

تصمیمات دفعتی و دستوری به زیان تولید و سهامداران است

به گزارش صدای تجارت به نقل از بورس کالا، سید جواد جهرمی معاون عملیات و نظارت بر بازار بورس کالای ایران امروز در نشست خبری به عملکرد بورس کالا در سال گذشته اشاره کرد و گفت: سال ۱۴۰۰ برای بورس کالا، سالی طلایی بود به گونه‌ای که شاهد ورود محصولات جدید به بورس کالا در حوزه‌های مختلف صنعتی، معدنی و توسعه رینگ صادراتی با حضور کالاهای جدید و تنوع بخشی به کالاها بودیم که این موارد سبب ثبت رکوردهای بی سابقه‌ای در حجم و ارزش معاملات شد.

او افزود: برای سال ۱۴۰۱ نیز برنامه‌های مختلف و متنوعی در بورس کالا در نظر گرفته شده تا علاوه بر ایجاد بازارهای جدید، بخشی از بازارها و معاملاتی که سال قبل در بورس آغاز شد را در سال جاری به سمت اهداف مورد نظر سوق دهیم. راه اندازی معاملات گواهی سپرده و آتی شمش طلا نویدبخش اتفاقات خوبی است.

رسالت بورس کالا، کمک به اقتصاد ملی و تولید

معاون عملیات و نظارت بر بازار بورس کالای ایران افزود: بورس کالا رسالتی را برای خود در نظر گرفته و آن این است که در سطح اختیاراتی که دارد به اقتصاد ملی و شرکت‌های تولیدی کمک نماید. در سال قبل که معاملات سیمان در بورس کالا آغاز شد همانطور که ملاحظه شد معاملات با یک حجم کوچکی آغاز شد و در ابتدا شاید کسی تصور نمی‌کرد که بازار سیمان به جایگاه فعلی و امروزی خود برسد. معاملات سیمان با هفته‌ای حدود ۴۰ هزار تن آغاز شد اما بعد از مدت کوتاهی در حدود یک تا ۱.۵ ماه توانستیم به عرضه‌های یک میلیون تنی در هفته برسیم.

جهرمی با بیان اینکه بورس کالا تنها یک پلتفرم معاملاتی است و گزارشگری بازار و قیمت می‌کند تا سیاست‌گذار بتواند با اطلاعات بدست آمده از معاملات بورس با توجه به اهداف تعریف شده در چارچوب عرضه و تقاضای بازار، تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری کند، گفت: زمانی که این بازار شکل گرفت تعداد مشتریان سیمان بسیار کم بود اما اکنون بیش از ۳ هزار مشتری به صورت هفتگی از بورس سیمان خریداری می‌کنند و جایگاه سیمان نزد فعالان بازار تثبیت شده است. در این

میان بازار سیمان فرازوفرودهایی را از سال گذشته تاکنون تجربه کرد برای مثال قطعی برق و کاهش عرضه‌ها را در برهه‌ای پشت سر گذاشتیم اما در نهایت با استفاده از مکانیزم بازار، فراز و فرودها به پایان رسید و ثبات مطلوبی در بازار سیمان حکمفرما بود.

او گفت: به این ترتیب سال گذشته با عرضه‌های پرحجم سیمان در بورس کالا، بازار به تعادل رسید و سیاست گذاران امر نیز بر این موضوع تاکید داشتند اما طی هفته‌های گذشته که به دلیل انتظارات از کاهش عرضه سیمان به دلیل قطعی برق کارخانه‌ها با افزایش قیمت مواجه هستیم، متاسفانه به جای ایجاد اطمینان خاطر برای مصرف کننده و مدیریت عرضه‌ها، بورس کالا مورد اتهام در زمینه کاهش عرضه سیمان قرار می‌گیرد.

جهرمی اظهار داشت: با این تفاسیر وقتی همه شرکت‌های سیمانی و خریداران آنها با سازوکار بورس آشنا شده‌اند بهتر است به جای مقصر معرفی کردن دستگاه‌های مختلف به دنبال سیاست گذاری صحیح و رشد عرضه‌ها باشیم که در این زمینه تصمیم به کنترل تقاضا آن هم به صورت یکباره و بدون اطلاع رسانی مناسب به خریداران نمی‌تواند راهگشا باشد. با این دست اقدامات باعث افزایش تقاضای سیمان در بازارهای خارج از بورس خواهیم و تنها رشد قیمت را مدتی به عقب انداخته‌ایم. اما توصیه ما براساس منویات ریاست محترم جمهوری، عدم تصمیم گیری های یکباره و شبانه و تعامل با تولیدکنندگان و همچنین اعتماد به مکانیسم عرضه و تقاضاست که همین رویه سال گذشته موجب تعادل بخشی به بازار سیمان شد.

وی گفت: سال گذشته نیز همزمان با کاهش قیمت سیمان ادعا شد که اقدامات صورت گرفته سبب شده قیمت سیمان در بازار پایین بیاید ما به عنوان بورس کالا در این مدت اعلام کردیم که بورس محل کشف قیمت است و درمورد افزایش و کاهش قیمت‌ها اظهار نظر نمی‌کند.

وی تصریح کرد: درخواست ما از سیاست گذار قبول مکانیزم بازار و حرکت در همین مسیر است. متاسفانه در همین برهه مکاتبات خلاف واقعی با تصمیم گیران در خصوص بازار سیمان انجام شده و اعلام شده است که بورس سبب شده عرضه‌ها کاهش پیدا کند اما آمارهای شفاف بورس گویای این مسائل است. همچنین طی مذاکره با تولیدکنندگان تقاضا شد که عرضه‌ها کاهش نداشته باشد که خوشبختانه این اتفاق افتاد.

جهرمی خاطرنشان کرد: امروز دستاورد سیمان نشان می‌دهد شفافیت،

تعداد و بهبود اوضاع نقدینگی تولیدکنندگان مزیت‌های عمده عرضه سیمان در بورس کالا بوده است و بجای اینکه با بازار به صورت دستوری و غیرمنطقی رفتار کنیم می‌توان فرایند را به بورس سپرد.

ماجرای عرضه خودرو و مخالفت‌ها

معاون عملیات و نظارت بر بازار بورس کالای ایران در بخش دیگر سخنان خود به موضوع خودرو اشاره کرد و اظهار داشت: در مورد این موضوع باید اعلام کنیم که بورس کالا ریسک‌های معامله خودرو در بورس را به طور کامل می‌داند، چون جامعه هدف تمامی افراد جامعه هستند و قطعاً این موضوع هزینه و گرفتاری‌های بورس کالا را دوچندان می‌کند اما پس از بررسی‌های زیاد به این نتیجه رسیدیم که صنعت خودرو برای خروج از بحران کنونی هیچ راهی جز ورود به بورس کالا ندارد.

جهرمی افزود: با همین دیدگاه براساس برنامه ریزی که از قبل شکل گرفته بود و تقریباً با معاونان قبلی وزارت صمت هماهنگی‌های لازم صورت گرفته بود، قرار شد این فرآیند با خودروهایی آغاز شود که مشمول قیمت گذاری و مصوبات شورای رقابت نیستند و از سوی دیگر ستاد تنظیم بازار در مورد آنها مصوبه‌ای ندارد. به این منظور ابتدا با ایران خودرو مذاکرات را برای عرضه هایما و تارا آغاز کردیم اما مدیرعامل این شرکت تغییر کرد. همچنین با شرکت سایپا نیز برای عرضه شاهین به توافق رسیدیم که این مذاکرات به پذیرش این خودرو در بورس انجامید.

او ادامه داد: خودروسازی گروه بهمن نیز با توجه به خودروهایی که در بازار عرضه می‌کرد و اختلاف قیمتی که همواره برای محصولات آن وجود داشت، جذابیت زیادی برای حضور داشت. با بررسی‌های صورت گرفته مشخص شد که این خودروها مشمول قیمت گذاری نبوده و مانعی برای عرضه در بورس نداشتند. لذا طبق دستورالعمل‌های قانونی و فرآیندهای مقرراتی که وجود داشت پذیرش این خودروها صورت گرفت و عرضه و انت کارا به عنوان اولین خودرو انجام شد اما از این مرحله به بعد اتفاقاتی رقم خورد و جزییات متفاوتی از این موضوع منتشر شد که البته بورس کالا در این باره سکوت کرد تا چالشی در فضای رسانه‌ای برای تیم اقتصادی دولت ایجاد نشود؛ اما حقیقت آن است که روایت‌های شکل گرفته شده دقیق و کامل نبود.

فشارها برای لغو عرضه خودرو در بورس

جهرمی با بیان اینکه عرضه خودرو مطابق قوانین و مقررات بازار

سرمایه صورت گرفت گفت: زمانی که از قوانین صحبت به میان می‌آید یک بحث ماده ۱۸ قانون ابرارها و نهادهای مالی است که دولت را مکلف می‌کند کالایی پذیرش شده در بورس را از شمول قیمت گذاری خارج کند و دیگری بند ج قانون ۳۶ احکام دائمی است که اعلام می‌کند کالاهایی که در بورسهای کالایی به عنوان بازار متشکل و سازمان یافته و تحت نظارت پذیرفته و مورد دادوستد قرار می‌گیرند طبق قوانین و مقررات آن بورسها عرضه و مورد معامله قرار گیرند.

وی تصریح کرد: لذا با بررسی این قوانین با عرضه کنندگان برای پذیرش صحبت شد و خودروهایی که قرار بود عرضه شود مشمول قیمت گذاری دستوری نبودند. زمانی که خودرو کارا عرضه و مورد معامله قرار گرفت فارغ از اینکه تاثیر آن بر بازار خودرو چگونه بود، روز بعد از آن وزارت صمت در تماسی درخواست کرد که معاملات خودرو عدم تایید شود. به وزارت صمت توضیح داده شد که طبق قوانین و مقررات امکان عدم تایید معاملات وجود ندارد و معاملات طبق قانون صورت گرفته و همان روز معامله مورد تایید قرار گرفته است. اما وزارت صمت اعلام داشت بورس کالا کار خلاف قانون انجام داده است و این موضوع پیگیری خواهد شد. او افزود: در آن زمان بورس کالا به وزارت صمت اعلام کرد اگر قوانین و مقرراتی در این حوزه وجود دارد به بورس اعلام شود تا مورد بررسی قرار گیرد که این اتفاق نیفتاد.

وی اظهار داشت: پس از پذیرش خودروهای فیدلیتی و دیگنیتی نیز وزارت صمت اعلام کرد که جلسهای در این زمینه برگزار می‌شود اما بورس کالا هر چه منتظر ماند جلسهای از سمت وزارت صمت هماهنگ نشد. اطلاعیه عرضه این دو خودرو که بر روی سایت قرار گرفت شاهد فشارهایی از سوی وزارت صمت به وزارت اقتصاد و از سمت حراست وزارت صمت به کارکنان بورس کالا بودیم و حتی مواضعی از سوی وزارت صمت مطرح شد که بورس کالا عامل مشکلات بازار خودرو بوده است. در این برهه شاهد بودیم که به هیات مدیره بورس کالا نیز فشار آورده شد و درخواست شد هیات مدیره نسبت به لغو عرضه خودرو اقدام کند که در این زمینه هیات مدیره پیشنهاد داد که روال قانونی دنبال شود.

معاون عملیات و نظارت بر بازار بورس کالای ایران گفت: بعد از همه فشارهای رسمی و غیر رسمی و همینطور مکتوب و غیر مکتوب از سمت وزارت صمت، مدیرعامل بورس کالای ایران در نامه به این وزارتخانه درخواست کرد چنانچه موارد قانونی در خصوص عدم عرضه خودرو در بورس وجود دارد اعلام شود. چراکه موارد قبلی ارسالی به بورس کالا از جایگاه قانونی برخوردار نبود و خودروهایی که پذیرش شدند نیز

مشمول قیمت گذاری نبودند. در نهایت روز سه شنبه یعنی روز قبل از عرضه خودرو جلسه‌ای در دفتر وزیر محترم صمت به صورت محدود شکل گرفت و وزیر نامه‌ای را به ما ارایه کردند که براساس مفاد آن خودرو نباید در بورس عرضه شود. بخشی از این نامه که بحث تعزیرات بود روال قانونی آن طی نشده بود که در همان جلسه به وزیر اعلام شد که این بخش جایگاه قانونی ندارد اما در مورد نامه دومی که ارایه شد و مربوط به مصوبه سران قوا بود، باید به لحاظ قانونی مورد بررسی قرار می‌گرفت.

چندین ابهام و پرسش

جهرمی در ادامه افزود: این رویدادها چند ابهام بزرگ ایجاد کرد، اول آنکه چرا مصوبه‌ای که مربوط به سال گذشته بود به هیچ دستگاہی ابلاغ نشد و در وزارت صمت مانده بود که در نتیجه دستگاہ‌ها از ماهیت و وجود چنین مصوباتی اطلاع ندارند و دقیقاً روز قبل از عرضه خودرو در بورس سخن از آن به میان آمده است. از طرف دیگر در مورد همین مصوبه نیز قرائت‌های متفاوتی وجود داشت و برخی صاحب نظران بحث‌شان این بود که اصلاً ملک برای ورود وزارت صمت در موضوع خودرو ورود به همه خودروها نبوده بلکه خودروهای مدنظر است که در اختیار شورای رقابت قرار گرفته است.

وی گفت: ابهام دوم این است که نامه‌هایی که قبلاً مدیرکل‌های وزارت صمت برای بورس کالا ارسال کرده بودند فاقد وجاهت قانونی بود و از طرف دیگر در این مدت به مواردی برخورد شد و از آن جمله می‌توان به عدم تشکیل کمیته تنظیم بازار خودرو برای تصمیم‌گیری در مورد خودروهای مشمول قیمت گذاری اشاره کرد. یعنی وزارت صمت از زمانی که این مصوبه را در اختیار داشت می‌توانست کمیته تنظیم بازار خودرو را تشکیل دهد و خودروهای مشمول قیمت گذاری را اعلام کند درحالی که طبق بررسی‌ها آخرین باری که این کمیته تشکیل جلسه داده سال ۹۹ بوده است که در مورد خودروهای پرتیراژ تصمیم‌گیری و قیمت گذاری صورت گرفته بود.

او اظهار داشت: لذا این نوع رفتار و برخورد وزارت صمت در حوزه عرضه خودرو فارغ از همه نقدهایی که به سامانه وزارت صمت وارد است محل بحث است چراکه تامین مالی خودروسازان یا منابع مالی جهت هزینه‌های جاری با ادامه فروش در این سامانه بحث برانگیز است.

به گفته جهرمی، عرضه خودرو در بورس کالا می‌توانست تجربه مهمی باشد

تا وزارتخانه از قیمت فروش خودروها دید درستی داشته باشد و از طرفی رصد کند که بازار چگونه خواهد شد.

او ادامه داد: متأسفانه رفتارهایی که وزارت صمت بعد از این موضوع داشت جای تامل دارد. اخیراً اعلام شد تخلفی ایجاد شده و دلیل لغو عرضه خودرو در بورس، جلوگیری از ایجاد تخلفات بوده است که جامعه انتظار دارد که این تخلف صراحتاً اعلام شود که کجا بوده است.

معاون بورس کالا گفت: ابهام مهم‌تر این است که چرا از جیب سهامداران برای فروش خودروسازانی تصمیم‌گیری می‌شود که آنها زیان‌ده هستند. یا ابهام دیگر آنجاست که قانون می‌گوید اگر دولت کالایی را کمتر از قیمت واقعی بازار قیمت‌گذاری کند، باید مابه‌التفاوت آن را در همان سال به شرکت مورد نظر پرداخت کند. اکنون اگر سهامداران بخواهند مابه‌التفاوت را دریافت کنند وزارت صمت چه عکس‌العملی نشان می‌دهد. همچنین ابهام دیگر آنجاست که بخاطر اشتباه سیستمی در سامانه فروش خودرو، به دستور وزارت صمت یک شبه تعداد خودروهایی که به افراد اختصاص پیدا می‌کند افزایش می‌یابد اما چرا هزینه‌اش باید از جیب سهامدار یا خودروساز پرداخت شود.

او ادامه داد: ابهام آنجا شکل می‌گیرد که سازمان حمایت نسبت به این موضوع واکنش نشان می‌دهد و اعلام می‌کند فرآیند قرعه‌کشی صحیح نیست و سازمان بازرسی هم بر آن تأکید دارد اما اصرار وزارتخانه بر انجام آن علیرغم تمامی تبعات آن است.

جهری گفت: اینها سوالاتی است که باید به مردم پاسخ داده شود. مردم به نامه‌نگاری دو معاون وزیر مبنی بر مشکل سامانه عرضه خودرو حساس هستند اما این موضوعات نشان داد که وزارت صمت ظرفیت نقد و پاسخگویی صحیح به مشکلات را ندارد.

او تأکید می‌کند: اینکه اعلام می‌شود عرضه خودرو در بورس ایجاد رانت می‌کند حرفی غیر منطقی محسوب می‌شود به نظر می‌رسد رانت در فرآیند فعلی قرعه‌کشی است. هر عقل سلیم اقتصادی این موضوع را تأیید می‌کند که عرضه خودرو در بورس کالا و کشف واقعی قیمت این محصول، رانت را حذف می‌کند اما در مقابل قیمت‌گذاری دستوری و ادامه قرعه‌کشی توزیع رانت را در بر دارد.

معاون بورس کالا همچنین گفت: لازم به ذکر است که در کمیسیون تخصصی شورای عالی بورس این موضوع بررسی شد و اعضای کمیسیون موافقت خود را برای عرضه خودروهایی که مورد نظر بود صورت بگیرد اعلام کردند و

به محض اینکه جلسه شورا برگزار و تصمیم گیری نهایی صورت گیرد اعلام خواهد شد.

قیمت گذاری دستوری محکوم به شکست است

وی در بخش دیگری از صحبت‌های خود با تاکید بر این نکته که بورس کالا تشکیل شده تا قیمت گذاری دستوری از بین رفته و براساس مکانیزم عرضه و تقاضا کشف قیمت شکل بگیرد گفت: برخی رویکردها و برخوردها بازگشت به عقب به شمار می‌رود که نشان می‌دهد برخی‌ها هنوز چارچوب بورس کالا را درک نکرده‌اند یا از این چارچوب تنها در جاهایی استفاده می‌کنند که به نفعشان است. تجربیات گذشته نیز بارها اثبات کرده است که قیمت گذاری دستوری و کنترل تقاضا همواره فرآیندی شکست خورده است.

جهرمی تصریح کرد: تاکید داریم که توزیع رانت چه با کنترل تقاضا یا قیمت گذاری دستوری هر دو یک پیام دارند و آن اینکه سفته بازی و دلال بازی را در بازار خارج از بورس افزایش خواهد داد و سبب ضرر و زیان برای سهامداران و فعالان همان صنعت خواهد شد. این موضوع در دولت‌های قبل نیز تجربه و آزموده شده و نتیجه‌ای جز شکست نداشته است.

مخالفت دولت با طرح مجلس

جهرمی در بخش پایانی صحبت‌های خود به طرح مجلس و سپردن نبض معاملات بورس کالا به کارگروهی اشاره کرد و گفت: این طرح از قدیم بود و در صحن نیز مطرح و مصوب شده بود اما در طرح جدید بندهایی به آن اضافه شد که این بندها مساله ساز است. از لحاظ منطقی بورس کالا زیرمجموعه سازمان بورس است و بالاتر از آن شورای عالی بورس قرار دارد لذا چنانچه نیازمند سیاست گذاری یا نظارت باشد در شورا قابل طرح است.

وی اعلام کرد: اینکه قانونی تصویب شود که اختیار کالاها را به کارگروهی بدهیم، تجربه نشان داده که این موضوع همانند رفتار سلیقه‌ای با بازار است و چیزی جز دور زدن قواعد و قوانین نیست. سوال این در زمینه این است که آیا سازوکارهای فعلی پاسخگو نیست؟ زمانی که می‌توان از سازوکارهای فعلی استفاده کرد و فرآیندهای نظارتی آن نیز وجود دارد چرا از آن بهره نگیریم.

جهرمی در پایان گفت: خوشبختانه این طرح زمانی که در دولت مطرح شد

با پیگیری‌های رئیس سازمان بورس و وزیر محترم اقتصاد، دولت مخالفت خود را در جلسه ۵ تیرماه اعلام کرد و امیدواریم نمایندگان مجلس هم این موضوع را مورد بررسی قرار دهند و این طرح که می‌تواند مشکلات جدی را برای بازار سرمایه و شرکتهای تولیدی ایجاد کند، مورد اصلاح قرار گیرد.