

قیمت

۷۹/۸/۲- ایران- اسماعیلی- در حالیکه هر دستگاه پژو ال ایکس ۴۰۵ در بازار داخلی ۱۲ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان است ،
۷۹/۱۱/۲- ابرار- اسماعیلی: قیمت پیکان که ایران خودرو دریافت کرده ، در ۹ ماه گذشته بطور متوسط ۳ میلیون و ۶۰۰
هزار تومان بوده است. علاوه بر آن ۱۰٪ قیمت بازار به عنوان مالیات به وزارت دارایی و ۲٪ فروش هم به
آموزش و پرورش و پرداخت می شود. بقیه هم سود مشارکت است که به خریدار داده می شود قیمت صادراتی
آن ۷ هزار و ۶۰۰ دلار اعلام شد.

۸۱/۱/۲۵- ایران- جهانگیری :

قرار بود امسال دولت ۲۳۰ میلیارد تومان از محل ۱۰٪ مالیات [بر فروش خودرو] درآمد کسب کند که اکنون با
حذف ۱۰ درصد ، مقرر شده از بخش تعرفه قطعات وارداتی خودرو درآمد دولت به ۲۸۰ میلیارد تومان
برسد. [پس از حذف ۱۰ درصد تعرفه ها را آنقدر بالا بردند تا درآمد دولت کاهش نیابد.]

۸۱/۱/۲۸- حیات نو- ابراهیمبای سلامی : به نظر من **قیمت واقعی خودرو پنجاه درصد** قیمت کنونی آن است..

۸۱/۳/۱۹- آفرینش - **جهانگیری : قیمت خودرو در بازار تعیین می شود.**

۸۱/۴/۶- ابرار اقتصادی- دکتر اسماعیلی : در صورت موافقت وزارت صنایع و معادن پیکان به قیمت [ثابت] ۴/۵ میلیون تومان
پس از یکسال به خریداران تحویل می شود.

۸۱/۴/۱۵ - ابرار اقتصادی - اسماعیلی : هم اکنون سود فروش خودرو از ۱۵ درصد به ۸ درصد رسیده است. .

۸۱/۹/۶ - فرهنگ آشتی - دکتر اسماعیلی : پروژه ساخت انبوه خودروی کوچک و ارزان قیمت ۴ میلیون تومانی **پیکا** به
علت فشار [G.M] امریکا [به فیات] متوقف شده است

۸۱/۱۰/۱۹- آسیا- جهانگیری : افزایش قیمت خودرو در مقایسه با تورم ۱۵ درصدی سال گذشته تنها ۳ درصد بوده است.

۸۱/۱۱/۳۰- قدس - احمد رهبری:

• بعضی از محصولات بیش از دو برابر قیمت در ایران به فروش می رسد مثل مزدای ۳۲۳ مدل ۲۰۰۳ که قیمت
جهانی اش ۱۱ هزار دلار است ولی اینها تا ۲۳ میلیون تومان هم فروختند. [۶۸٪ تعرفه گمرکی و ۹٪ عوارض
تولید، شماره گذاری و خدمات پس از فروش را حساب نکرده اند]

۸۲/۴/۲۴ - قدس - نجفی منش - **۳۲/۴ درصد مالیات از سوی ارگانها** از خودروسازان دریافت شده است که این
مالیاتها علت اصلی گرانی قیمت خودرو در ایران است.

۸۲/۶/۲۶- همبستگی - اسماعیلی : خودروی پژو ۲۰۶ صندوقدار شش هزار دلاری جایگزین پیکان می شود.

۸۲/۷/۱۵ - ابرار اقتصادی - علیرضا نبئی حسین آبادی : دولت ۲۲۰ میلیارد تومان مالیات دریافتی از صنعت خودرو را در
سال ۸۰ با تغییر سود بازرگانی به حدود ۴۰۰ میلیارد تومان در سال ۸۱ افزایش داد و امسال از این بابت از

خودروسازان حدود ۶۰۰ میلیارد تومان فقط سود بازرگانی دریافت خواهد کرد. اینها هزینه هایی است که در نهایت به مشتری تحمیل می شود.

۸۲/۸/۱۳- قدس - منطقی: و **عده انقلاب قیمتها** در صنعت خودرو تحقق خواهد یافت. خودروی ملی به ۹ میلیون تومان کاهش می یابد. قیمت پژو ۴۰۵ در سال آینده ۸/۵ و در سال بعد به ۶ میلیون تومان کاهش می یابد، همچنین قیمت پژو ۲۰۶ با ۲ میلیون تومان کاهش مواجه می شود.

۸۲/۸/۱۸- یاس نو - دکتر اسماعیلی: سال ۸۵ پژو ۲۰۶ صندوقدار به قیمت پیکان به بازار.

۸۲/۸/۳۰ - همشهری - دکتر منطقی: برنامه جدی ایران خودرو **کاهش قیمتها در سال ۸۳ است**. از اواسط سال ۱۳۸۳ عرضه پژو ۴۰۵ به بهای **۸۰ میلیون ریال** بدون حذف برخی اجزا آن است

۸۲/۹/۲۳ - هدف و اقتصاد - دکتر اسماعیلی: **پژو ۲۰۶ صندوق دار که قیمتی حدود خودروی پراید دارد** خیلی زودتر از خودروی ال ۹۰ به بازار می آید

۸۲/۹/۳۰ - گسترش صنعت - ویسه در جشن ۱۰ سالگی سایکو، **چالش قیمت** به فاکتور اصلی مدل عرضه و تقاضا بدل خواهد شد. طرح ارزان سازی در هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا به سرعت در حال پیگیری است.

۸۲/۱۰/۱۶- صبح اقتصاد- در بازدید آقای رفسنجانی از ایران خودرو یک مقام مسئول گفت: **پژو ۴۰۵ از سال آینده با قیمت ۸ تا ۸/۵ میلیون تومان به بازار می آید..**

۸۲/۱۰/۳۰- همشهری- مهرداد مشایخی: از تیر ماه گذشته تا به حال قیمت پژو ۲۰۶، حدود ۲/۸ میلیون تومان کاهش پیدا کرده و از ۱۲/۷ میلیون تومان به ۹/۹ میلیون تومان رسیده است.

- پژو ۴۰۵ هم قیمتش از ۱۲/۳ میلیون تومان به ۱۰/۸ میلیون تومان رسیده است
- قیمت سمند ۱۰/۵۵ میلیون تومان اعلام شده درحالیکه در اول تیرماه، ۱۳/۴ میلیون تومان فروخته می شد.
- قیمت پژو پارس هم با افتی در حدود ۱/۳ میلیون تومان از ۱۵/۶ میلیون تومان به ۱۴/۳ میلیون تومان رسیده.
- پراید تنها ۳۰۰ هزار تومان ارزان شده و از ۷/۱ میلیون به ۶/۸ میلیون تومان رسیده است.
- پیکان، که تولیدش پیش از بحثهای فراوان بالاخره قرار است در سال ۸۳ متوقف شود، با همان قیمت قبلی خرید و فروش می شود.

۸۲/۱۱/۲- جام جم - دکتر ادبی: **قیمت خودرو سال آینده کاهش نمی یابد..**(به ۸۲/۸/۳۰ نگاه کنید)

۸۳/۲/۵- جهان اقتصاد- قشقایی مخر کمیسیون صنایع و معادن: مسئولان ایران خودرو اعلام کردند با محاسباتی که صگرفته و با تیراژ تولیدی که دارند امکانپذیر است که پژوی ۴۰۵ را با قیمت ۸ تا ۸/۵ میلیون تومان عرضه کنند.

۸۳/۲/۹- آفرینش - حامد نیکو معاون تولید خط تولید پژو ۲۰۶: **پژو ۲۰۶ صندوق دار با قیمت پیشنهادی ۵/۵ میلیون تومان از بهمن ماه امسال** به بازار عرضه می شود. {بایکسال تاخیر باقیمت ۱۳ میلیون}

۸۳/۲/۲۳- شرق- دهنادی قائم مقام اجرایی ایران خودرو: پژوی ارزان قیمت (GLI) تا سه هفته دیگر وارد بازار میشود.

۸۳/۱۰/۲۹-سیاست روز-کاتوزیان: کاهش قیمت خودرو عمدتاً "به قطعه سازها برمیگردد. قطعه سازان می توانند با افزایش حجم تولید، قیمت را کاهش دهند. در بخش های قطعه سازی بهره وری پایین است

۸۴/۰۴/۲۸-اعتماد- اقتصادپویا-مهندس ژیله شافتون، نماینده پژو فرانسه: پژو ۲۰۶ صندوقدار از نیمه دوم امسال با قیمت **حدود ۱۴ میلیون تومان** وارد بازار خواهد شد. {به چندخط بالاتر نگاه کنید}

۸۴/۱۱/۱۰-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• **۹ درصد ماکزیمم افزایش قیمت خودرو در سال آینده خواهد بود.** (انجمن خودروسازان با افزایش مجدد تعرفه ها با شدت مخالفت کرد و موفق شد)

۸۴/۱۱/۱۶-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• امیدواریم **افزایش ۹ درصدی عوارض باعث بالارفتن قیمت خودرو نشود.**

• در کمیسیون های اولیه ای که برای تعیین ردیف بودجه تشکیل شد، رقمی بالاتر از ۹ درصد تعیین شده بود که پس از انجام مذاکرات قرار شد، ۵ درصد از مصرف کننده و ۴ درصد از خودروسازان دریافت شود.

۸۵/۱/۱۴-شرق-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• با اعمال سیاست هایی ضمن بالابردن کیفیت در تولید، جلوی **افزایش قیمت** خودرو را خواهیم گرفت .

• خودروسازان بزرگ دولتی (سایپا و ایران خودرو) اعلام کرده اند که در جهت اجرای سیاست های دولت در سال ۸۵ حرکت خواهند کرد و برخی مخالفت هایی هم که در زمان تصویب بودجه ۸۵ در مجلس نسبت به بخش خودرو شده بود از ناحیه **شرکت های خصوصی** صورت گرفت.

۸۵/۰۶-دنیای اقتصاد-دکتر منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

ارزش افزوده خودروهای سواری در دنیا رو به کاهش است. به عنوان مثال، **برای حضور فعال سمنند در**

بازارهای جهانی باید قیمت تمام شده اش به حدود ۶ هزار دلار برسد.

۸۶/۳/۱-دنیای اقتصاد-خاکی، معاون فروش و خدمات پس از فروش ایران خودرو:

دلیل افزایش قیمت کارخانه ای خودروها، افزایش بیمه از ۴۰ به ۲۷۰ هزار تومان است.

۸۶/۳/۳۰-دنیای اقتصاد: کارلوس گون، مدیرعامل رنو-نیسان معتقد است که رقم جادویی زیر سه هزار دلار برآزنده خودروی ارزان است. و برای تولید آن با شرکت ماهیندرا رقیب تاتا وارد مذاکره شده است.

۸۷/۷/۱۷-دنیای اقتصاد- منطقی، مدیر عامل ایران خورو-

۷۹ درصد از قیمت ما مربوط به مواد اولیه ، دو درصد به خدمات پس از فروش ، یک درصد سود مشارکت و دو درصد نیز به هزینه های سربار اختصاص دارد. از ۱۷ درصد باقیمانده نیز، ده درصد به مالیات تعلق می گیرد و هفت درصد باقی مانده هم که سود خالص شرکت را شامل می شود.

۸۷/۸/۸- اعتماد- علی اصغر سرایی نیا، معاون فروش و خدمات پس از فروش ایران خودرو-

• ایران خودرو تاکنون حدود پنج هزار دستگاه تندر ۹۰ را به مشتریان تحویل داده اما چون قیمت تمام شده این خودرو بسیار بالاتر از قیمتی است که به دست مردم می رسد به ازای هر دستگاه حدود دومیلیون تومان ضرر کرده است. یعنی ۱۰ میلیارد تومان ضرر.

• شرکت رنو اعلام کرده به سبب تاخیر در اجرای قرارداد ال-۹۰ در ایران این شرکت با مبلغ ۶۷۵۰ یورو شاید دیگر نتواند تندر ۹۰ را در ایران به تولید برساند مگر اینکه دولت ایران مبلغ چنین قراردادی را افزایش دهد.

۸۷/۸/۲۰- ویژه نامه کیهان خودرو- علی محرابیان، وزیر صنایع و معادن-

افزایش قیمت تندر ۹۰ تا سقف ۱/۵ میلیون تومان غیر قانونی بوده و در صورت تخطی شرکت های خودرو سازی با آنها برخورد قانونی خواهد شد.

۸۷/۹/۱۰- سرمایه- مهدی صادق، رئیس کمیته خودرو کمیسیون صنایع و معادن-

افزایش قیمت هر خودرویی باید به تصویب مجلس برسد و کمیسیون صنایع تا کنون توافقی در زمینه بالا رفتن قیمت تندر نداشته است.

محسن کوهکن- عضو دیگر کمیسیون صنایع و معادن- نظر به اینکه **قیمت خودرو باید بر اساس قیمت تمام شده و سود عادلانه باشد** قطعاً کمیسیون صنایع به ویژه کمیته خاص خودرو در این کمیسیون به این مساله نیم نگاهی خواهد داشت و به اظهار نظر لازم در این خصوص خواهد پرداخت.

۸۷/۱۰/۱۵- جهان صنعت- حمید رضا کاتوزیان، رییس کمیسیون انرژی مجلس -

• قیمت تندر ۹۰ باید ۶۷۵۰ یورو باقی بماند قیمت یورو کاهش یافته بنابراین قیمت تندر ۹۰ نیز باید کاهش یابد **بازاری در آوردن ممنوع**، قیمت تندر ۹۰ طبق قرارداد نمی تواند حتی یک سنت هم افزایش یابد.

۸۷/۱۱/۳- دنیای اقتصاد- اوستا گودرزی، عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت-

• هر چند تقاضا برای خودروهای **ارزان قیمت** در کشور زیاد است، ولی اگر با رویکرد کلان ملی به این امر نگاه کنیم، رفتن به سمت خودرو ارزان قیمت **فاجعه** است..

• تا کنون هیچ خودروساز داخلی نتوانسته است خودرو ارزان تولید کند. حتی اگر خودروسازان بخواهند **نمی توانند** خودرو ارزان قیمت تولید کنند.

۸۷/۱۱/۱۴- سرمایه- بنا بر گزارش بانک مرکزی-

• در ۱۲ ماه منتهی به آذر ماه امسال نسبت به دوره مشابه سال قبل **هزینه تولید ۲۲/۲ رشد کرده است**.

۸۷/۱۱/۱۹- دنیای اقتصاد- دکتر منطقی، مدیر عامل شرکت ایران خودرو-

• هزینه تولید در ایران بسیار بالا است. در کشوری مثل کره جنوبی، توسعه یک مدل جدید خودرو با ۳۰ میلیارد تومان انجام می شود در حالی که این کار در ایران ۵۰ میلیارد تومان هزینه در بردارد.

• ما بابت نرخ بهره باید حدود ۱۹ تا ۲۲/۵ درصد سود به بانک هابپردازیم و در صورت تاخیر ۶ درصد دیگر نیز به این رقم اضافه کنیم. در حالی که این رقم برای کره ای ها تنها ۴ درصد است. بنابراین ۳۰ درصد از تعرفه ۹۰ درصدی صرف همین هزینه های مالی می شود.

۸۷/۱۱/۲۷- دنیای اقتصاد- مهرداد بذر پاش، مدیر عامل سایپا-

• اوایل سال جاری قیمت مواد اولیه در دنیا با افزایش ۱۲۰ درصدی مواجه بود، اما در همان مقطع اجازه افزایش قیمت را به خودروسازان داخلی ندادند به طوری که خودروسازان ناچار به عرضه و تولید خودرو با حاشیه ضرر شدند در حال حاضر نیز قیمت مواد اولیه در دنیا کاهش پیدا کرده که مواد اولیه ارزان قیمت سال آینده به خط تولید خواهد رسید که این حاشیه قیمت نیز به خودروسازان اجازه می دهد که تنها از حاشیه ضرر خارج شوند نه آن که سود بیشتری ببرند.

• بر اساس شاخص تورم از ابتدای دهه ۷۰ تا کنون تورم رشدی ۵۰۰ درصدی داشته که در این شاخص قیمت

۸۷/۱۱/۲۹- جهان صنعت- اوستا گودرزی، عضو هیات علمی دانشکده خودرو دانشگاه علم و صنعت-

• به دلیل اینکه خودروسازان ما تحت یک مدیریت واحد عمل می کنند در شرایطی که در یک بازار غیر رقابتی و آن هم با تعرفه بالا هستیم، سپردن قیمت گذاری به آنها در نهایت به افزایش یک سویه قیمت خودرو و پایمال شدن حقوق مصرف کننده می انجامد.

• یک خودرو در کلاس C یا D قیمتی بین ۱۵ تا ۱۷ هزار دلار دارد ولی محصولات ما در چنین سطح قیمت نسبت به محصولات جهانی در سطح کیفیت و تکنولوژی بسیار پایین تری هستند. در واقع تفاوت اصلی محصولات ما در مقایسه با محصولات خارجی مساله قیمت نیست بلکه بیشتر بحث کیفیت و تکنولوژی است.

۸۷/۱۱/۲۹- جهان صنعت- مهرداد بذر پاش، مدیر عامل سایپا-

• با توجه به بحران اخیر، احتمال کاهش قیمت آنی از سوی خودروسازان جهانی وجود دارد که ممکن است صنعت ما را دچار مخاطره کند بنابراین **حداقل توقع ما عدم تغییر تعرفه است.**

• تعرفه مرتب در حال کاهش است ولی باید با یک سرعت منطقی این کاهش انجام شود و باید هر دو سال ۱۰ درصد کم شود تا بتوانیم آماده ورود قدرتمند به بازارهای جهانی شویم.

• در حال حاضر تعرفه واردات خودرو در مالزی که در چند سال اخیر پیشرفت خوبی در صنعت خودروسازی داشته ۱۸۰ درصد است که امسال نیز قرار است ۲۰ درصد به آن افزوده شود.

۸۷/۱۲/۱۲- سرمایه- مهدی صادق، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس-

• نمایندگان مجلس اعتقاد دارند با افزایش بهره وری در تولید خودرو، کاهش ۵ تا ۶ درصدی قیمت ها در سال آینده امکان پذیر است.

• به منظور پایین آمدن قیمت فروش خودرو، تولید کنندگان باید کاهش قیمت قطعات منفصله و مواد اولیه، کاهش ضایعات، افزایش بهره وری نیروی انسانی، استفاده بهینه از انرژی و.. را در دستور کار خود داشته باشند.

۸۷/۱۲/۱۸- ضمیمه دنیای اقتصاد- کوروش تاجیک، مدیر امور مالی ایران خودرو-

- مواد ۸۷ درصد، دستمزد ۲ تا ۳ درصد و سربار نیز ۱۰ تا ۱۱ درصد ساختار بهای کارخانه را تشکیل می‌دهند.
 - دستمزدها سالی ۲۰ درصد افزایش می‌یابد که در هر سه آیتام تاثیر می‌گذارد. میتوانیم ادعا کنیم عملاً افزایش دستمزدها بر ۴۰ درصد قیمت اثرگذار است.
 - از سال ۸۳ ورق آهن از ۵۵۰ تومان به ۱۱۰۰ تومان، افزایش یافت. در حال حاضر که همه می‌گویند قیمت‌ها کاهش یافته، نرخ‌ها برابر با ۹۰۰ تومان دارد.
 - ما یک پژو ۲۰۶ را در سال ۸۳ با یورو ۱۱۰۰ تومانی می‌خریدیم. طی سال ۸۶ بابت همان یک یورو ۱۴۰۰ تومان پرداخته ایم پس خودروساز هر چه هم قطعات ۲۰۶ داخلی سازی کرده باشد، چون نرخ یورو برابر ریال بالا رفته، در عمل انگار هیچ‌گونه خود کفایی صورت نگرفته است.
 - ما تنها در سال ۱۳۸۷ نسبت به سال پیش از آن، ۲۴ درصد افزایش هزینه‌های تولید داشته‌ایم. در حال حاضر حاشیه سود ایران خودرو از ۷ به ۴ درصد رسیده است.
 - افزایش هزینه‌های مالی، تولید روآ و حتی تندر ۹۰ را کاملاً به حاشیه ضرر رسانده است.
 - برآورد سال ۸۸، افزایش ۳۰ درصدی در هزینه‌های عملیات و بیش از ۴۰ درصد در هزینه‌های مالی است.
 - پس از تولید و فروش ۶ هزار میلیارد تومان کالا، ۳۰۰ میلیارد دست ایران خودرو را می‌گیرد. ۵٪ سود.
 - اگر سال آینده طرح تحول اقتصادی به اجرا درآید، هزینه‌های مالی بیش از ۳۳ درصد خواهد بود
- ۸۸/۱۲/۲۵- دنیای اقتصاد- میرکاظمی، وزیر نفت-

- محاسبه قیمت تمام شده بنزین **اشتباه** بوده است. در حال حاضر هزینه تمام شده **یک لیتر بنزین** در کشور با در نظر گرفتن مالیات ارزش افزوده، هزینه‌های حمل و نقل و توزیع حدود **۷۵۰ تومان** برآورد شده است.

۸۹/۳/۸- دنیای اقتصاد- دکتر مسعود نیلی رییس دانشکده اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف

- در **برنامه اول** توسعه در سال ۱۳۶۸ **اصلاح قیمت انرژی** گنجانده شد به تصویب رسید، اما در اجرا **متوقف** شد.

- در **برنامه دوم** توسعه، دولت تمایل به اصلاح قیمت انرژی داشت، اما مجلس چهارم با موضوع **مخالفت** کرد.
- در **برنامه سوم** توسعه دولت در ماده ۱۱۷ اصلاح قیمت انرژی را گنجانده که در مجلس پنجم **مخالفت** شد.
- در **برنامه چهارم** توسعه در ماده ۳ موضوع اصلاح قیمت انرژی و اصلاح رابطه مالی دولت و شرکت نفت مورد توجه قرار گرفت که به تصویب مجلس و تایید شورای نگهبان رسید، اما در مجلس هفتم، ماده ۳ حذف شد و نهایتاً در بودجه ۸۴ **تثبیت قیمت انرژی** به تصویب رسید

- **امسال** در جایی قرار گرفته‌ایم که قانون تصویب شده و برای اجرا در دست دولت قرار دارد و **قاعدتا هماهنگ کردن قیمت انرژی با قیمت‌های بین‌المللی تحول بزرگی در اقتصاد ما خواهد بود** و آثار و پیامدهای زیادی بر جای خواهد گذاشت.

- در بعد **اقتصاد کلان**، اصلاح قیمت حامل‌ها روی کسری بودجه، تراز پرداخت‌ها، حجم نقدینگی، تورم، بیکاری و سایر متغیرهای کلان اثر خواهد گذاشت.

دکتر محمد خوش چهره - دولت برای نشاط بخش مسکن باید سود ۴۰ تا ۵۰ درصدی را برای سازندگان در نظر بگیرد و تحقق آن را تضمین کند.

عبده تبریزی - اقتصاد دان - از یک سو با فراوانی عرضه مسکن لوکس و تجاری روبرو هستیم و از سوی دیگر با سیل تقاضای مسکن ارزان قیمت.

• بایداز تجربه دولت انگلستان برای ساخت مسکن برای گروه های کم درآمد (۷۰٪ تقاضا) استفاده کرد.

• برای کنترل رفتارهای سوداگرانه (تب) نباید از رکود (مرگ) استقبال کرد.

۸۹/۳/۳۰ - جهان صنعت - یکی از مدیران ارشد خرید تویوتا

• خودروهای ما در سراسر جهان در مقایسه با خودروهای کره ای ۳۰ درصد گران تر است.

• کاهش ۳۰ درصدی قیمت محصولات کار ساده ای نیست. امیدواریم تا پایان سال جاری به برنامه مدونی برای

طراحی مجدد ۱۶۵۵ قطعه مورد نظر برسیم تا آن وعده را تا سال ۲۰۱۳ عملی کنیم.

۸۹/۵/۱۹ - جهان صنعت - رحیمی، معاون اول رییس جمهور

• دلار و یورو را از سبد ارزی خارج خواهیم کرد و به جای آن ریال و پول هر کشوری را که با ما همکاری کند

قرار می دهیم. چرا که این ارزها را نجس می دانیم و نفت را هم به دلار و یورو نخواهیم فروخت چرا که اگر دلار و یورو شکسته شود آنها شکست می خورند.

• کره ای ها هم باید سیلی بخورند تا آدم شوند.

• تعرفه ها را ۲۰۰ درصد بالا می بریم و آنقدر زیاد می کنیم تا کسی نتواند کالاهای خارجی را بخرد چرا که

نباید اجناس دشمن خود را خریداری کنیم.

۸۹/۶/۱۴ - همشهری

قیمت جهانی سوخت (تومان)				
بنزین	سوپر	گازوئیل	نفت سفید	
۵۳۵	۵۴۶	۵۸۲	۵۸۰	قیمت بازار
۸۵۵	۸۷۳	۸۲۳	۸۲۲	قیمت تمام شده قابل عرضه

۸۹/۷/۲۶ - دنیای اقتصاد - قانون هدفمندی یارانه ها قانونی است که آزادسازی یا به قول دولتی ها، واقعی سازی قیمت ها،

اصلی ترین هدف آن به شمار می رود. به گفته کارشناسان، اجرای این قانون فرصتی مناسب برای آزادسازی

بازار خودرو، است

• از سال ۷۶ به بعد، وزارت صنایع با اعمال سیاست تثبیت قیمت ها، عملا امکان نرخ گذاری را از خودروسازان

سلب کرد و اجازه نداد قیمت خودروهای داخلی، متناسب با نرخ تورم تعیین شود. این سیاست اگرچه به دلیل عدم

افزایش قیمت خودرو، در ظاهر به نفع مصرف کننده تمام شده، اما باعث بروز مشکلات مالی و کیفی در صنعت

خودروسازی و حتی قطعه سازی شده است.

• یکی از اهداف برنامه چهارم توسعه، **آزادسازی** قیمت خودرو در کنار اصلاح نرخ ارز، **خصوصی سازی**

[زیرساخت‌های اصلی] و البته کاهش تعرفه‌ها بود که به هر حال طبق این برنامه پیش نرفتم

بایزید مردوخی - نباید به بهانه اینکه نرخ ارز اصلاح نشده و خصوصی سازی صورت نگرفته است، آزادسازی قیمت خودرو را نیز به عقب انداخت، چرا که با توجه به قانون هدفمندی یارانه‌ها، فرصت مناسبی برای این کار به دست آمده است.

• **وقتی قیمت گذاری به خودروساز واگذار شود**، بازار پس از مدتی کم کم به سمت تعادل می‌رود و به جای آنکه دولت بگوید قیمت خودرو چقدر باید باشد، **رفتار و واکنش مصرف کننده**، تعیین کننده قیمت خواهد بود. وقتی مصرف کننده، تعیین کننده نیز باشد، تولید کننده خود را با نیاز بازار تطبیق خواهد داد و طبعاً کالایی را نیز که عرضه می‌کند، به سلیقه مشتری نزدیک تر می‌شود.

نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان قیمت خودرو از اول هم باید توسط خودروساز تعیین می‌شد، چرا که خودرو جزو کالاهای اساسی نیست و ضرورتی برای تثبیت قیمت آن وجود ندارد.

میرخانی رشتی، دبیر پیشین انجمن خودروسازان - وقتی قیمت خودرو آزاد شود، بازار نیز بی جهت بالا و پایین نشده و خودرو به قیمت واقعی، یعنی ارزشی که مشتری برای آن قائل است، عرضه خواهد شد. هر خودرویی از دید مشتری قیمتی خاص دارد، که اگر نرخ گذاری آزاد شود، پس از مدتی رفتار مشتریان، بازار آن خودرو را **واقعی و متعادل** می‌کند.

• وقتی به خودروساز اجازه قیمت گذاری داده نشود، خودروساز این موضوع را به قطعه سازان خود منتقل می‌کند و آنها نیز در تنگنا قرار گرفته و ممکن است **کیفیت را فدای قیمت** کنند. با آزادسازی قیمت، این فشار نیز از روی خودروساز و قطعه‌ساز برداشته شده و کیفیت نیز قربانی نخواهد شد.

• پس از آزادسازی، قیمت‌ها به سمت واقعی شدن رفته و بازار، نرخ‌ها را تعیین می‌کند، بنابراین شرکت‌های خودروساز برای عرضه محصولات خود باید تن به **رقابت جدی تری** داده و رشد کیفیت و کاهش قیمت را بیش از پیش دنبال کنند

• وقتی بازار قیمت را تعیین کند، خودروسازان مجبورند برای عرضه محصول رقابت بیشتری با یکدیگر داشته باشند؛ چرا که نیاز و سلیقه مشتری، این الزام را به وجود می‌آورد. اگر به طور مثال خودروسازان چند محصول را در یک محدوده قیمتی تولید کنند، پس از آزادسازی و واقعی شدن قیمت، مجبورند برای حفظ بازار قیمت راکاهش داده و به کیفیت بیفزایند و این یعنی رقابت

۸/۸/۸۹ - دنیای اقتصاد - نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو

• با اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها **هیچگونه افزایش قیمتی** نخواهیم داشت. با کاهش قیمت تمام شده افزایش هزینه‌ها را جبران می‌کنیم.

۸۹/۹/۱۷- دنیای اقتصاد- شرکت خودرو سازی هیوندایی موتور کره جنوبی از ابتدای سال ۲۰۱۱ محصولات خود را در بازارهای جهانی **۲ درصد افزایش** می دهد. دلیل این افزایش قیمت رشد قیمت مواد اولیه تولید بوده است.

۸۹/۹/۲۹- دنیای اقتصاد- نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو در اولین روز اجرای رسمی هدفمند کردن یارانه ها اعلام کرد

• ایران خودرو با **کاهش هزینه و افزایش بهره‌وری** از صبح دیروز، قیمت تمام محصولات خود را به استثنای تندر-۹۰، **بین دو تا پنج درصد** کاهش داده است.

۸۹/۹/۳۰- گزیده اخبار روزانه ساپکو

• یک شرکت خودرو ساز به دلیل گرانیهای یک محصول خود جریمه شد. این شرکت **به بهانه** نصب ترمز ضد قفل (ABS) یکی از محصولات خود را ۳۰۰ هزار تومان افزایش داده بود. پس از پیگیری وزارت صنایع و معادن این اقدام **غیر قانونی** اعلام شده و این شرکت مکلف شده وجوه اضافی دریافت شده را به خریداران عودت دهد

۸۹/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد- پوستین دوز، مدیر عامل سایپا

• در مدیریت هزینه‌ها صادقانه برخورد کردیم تا تغییری در روند فروش نداشته باشیم

• سایر شرکت‌های خودروساز با اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها **شنازده و غیر منطقی** عمل کرده و کاهش قیمت محصولات را در دستور کار قرار دادند که این رویه **به ضرر** آنها خواهد بود.

۸۹/۱۰/۲۹- جهان صنعت- اقدام یکی از شرکتهای خودرو ساز برای کاهش دو تا ۵ درصدی قیمت خودرو نیز تاثیر چندانی در بازار نداشته و حتی در برخی موارد نیز قیمت بازار پایین تر از نرخ کارخانه.

۹۰/۲/۳- قیمت پژو روآ دوگانه سوز حدود ۱ میلیون افزایش یافت، سمند ال ایکس مدل دوگانه سوز حدود ۱/۵ میلیون تومان حدود ۳۰۰ هزار تومان افزایش یافت

۹۰/۲/۴- دنیای اقتصاد- شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران سهم بازار خودروها را در دسته‌های قیمتی مختلف تقسیم بندی کرده است.

• سهم بازار خودروهای گروه قیمتی زیر ۱۰ میلیون تومان از ۶۰/۲ درصد در سال ۸۷ به ۴۶/۷ درصد در سال ۸۹ کاهش و در نقطه مقابل، سهم بازار خودروهای بین ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومان از ۳۳/۹ درصد به ۴۸/۷ درصد ارتقا یافت.

• در صورت **رشد سطح توقعات** مردم، صنعت خودروسازی ایران در دسته قیمتی ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومان با مشکل مواجه خواهد شد. محصولات این دسته به مگان ۱۶۰۰ سی سی و هیوندای آواته محدود شده است.

۹۰/۲/۱۰- جهان صنعت- در حالی که دکتر احمدی نژاد، رئیس جمهوری در آبان ۸۹ میزان ذخیره صندوق ارزی را یکصد میلیارد دلار اعلام کرده بود و همین ده روز پیش هم وزیر اقتصاد و دارایی در یک نشست مطبوعاتی در واشنگتن ذخیره ارزی کشور را یکصد میلیارد دلار اعلام کرد، اکنون مجلس نشینان در فاصله چند روز پس از اظهارات حسینی این صندوق را خالی دانسته اند. (اقتصاد)

• در جلسه بررسی بودجه سال ۹۰ وقتی رییس کمیسیون کشاورزی خواستار اختصاص دو هزار میلیارد تومان از حساب ذخیره ارزی برای آب شد با پاسخی ناامید کننده از سوی تعدادی از نمایندگان رو به رو شد. از جمله رییس کمیسیون تلفیق در تذکری گفت در حال حاضر پولی در حساب ذخیره ارزی وجود ندارد. چرا که طبق آمار رسمی بانک مرکزی تا پایان سال ۸۹ حتی یک دلار در حساب ذخیره ارزی باقی نمانده است.

۹۰/۳/۴- جهان صنعت، دنیای اقتصاد- محسن صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی و نیرو محرکه

• تنها برخی مدل خودروهای پر تیراژ مشمول نظارت بر قیمت و تنظیم بازار می شوند. قیمت سایر خودروها بنا به شرایط بازار تغییر می کند.

• دوره ضمانت خودروهای سواری، دو سال یا ۴۰ هزار کیلومتر پیمایش است که متاسفانه در بسیاری از محصولات ایران خودرو و سایپا رعایت نمی شود.

• ایران خودرو تخلف مربوط به خدمات پس از فروش دوره گارانتی را، در مورد تمام محصولات خود انجام داده و دو خودرو سایپا نیز مشمول این تخلف شده اند.

• دوره ضمانت خودروهای خارجی نیز پنج سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر است.

۹۰/۳/۱۸- گسترش صنعت- با وجود تاکید مسئولان بر افزایش ۸ درصدی قیمت لاستیک خودرو بررسی های انجام شده ۲۵ درصد (۵۰٪) افزایش یافته است.

۹۰/۴/۱۲- جهان صنعت- شهرام میر آخور لو، مدیر کل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت

• افزایش قیمت تندر ۹۰ به میزان ۳/۵ درصد با لحاظ حفظ قیمت یکنواخت برای تولید شرکتهای ایران خودرو و پرس خودرو و افزایش قیمت خودروهای ماکسیما، قشقایی و سوزوکی به میزان ۴ درصد در سازمان حمایت تصویب شد.

• درخواست واحد های تولیدی ایران خودرو و پارس خودرو در خصوص افزایش قیمت خودرو در جلسه مورخ ۲۵ خرداد سال جاری کمیته خودرو طرح و افزایش قیمت خودروهای تندر ۹۰ به میزان ۶/۵ درصد، پژو ۲۰۶ به میزان ۲/۵ درصد و ویتارا، ماکسیما، مگان، تینا، قشقایی به میزان ۸ درصد مورد موافقت کمیته قرار گرفت.

• تغییرات مورد تایید این سازمان باید نسبت به قیمت های مورد تایید کمیته خودرو در آبان ماه سال ۸۹ شرکتهای یاد شده و محاسبه و اعمال شود. اعمال اصلاح قیمت های مورد عمل بدون اخذ مصوبه کمیته خودرو تخلف محسوب می شود که از سوی این سازمان قابل پیگیری است.

۹۰/۴/۱۳- دنیای اقتصاد- دکتر غضنفری، سرپرست وزارت صنایع و معادن

هر گونه تغییر قیمت در خودرو و محصولات صنعتی باید به تایید سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان برسد در غیر این صورت تخلف محسوب می شود.

۹۰/۴/۳۰- دنیای اقتصاد، محمد حسن نکویی مهر- رییس سازمان حمایت از حقوق مصرف کنندگان و تولید کنندگان

یک شرکت خودرو ساز ۱۰ میلیارد تومان جریمه شد.

۹۰/۵/۴ - جهان صنعت - هدایت حاتمی، معاون بازرگانی داخلی وزارت نیرو -

طبق قانون قیمت گذاری توسط دولت صرفاً به **کالاهای اساسی، حساس و ضروری** محدود می شود.

۹۰/۵/۸ - جهان صنعت - محمد علی ضیغمی، معاون توسعه بازرگانی داخلی

• قرار نیست دولت برای همه کالاها و خدمات قیمت گذاری کند. بغیر از کالاهای حساس و ضروری، سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان ضوابط می گذارد و می گوید واحد تولیدی خودش قیمت گذاری کند اما با در نظر گرفتن ضابطه ها، یعنی باز **رها سازی** نمی کنیم و واحد های تولید کننده با در نظر گرفتن هزینه های خود سود عاقلانه را لحاظ می کند.

• طبق ماده ۵ که در بند ج ماده ۳۶ قانون برنامه چهارم هم متذکر شده بود **قیمت گذاری محدود به کالاهای**

اساسی، حساس و ضروری است. اما مصادیق این محدودیت را دولت هنوز تعیین نکرده که مصادیق کالاهای حساس و ضروری چه کالاهایی است.

۹۰/۵/۸ - دنیای خودرو - متوسط قیمت کل خودروهای وارداتی به کشور در بهار حدود ۳۰ هزار دلار است ارزانترین خودرو وارداتی تویوتا یاریس بوده که ۸۵۱۳ دلار قیمت داشته.

۹۰/۵/۱۶ - جهان صنعت - محمد حسن نکویی مهر، رییس سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان متوسط افزایش قیمتهایی که این سازمان با آنها موافقت کرده است **۱۰ تا ۲۰ درصد** بوده است.

۹۰/۵/۱۹ - دنیای اقتصاد - محمد حسن نکویی مهر - مدیرعامل سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان

• ما تغییرات قیمت ها را به صورت منطقی می پذیریم و **سیاست های تثبیتی** را نمی پذیریم؛ چون برخی هزینه ها افزایش پیدا کرده است و اجتناب ناپذیر است. در برخی موارد کارخانه ها **حاشیه سود خود را کم کرده اند**؛ بنابراین اگر این افزایش قیمت ها انجام نشود تولید دچار مشکل می شود که مطلوب هیچ کس نیست

• **تحلیل اول** - مسوولان وزارت سابق بازرگانی بعد از ادغام دستگاهی، «برخورد از نوع نزدیک» با صنعت و معدن پیدا کرده اند. اینکه تثبیت قیمت کالاها تولید را دچار مشکل می کند. ، از اولین پیامدهای ادغام صنعت و تجارت است. این ادغام باعث شده است که **رویکرد امنیتی و تعزیراتی** به پذیرش و رویکرد **بازار محور** سوق پیدا کند.

• **تحلیل دوم** - اجازه افزایش قیمت به واحدهای تولیدی به نوعی **اعطای یک دوره تنفس** برای فاز دوم هدفمندی یارانه ای است؛ به این دلیل که بنگاه ها، باید برای دوره دوم هدفمندی از هم اینک آماده شوند.

• **تحلیل سوم** - حال که کشور با شرایط رکودی مواجه است، تصمیمات دولت مبنی بر افزایش قیمت محصولات تولیدی، در حقیقت راهکاری برای **رکودزدایی** است.

۹۰/۵/۲۶ - دنیای اقتصاد - محمد حسن نکویی مهر رییس سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان

• برای **قیمت گذاری خودرو** کمیته ای در وزارت صنایع و معادن سابق تشکیل شد که رسالت این کمیته نیز تعیین قیمت خودرو **بر اساس شرایط و قیمت تمام شده** است. ملاک سازمان برای تغییر قیمت، کمیته قیمت گذاری خودرو است

- براساس **آخرین مصوبه کمیته خودرو** هرگونه تغییر قیمت از خودروسازان سلب شده حتی بر اساس نوع آپشن یا فروش فوری. پیش از این خودروسازان مجاز بودند که در خصوص فروش فوری با توجه به تصمیم هیات مدیره تغییراتی صورت دهند؛ اما **از اواخر سال گذشته** این حق نیز از خودروسازان سلب و تمام تصمیمات به کمیته خودرو واگذار شد و تا زمانی که کمیته قیمت گذاری وجود دارد بحث **آزاد سازی قیمت** مطرح نخواهد بود

- هیچ برنامه‌ای برای حذف کمیته خودرو پیش بینی نشده و به طور حتم کمیته خودرو کمافی سابق به فعالیت خود ادامه خواهد داد و براساس منطق اقتصادی در خواست‌ها را بررسی و در خصوص آن تصمیم گیری خواهد کرد

- یکی از بحث‌هایی که در کمیته خودرو بررسی خواهد شد **برآورد قیمت پایه خودروهای داخلی** است که با تشکیل منظم جلسات کمیته این مورد نیز مورد ارزیابی قرار خواهند گرفت

شهرام میرآخورلو مدیرکل دفتر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان

- در تاریخ ۸۰/۲/۲۲ براساس مصوبه سبد حمایتی شیوه قیمت گذاری خودرو به وزیر صنایع وقت واگذار شد و وزیر وقت نیز اقدام به تشکیل کمیته خودرو کرد، اما در این کمیته سازمان حمایت عضو نبود، کمیته مذکور براساس **قیمت‌های حاشیه بازار** قیمت خودرو را تعیین می‌کردند و در آن زمان طرحی که الان مطرح شده مبنی بر **آزاد سازی قیمت خودرو** و تعیین قیمت براساس حاشیه در حال اتفاق بود. اما پس از اجرای هدفمندی یارانه‌ها و با توجه به مصوبه هیات وزیران که قید شده بود هر افزایش قیمتی باید با موافقت سازمان صورت گیرد **سازمان حمایت نیز عضو کمیته خودرو شد.**

- در حال حاضر برای قیمت گذاری **تنها به حاشیه بازار** توجه نمی‌کنیم، بلکه معتقدیم که باید در این خصوص کار کارشناسی صورت گیرد و قیمت براساس **اسناد مالی** که ارائه می‌شود صورت گیرد، از سوی دیگر باید این موضوع نیز بررسی شود که افزایش قیمت به دلیل **عدم عرضه** بوده یا **فشار تقاضا** که این مقوله نیز باید مدیریت شود و پس از بررسی‌های کارشناسی و در صورت لزوم با توجه به حاشیه بازار نسبت به تغییر قیمت خودرو اقدام شود؛ ولی در حال حاضر قیمت پایه خودروهای داخلی مشخص نیست.

- سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان یک ضابطه‌ای را برای قیمت گذاری خودروهای داخلی و وارداتی در نظر گرفته است که در این ضابطه برای تولید کنندگان داخلی **سود ۱۵ درصد** پیش‌بینی شده است و اظهارات خودروسازان در خصوص **زیان ده** بودن برخی تولیدات قابل پیگیری است. در صورتی که خودروسازان مدارک لازم را ارائه کنند ضررده بودن یا نبودن خودروهای داخلی مشخص خواهد شد؛ اما تاکنون مدارکی در این خصوص ارائه نشده است. از سوی دیگر سازمان حمایت **جداولی** را به کمیته خودرو ارائه کرده که این جداول در اختیار خودروسازان قرار گرفته و قرار شده تا خودروسازان اصلاح قیمت‌های خود را بر اساس این جداول به کمیته خودرو ارائه کنند.

۹۰/۵/۲۹ - همشهری - نجم‌الدین، مدیر عامل ایران خودرو

هر گونه درخواست جدید این شرکت برای افزایش **قیمت** را **تکذیب** و اعلام کرد این شرکت برنامه

جدیدی برای افزایش قیمت محصولات خود ندارد.

۹۰/۵/۳۰ - همشهری - معاون کالاهای فلزی سازمان حمایت

از این پس **قیمت گذاری آپشن‌های مختلف خودرو** نیز از شرکتها سلب و به کمیته خودرو وزارت

صنعت، معدن و تجارت واگذار شد.