

## تأثیر حذف ارز نیمایی بر قیمت خودرو

حذف ارز نیمایی و تأثیر آن بر بازار خودرو موضوعی است که طی روزهای گذشته همواره مطرح بوده و حتی برای برخی نگرانی از افزایش مضاعف قیمت خودرو را به همراه داشته است. اما واقعیت این است که حذف ارز نیمایی تأثیر چندانی بر قیمت بازار خودرو نخواهد داشت. از سوی دیگر افزایش نرخ ارز نیز این بار مانند گذشته نتوانسته بر بازار اثر متناسب داشته باشد. علت هم این است که طی دوسال گذشته، خودرو سقف افزایش قیمت را زده و در واقع گرانی را پیش خور کرده است.

به‌صورت کلی، حذف ارز نیمایی برای خودروهایی که اختلاف قیمت بسیاری میان قیمت کارخانه‌ای و بازار آن وجود دارد، نمی‌تواند در قیمت بازار چندان مؤثر باشد. در حقیقت از بابت حذف ارز نیمایی، ممکن است قیمت شرکت بالا برود اما در قیمت بازار این اختلاف قیمت (و بالا رفتن قیمت شرکتی) در خلأ قیمتی بین قیمت شرکت و بازار گم می‌شود.

این موضوع اما در خصوص خودروهایی که قیمت کارخانه و بازار تقریباً یکسانی دارند (همچون برخی از خودروهای مونتاژی) به‌صورت مؤثر قیمت کارخانه‌ای محصولات را بالا خواهد برد؛ چرا که مستقیماً خودروسازان مونتاژی به‌واسطه CKD کاری، به نرخ ارز استناد می‌کنند و متناسب با تغییر نرخ ارز، قیمت خودرو را تغییر می‌دهند. نکته بسیار مهم این است که ما همیشه این تأثیر را بسیار فاحش و مستقیم و در لحظه داشته‌ایم. به‌طور مثال هزار تومان افزایش نرخ دلار (حتی در رنج دلار ۵۰-۴۰ هزار تومانی نه زمانی که دلار ۴۰۰۰ تومان بوده) بلافاصله قیمت خودرو را بالا می‌برد اما در حال حاضر، این افزایش قیمت دلار حدوداً ۲۲-۲۰ هزار تومانی که طی یکی دو هفته اخیر اتفاق افتاده، در واقع مثل همیشه در قیمت خودرو اعمال نشده است. دیدیم که در خودروهای تولید داخل با رنج قیمتی حدوداً یک میلیارد تومان، حدود ۱۰، ۲۰ و بعضاً ۳۰ میلیون تومان اختلاف قیمت ایجاد شده است. به عبارت دیگر نرخ ارز تقریباً ۲۵ تا ۳۰ درصد بالا رفته اما قیمت خودرو حدود پنج درصد افزایش داشته است.

در مورد خودروهای داخلی هم این موضوع تا حدودی جنبه روانی دارد. مسئله این است که کم‌وبیش خرید و فروش انجام می‌شود و در حقیقت بازار خودرو، واردات خودرو را کاملاً پذیرفته و به این نتیجه رسیده که واردات بر بازار تأثیرگذار است. با توجه به بودجه سال آینده و مبلغی که برای واردات تخصیص داده شده و مجلس نیز موافق است، به‌نظر می‌رسد دولت ناگزیر به اجرایی کردن واردات خودروهای دست دوم در سال آینده است.

این درحالی است که واردات خودروهای جانبازان هم طبق روال در حال انجام است و خوب هم پیش رفته و تاکنون حدود ۶۰ هزار دستگاه ترخیص شده است. بنابراین خودرو طی دو سال گذشته و بیشتر در یک سال گذشته، گرانی را پیش‌خور کرده است. این موضوع سبب شده که دیگر جهش لازم در شرایط فعلی ایجاد نشود. این تنها یک جنبه کار است، جنبه دیگر این است که شرایط سیاسی و شایعات مربوط به اتفاقات منطقه‌ای، اثرگذار بر بازار خودرو نیست و مردم وقتی احساس کنند شرایط به لحاظ اجتماعی چندان مناسب نیست، خودرو را به‌عنوان گزینه سرمایه‌گذاری انتخاب نمی‌کنند. موضوع بعدی این است که مسلماً با افزایش قیمت خودرو، این گرانی به اندازه تورم جاری و مطابق با سایر کالاهای سرمایه‌ای نیست. به همین دلیل سرمایه‌گذاران، پول‌های مازاد خود را به سمت خودرو نیاوردند.

همین که سرمایه‌گذاران با پول مازاد خود یا مبلغی که برای سرمایه‌گذاری در نظر دارند حاضر نباشند به سمت بازار خودرو بیایند، سبب می‌شود که در واقع عرضه و تقاضا در بازار متعادل شود. در صورتی که ما شاهد بودیم در سه چهار سال گذشته، یا حتی یک سال و نیم قبل، افرادی سرمایه خود را به سمت بازار خودرو به قصد سرمایه‌گذاری آوردند اما اکنون می‌بینم که حتی با افزایش قیمت خودرو، بازار به نسبت تورم سایر کالاها، افزایش نخواهد داشت. همه این‌ها یعنی دیگر خودرو گزینه جذابی برای سرمایه‌گذاری نیست.

## اقتصاد

### گزارش

#### محمد رضوانی

روزنامه نگار

**اقتصاد جهان در سالی که گذشت با فراز و نشیب‌های مختلفی در کشورهای دنیا همراه بود. در واقع در دنیای پساکرونا اگرچه برخی کشورها به موفقیت‌هایی در زمینه اقتصاد دست یافته‌اند اما هستند کشورهای مطرحی چون آلمان که روزهای دشواری را پشت سر می‌گذارند. در این گزارش با بررسی آمارها و داده‌های مرتبط با تولید ناخالص داخلی کشورها به معرفی اقتصادهای برتر جهان در سال ۲۰۲۴ می‌پردازیم.**

تولید ناخالص داخلی معیاری کلیدی برای ارزیابی ظرفیت اقتصاد کشورها به‌شمار می‌رود. در گزارش‌های سال گذشته بر اساس داده‌های مرتبط با تولید ناخالص داخلی کشورها، پیش‌بینی می‌شد که کشورهای ایالات متحده، چین، ژاپن، آلمان و هند بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان در سال ۲۰۲۴ باشند.

معیار یادشده به‌طور گسترده به‌عنوان قابل‌اعتمادترین معیار برای سلامت کلی اقتصاد در نظر گرفته می‌شود. طبق گزارش صندوق بین‌المللی پول در سال ۲۰۲۳ باید رشد اقتصاد جهانی که ۳.۱ درصد در این سال برآورد شده بود، در سال ۲۰۲۴ در سطح ۳.۱ درصد باقی می‌ماند که البته کمتر از میانگین تاریخی سالانه ۳.۸ درصدی بود. این صندوق چندی پیش اعلام کرد که تولید ناخالص داخلی جهان تا پایان سال ۲۰۲۴ به رشد ۳٫۲ درصدی خواهد رسید.

گزارش‌های صندوق بین‌المللی پول همچنین از کاهش تورم و رشد اشتغال پایدار حکایت دارد. ضمن اینکه بازارهای سهام برای دومین سال متوالی بیش از ۲۰ درصد رشد کرده‌اند.

### وضعیت کلی اقتصاد در سال ۲۰۲۴

نشریه اکونومیست داده‌های پنج شاخص اقتصادی شامل تولید ناخالص داخلی، عملکرد بازار سهام، تورم اصلی، بیکاری و کسری بودجه دولت در ۲۷ کشور عمدتاً ثروتمند را جمع‌آوری کرده و سپس هر اقتصاد را بر اساس عملکرد آن رتبه‌بندی کرده تا یک امتیاز ترکیبی به‌دست بیاورد. در این فهرست، کشور اسپانیا در رتبه اول، ایرلند در رتبه دوم و دانمارک و یونان به‌طور مشترک در رتبه سوم قرار گرفته‌اند که توسط ایتالیا و کلمبیا تعقیب می‌شوند.

این سومین سال متوالی است که کشورهای مدیترانه در صدر رتبه‌بندی اکونومیست قرار می‌گیرند. بعد از اسپانیا، طبق آمارها یونان و ایتالیا که زمانی نماد مشکلات منطقه یورو بودند، به روند بهبودی خود ادامه داده‌اند. ایرلند که شرکت‌های فناوری زیادی را به خود جذب کرده است و دانمارک، محل شهرت شرکت دارویی تولیدکننده داروی بحث‌برانگیز اما پرسود لاغری «اوزمپیک»، پنج رتبه برتر را کسب کرده‌اند.

در عین حال، قدرت‌های اقتصادی شمال اروپا با عملکرد ضعیف انگلیس و آلمان، ناامیدانه عمل کرده‌اند. دو کشور بالتیکی لتونی و استونی نیز در انتهای جدول، یعنی همان موقعیتی که در سال ۲۰۲۲ نیز به‌دست آورده بودند، قرار گرفته‌اند.

در اسپانیا رشد تولید ناخالص داخلی سالانه به لطف بازار کار قوی و سطوح بالای مهاجرت که تولید اقتصادی را بالا می‌برد، در مسیر فراتر از سه درصد قرار گرفته است.

### گزارش

**توسعه صنعت ریلی کشور طی سال‌های گذشته با**

**موانع متعدد مواجه بوده و به دلایلی چون تحریم‌های**

**بین‌المللی شرایط دشواری در این بخش ایجاد شده است.**

**این مشکلات در بخش‌های مختلفی از حمل بار و حمل مسافر گرفته تا**

**بهره‌وری، تعداد لوکوموتیوهای آماده به کار و مطالبات شرکت‌های ریلی**

**به خوبی مشهود است.**

مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران با توجه به اهمیت صنعت ریلی بر بخش‌های مختلف اقتصاد کشور، به تهیه گزارشی درباره چالش‌ها و مسائل اساسی حوزه حمل‌ونقل ریلی پرداخته و در قالب آن پیشنهادهای نیز برای برون‌رفت از شرایط فعلی ارائه کرده است. طبق این گزارش برپایه بازخوردها و مطالبات بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی، چالش‌های این عرصه را می‌توان در پنج دسته کلی طبقه‌بندی کرد:دسترسی به لوکوموتیو، دسترسی به ریل، قیمت‌گذاری خدمات ریلی، مطالبات شرکت راه‌آهن و عملکرد مدیریتی. با وجود افزایش تعداد کل لوکوموتیوهای کشور، در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ تعداد لوکوموتیوهای آماده به کار کاهش یافته است. میزان این آماده به کار در سال ۱۴۰۲ به ۵۲ درصد رسیده که کمترین مقدار این شاخص در چهار سال گذشته را نشان می‌دهد. شاخص‌های سرعت بازرگانی و بهره‌وری واگن‌های باری که چابکی سیستم حمل‌ونقل را نشان می‌دهند، در سال‌های اخیر کاهش یافته و به سه کیلومتر بر ساعت رسیده است. علاوه بر این، متوسط

اگرچه سرانه تولید ناخالص داخلی این کشور نیز افزایش یافته اما این میزان کمتر از تولید ناخالص داخلی کل این کشور بوده است.

این رشد در کشورهای دیگر ناچیز بوده است. آلمان و ایتالیا به دلیل قیمت بالای انرژی و کسادى صنایع تولیدی با مشکل مواجه شده‌اند. ژاپن قرار است به دلیل ضعف در گردشگری و صنعت خودروسازی، رشد ناچیز ۰٫۲ درصدی را به ثبت برساند. مجارستان و لتونی هم هر دو وارد رکود شده‌اند.

معیار دوم اکونومیست، بازده بازار سهام است. سرمایه‌گذاران از ماه اوت پرتنش خود جان سالم به در برده‌اند؛ زمانی که کاهش ارزش تجارت یِن باعث ترس از وقوع بحران شد. سهام آمریکا باردهی قابل توجه ۲۴ درصدی تعدیل شده بر اساس تورم را به همراه داشته؛ زیرا ارزش گذاری شرکت‌های فناوری که از قبل بالا بود، بالاتر رفته است. بازار کانادا که ارتباط تنگاتنگی با همسایه جنوبی خود دارد، با عملکردهای قوی در صنایع انرژی و بانکداری، سودهای مثبتی را به ثبت رسانده است. چند بازنده هم در این میان وجود دارند. به‌عنوان مثال قیمت سهام در فنلاند به‌صورت واقعی در محدوده منفی باقی ماند و بازار سهام کره‌جنوبی در پی اقدام به خود-سرنگونی رئیس‌جمهور این کشور در سوم دسامبر، سقوط کرد.

اکونومیست در مرحله بعد به تورم اصلی پرداخته که اجزای نوسانی مانند انرژی و مواد غذایی از آن حذف شده است تا فشارهای قیمتی را با دقت نشان دهد. اگرچه تورم جهانی به میزان قابل توجهی کاهش یافته اما قیمت خدمات در بسیاری از کشورها همچنان بالاست. در انگلیس رشد دستمزدها موجب استمرار افزایش هزینه‌های خدمات شده، به این معنی که تورم اصلی به طرز ناخوشایندی افزایش می‌یابد. در استرالیا افزایش هزینه‌های مسکن تا حدودی مقصر افزایش نرخ تورم است. تورم در ترکیه هنوز هم سرسام‌آور است. در مقابل، فرانسه و سوئیس توانسته‌اند فشار قیمت‌ها را کنترل کنند.

درصد بیکاری یک نشانگر سنتی برای شناسایی فلات اقتصادی به‌شمار می‌رود که بسیاری از زمانی که بانک‌های مرکزی شروع به افزایش نرخ بهره کردند، آن را پیش‌بینی می‌کردند. با این حال، با وجود برخی کاهش‌ها، بازارهای کار همچنان قوی هستند و نرخ بیکاری نزدیک به پایین‌ترین حد است.

اروپای جنوبی که هنوز از بیکاری بالا رنج می‌برد، شاهد

سالی که تورم کشورها کاهش یافت

# نگاهی به اقتصاد جهان در سال ۲۰۲۴



بهبود چشمگیری بوده است. بیکاری در یونان، ایتالیا و اسپانیا به کمترین میزان خود در بیش از یک دهه گذشته رسیده است. ایتالیا با کاهش ۱٫۴ درصدی بیکاری از ابتدای سال، بیشترین پیشرفت را داشته است. در آمریکا و کانادا اما نرخ بیکاری اندکی افزایش یافته است. این روند افزایش بیکاری تا حد زیادی به سطوح بالای مهاجرت نسبت داده می‌شود.

معیار نهایی اکونومیست به ترازهای مالی، به استثنای پرداخت‌های بهره به‌عنوان سهمی از تولید ناخالص داخلی اختصاص دارد. پس از سال‌ها هزینه‌های کلان، در بسیاری از کشورها برای اطمینان از اینکه بار بدهی قابل مدیریت باقی بماند، به یکپارچه‌سازی نیاز است. دانمارک و پرتغال به‌خاطر دستنبایی به مازاد بودجه از طریق انضباط مالی، متمایز از دیگر کشورها هستند. نروژ و ایرلند نیز به مازاد بودجه خود می‌بالند. البته به دلایل دیگر نیز این اتفاق رخ داده است. به‌عنوان مثال نروژ به دلیل درآمدهای بالای نفتی و ایرلند به دلیل درآمد باد آورده مالیات شرکت‌ها که با پرداخت چند میلیارد دلاری مالیات معوقه شرکت اپل تقویت شده است، به این بودجه مازاد دست یافته‌اند. با این حال، اغلب دولت‌ها همچنان بدون نگرانی از عواقب آن، هزینه می‌کنند. کسری اولیه لهستان به دلیل افزایش هزینه‌های دفاعی در واکنش به جنگ روسیه در اوکراین، از سه درصد تولید ناخالص داخلی فراتر رفته است. در ژاپن، محرک‌های مالی سنگین با هدف حمایت از اقتصاد و کاهش فشارهای هزینه‌های زندگی در پی پایان یافتن دوران نرخ‌های بهره بسیار پایین، مشکلات بدهی‌ها را تشدید کرده است. مسیر بدهی انگلیس رو به وخامت است و آخرین بودجه آن برای ترمیم مالیه عمومی شکست خورده است. فرانسه در آشفته‌گی سیاسی غوطه‌ور است و قادر به مهار هزینه‌های خود نیست.

### دستمزد پایین‌تر از نرخ تورم

سازمان بین‌المللی کار در گزارش خود آورده است که طبق برآوردها، در سال ۲۰۲۱ حدود ۳.۳ میلیارد کارگر در جهان وجود داشت که ۱.۷ میلیارد نفر از آن‌ها حقوق‌بگیر بودند. در سال ۲۰۲۲ رشد دستمزد منفی بوده اما در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ افزایش دستمزدها مجدداً سیر صعودی داشته که البته بیشتر مربوط به اقتصادهای پیشرفته و دو کشور نوظهور در آسیا یعنی چین و هند بوده است.

● یکشنبه ۱۶ دی ۱۴۰۳ ● شماره ۴۶۳

میانگین جهانی منعکس‌کننده این واقعیت است که دستمزدهای ۴۵ درصد از ۱۶۰ کشور مورد مطالعه، پایین‌تر از نرخ تورم واقعی باقی مانده و این موضوع بر قدرت خرید کارگران تأثیر منفی گذاشته است.

در سطح جهان ۱۰ درصد از کارگران کمترین دستمزد را می‌گیرند و در مجموع نیم درصد از کل حقوق و دستمزد جهان را دریافت می‌کنند. در مقابل ۱۰ درصد از کارگرانی که بیشترین دستمزد را می‌گیرند، ۳۸ درصد از کل حقوق و دستمزد را به‌دست می‌آورند.

همچنین ۵۶ درصد از مزدبگیران در اقتصاد رسمی، کارگران غیررسمی هستند و این موضوع منجر به افزایش تعداد کارگران فقیر در دنیا شده است.

### نگاه صندوق بین‌المللی پول

صندوق بین‌المللی پول در جدیدترین گزارش خود آورده است: «انتظار می‌رود رشد جهانی ثابت و در عین حال ضعیف باقی بماند. با این حال از آوریل ۲۰۲۴ بازنگری‌های قابل توجهی در زیرساخت‌ها انجام شده و ارتقا برای ایالات متحده که کاهش رتبه را برای سایر اقتصادهای پیشرفته به ویژه بزرگ‌ترین کشورهای اروپایی جبران می‌کند، پیش‌بینی می‌شود.

به همین ترتیب، در بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه، اختلال در تولید و حمل‌ونقل کالاها به ویژه نفت، درگیری‌ها، ناآرامی‌های داخلی و رویدادهای شدید آب‌وهوایی منجر به تجدید نظر نزولی در چشم‌انداز خاورمیانه و آسیای مرکزی و چشم‌انداز کشورهای جنوب صحرای آفریقا شده است. این موارد با پیش‌بینی ارتقا برای آسیای نوظهور جبران شده؛ جایی که تقاضای فزاینده برای نیمه‌رساناها و لوازم الکترونیکی، ناشی از سرمایه‌گذاری‌های چشمگیر در هوش مصنوعی، رشد را تقویت کرده است. روندی که با سرمایه‌گذاری عمومی در چین و هند پشتیبانی می‌شود.

پنج سال بعد، رشد جهانی باید به ۳٫۱ درصد برسد که عملکردی متوسط در مقایسه با میانگین پیش از همه‌گیری کرونا محسوب می‌شود.

همین‌طور که کاهش تورم جهانی ادامه دارد، تورم قیمت خدمات در بسیاری از مناطق بالا باقی می‌ماند و به اهمیت درک پویایی‌های بخشی و تنظیم سیاست پولی بر این اساس، اشاره می‌کند. با کاهش عدم تعادل چرخه‌ای در اقتصاد جهانی، اولویت سیاست‌های کوتاه‌مدت باید با دقت کالیبره شود تا از فرودی نرم اطمینان حاصل شود. اصلاحات ساختاری برای گسترش چشم‌انداز رشد میان‌مدت ضروری است، در حالی که حمایت از آسیب‌پذیرترین قشرها باید حفظ شود. همچنین راهبرد هایی برای افزایش مقبولیت اجتماعی این اصلاحات مورد نیاز است که یک پیش‌نیاز اساسی برای اجرای موفقیت‌آمیز این سیاست‌هاست.

اکنون در آستانه آغاز سال ۲۰۲۵، اقتصاد جهانی با چالش‌های جدیدی روبه‌روست. تقریباً نیمی از جمعیت جهان در کشورهایی زندگی می‌کنند که امسال انتخابات برگزار کردند. بسیاری رهبرانی را انتخاب کردند که می‌توان آن‌ها را غیرقابل پیش‌بینی نامید. تجارت جهانی در معرض تهدید است، بدهی‌های دولت‌ها در حال افزایش است و بازارهای سهام ظرفیتی برای اشتباه ندارند. در حال حاضر حداقل اسپانیا، یونان و ایتالیا که مدت‌ها توسط همسایگان شمالی خود به‌عنوان اقتصادهایی ضعیف تحقیر می‌شدند، می‌توانند تجدید حیات اقتصادی خود را جشن بگیرند.

حق دسترسی عملاً سهم باقی‌مانده برای بخش خصوصی تکاپوی هزینه‌های جاری آن را نمی‌دهد. با وجود سوددهی شرکت ملی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به میزان ۳۲۶ میلیارد تومان در سال ۱۳۹۹، در سال بعد شرکت زیان‌ده شده و زیان آن با سقوط آزاد به ۱۸۶۹ میلیارد تومان رسید. در سال‌های بعد نیز این زیان‌دهی تداوم داشته است؛ به‌طوری‌که زیان شرکت در سال ۱۴۰۱ به ۲۷۸۶ میلیارد تومان و در سال ۱۴۰۲ به ۲۱۹۱ میلیارد تومان رسیده است. بنابراین از منظر مالی، عملکرد سه ساله اخیر (۱۴۰۳-۱۴۰۰) این شرکت با عقب‌ماندگی‌های متعدد همراه بوده است.

در این میان مواد ۵۶ و ۵۷ قانون برنامه هفتم برای توسعه ظرفیت شبکه ریلی تکالیفی برعهده دولت گذاشته است. قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت نیز مقرر کرده سهم حمل‌ونقل ریلی از بار زمینی به ۳۰ درصد و سهم حمل‌ونقل ریلی مسافری به ۱۸ درصد افزایش یابد.

همچنین بر پایه برآوردهای برنامه هفتم پیشرفت، میزان ترانزیت زمینی در پایان برنامه ۴۰ میلیون تن پیش‌بینی شده است. با توجه به صرفه‌های اقتصادی و محیط زیستی انتظار بر این است که بخش عمده آن از طریق ریل صورت گیرد. در سال ۱۴۰۲ نیز ۵۷۲ میلیون تن بار از طریق جاده و ۴۳ میلیون تن از طریق ریل و در مجموع ۶۱۵ میلیون تن بار جابه‌جا شده است. بر پایه هدف گذاری برنامه سهم حمل‌ونقل راه‌آه‌نی از جابه‌جایی کل بار تا پایان برنامه باید به ۳۰ درصد افزایش یابد. برای تحقق این اهداف تعداد ۵۵۰ لوکوموتیو (کشنده) تا پایان برنامه پیش‌بینی شده است؛ به‌عبارت دیگر افزایش ۸۰ لوکوموتیو در سال.