



خبرداران طلا زبان کردند

باز دهی طلا ملای ۹ درصد شد



در هفته ۲۳ تا ۲۸ خرداد، بازار طلای داخلی با افت حدود ۹ درصدی و کاهش بیش از ۱.۵ میلیون تومانی همراه شد، در حالی که اونس جهانی تقریباً در محدوده‌های خنثی نوسان کرد.

به گزارش خبرآنلاین، در هفته ۲۳ تا ۲۸ خرداد، بازار طلا در شرایطی وارد معاملات شد که از همان ابتدا نشانه‌های واگرایی میان بازار داخلی و اونس جهانی آشکار بود؛ واگرایی‌ای که در نهایت به نفت محسوس قیمت‌ها در بازار داخل و ثبات نسبی در بازار جهانی منتهی شد. در این میان، کاهش نرخ دلار در بازار آزاد و افزایش احتیاط ناشی از سیگنال‌های سیاسی، مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار بر سمت‌وسوی معاملات بودند؛ متغیرهایی که عملاً جریان تقاضا را در بازار داخلی تضعیف کردند.

بازار طلای ۱۸ عیار هفته را با قیمت ۱۷ میلیون و ۲۲۰ هزار و ۸۰۰ تومان آغاز کرد، اما این سطح قیمتی دوام چندانی نداشت. در ادامه هفته، روند نزولی به‌تدریج بر بازار غالب شد و قیمت در پایان معاملات پنجشنبه به ۱۵ میلیون و ۶۶۴ هزار و ۲۰۰ تومان رسید. این تغییر به معنای کاهش حدود ۱ میلیون و ۵۵۶ هزار و ۶۰۰ تومان معادل حدود ۹.۰۴ درصد افت در طول یک هفته معاملاتی است؛ آفتی که به‌صورت پلکانی و در چند موج متوالی رخ داد.

بررسی روند روزانه نشان می‌دهد که از ابتدای هفته، بازار تحت فشار کاهش نرخ ارز وارد مسیر اصلاحی شد. در روز دوشنبه، قیمت به ۱۶ میلیون و ۲۹۶ هزار و ۹۰۰ تومان رسید؛ سطحی که از کاهش تدریجی قدرت خریداران خیر می‌داد. با ادامه این روند، در روز سه‌شنبه فشار فروش تشدید شد و قیمت تا ۱۵ میلیون و ۶۵۱ هزار و ۹۰۰ تومان عقب نشست؛ نقطه‌ای که در واقع کمترین سطح هفته نیز محسوب می‌شود و در آن، حجم معاملات به‌طور محسوسی کاهش یافت.

بازگشت تجربه کرد. در روز چهارشنبه قیمت تا ۱۶ میلیون و ۱۸۱ هزار و ۹۰۰ تومان افزایش یافت، اما این رشد نه از پشتوانه تقاضای پایدار برخوردار بود و نه با بهبود متغیرهای بنیادی همراه شد. در نتیجه، این حرکت صعودی دوام نیاورد و در روز پنجشنبه، بازار بار دیگر تحت فشار عرضه قرار گرفت و قیمت به ۱۵ میلیون و ۶۶۴ هزار و ۲۰۰ تومان بازگشت.

در سوی مقابل، اونس جهانی طلا رفتاری متفاوت و کم‌نوسان‌تر از بازار داخلی داشت. قیمت اونس در ابتدای هفته ۴ هزار و ۲۱۹ دلار و ۳۳۳ سنت بود و در میانه هفته تا ۴ هزار و ۳۲۲ دلار و ۶۸ سنت افزایش یافت، اما این رشد نیز پایدار نماند و در پایان هفته قیمت در سطح ۴ هزار و ۲۲۳ دلار و ۹۷ سنت قرار گرفت. به این ترتیب، تغییر خالص بازار جهانی در طول هفته بسیار محدود بود و عملاً بازار در یک محدوده نوسانی مشخص باقی ماند.

کنکته کلیدی در تحلیل این واگرایی، نقش تعیین‌کننده نرخ ارز در بازار داخلی است. در شرایطی که اونس جهانی تغییرات محدود و رفت‌وبرگشتی را تجربه می‌کرد، کاهش نرخ دلار در بازار آزاد ایران، فشار بیشتری به قیمت طلا وارد کرد و مسیر بازار را کاملاً نزولی ساخت. در واقع، حتی ثبات نسبی اونس نیز نتوانست اثر افت ارز را در بازار داخلی خنثی کند.

در کنار عامل ارز، کاهش محسوس تقاضا نیز به‌عنوان یکی از متغیرهای مهم هفته عمل کرد. رفتار معامله‌گران در این بازه زمانی نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از خریداران در شرایط عدم قطعیت سیاسی و ارزی، از بازار فاصله گرفتند و رویکرد انتظار را در پیش گرفتند. همین کاهش ورود نقدینگی باعث شد بازار در برابر موج‌های عرضه آسیب‌پذیرتر شود.

همزمان، انتشار برخی سیگنال‌های سیاسی و افزایش احتمال شکل‌گیری توافق یا تفاهم‌های جدید، انتظارات تورمی را در کوتاه‌مدت تعدیل کرد. این موضوع به‌طور مستقیم بر رفتار خریداران اثر گذاشت و انگیزه ورود به بازار طلا را کاهش داد. در نتیجه، هر موج صعودی کوتاه‌مدت نیز با افزایش سفار نقد تقاضای کافی مواجه شد و امکان تثبیت نیافت.

در جمع‌بندی می‌توان گفت بازار طلای داخلی در هفته ۲۳ تا ۲۸ خرداد با افت حدود ۱.۵۶ میلیون تومانی معادل نزدیک به ۹ درصد کاهش مواجه شد، در حالی که بازار جهانی تقریباً در محدوده آغازین خود به کار پایان داد. این اختلال رفتاری بار دیگر نشان داد که در شرایط فعلی، نرخ ارز و متغیرهای سیاسی داخلی نقش پررنگ‌تری نسبت به اونس جهانی در تعیین مسیر قیمت طلا در بازار ایران دارند و کاهش تقاضا نیز این روند را تشدید کرده است.



تورم ماهانه ایران در اردیبهشت ماه بر اساس گزارش مرکز آمار به ۸.۹ درصد رسیده و تورم نقطه‌به‌نقطه نیز از مرز ۸۴ درصد عبور کرده است؛ رقمی که بسیاری از اقتصاددانان آن را زنگ خطر ورود اقتصاد ایران به فازهای خطرناک‌تر تورمی می‌دانند. حسین عبده‌تبریزی کارشناس اقتصادی نیز نسبت به احتمال حرکت اقتصاد ایران به سمت ابرتورم هشدار داده است.

به گزارش اقتصاد آنلاین، در همین حال، جنگ اخیر ایران و آمریکا به گفته سخنگوی دولت، بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار خسارت به کشور وارد کرده؛ رقمی معادل حدود پنج سال بودجه عمومی ایران.

صندوق بین‌المللی پول نیز حتی بدون احتساب هزینه‌های جنگ، پیش‌بینی کرده اقتصاد ایران در سال جاری ۶.۱ درصد کوچک شود و تولید ناخالص داخلی کشور در سال ۲۰۲۶ به حدود ۳۰۰ میلیارد دلار کاهش یابد. در چنین شرایطی، تجربه کشوری که تنها دو سال پیش با تورم سررسمی دست‌وپنجه نرم می‌کرد، بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند؛ آرژانتین خاویر میلی.

اقتصادی که از همسایه‌ها عقب افتاد

صندوق بین‌المللی پول در تازه‌ترین برآوردهای خود تصویری نگران‌کننده از جایگاه اقتصاد ایران ارائه می‌دهد. براساس این گزارش، اقتصاد ایران اکنون تقریباً یک‌پنجم اقتصاد عربستان سعودی و ترکیه است، کمتر از نصف اقتصاد امارات متحده عربی و اسرائیل برآورد می‌شود و حتی حدود ۲۰ درصد از اقتصاد قزاقستان نیز کوچک‌تر شده است. این آمار زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به یاد بیاوریم تنها دو دهه پیش ایران در بسیاری از شاخص‌های اقتصادی در کنار ترکیه و عربستان قرار داشت. اما امروز شکاف میان اقتصاد ایران و رقبای منطقه‌ای آن به شکل محسوسی افزایش یافته است.

صندوق بین‌المللی پول معتقد است حتی در صورت کاهش تنش‌های سیاسی، بدون اصلاحات ساختاری عمیق، اقتصاد ایران همچنان با رشد پایین، تورم بالا و کسری بودجه مزمن مواجه خواهد بود.
آرژانتین؛ از لبه پرتگاه تا بازگشت ثبات
وقتی خاویر میلی در ۱۰ دسامبر ۲۰۲۳ قدرت را در آرژانتین به دست گرفت، نرخ تورم سالانه این کشور حدود ۱۶۱ درصد بود. تنها یک ماه بعد و در پی آزادسازی نرخ ارز و اصلاحات شدید اقتصادی، تورم به بیش از ۲۵۰ درصد نیز رسید و بسیاری از رسانه‌های جهان از فروپاشی قریب‌الوقوع اقتصاد آرژانتین سخن می‌گفتند. اما اتفاق دیگری رخ داد. بر اساس آمار رسمی آرژانتین، تورم سالانه از اوج ۲۸۹ درصدی در بهار ۲۰۲۴ به ۱۱۷ درصد در پایان همان سال رسید و اکنون در ماه مه ۲۰۲۶ به ۳۳.۲ درصد کاهش یافته است. تورم مواد غذایی نیز که زمانی تا ۳۰۰ درصد عبور کرده بود، اکنون به محدوده ۳۳ درصد رسیده است.



تورم ماهانه ۵۰ درصدی یا اصلاحات به سبک آرژانتین

پزشکیان، خاویر میلی ایران می‌شود؟

تورم ماهانه ایران به محدوده هشدار رسیده و سایه ابرتورم بر سر اقتصاد سنگینی می‌کند؛ حالا پرسش اینجاست که آیا پزشکیان حاضر است نسخه پرهزینه، اما موفق خاویر میلی را برای نجات اقتصاد ایران اجرا کند؟



بین‌المللی پول در گزارش‌های متعدد خود تأکید کرده که مهم‌ترین عامل کاهش تورم در آرژانتین، توقف تأمین کسری بودجه از طریق چاپ پول بود است؛ همان چرخه‌ای که سال‌ها اقتصاد این کشور را گرفتار تورم مزمن کرده بود.

ایران؛ سرزمین انرژی ریگان و کسری بودجه دائمی

امروز بنزین در ایران با قیمت ۱۵۰۰ تا ۵۰۰۰ تومان عرضه می‌شود؛ در حالی که هزینه واقعی تولید و تحویل آن چندین برابر این رقم است. برآوردها نشان می‌دهد کشور روزانه حدود ۳۷ میلیون لیتر کسری بنزین دارد و دولت ناچار است بخش بزرگی از منابع خود را صرف پوشش این شکاف کند. ماجرا فقط به بنزین محدود نمی‌شود. پروژه‌های عمرانی فاقد توجیه اقتصادی متوقف شد و کسری بودجه که سال‌ها از طریق چاپ پول تأمین می‌شد، به سرعت مهار شد. دولت همچنین کنترل‌های گسترده ارزی را کاهش داد، نرخ ارز را به واقعیت بازار نزدیک کرد، محدودیت‌های تجاری را کاهش داد و تلاش کرد اقتصاد را به سمت رقابت بیشتر سوق دهد. همچنین صندوق

به بیان دیگر، دولتی که اقتصاد را با تورم ۱۶۰ درصدی تحویل گرفت، ظرف کمتر از یک سال تورم را به ۹۴ درصد رساند و اکنون آن را به محدوده ۳۰ درصد رسانده است؛ دستاوردی که حتی منتقدان میلی نیز نمی‌توانند آن را نادیده بگیرند.

میلی دقیقاً چه کرد؟

راز ماجرا نه در معجزه بود و نه در سیاست‌های پیچیده. میلی تقریباً تمام آنچه اقتصاددانان بازار آزاد دهه‌ها درباره آن هشدار می‌دادند را اجرا کرد.

یارانه‌های گسترده دولتی کاهش یافت، بسیاری از وزارتخانه‌ها و نهادهای دولتی حذف شدند، هزاران نیروی مازاد دولت اخراج شدند، پروژه‌های عمرانی فاقد توجیه اقتصادی متوقف شد و کسری بودجه که سال‌ها از طریق چاپ پول تأمین می‌شد، به سرعت مهار شد. دولت همچنین کنترل‌های گسترده ارزی را کاهش داد، نرخ ارز را به واقعیت بازار نزدیک کرد، محدودیت‌های تجاری را کاهش داد و تلاش کرد اقتصاد را به سمت رقابت بیشتر سوق دهد. همچنین صندوق

چرا خودر و از توافق و سیاست هم فرمان نمی‌گیرد؟

موج جدید گرانی؛ از کارخانه تا بازار



بازار خودرو پس از یک مکت کوتاه ناشی از اخبار تقاهم سیاسی، با شوک افزایش قیمت کارخانه و اصلاحات وزارت صمت، بار دیگر وارد فاز صعودی شد و اثر عوامل بیرونی را خنثی کرد.

به گزارش اقتصاد۲۴، درست در روزهایی که انتشار اخبار مربوط به تقاهم سیاسی میان ایران و آمریکا، انتظارات تورمی را در بازارهای مالی مهار کرده و نرخ طلا و ارز را در مسیر نزولی قرار داده بود، بازار خودرو ایران بار دیگر گران داد که سازوکارهای درونی و مستقیم دارد که لزوماً از دستوره‌های موقتی بازار ارز بیرونی نمی‌کنند. بررسی تحولات بازار در اواخر خرداد ۱۴۰۵ فاش می‌کند که میانگین افت قیمت‌ها در بازار آزاد پس از اعلام تقاهم، تنها حدود ۳ درصد بود؛ نوسانی ناچیز که فعالان این عرصه آن را بیشتر به یک «مکت تاکتیکی» یا حالت تعلیق تعبیر کردند تا یک ریزش واقعی.

اما همین آرامش شکننده و راکد هم ماندگار نبود. در حالی که تصور می‌شد بازار خودرو دست‌کم تا پایان هفته در فضای محتاطانه و کاهشی باقی بماند، انتشار دو خبر عمده از سوی سیاست‌گذار و خودروسازان بزرگ، معادلات روی پیشخوان را به طور کامل دگرگون کرد. شوک ناگهانی افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی قیمت کارخانه‌های محصولات ایران‌خودرو از یک سو و رونمایی وزارت صمت از فرمول جدید قیمت‌گذاری بر اساس سایت‌های مادر از سوی دیگر. این تحولات، تلاقی بی‌نظیری از رانت خفته در نظام قیمت‌گذاری، آشفتگی عرضه و مقاومت بازار آزاد در برابر ریزش قیمت‌ها را به تصویر کشید.

اما پرسش اصلی اینجاست که چرا در شرایطی که بازار آزاد پس از انتشار اخبار تقاهم ایران

و آمریکا وارد فاز نزولی شده و هزینه بسیاری از ریسک‌های سیاسی و تجاری کاهش یافته، خودروسازان بزرگ کشور مسیر معکوس را انتخاب کرده‌اند؟ منتقدان می‌گویند صنعت خودرو در ایران به دلیل برخورداری از بازار انحصاری، نه تنها خود را ملزم به ارتقای کیفیت نمی‌داند، بلکه هر تحول اقتصادی را به فرصتی برای افزایش قیمت تبدیل می‌کند؛ چه نرخ ارز صعودی باشد و چه نزولی.

کالبدشکافی رانت ۵۵۰ همتی؛ کیکی که تولیدکننده سهمی از آن ندارد

ریشه تلاطم‌های مداوم و عدم هماهلی بازار به کاهش پایدار قیمت‌ها را باید در شکاف عمیقی جست‌وجو کرد که دست‌ماست به اسم حمایت از مصرف‌کننده، میان کارخانه و بازار آزاد دهان باز کرده است. محاسبات و برآوردهای آماری یک مرکز تحقیقاتی وابسته به خودروسازان درباره ارزش بازار خودروهای سواری نو در سال گذشته، پرده از یک فاجعه اقتصادی برمی‌دارد. بر اساس این داده‌ها، ارزش کل خودروهای سواری نو عرضه شده به قیمت کارخانه حدود ۱۸۰۰ هزار میلیارد تومان (بهات برآورد شده است، در حالی که ارزش همین خودروها بر پایه نرخ‌های رایج در بازار آزاد بر رقم باورکردنی ۲۳۵۰ همت می‌رسد. این اختلاف ۵۵۰ هزار میلیارد تومانی، در واقع حجم ثروتی است که در قالب رانت ناشی از قیمت‌گذاری دستوری، از ترانزانه شرکت‌های تولیدکننده خارج شده و به جیب واسطه‌ها، سرمایه‌گذاران و حلقه‌های خارج از زنجیره تولید واریز شده است. ایران خودرو به عنوان بزرگ‌ترین بازیگر این عرصه، در حالی سهم ریالی‌اش از ارزش بازار کارخانه‌های حدود ۴۲ درصد است که به دلیل توزیع رانت در بازار آزاد، سهم واقعی‌اش از ارزش نهایی بازار به

کمتر از ۳۷ درصد سقوط می‌کند. نتیجه این ساختار، پارادوکس عجیبی است که در آن کارخانه‌های تولیدکننده با زیان انباشته کلان و بحران شدید نقدینگی دست‌بیزدیند، اما چرخش مالی واسطه‌گری در حاشیه بازار به ارقام نجومی دست یابد. این رانت کلان، همان سدی است که در برابر سیگنال‌های کاهشی دیپلماسی مقاومت می‌کند، چرا که ذی‌نفعان حاشیه بازار اجازه فروریختن راحت این دژ قیمتی را نمی‌دهند.

البته منتقدان می‌گویند زیان انباشته و بحران نقدینگی نمی‌تواند به تنهایی توجیه‌کننده افزایش‌های ناگهانی قیمت باشد؛ چرا که بخش مهمی از مشکلات مالی خودروسازان به ساختار مدیریتی، بهره‌وری پایین و هزینه‌های سربرار بازمی‌گردد؛ مسائلی که هزینه آن در نهایت از جیب مصرف‌کننده برداخت می‌شود.

کنکه دیگر اینکه ارجاع تمام مشکلات به قیمت‌گذاری دستوری، تنها بخشی از واقعیت است. خودروسازان طی سال‌های گذشته با وجود برخورداری از حمایت‌های گسترده تعرفه‌ای، تسهیلات بانکی و بازار تقریباً انحصاری، نتوانسته‌اند کیفیت محصولات خود را متناسب با افزایش قیمت‌ها ارتقا دهند. به همین دلیل بخشی از افکار عمومی، افزایش‌های اخیر را نه یک ضرورت اقتصادی، بلکه نتیجه تداوم ساختار ناتواآمد مدیریتی در صنعت خودرو می‌دانند. گفتنی است، افزایش اخیر قیمت خودرو با واکنش‌های تند سیاسی و اجتماعی نیز همراه شد. بهرام پارسایی، نماینده پیشین مجلس، در انتقاد از عملکرد خودروسازان نوشت: «اگر کشور بی‌در و پیکر نبود، بی‌کیفیت‌ترین خودروهای جهان را ناگهانی ۵۱ درصد گران نمی‌کردند.» این اظهارات بازتاب گسترده‌ای در شبکه‌های اجتماعی داشت و بار دیگر شکاف میان قیمت و کیفیت خودروهای داخلی را به یکی از محورهای اصلی انتقاد افکار عمومی تبدیل کرد.

ضلع دیگر این آشفتگی ساختاری، به بازار خودروهای مونتاژی و وارداتی بازمی‌گردد؛ بازاری که نقشه قدرت ریالی آن در سال‌های اخیر به شدت تغییر کرده و سهم مونتاژکاران خصوصی مانند مدیران خودرو در ارزش بازار آزاد به شکل چشمگیری افزایش داده است. وزارت صمت با درک این موضوع که سیستم سنتی «خوداظهاری» به ابزاری برای گران‌فروشی‌های نجومی تبدیل شده، فرمول جدید قیمت‌گذاری را ابلاغ کرد. پیش از این، شرکت‌های واردکننده و مونتاژکار با استفاده از خلأهای قانونی، هزینه‌های حمل، بیمه و سود پایه را به صورت دلخواه اعلام می‌کردند که نمونه عینی آن، افشای پرونده گران‌فروشی ۴۰ میلیارد تومانی روی یک خودروی ۷۰ میلیارد تومانی بود که ۱۱۰ میلیارد تومان به فروش رسید. فرمول جدید وزارت صمت، قیمت‌گذاری را به سه معیار مشخص پیوند داده است؛ قیمت در سایت‌های مادر (شرکت سازنده)، نرخ فروش در کشورهای همجوار (بهره‌بزه حوزه خلیج فارس) و سود قانونی مصوب. هدف این جراحی، از بین بردن ارزیبری بالای بخش مونتاژ است؛ بخشی که با وجود بلعیدن میلیاردها دلار منابع ارزی، تنها تا ۲۰ تا درصد از کل تولید داخلی را پوشش می‌دهد و ارزش افزوده داخلی بسیار پایینی دارد. اتصال حقوقی این مصوبات به محاکم قضایی، ضمانات اجرایی جدیدی است تا خودروسازان نتوانند مانند گذشته با ابزارهای حقوقی، اجرای قوانین نظارتی را در دیوان عدالت اداری به تعویق بیندازند.

سرایت گرانی کارخانه به بازار آزاد؛ معادلات ۲۸ خرداد

آنچه واکنش افکار عمومی را به افزایش اخیر قیمت‌ها تشدید کرده، شکاف میان قیمت و کیفیت است. بسیاری از خودروهایی که مشمول افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی قیمت شده‌اند، همان محصولاتی هستند که سال‌هاست با پلتفرم‌های قدیمی، فناوری محدود و انتقادهای گسترده درباره ایمنی و کیفیت تولید می‌شوند. از نگاه منتقدان، رشد قیمت زمانی قابل دفاع است که با ارتقای کیفیت، خدمات پس از فروش و رضایت مشتری همراه باشد؛ موضوعی که در سال‌های اخیر کمتر مشاهده شده است.

بخش قابل توجهی از این محصولات بر پایه پلتفرم‌هایی تولید می‌شوند که عمر برخی از آن‌ها به بیش از دو دهه می‌رسد. از این منظر، پرسش افکار عمومی تنها درباره میزان افزایش قیمت نیست، بلکه درباره هر موضوع است که مصرف‌کننده در برابر پرداخت بهای بیشتر، دقیقاً چه کیفیتی یا فناوری جدیدی دریافت می‌کند.

بازاروسرمایه

دادن به نظام دلار چندنرخ‌گی گام مهمی در مسیر اصلاحات اقتصادی برداشت؛ اما این تنها ابتدای مسیر است.
نسخه‌های که هیچ سیاستمداری دوستش ندارد
واقعیت تلخ این است که هیچ کشوری بدون واقعی‌سازی قیمت انرژی، اصلاح ساختار بودجه، کاهش مداخلات دولت و آزادسازی اقتصاد نتوانسته تورم مزمن را مهار کند و تجربه آرژانتین نیز همین را نشان می‌دهد. میلی محبوب‌ترین تصمیم‌ها را نگرفت؛ بلکه سخت‌ترین تصمیم‌ها را گرفت. تصمیم‌هایی که در کوتاه‌مدت هزینه سیاسی داشت، اما در میان‌مدت توانست تورم را از مسیر انفجاری خارج کند. ایران نیز دیر یا زود ناچار خواهد بود به همین پرسش پاسخ دهد: آیا می‌توان با برق، گاز، آب و بنزین یارانه‌ای، تعرفه‌های سنگین، کسری بودجه مزمن و قیمت‌گذاری دستوری به توسعه رسید؟

پنجره‌ای که شاید دوباره بسته شود

در این میان، تفاهم ایران و آمریکا می‌تواند فرصتی کم‌نظیر برای اقتصاد ایران باشد. کاهش ریسک‌های سیاسی و بازگشت سرمایه‌گذاری خارجی می‌تواند بخشی از فشارهای موجود را کاهش دهد، اما حتی بهترین توافق سیاسی نیز نمی‌تواند جای اصلاحات اقتصادی را بگیرد. سرمایه‌گذار خارجی به اقتصادی وارد می‌شود که قواعد آن روشن باشد، قیمت‌ها واقعی باشند، نرخ ارز قابل پیش‌بینی باشد و دولت هر روز در بازارها مداخله نکند.

انتخابی میان اصلاحات یا ابرتورم

اقتصاد ایران امروز در نقطه‌ای قرار گرفته که آرژانتین سه سال پیش در آن ایستاده بود. تفاوت فقط در اعداد است. آرژانتین با تورم ۱۶۰ درصدی وارد دوره اصلاحات شد و اکنون به حوالی ۳۰ درصد رسیده است. ایران هنوز به آن نقطه نرسیده، اما سرعت رشد تورم ماهانه و ابعد کاهش بودجه باعث شده هشدارها درباره ابرتورم دیگر صرفاً یک سناریوی تئوریک نباشد. طبق تعریف کلاسیک فیلیپ کانان، ابرتورم زمانی آغاز می‌شود که نرخ تورم ماهانه از ۵۰ درصد عبور کند. ایران هنوز فاصله زیادی تا آن سطح دارد، اما تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد مسیر رسیدن به آن می‌تواند بسیار سریع‌تر از چیزی باشد که سیاستمداران تصور می‌کنند.

شاید مهم‌ترین درس آرژانتین برای ایران این باشد که هیچ کشوری با تعویق اصلاحات ثروتمند نشده است؛ اما بسیاری از کشورها با به تعویق انداختن اصلاحات، فقیرتر شده‌اند. در نهایت برای اینکه از ابر تورم جلوگیری شود باید هرچه سریع‌تر تعرفه‌واردات کم‌رکی نزدیک به صفر شود (همانطور که در آرژانتین رخ داده)، قیمت گاز، برق، بنزین و آب واقعی شود، تغییر قیمت ارز به صورت دائم و ماندن آرژانتین با دامنه‌ای نزدیک به دلار بازار آزاد حرکت کند، شرکت‌های دولتی بسیار زود واگذار شوند و تمام نیروهای اضافی در دولت تعدیل شوند.

درست در شرایطی که جراحی صمت و اخبار تفاهم سیاسی پال‌س‌های متناقضی به بازار می‌داد، اعلام رسمی فهرست جدید قیمت‌های ایران‌خودرو درب کارخانه، چرخه صعودی شدن قیمت‌ها در بازار آزاد را زد. افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی قیمت کارخانه‌ای، بلافاصله اثر خود را در معاملات روز پنج‌شنبه ۲۸ خرداد ۱۴۰۵ نشان داد و مسیر نزولی روزهای گذشته را متوقف کرد. در بازار خودروهای داخلی، قیمت‌هایی ثبت شد که نشان داد حاشیه‌ها به سرعت خود را با بهای جدید کارخانه تطبیق می‌دهد؛ به طوری که سورن پلاس (XUV) و پژو ۲۰۷ موتور TU۳ هر کدام با جهش ۱۱۰ میلیون تومانی نسبت به روز قبل معامله شدند و سایرنا دوگانه‌سوز نیز رشد ۶۰ میلیون تومانی را ثبت کرد.

این وضعیت در بازار مونتاژکاران با شدت بیشتری رخ داد. تیگو ۸ هیبرید با افزایش ۱۵۰ میلیون تومانی به رقم ۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید و محصولاتی نظیر تیگو ۹، کی‌ام‌سی X5 و چانگان CS۵۵ نیز رشد بهای چشمگیر ۸۰ تا ۱۲۰ میلیون تومانی را در یک روز تجربه کردند. نگاهی به قیمت‌های جدید کارخانه نشان می‌دهد تارا توربو اتوماتیک با رشد ۴۰ درصدی به کانال ۲.۷ میلیارد تومان رسیده و عملاً از برخی رقبای وارداتی پیشی گرفته است؛ اتفاقی که بازار آزاد را دچار یک شوک رفتاری ملی بود؛ در وضعیت گرفته است: «انتظار کاهشی» دست نگه داشته بودند، دوباره با واقعیت رشد قیمت‌ها مواجه ساخت.

بن‌بست واردات و گره کوری که باز نشد

در کنار تمامی این گزره‌های قیمتی و ساختاری، ضلع گمشده پارل تعادل بخشی به بازار خودرو، همچنان بحث واردات است. نمایندگان مجلس و اعضای کمیسیون صنایع و معادن با انتقاد شدید از وضعیت موجود، تداوم این آشفتگی و شکست سیاست‌های کنترلی را ناشی از عدم اجرای دقیق مصوبه واردات خودرو می‌دانند. هدف قانون‌گذار از تصویب واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودروی نو و کارکرده، ایجاد یک فضای رقابتی برای تعدیل قیمت‌های داخلی و ارتقای کیفیت تولیدات ملی بود؛ روندی که در صورت تحقق، می‌توانست خودروسازان را ناچار کند سود خود را به جای حاشیه بازار، از طریق بهبود بهره‌وری به دست آورند.

اما ناترازی‌های ارزی و منابع اجرایی باعث شد که این مصوبه جنبه عملیاتی گسترده‌ای به خود نگیرد. از سوی دیگر، بخش اندکی از خودروهایی که به کشور راه یافتند، به جای اینکه خودروهای اقتصادی و عام‌ه‌پسند باشند، به دلیل تعرفه‌ها و سازوکارهای توزیع، عملاً به کالاهایی لوکس تبدیل شدند که تنها قشر متمول جامعه توانایی خرید آنها را دارد. این انحراف از اهداف قانون‌گذار، عملاً تیغ نیز رقابت را کند کرد و به خودروسازان داخلی این فرصت را داد تا در غیاب رقبای خارجی مقرون‌به‌صرفه، قیمت‌های خود را ارتقا دهند.

بازار خودرو ایران در پایان خرداد ۱۴۰۵ ثابت کرد که بیش از آنکه تابع نوسانات لحظه‌ای دیپلماسی باشد، تحت‌تاثیر واقعیت‌های ملموس زنجیره تامین، محدودیت‌های شدید عرضه و سیاست‌های متناقض داخلی قرار دارد. اگرچه تفاهات بین‌المللی توانستند برای مدتی کوتاه ترمز انتظارات تورمی را بکشند و حجم معاملات را با ایجاد رکود کاهش دهند، اما آنچه در روزهای اخیر رخ داد نشان داد بازار خودرو ایران همچنان بیش از آنکه تابع منطق رقابت باشد، تحت تاثیر ساختار انحصاری صنعت خودرو قرار دارد. در بازاری که واردات محدود است، رقابت واقعی شکل گرفته و مصرف‌کننده حق انتخاب گسترده‌ای ندارد، افزایش قیمت‌ها با سرعت اجرا می‌شود اما ارتقای کیفیت و پاسخگویی به مشتریان همچنان به تعویق می‌افتد.

تا زمانی که گره‌های کور ساختاری نظیر انحصار در عرضه، کندی واردات خودروهای اقتصادی و ناترازی ارزی صنعت مونتاژ حل نشود، بازار خودرو میان رکودهای سنگین و جهش‌های ناگهانی معلق خواهد ماند. تجربه روزهای اخیر نشان داد که بازار خودرو ایران هنوز بیش از آنکه بر مدار رقابت و رضایت مشتری حرکت کند، بر محور انحصار و قیمت‌گذاری از بالا می‌چرخد. تا زمانی که واردات به یک ابزار واقعی رقابت تبدیل نشود و خودروسازان در برابر کیفیت محصولات خود پاسخگو نباشند، هر خبر مثبت سیاسی می‌تواند موقتاً بازار را آرام کند، اما بعید است بتواند مانع موج‌های بعدی افزایش قیمت شود.

کمیتهٔ مزد هر چه سریع تر هزینه سبد معیشت را به‌روز کند

کارگران در انتظار بازنگری مزایا



کارگران به شمار می‌رود، مبلغ بن خواریار در حال حاضر ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان و حق تاهل ۵۰۰ هزار تومان است که می‌تواند در جلسه بازنگری میزان آن بررسی و افزایش یابد.

وی تصریح کرد: اگر چه کمک هزینه مسکن قبلا به تصویب هیات وزیران رسیده و از اول اسامبل به کارگران پرداخت می‌شود، اما شورای عالی کار می‌تواند موضوع حق مسکن را مجددا مطرح کند و درباره افزایش مبلغ آن پیشنهاد دهد تا پس از تصویب به هیات وزیران ارسال شود. به گفته مشاور کانون عالی شورا‌های اسلامی کار،

به منظور بازنگری مزایا، کمیته دستمزد باید با حضور نمایندگان کارگر و کارفرما و دولت ایجاد شود تا هزینه‌های سبد معیشت خاناور و تاثیر تورم بر اقدام سید را بررسی کنند و پس از جمع‌بندی به شورای عالی کار ارائه دهند.

به بازنگری مزایا به چشم هزینه نگاه کنیم زیرا هرچه به کارگر داده شود، نوعی سرمایه‌گذاری است.

وی درباره روند برگزاری جلسه بازنگری مزایا اظهار کرد:

پیش نیاز ورود به موضوع بازنگری مزایا این است که هزینه‌های سبد معیشت بر مبنای نرخ تورم محاسبه و بررسی شود. ولی الله صالحی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره ضرورت اجرای بند ۱۰ صورتجلسه دستمزد ۱۴۰۵ و موضوع بازنگری مزایا تا پایان شهریور ماه گفت: اگرچه جنگ اثرات خود را بر کارگراها و بنگاه‌های اقتصادی گذاشته است ولی این مساله نافی برگزاری جلسه بازنگری مزایا نیست و کارفرمایان و کارگران این موضوع را می‌دانند. طبعاً دولت باید به بنگاه‌های آسیب دیده و کارگاه‌هایی که تحت تاثیر جنگ دچار مشکل شده‌اند، کمک کند لذا معتقدم که بازنگری و تغییر مزایا می‌تواند مطابق چارچوب قانونی خود پیش برود

و در کنار آن به واحدهای آسیب دیده رسیدگی شود. نباید