

دلار چطور ۱۲۰ هزار تومان را لمس کرد؟

جهش ارز با مصوبهٔ واردات از مناطق مرزی



مهدی عبداللهی دبیر گروه اقتصاد

نرخ ارز در هفته‌ها و روزهای اخیر اعداد جدیدی را به ثبت رسانده است. در این میان این سؤال مطرح می‌شود که این جهش و التهاب ارزی ناشی از چیست. به اعتقاد کارشناسان اقتصادی، در کنار همه تحولات اقتصاد کلان و تحولات بین‌المللی که انتظارات تورمی را در ایران تشدید کرده، اما اتخاذ چندین سیاست متناقض و چالش برانگیز از سوی دولت در ماه‌های اخیر که عملاً سیاست‌گذار بازار ارز و بازارساز را از روند سیاست‌گذاری ارزی حذف کرده، اثر مهم‌تری بر روند تحولات نرخ ارز گذاشته است. به‌طور خاص، اتخاذ سیاست‌هایی همچون مصوبه واردات بدون انتقال ارز و مصوبه ۱۰-۹۰ دولت باعث شده با حذف بانک مرکزی از سیاست‌گذاری ارزی، حجم قابل توجهی تقاضای جدید ارز وارد بازار آزاد و غیررسمی شود، اتفاقی که در جهش‌های اخیر نقش بسیار پررنگ‌تری نسبت به سایر شاخص‌های اقتصاد کلان دارد. این مصوبات که با اولویت دادن به وزارت صمت و وزارت جهاد کشاورزی قصد دارد موجودی کالا‌های اساسی را تقویت کند، به ضد خود تبدیل شده‌ و نقش قابل توجهی در به هم ریختن بازار ارز داشته است.

مصوبه‌ای یپهویی که بازار ارز را به هم ریخت

یکی دیگر از دلایل افزایش نرخ ارز در هفته‌های اخیر، مصوبه ناگهانی واردات بدون انتقال ارز با همان تصمیم دولت برای مجاز کردن واردات کالا‌های اساسی از استان‌های مرزی بدون انتقال ارز است. این مصوبه گرچه برای افزایش ذخایر کالا‌های اساسی از طریق استان‌های مرزی صورت‌گرفته، اما به اعتقاد کارشناسان نتیجه آن چیزی جز فشار آوردن به بازار ارز و پرش نرخ ارز نبوده است. موضوع از این‌قرار است که یکم آذرماه سال جاری دولت تصمیم گرفت واردات کالا‌های اساسی شامل برنج، روغن نباتی، حبوبات، گوشت قرمز، جو، ذرت، کنجاله؛ به‌صورت بدون انتقال ارز از طریق استان‌های مرزی مجاز شود. این تصمیم دقیقاً در شرایط حساسی گرفته شد که فشار زیادی روی بازار ارز آزاد وجود داشت. ظاهراً این تصمیم بدون موافقت بانک مرکزی گرفته شده و در سطح کارشناسی نیز، اغلب کارشناسان مخالف این تصمیم هستند. به باور کارشناسان، مجاز کردن واردات کالا‌های اساسی از استان‌های مرزی بدون انتقال ارز، به‌جای آنکه عاملی برای تسهیل واردات باشد، به معنای باز کردن یک کانال تازه برای جهش تقاضای دلاری در بازاری است که همین حالا هم توان پاسخ‌گویی به تقاضای موجود را ندارد.

خبرگزاری تسنیم در این خصوص مدعی شد بانک مرکزی در جلسات داخلی‌اش به‌صراحت گفته است حجم معاملات آزاد آن‌قدر محدود است که ورود حتی ۲۰ تا ۳۰ میلیون دلار تقاضای جدید قادر است تعادل شکننده بازار را برهم بزند، چه برسد به تقاضای ماهانه ۱۰۰ میلیون دلار و واردات کالا‌های اساسی. به نوشته این خبرگزاری، از سوی دیگر، وزارت جهاد نیز نگرانی جدی از اثر این تصمیم بر قیمت کالا‌های اساسی دارد، این نگرانی نه سیاسی است و نه مبتنی بر حدس و گمان؛ نسبت نهاده‌ها در قیمت تمام‌شده تولید کاملاً مشخص است. گفته می‌شود در خصوص این تصمیم، اختلاف جدی میان وزارت اقتصاد از یک‌سو و بانک مرکزی و وزارت جهاد کشاورزی از سوی دیگر وجود دارد که نشان می‌دهد این تصمیم نه محصول یک‌روند کارشناسی، بلکه



امیرحسین زارعی پژوهشگر اقتصادی

صنعت خودرو یکی از شاخص‌های مهم قدرت صنعتی و اقتصادی کشورهاست. مقایسه وضعیت کنونی دو کشور ترکیه و ایران با استفاده از آمار رسمی سال ۲۰۲۴ کمک می‌کند چشم‌انداز روشنی از زنجیره ارزش در هر دو کشور ترسیم شود. بر پایه گزارش انجمن خودروسازی ترکیه، تولید کل وسایل نقلیه در ترکیه در سال ۲۰۲۴ برابر با ۱ میلیون و ۳۶۵ هزار دستگاه بود که نسبت به سال قبل حدود ۷ درصد کاهش داشت که در همان سال، فروش خودرو در ترکیه حدود ۱ میلیون و ۲۸۶ هزار دستگاه ثبت شد. در ایران نیز گزارش رسمی وزارت صمت نشان می‌دهد خودروسازان داخلی تا پایان سال شمسی منتهی به مارس ۲۰۲۴ حدود ۱ میلیون و ۳۳۵ هزار دستگاه خودرو تولید کرده‌اند که این رشد پیوسته تولید توانسته جایگاه ایران را در رتبه‌بندی جهانی ارتقا دهد، اگرچه حجم تولید در ترکیه و ایران هر دو به میلیون‌ها دستگاه می‌رسد؛ اما ساختار صنعت از جمله نسبت تولید مستقل به مونتاژ، عمق داخلی‌سازی قطعات و توان طراحی نقش تعیین‌کننده در تعیین «ارزش واقعی» تولید دارد. مقایسه آماری به تنهایی کافی نیست باید تحلیل زنجیره ارزش با نگاه به استقلال فناوریانه، سهم تولید داخل و تاب‌آوری در برابر شوک‌های جهانی انجام شود.

مدل ترکیه: صادرات زیاد؛ اما مالکیت ناچیز

طبق گزارش وزارت صنعت و فناوری ترکیه صنعت خودروی این کشور در سال ۲۰۲۴ با تولید حدود ۱ میلیون و ۳۶۵ هزار دستگاه وسیله نقلیه به یکی از بازیگران بزرگ این صنعت در جهان تبدیل شد، همچنین ارزش کل صادرات صنعت آن نیز در همان سال به حدود ۲۷.۲ میلیارد دلار رسید که رکورد تازه‌ای برای این کشور محسوب می‌شود؛ اما با وجود این حجم تولید و صادرات، قسمت عمده این صنعت در ترکیه تحت مالکیت یا سرمایه‌گذاری شرکت‌های خارجی بزرگ قرار دارد، یعنی ترکیه عمدتاً نقش خُسط مونتاژ را بر عهده دارد، نه نقش طراح یا خالق محصول. بسیاری از قطعات کلیدی خودرو و موتور، اجزای الکترونیک،

نرخ رشد اقتصادی ۶ ماهه نخست ۰٫۱ درصد شد

مرکز آمار ایران روز گذشته گزارش رشد اقتصادی نیمه نخست سال جاری را منتشر کرد. بر اساس آخرین نتایج حساب‌های ملی فصلی مرکز آمار ایران، محصول ناخالص داخلی (GDP) به قیمت ثابت سال ۱۴۰۰، در شش ماهه اول سال ۱۴۰۴ به رقم ۵۰۶۶ هزار میلیارد تومان با نفت و ۱۸۹۳ هزار میلیارد تومان بدون احتساب نفت رسیده است،

حاصل فشار و اصراری است که پیام‌های آن می‌تواند بار دیگر مستقیماً در قیمت ارز و سفره مردم دیده شود.

تبغات تمدید مصوبه ۱۰-۹۰

در دو سال اخیر یکی از دلایل افزایش نرخ ارز، تصویب قاعده ترخیص ۱۰-۹۰ بوده است. این مصوبه نیز به رغم مخالفت‌های کارشناسی بانک مرکزی، کارشناسان ارز و حتی برخی ارز نمایندگان مجلس، به تصویب دولت رسید. گفته می‌شود ذینفعان واردات با ادعای اینکه رسوب کالا در گمرکات کشور بسیار بالاست، مسئولان نهادهای مختلف را برای تصویب این مصوبه تحت فشار قرار داده‌اند و با گزارش‌های جهت داری، مدعی شده‌اند دلیل نوسان قیمت‌ها در بازار کالایی، رسوب کالا در گمرکات است. این موضوع آلتقدار از سوی این افراد و رسانه‌ها تکرار شده که دولت برای تصویب قاعده ترخیص ۱۰-۹۰، توجه چندانی نیز به استدلال‌های کارشناسان مستقل و حتی بانک مرکزی نشان نداده است. این مصوبه سران قوا گرچه از سال گذشته بازار ارز را تحت فشار گذاشته بود، در هفته‌های اخیر نیز با گسترش اجرای آن، توسط معاون اول دولت تمدید شد. این مصوبه به این دلیل که واردکنندگان می‌توانند بدون اعلام منشأ ارز، کالا را وارد کشور کنند و چند ماه بعد، ارز را از مرکز مبادله بخرند، منجر به افزایش تقاضا از بازار غیررسمی می‌شود. به عبارتی، بسیاری از واردکنندگان برای آنکه در صف تخصیص نمانند، ارز مورد نیاز برای واردات را از بازار آزاد غیررسمی تهیه و کالا را وارد کشور می‌کنند و سپس ارز رسمی تهیه‌شده از بانک مرکزی را هم به‌نرخ بازار آزاد می‌فروشند.

از وزارت صمت و بهداشت تا کشاورزی

بخش دیگری از دلیل جهش ارزی اخیر، تشکیل صف برای دریافت ارز دولتی (ترجیحی و تسایر ارزها) است. فاصله قابل توجه بازار ارز رسمی و غیررسمی در سسال‌های اخیر منجر به افزایش تقاضای ارز برای واردات کالا‌های مختلف شده است. شکاف بین نرخ‌های ارز رسمی و غیررسمی که منجر به شکل‌گیری صف برای دریافت ارز شده، وظایف وزارتخانه‌های تألیف‌کننده این درخواست‌ها را نیز پیچیده و حساس کرده است. کم‌توجهی به مدیریت واردات از سوی وزارتخانه‌های مسئول درخواست تخصیص ارز، صف گسترده‌ای را روانه سامانه‌های بانک مرکزی می‌کند که پاسخ به همه این تقاضا‌ها اولاً امکان‌پذیر نیست و ثانیاً افزایش تقاضا‌ها که بخشی از آن نیز بر اساس نیاز کشور هم نبوده، خود دست بازارساز را در مدیریت بازار ارز در تنگنا قرار داده است.

این درخواست‌ها از سوی سه وزارتخانه صمت برای کالا‌های تجاری و بازرگانی، وزارت جهاد کشاورزی برای واردات اقلام غذا و کشاورزی و وزارت بهداشت برای واردات دارو و تجهیزات پزشکی صورت می‌گیرد. بر اساس داده‌های بانک مرکزی، در سال ۱۴۰۳ حدود ۶۶ میلیارد و ۸۰۷ میلیون دلار ارز از سوی این نهاد با درخواست سه وزارتخانه اصلی تأمین شده که سهم وزارت صمت نزدیک به ۷۷ درصد، سهم وزارت جهاد کشاورزی ۱۶٫۷ درصد و سهم وزارت بهداشت ۴٫۷ درصد بوده است. همچنین سهم سایر درخواست‌های خدماتی نیز کمتر از ۲ درصد بوده است.

بر اساس داده‌های بانک مرکزی، در سال ۱۴۰۲ سهم وزارت صمت از کل تأمین ارز واردات ۴۴٫۴ میلیارد دلار و در سال ۱۴۰۳ این عدد ۵۱٫۳ میلیارد دلار بوده است. شش‌ماه برای یک اقتصاد بالا تولید ناخالص ۷۰۰ یا ۸۰۰ میلیارد دلاری با صادرات ۲۰۰ یا ۳۰۰ میلیارد دلاری افزایش ۷ میلیارد دلاری سهم یک وزارتخانه (صمت) طی یکسال عدد ناچیزی باشد اما در اقتصاد ایران که با محدودیت‌های ارزی و تحریمی روبروست، این

مقایسه مدل توسعهٔ زنجیرهٔ ارزش خودرو در ترکیه و ایران

سیستم‌های پیشرفته از خارج وارد می‌شوند و طراحی پلتفرم و نوآوری در مجموعه‌های تحقیق و توسعه شرکت مادر انجام می‌شود. در نتیجه، سهم ترکیه از «ارزش افزوده» واقعی در زنجیره جهانی خودرو بسیار محدود است. این ساختار، اگرچه در کوتاه‌مدت تولید و صادرات بالا را ممکن می‌سازد؛ اما ترکیه را در سطحی پایین از استقلال صنعتی و فناوریانه نگاه می‌دارد. وابستگی شدید به شرکت‌های خارجی و زنجیره تأمین جهانی باعث می‌شود صنعت خودروی ترکیه در برابر شوک‌های بیرونی مانند کاهش تقاضا در بازارهای صادراتی، تغییر سیاست‌های تعرفه‌ای در کشورهای مقصد یا نوسان بازار جهانی بسیار آسیب‌پذیر باشد. تجربه سه‌ماهه اول ۲۰۲۵ هم گواه این آسیب‌پذیری است؛ تولید در این دوره نسبت به سال قبل ۹ درصد کاهش داشت، بنابراین اگرچه ترکیه از منظر «تولید و صادرات» موفق ظاهر می‌شود؛ اما این موفقیت بیشتر در کمیت است تا در عمق صنعتی با استقلال فناوری. مدل ترکیه بیشتر شبیه «پیمانکار مونتاژ برای شرکت‌های خارجی» است تا «صنعت خودکفا و مبتنی بر نوآوری». البته در سال‌های اخیر شرکت توگ (Togg) تولیدکننده خودروی برقی ملی ترکیه با معرفی خودروی توگ با کمک قطعه‌سازان داخلی سعی کرده اولین خودروی ملی این کشور را تولید کند و زم‌م‌های فاصله‌گیری این کشور از مونتاژکار صرف دیده می‌شود؛ اما هنوز با تولید انبوه از سوی تولیدکنندگان داخلی فاصله دارد.

نقاط قوت ایران: زنجیره ارزش بومی

صنعت خودروی ایران در مقایسه با بسیاری از کشورهای تولیدکننده از ویژگی‌های خاصی برخوردار است که به آن کمک می‌کند در برابر چالش‌ها و تحریم‌های اقتصادی مقاومت کند. در سال ۱۴۰۲، بیش از ۱ میلیون و ۳۳۵ هزار دستگاه خودرو در ایران تولید شد که بخش عمده‌ای از این تولیدات در داخل کشور و با استفاده از منابع بومی صورت می‌گیرد. این آمار توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) اعلام شده و نشان‌دهنده زنجیره ارزش داخلی است که از مراحل ابتدایی طراحی و تولید قطعات تا مونتاژ و خدمات پس از فروش، همه در داخل کشور انجام می‌شود. این ساختار باعث می‌شود ایران از نظر استقلال صنعتی

عدد معادل ۱۰ درصد از کل واردات کشور طی سال گذشته بوده و نشان می‌دهد عدم مدیریت مصارف ارزی از سوی وزارتخانه‌ها و به ویژه وزارت صمت می‌تواند نوسان ارز را تشدید کند.

مثال دیگر، وضعیت تقاضای ارزی وزارت جهاد کشاورزی است. در حالی آماره‌های مختلف اعم از داده‌های مرکز آمار ایران و وزارت رفاه حکایت از کاهش مصرف کالا‌های اساسی از سسوی خنوار اعم از کاهش مصرف شیر، گوشت قرمز، گوشت مرغ و بسیاری از اقلام دارد، اما در سمت دیگر، حجم واردات بخش کشاورزی کشور از حدود ۱۷ تا ۱۸ میلیون تن در قبل از تحریم‌ها (تحریم سال ۱۳۹۷)، به ۲۵ تا ۲۶ میلیون تن در دو سال اخیر رسیده است. گرچه در این مدت کشور درگیر خشکسالی نیز بوده، اما نکته قابل تأمل اینکه، در همین مدت، صادرات بخش کشاورزی به دلیل کاهش مصرف و به رغم خشکسالی‌های پی‌ در پی، از حدود ۶ تا ۶ میلیون تن در قبل از تحریم‌ها (تحریم سال ۱۳۹۷) به بیش از ۱۰ میلیون تن در سال ۱۴۰۳ رسیده است.

افزایش تقاضای ارز در آذرماه

آذرماه برخلاف سرمای جان‌سوزش، همواره به چند دلیل فصل گرمی برای تقاضای ارز است. اولین مورد، سررسید تسویه تجاری انتهای سال میلادی است. اغلب شرکت‌های ایرانی که با شرکای خارجی کار می‌کنند، به دلیل بسته‌شدن صورت‌ها و حسابرسی‌های مالی، مجبورند بدهی‌های ارزی خود را تسویه کنند. این تسویه تجاری منجر به ورود حجم قابل توجهی تقاضای ارز به بازار می‌شود که در دنبال تأمین نشدن از بازار رسمی، وارد بازار غیررسمی شده و منجر به نوسان ارز می‌شود.

همچنین در آذرماه بخش عمده ثبت سفارش واردات کالا‌های شب عید بازار ایران انجام می‌شود. ورود حجم بالای تقاضای ارز به بازار رسمی معمولاً در این فصل بی‌پاسخ می‌ماند و بخش بزرگی از تقاضای ارزی رسمی وارد بازار غیررسمی می‌شود. اما موازی این تقاضا و بیشتر از آن، تقاضای ارزی برای ورود کالای قاچاق به کشور وجود دارد که این بخش هم برای تأمین کالای شب عید در آخر آذرماه حسابی دنبال تأمین ارز است. قاچاق نیز فشار زیادی به بازار غیررسمی وارد می‌کند و معمولاً آذرماه با پرش‌ها و نوسان‌های زیادی در بازار ارز روبروست.

چرخه مخرب بازگشت ارز

یکی دیگر از دلایل تکراری جهش ارزی اخیر، تأخیرهای مکرری است که در بازگشت ارز به کشور رخ می‌دهد. بازار چندنرخی ارز در کنار اعلام سیاست‌های متناقض از سوی دولت برای یکسان‌سازی نرخ در ماه‌های اخیر برخی از صادرکنندگان و شرکت‌های تراستی را به این نتیجه رسانده که چندان تلاشی برای انجام فرایند بازگشت ارز به کشور انجام ندهند، به این امید که در این مدت نرخ ارز اعداد بالایی را ثبت کرده یا حداقل دولت راضی به تعدیل نرخ ارز رسمی به نرخ‌های بالاتر شود. در این خصوص اعداد مختلف از سوی برخی نمایندگان مجلس اعلام شده که گرچه مورد تأیید بانک مرکزی و وزارت اقتصاد نیست، اما این موضوع مورد تأیید همه است که کشور با سالانه بین ۷ تا ۸ میلیارد دلار عدم بازگشت ارز روبروست.

در کنار دلایل اقتصاد کلانی یا همان شکاف نرخ ارز و ارز چندنرخی، یکی دیگر از دلایل عدم بازگشت ارز به کشور، سوء استفاده برخی از صادرکنندگان از قوانین صادراتی است. یکی از آن‌ها، تداوم صادرات با کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای است. بر اساس بررسی‌های «فرهیختگان» از داده‌های وزارت صمت، این وزارتخانه (سازمان توسعه تجارت) در سال ۱۴۰۳ در مجموع ۳۳ هزار و ۷۸۱ قفره کارت بازرگانی صادر کرده که نسبت به سال ۱۴۰۲ و

بیشتر به صادرات زیاد و مونتاژ خارجی وابسته است، ایران با تاب‌آوری بالا، رشد فناوری و بومی‌سازی قطعات توانسته خود را از وابستگی به واردات برخی قطعات پیچیده رها و ظرفیت‌های تولید داخلی را تقویت کند. بازار داخلی بزرگ و پایدار ایران نیز یکی از مزیت‌های کلیدی این صنعت است که می‌تواند به‌عنوان محور توسعه و پایداری تولید عمل کند. با وجود این مزیت‌ها، صنعت خودروی ایران هنوز با چالش‌هایی مواجه است که برای ارتقای جایگاه جهانی خود نیازمند اصلاحات و توجه بیشتر به چندین بخش کلیدی است. از جمله این چالش‌ها می‌توان به وابستگی باقی‌مانده به واردات برخی قطعات، نیاز به نوآوری بیشتر در فناوری‌های پیشرفته، و محدودیت در بازارهای صادراتی اشاره کرد.

توصیه‌ها

تقویت تحقیق و توسعه: برای رقابت در بازار جهانی، خودروسازان ایرانی باید بر تحقیق و توسعه و انتقال فناوری تمرکز کنند. این امر می‌تواند از طریق همکاری‌های بیشتر با دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی، و توسعه پلتفرم‌های بومی و خودروهای برقی صورت گیرد.

توع در بازارهای صادراتی:

به بازار داخلی، توصیه می‌شود ایران بازارهای صادراتی خود را به کشورهای همسایه و حتی بازارهای نوظهور در آسیای میانه و آفریقا گسترش دهد. این امر می‌تواند به ثبات اقتصادی و افزایش درآمد ارزی کمک کند.

بومی‌سازی بیشتر قطعات: با توجه به وابستگی‌ها در برخی بخش‌ها مانند موتور‌ها و قطعات پیچیده، بومی‌سازی بیشتر قطعات و افزایش همکاری با شرکت‌های خودرو ساز کوچک و متوسط می‌تواند به کاهش وابستگی به واردات کمک کند و تاب‌آوری صنعتی را افزایش دهد.

حمایت از خودروسازان کوچک و متوسط: توسعه و تقویت حمایت‌از خودروسازان کوچک و متوسط می‌تواند موجب رقابت سالم‌تر در بازار داخلی شود و کیفیت و نوآوری در تولیدات را ارتقا دهد.



۱۴۰۴، رشته فعالیت‌های گروه کشاورزی منفی ۳ درصد، گروه صنایع و معادن ۰٫۳ درصد (شامل استخراج نفت خام و گاز طبیعی ۱٫۸، سایر معادن ۰٫۲، صنعت ۰٫۱-، توزیع گاز طبیعی ۱٫۴-، تأمین آب و برق ۰٫۴- و ساختمان ۰٫۸- درصد) و گروه خدمات ۰٫۵ درصد نسبت به شش ماهه اول سال ۱۴۰۳ رشد داشته است.