروگاه‌های اختصاصی اقدام کرده‌اند و بخشی از نیروگاه‌های حرارتی و خورشیدی نیز به بهره‌برداری رسیده است، اما اجرا نشدن کامل ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار و پرداخت نشدن خسارت ناشی از قطع برق، روند سرمایه‌گذاری در این بخش را با مشکل مواجه کرده است اتابک همچنین خواستار توزیع عادلانه محدودیت‌های انرژی شد و گفت: «انتظار وزارت صمت این است که محدودیت‌های برق به‌صورت عادلانه میان همه بخش‌های مصرف‌کننده توزیع شود و تمام بار ناترازی بر دوش بخش صنعت قرار نگیرد.»

وی از تشکیل کمیته مشترک میان وزارت صمت و وزارت نیرو به دستور رئیس‌جمهور برای هماهنگی در اعمال محدودیت‌های برق خبر داد و ابراز امیدواری کرد با نهایی شدن این هماهنگی‌ها، قطعی برق شهرک‌های صنعتی به بیش از یک روز در هفته نرسد و برنامه زمان‌بندی مشخصی برای صنایع بزرگ تدوین شود.

بر این اساس، آنچه از مجموعه اظهارات فعالان اقتصادی و مسئولان وزارت صمت برمی‌آید، این است که اختلافی بر سر اصل موضوع وجود ندارد؛ همه بر لزوم حمایت از تولید و جبران خسارت‌های ناشی از محدودیت‌های انرژی اتفاق نظر دارند. گره اصلی، همچنان در اجراست؛ جایی که قانون به دلیل نبود اعتبار و سازوکار اجرایی، سال‌هاست در حد یک تکلیف روی کاغذ باقی مانده است.

در چنین شرایطی، اگر قرار باشد صنایع همچنان نخستین گزینه برای مدیریت ناترازی انرژی باشند، اجرای ماده ۲۵ دیگر یک انتخاب یا مطالبه صنفی نیست، بلکه آزمونی برای میزان پایبندی دولت به اجرای قوانین حمایتی از تولید است؛ آزمونی که نتیجه آن می‌تواند بر آینده سرمایه‌گذاری، تداوم فعالیت واحدهای صنعتی و رقابت‌پذیری اقتصاد کشور اثر مستقیم بگذارد.

کف قیمت خودرو جابه‌جا شد

خودرو در پیچ تند جنگ و رکود

در شرایطی که معاملات خودرو با کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و افزایش نااطمینانی‌ها مواجه شده، کارشناسان از دو سناریوی متفاوت برای آینده این بازار سخن می‌گویند؛ رشد قیمت‌ها یا تعمیق رکود. آن‌ها معتقدند بخش مهمی از اثرات جنگ، افزایش هزینه‌های تولید و تغییرات ارزی هنوز در بازار خودرو منعکس نشده است.

به گزارش خبرآنلاین، بازار خودرو در هفته‌های اخیر تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی و سیاسی، روزهای پرابهامی را پشت سر گذاشته است. از یک سو افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات نرخ ارز و تغییر انتظارات تورمی، مسیر قیمت‌ها را تغییر داده و از سوی دیگر، نااطمینانی‌های ناشی از تحولات منطقه‌ای، تصمیم‌گیری در این بازار را دشوارتر کرده است.

در چنین شرایطی، فعالان بازار معتقدند خودرو هنوز با بخش مهمی از آثار این تحولات روبه‌رو نشده و ممکن است در ماه‌های آینده، تغییرات بیشتری در قیمت‌ها مشاهده شود.

در همین رابطه، امیرحسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو، بخش مهمی از اثرات اقتصادی جنگ و افزایش هزینه‌های تولید هنوز به بازار نرسیده است. او معتقد است قیمت‌های فعلی خودرو، بیشتر بازتاب‌دهنده شرایط پیش از جنگ است و در ماه‌های آینده، با ورود قطعات و مواد اولیه جدید، آثار افزایش هزینه‌ها بیشتر نمایان خواهد شد.

کاکایی با اشاره به وضعیت فعلی بازار خودرو گفت: «واقعیت این است که هنوز جنگ تمام نشده و اتفاقات همزمانی در حال رخ دادن است. به همین دلیل درباره قیمت بازار نمی‌توان پیش‌بینی دقیقی داشت، چراکه میزان تغییرات و ابهامات زیاد است، اما باید توجه داشت که بازار خودرو از روندهای اقتصادی و انتظارات آینده تأثیر می‌گیرد.»

به گفته این کارشناس، بازار خودرو پیش از تغییرات رسمی قیمت‌ها، مسیر آینده را پیش‌بینی می‌کند. او توضیح داد که نرخ ارز و انتظارات تورمی نقش مهمی در تعیین قیمت‌ها دارند و زمانی که پیش‌بینی فعالان بازار از آینده نرخ ارز تغییر می‌کند، قیمت خودرو نیز به همان سمت حرکت می‌کند. او با اشاره به افزایش قیمت‌های کارخانه‌ای خودرو اظهار کرد: «گاهی این‌طور تصور می‌شود که یک موجودیتی به نام خودروساز وجود دارد که هر زمان بخواهد قیمت‌ها را تغییر می‌دهد، در حالی که هر خودروساز شرایط و محاسبات خودش را دارد. تغییر قیمت‌های اخیر ایران‌خودرو و سایپا نیز موضوعی بود که از قبل قابل پیش‌بینی بود، چراکه هزینه‌های تولید تغییر کرده بود.»

کاکایی همچنین تأکید کرد که بازار خودرو به اندازه کافی هوشمند است و معمولاً خود را با قیمت‌های جدید تطبیق می‌دهد. به گفته او، افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو موضوعی جدا از بحث خرید و فروش است و باید میان رشد قیمت و رونق معاملات تفاوت قائل شد.

او با اشاره به وضعیت معاملات خودرو گفت: «ظاهراً در چند هفته اخیر خرید و فروش خودرو کمی گرم‌تر شده است، اما دلیل آن را باید در وضعیت سایر بازارهای سرمایه‌گذاری جست‌وجو کرد. وقتی بازارهای دیگر شرایط مناسبی ندارند، بخشی از نقدینگی به سمت خودرو حرکت می‌کند.»

این کارشناس صنعت خودرو درباره کف قیمت خودرو در بازار نیز گفت: «حداقل قیمت خودرو را باید با توجه به ارزش دلاری آن بررسی کرد. اگر حداقل یک خودرو را حدود ۶ تا ۷ هزار دلار در نظر بگیریم، با نرخ‌های فعلی ارز، قیمت کف خودرو حدود یک میلیارد تا یک

میلیارد و دویست میلیون تومان خواهد بود.»

او درباره افزایش فروش خودروهای قسطی و فعالیت برخی شرکت‌های لیزینگ نیز هشدار داد و گفت: «در شرایطی که تورم سالانه بالا است، ارائه خودرو با سودهای پایین باید با دقت بررسی شود. اگر جایی نرخ‌های غیرواقعی و پایین اعلام می‌شود، باید نسبت به آن شک کرد، چون ممکن است مسئله دیگری پشت ماجرا وجود داشته باشد.»

کاکایی با اشاره به تجربه گذشته بازار لیزینگ خودرو ادامه داد: «این موضوع در دهه ۸۰ هم مطرح شد و بعد از مدتی مشکلاتی ایجاد کرد. در شرایط فعلی نیز به‌خصوص در حوزه خودروهای وارداتی، ریسک‌های زیادی وجود دارد و مصرف‌کنندگان باید تعهدات شرکت‌ها و قراردادها را با دقت بررسی کنند.» او افزود: «الان حتی در برخی قراردادهای فروش نقدی خودروهای وارداتی هم مشکلاتی دیده می‌شود. مواردی وجود دارد که مشتری پول خودرو را پرداخت کرده اما شرکت با تأخیر در تحویل مواجه شده و درخواست مبلغ بیشتری برای تحویل خودرو کرده است. مشکل اینجاست که در بسیاری از موارد، سیستم نظارتی و قانونی قدرتمندی پشت مشتری وجود ندارد.» این کارشناس صنعت خودرو همچنین نسبت به نبود آمار و نظارت کافی در بازار خودروهای وارداتی انتقاد کرد و گفت: «در حال حاضر آمار دقیقی از میزان معاملات خودروهای قسطی یا بخشی از واردات وجود ندارد. بازار خودروهای وارداتی و به‌خصوص خودروهای مناطق آزاد، با خلأ آماری و نظارتی مواجه است.» به گفته کاکایی، ورود مناطق آزاد به حوزه واردات خودرو نیز شرایط را پیچیده‌تر کرده است. او معتقد است نبود یک سامانه جامع اطلاعاتی باعث شده تصویر دقیقی از حجم معاملات و عرضه این خودروها وجود نداشته باشد. این کارشناس درباره آینده بازار خودرو در صورت افزایش دوباره تنش‌های سیاسی نیز هشدار داد و گفت: «اگر جنگ ادامه پیدا کند، موضوع خودرو شاید دیگر مسئله اصلی اقتصاد نباشد، اما به هر حال اثر خود را روی قیمت‌ها خواهد گذاشت.» او ادامه داد: «تا اوایل تیرماه، بخش زیادی از تولیدات خودروسازان با قیمت‌های مربوط به قبل از جنگ انجام شده بود. بنابراین اعداد و قیمت‌هایی که امروز اعلام می‌شود، هنوز اثر کامل هزینه‌های جدید را نشان نمی‌دهد.»

کاکایی توضیح داد که با ورود به ماه‌های آینده، ذخایر قبلی خودروسازان و قطعه‌سازان کاهش پیدا می‌کند و مواد اولیه و قطعات جدید باید با هزینه‌های بالاتر تأمین شود. به گفته او، افزایش هزینه حمل‌ونقل، لجستیک و مواد اولیه در نهایت خود را در قیمت خودرو نشان خواهد داد. او با بیان اینکه در صورت ادامه شرایط فعلی، افزایش قیمت خودرو دور از انتظار نیست، گفت: «اگر این روند ادامه پیدا کند، حداقل ۵۰ درصد افزایش قیمت در بازار خودرو قابل تصور است، چراکه هنوز اثر واقعی جنگ در تولید خودرو نمایان نشده است.»

کاکایی در پایان با اشاره به مشکلات زیرساختی کشور از جمله ناترازی انرژی گفت: «موضوع فقط خودرو نیست. اگر تنش‌ها ادامه پیدا کند، مسائل اقتصادی گسترده‌تر خواهد شد. همین حالا هم بخش‌هایی از صنایع با مشکل تأمین برق مواجه هستند و ادامه این شرایط می‌تواند فشار بیشتری به تولید وارد کند.»

او تأکید کرد: «بهتر است شرایط به سمت کاهش تنش و ثبات حرکت کند، چراکه ادامه نااطمینانی، نه فقط بازار خودرو، بلکه کل اقتصاد را تحت تأثیر قرار خواهد داد.»

کریمی‌سنجری: بازار خودرو در آستانه رکود تورمی است

همچنین حسن کریمی‌سنجری، کارشناس صنعت خودرو، در گفت‌وگو با خبرآنلاین درباره آخرین وضعیت بازار خودرو اظهار کرد: بازار خودرو در حال حاضر تحت تأثیر دو عامل اصلی قرار دارد؛ از یک سو نوسانات نرخ ارز و از سوی دیگر افت شدید قدرت خرید مردم. وی افزود: «اینکه کدام یک از این دو عامل اثرگذاری بیشتری داشته باشد، مسیر بازار را تعیین می‌کند، اما تجربه نشان داده است که نرخ ارز معمولاً اثر قوی‌تری بر قیمت خودرو دارد و باعث افزایش قیمت‌ها می‌شود.»

کریمی‌سنجری ادامه داد: «در مقابل، با بالا رفتن قیمت‌ها، تقاضا به تدریج کاهش پیدا می‌کند و در نهایت بازار وارد وضعیتی می‌شود که می‌توان آن را رکود تورمی نامید؛ یعنی قیمت‌ها افزایش می‌یابد اما تعداد خریداران کاهش پیدا می‌کند.»

این کارشناس صنعت خودرو درباره احتمال تشدید تنش‌های نظامی و اثر آن بر بازار نیز گفت: «اگر شرایط جنگی ایجاد شود، بازار خودرو عملاً وارد رکود کامل خواهد شد. در چنین شرایطی تقاضا به شدت کاهش پیدا می‌کند و اگر جنگ با اختلال در مسیرهای تجاری و حمل‌ونقل دریایی همراه باشد، تجارت خارجی نیز تحت تأثیر قرار می‌گیرد و فضای کلی اقتصاد منجمد می‌شود.» وی با اشاره به تجربه تنش‌های گذشته افزود: «هرگونه آسیب به بخش تولید و صنایع کشور، چه در صنعت خودرو و چه در سایر صنایع، هزینه تولید را افزایش می‌دهد و در نتیجه قیمت تمام‌شده محصولات نیز بالا خواهد رفت.»

کریمی‌سنجری درباره چشم‌انداز بازار در صورت ادامه تنش‌ها تصریح کرد: «اگر دوباره کشور وارد شرایط بحرانی شود، بازار با یک شوک یا سکته مواجه خواهد شد و معاملات به حداقل می‌رسد. اما اگر تنش‌ها متوقف شود، بازار به تدریج خود را با شرایط جدید تطبیق می‌دهد؛ همان‌طور که پس از بحران قبلی نیز مسیر تجارت خارجی و روند تولید به سمت بهبود در حرکت بود.» وی در پایان درباره راهکار خروج بازار خودرو از شرایط فعلی گفت: «در شرایط کنونی مهم‌ترین اولویت، عبور کشور از فضای بحران است. پس از آن برای ساماندهی بازار خودرو باید تورم مهار شود و عرضه خودرو، چه از طریق افزایش تولید داخلی و چه از مسیر واردات، متناسب با نیاز بازار افزایش پیدا کند. تنها در چنین شرایطی می‌توان به بازگشت آرامش و تعادل به بازار خودرو امیدوار بود.»

استراتژی منطقی، تمرکز بر نقدشوندگی بازار بررسی شد

تقسیم ریسک و قابلیت خروج سریع از سرمایه‌گذاری

با تشدید تنش‌های نظامی و محاصره دریایی ایران، بازارهای مالی نوسانات شدیدی را تجربه می‌کنند. حمید اسدی، کارشناس بازارهای مالی، در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز به بررسی بازدهی بازارها در ۲۰ سال گذشته پرداخته و بهترین استراتژی و بازار را برای سرمایه‌گذاری معرفی کرده است.

به گزارش تجارت نیوز، در شرایطی که ایران بار دیگر با محاصره دریایی از سوی آمریکا مواجه شده و تنش‌های نظامی در منطقه تشدید یافته است، بازارهای مالی کشور با نوسانات شدیدی دست و پنجه نرم می‌کنند. از یک سو، بورس تهران پس از بازگشایی، روندی متغیر را طی کرده و سرمایه‌گذاران را در تردید فرو برده است. از سوی دیگر، بازارهای موازی مانند طلا، ارز و مسکن هر کدام با نوسانات شدیدی همراه شده‌اند و انتخاب بازار مناسب را به یک چالش جدی تبدیل کرده‌اند.

در چنین فضایی، بسیاری از سرمایه‌گذاران به دنبال یافتن پاسخی برای این پرسش هستند که در شرایط فعلی و با توجه به ریسک‌های سیاسی و اقتصادی، کدام بازار می‌تواند بازدهی مناسب‌تری داشته باشد و چه استراتژی برای حفظ ارزش دارایی‌ها کارآمدتر است.

حمید اسدی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز به مقایسه بازدهی بلندمدت بازارهای سرمایه‌گذاری در ایران پرداخت و با ارائه آمار ۲۰ ساله، از برتری طلا و سکه نسبت به مسکن و بورس گفت. او با تاکید بر لزوم نگاه بلندمدت به بازارهای سرمایه‌گذاری بیان کرد: «در ارزیابی بازارها نباید فقط به نوسانات چند ماه اخیر توجه کرد. وقتی بازه حدود ۲۰ ساله، از سال ۱۳۸۵ تا تیر ۱۴۰۵ را بررسی می‌کنیم، تصویر نسبتا روشنی به دست می‌آید.»

اسدی با ارائه جدول زیر ادامه داد: «بر مبنای این ارقام، طلای ۱۸ عیار حدود ۱۲۵۰ برابر، سکه بیش از هزار برابر و شاخص کل بورس حدود ۵۴۴ برابر شده است. در همین دوره، متوسط قیمت مسکن تهران حدود ۱۵۸ برابر و دلار حدود ۱۹۶ برابر رشد داشته است. بنابراین خلاف تصور عمومی، مسکن در این بازه لزوما پربازده‌ترین بازار ایران نبوده است.»

این کارشناس بازارهای مالی با اشاره به هزینه‌ها و ریسک‌های پنهان سرمایه‌گذاری در مسکن گفت: «سرمایه‌گذاری در مسکن با مجموعه‌ای از محدودیت‌ها و هزینه‌ها مواجه است که معمولا در محاسبات عمومی نادیده گرفته می‌شوند. از مالیات و عوارض و هزینه‌های نقل و انتقال گرفته تا ریسک‌های ثبتی، دعاوی مالکیت، مسائل مربوط به پیش‌فروش، قراردادهای مشارکت در ساخت، محدودیت‌های شهرداری و مقررات متغیر حوزه زمین و ساختمان.»

اسدی بیان کرد: «همچنین نقدشوندگی پایین مسکن یک ریسک اساسی محسوب می‌شود. مالک یک واحد چند ده میلیارد تومانی ممکن است برای تبدیل دارایی خود به پول نقد، هفته‌ها یا ماه‌ها منتظر بماند و در شرایط رکودی ناچار به اعطای تخفیف قابل توجه شود.»

این کارشناس بازارها افزود: «مشکل بزرگ‌تر این است که بخش مهمی از رشد اسمی قیمت مسکن، بیش از آنکه ناشی از افزایش واقعی بهره‌وری یا ارزش اقتصادی این بازار باشد، محصول تورم عمومی، کاهش ارزش پول و محدودیت عرضه زمین و ساخت‌وساز بوده است. بنابراین نباید هر افزایش قیمت اسمی را به‌عنوان بازدهی واقعی تلقی کرد.»

اسدی با مقایسه بازارهای مسکن و طلا گفت: «دارایی‌هایی مانند طلا در کنار بازده تاریخی بالاتر، از نقدشوندگی بیشتر، امکان سرمایه‌گذاری با مبالغ کوچک‌تر و هزینه نگهداری و نقل و انتقال پایین‌تری برخوردارند. اما سرمایه‌گذار برای ورود به بازار مسکن به سرمایه بسیار بزرگی نیاز دارد، در حالی که می‌تواند متناسب با توان مالی خود وارد بازار طلا شود و در صورت نیاز نیز بخش کوچکی از دارایی خود را نقد کند.»

این کارشناس بازار سرمایه تاکید کرد: «به اعتقاد من، دوره‌ای که خرید هر نوع ملک و نگهداری چندساله آن به‌طور خودکار یک استراتژی برنده تلقی می‌شد، دست‌کم برای بخش قابل توجهی از سرمایه‌گذاران به پایان رسیده است. بازار مسکن امروز با مساله قدرت خرید، کاهش عمق تقاضای مصرفی، هزینه سنگین ورود و خروج و ریسک‌های حقوقی متعدد روبه‌روست.»

اسدی افزود: «به همین دلیل سرمایه‌گذار باید میان «داشتن سرپناه» و «سرمایه‌گذاری در ملک» تفاوت قائل شود. خرید مسکن برای مصرف شخصی یک تصمیم متفاوت است، اما از منظر صرفا سرمایه‌گذاری، آمار بلندمدت نشان می‌دهد که بازارهای دیگری در دو دهه گذشته بازدهی بسیار بیشتری ایجاد کرده‌اند.»

اسدی در پایان گفت: «در شرایط فعلی، استراتژی منطقی، تمرکز بر

نقدشوندگی بازار، تقسیم ریسک و قابلیت خروج سریع از سرمایه‌گذاری است. بر این اساس، من نسبت به تمرکز سنگین سرمایه در بازار مسکن دیدگاه محتاطانه‌ای دارم و معتقدم دارایی‌هایی مانند طلا، البته با رعایت اصول مدیریت ریسک و پرهیز از ورود هیجانی، در مقایسه با ملکی که ممکن است سرمایه را برای مدت طولانی قفل کند، از مزیت بیشتری برخوردارند.»