



اخبار



قرارداد خرید

شازر اتوبوس‌های برقی

نشست مشترک مسئولان وزارت صمت و شهرداری تهران به منظور بررسی مشکلات حمل و نقل پایتخت با حضور وزیر صمت، شهردار تهران، رئیس شورای شهر تهران و سایر مدیران مجموعه‌های مختلف مرتبط با حوزه حمل و نقل وزارت صمت و شهرداری تهران برگزار شد. در این نشست حاضران درباره ضرورت رفع مشکلات حمل و نقل در کلانشهر تهران و بویژه برقی‌سازی وسایل حمل و نقل عمومی شامل اتوبوس، تاکسی و غیره به بحث و تبادل نظر پرداختند. همچنین در جریان این نشست، قراردادی بین سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر تهران و شرکت مهندسی و ساخت برق و کنترل مینا (مکو) درباره خرید ۷۳ عدد شارژر AC و DC برای اتوبوس‌های برقی به امضا رسید.

ظرفیت‌های قابل تأمل صادراتی

معاون صنایع عمومی وزارت صمت تأکید کرد که با ارسال رشد چهار درصدی تولید ناخالص ملی به دست آمد که عدد قابل توجه و خوبی نسبت به سایر کشورها و سال‌های قبلی است. اما نسبت به برنامه رشد هشت درصدی نیاز به کار بیشتر داریم. محمد مهدی برداران معاون صنایع وزارت صمت به رشد ۹.۵ درصدی در گروه صنعت دارو و صنایع سلولزی اشاره و تأکید کرد: همان‌طور که سال‌های قبل کسی باور نمی‌کرد پتروشیمی جای نفت را بگیرد، معتقد صادرات در بخش صنعت دارو و مواد اولیه دارو می‌تواند به جایگاهی دست یابد که جایگزین پتروشیمی شود. ضمن اینکه نوسازی ماشین‌آلات در صنعت دارو هم یک موضوع مهم است. برداران با اشاره به اینکه مسأله عمق تولید، موضوعی جدی است، افزود: پیوند صنعت دارو و صنعت شیمی می‌تواند یکی از چالش‌ها و اتفاقات مهم نمایشگاه فارماکس باشد.

عملکرد ۱۰۰ درصدی استاندارد

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، در نامه‌ای به آیت‌الله سید ابراهیم رئیسی، رئیس جمهوری اسلامی ایران و رئیس شورای عالی استاندارد، گزارشی از اقدامات این سازمان در اجرای قانون هوای پاک ارائه کرد. مهدی اسلام‌پناه بیان‌داشت: در راستای انجام وظایف و مأموریت‌های ذاتی خود و پیگیری‌های مستمر در دوران تحولی و نیز با انجام همکاری نزدیک با سایر دستگاه‌های مرتبط در دولت مردمی سیزدهم و بویژه با حمایت‌های حضرت عالی، باقی‌مانده تکالیف این سازمان در قانون مذکور از جمله تدارک و بهره‌برداری از سامانه نظارت بر موتورخانه، تدوین استانداردهای قید شده در قانون و آیین‌نامه‌های اجرایی آن، همچنین اعلام اجباری این استانداردها توسط شورای عالی استاندارد را به سرانجام رسانده و متفخر به اعلام عملکرد ۱۰۰ درصدی در اجرای تکالیف قانون هوای پاک هستیم.

مكلف به اجرای قیمت‌های مصوب شورای رقابت شده‌اند اما در واقع مونتاژکاران، خودرویی با نرخ‌های اردیبهشت ماه عرضه نکردند. اما با اعلام قیمت‌های جدید خودروهای مونتاژی در تیرماه امسال از سوی شورای رقابت و افزایش قیمت‌ها، برخی از مونتاژکاران نسبت به ارسال دوتنامه‌ها به مشتریان اقدام کردند.

به میدان آمدن رئیس جمهور
همچنین افزایش دوباره قیمت خودروهای مونتاژی از سوی شورای رقابت با واکنش رئیس جمهور مواجه شد و گفت: اینکه در سال «رشد تولید و مهار تورم» یک بخش بدون اخذ مجوزهای لازم کالاها را گران کند، قابل پذیرش نیست و دستگاه‌ها باید خود را موظف به مقابله با گرانی و تورم بدانند. از همین رو در جلسه ۲۵ تیرماه هیأت دولت در خصوص قیمت خودروهای مونتاژی با اعلام اینکه، شورای رقابت با چه توجیهی قیمت خودروهای مونتاژی را افزایش داده است؟ معاون اول رئیس جمهور و وزیر اقتصاد و صمت را مأمور بررسی و اصلاح این روند کرد که البته تاکنون هیچ گزارشی از این بخش‌ها رسانه‌ای نشده است و معلوم نیست که وزارت اقتصاد و صمت با چه فرایندی خواسته رئیس جمهور را پیگیری کردند. همچنین پیگیری‌های روزنامه ایران در این خصوص ادامه دارد.

شورای رقابت ۲۷ تیرماه درباره چرایی افزایش دوباره قیمت خودروهای مونتاژی دلالی را آورد اما مورد قبول کارشناسان قرار نگرفت. این شورا گفته بود که اصلاح قیمت‌ها نه بر اساس نظر خودروسازان، بلکه صرفاً بر اساس بررسی اسناد و داده‌های حسابداری و صورت‌های مالی مورد تأیید حسابرسان قانونی که توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به‌عنوان مرجع رسمی، تخصصی و حاکمیتی محاسبه قیمت، بررسی و نهایی شده است، کما اینکه در حال حاضر برخی شرکت‌های تولیدکننده، قیمت‌های بیشتری را نسبت به قیمت‌های اعلامی شورای رقابت، متقاضی هستند، اما صرفاً درخواست‌ها بر اساس مستندات مورد تأیید سازمان‌های مذکور ملاک عمل قرار گرفته است.

شورای رقابت مشکلات صنعت خودرو را بیشتر کرد
مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی بررسی مسأله قیمت‌گذاری خودرو در ایران که اخیراً منتشر شده، آورده است که پس از چهار سال از ۱۳۹۱ و افزایش شدید قیمت خودروها، شورای رقابت وفق ماده (۵۸) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، تدوین دستورالعمل نحوه قیمت‌گذاری خودروها را برعهده گرفت و از همان ابتدا مناقشات میان خودروسازان و شورای رقابت ایجاد شد و با شروع دور دوم تحریم‌ها در سال ۱۳۹۷، نحوه قیمت‌گذاری آثار فراوانی را بر صنعت خودرو ایجاد کرد به نحوی که با وجود مشکلات ناشی از تحریم و ناآرامی خودروسازان، تا پایان اسفندماه سال ۱۴۰۱ زبان دو خودروساز بزرگ کشور معمولاً به بیش از ۱۳۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. هر چند از سال ۱۳۹۷ تاکنون چندین بار مسئولیت قیمت‌گذاری میان شورای رقابت و سایر نهادهای از جمله ستاد تنظیم بازار دست به دست شده، اما این تغییر نهادی نه تنها وضعیت را بهتر نکرده که به بدتر شدن این مسأله نیز منجر شده است.



معتقد است: اگر بی‌برنامگی‌های سه دهه اخیر نبود، در حال حاضر هم پلتفرم ملی داشتیم و هم می‌توانستیم همچون ترکیه به سالیانه ۵۰ تا ۶۰ میلیارد دلار صادرات در این صنعت پُرپتانسیل دست بیایم. وی گفت: خودروسازی و قطعه‌سازی در جهان یک صنعت استراتژیک است که فعالان آن به‌طور دائم در تلاش برای کاهش قیمت تمام شده، بهبود کیفیت تولیدات، برنامه‌ریزی، تحویل بموقع محصولات و ارائه خدمات پس از فروش مناسب هستند. این عضو انجمن قطعه‌سازان همگن تأکید کرد: ما فعلاً این صنعت هم باید بتوانیم استانداردهای موجود را پاس کنیم، بهره‌وری و مهارت‌هایمان را بالا ببریم، در ارتقای آموزش منابع انسانی خودکوشیم و بویژه مدیران‌مان را با دانش و فناوری روز جهان آشنا کنیم و این، جز با برنامه‌ریزی کوتاه، میان و بلندمدت امکان‌پذیر نیست.



معاون اول رئیس جمهور
وزرای اقتصاد و صمت
توسط رئیس جمهور
مأمور بررسی و اصلاح
روند کارشنکی مونتاژکاران
خودرو شدند که تاکنون
هیچ گزارشی از این
بخش‌ها رسانه‌ای نشده
است



«ایران اقتصادی» از بلا تکلیفی خریداران خودرو از مونتاژکاران گزارش می‌دهد

سردرگمی مشتریان، سکوت شورای رقابت، اجحاف مونتاژکاران

بورس کالا در موعد تحویل ۱۲ شهریورماه عرضه‌کند؟

سردرگمی مشتریان سایپا

کوییک GX سایپا هم گرفتار شورای رقابت شده است. با وجود اینکه شرکت سایپا اقدام به فروش فوق‌العاده کوییک GX در سال گذشته و همچنین عرضه این خودرو در سامانه یکپارچه کرده اما هنوز قیمت این خودرو از سوی شورای رقابت اعلام نشده است. ثبت‌نام کنندگان این خودرو عنوان کرده‌اند که با گذشت ۷ ماه از اولین پیش‌فروش کوییک GX هنوز قیمتی از طرف شورای رقابت و سایپا اعلام نشده و حواله‌داران این خودرو با سردرگمی مواجه شده‌اند، بنابراین با نزدیک شدن موعد دوتنامه‌های این خودرو که از شهریور آغاز می‌شود، خودروساز شرایط تبدیل کوییک GX را به کوییک اتومات پلاس فراهم کرده است.

تأیید کارشنکی شورای رقابت

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی به بررسی مسأله قیمت‌گذاری خودرو در ایران پرداخته است. برآوردهای این مرکز نشان می‌دهد بخش قابل‌توجهی از رشد زیان انباشته خودروسازان طی پنج سال گذشته (۱۳۹۷ به بعد) به‌نحوه قیمت‌گذاری مرتبط بوده است. بدین جهت گزارش مرکز پژوهش‌ها در خصوص قیمت‌گذاری

به ارسال دوتنامه‌ها گلابه کردند و اظهار داشتند، مدت طولانی است که بلا تکلیف شده‌اند. در اولین مرحله عرضه خودرو در سامانه یکپارچه محصولات گروه بهمن موتور که شامل دیگنیتی، فیدلیتی و ریسپکت بود، عرضه شد و تعداد زیادی از مردم برای خرید این خودروها ثبت‌نام کردند اما تاکنون و با گذشت نزدیک به دو ماه هنوز هیچ دوتنامه‌ای برای این مشتریان صادر نشده، این در حالی است که برخی از خودروسازان دوتنامه پاییز و زمستان را هم ارائه دادند اما گروه بهمن هنوز برای برندگان تابستان دوتنامه‌ای ارسال نکرده است. این افراد ضمن آن که هنوز دوتنامه‌ای را دریافت نکردند، بلکه حتی نمی‌دانند که قیمت خودروهای ثبت‌نام شده چند خواهد بود. شرکت بهمن موتور قیمت‌های اعلامی شورای رقابت را قبول ندارد و می‌خواهد با قیمت‌های بالاتری محصولات خود را به فروش برساند. در حال حاضر گروه بهمن از عرضه محصولات خود به مردم امتناع می‌کند چرا که امیدوار است با تحت فشار قرار دادن شورای رقابت می‌تواند بر قیمت‌های فعلی خود (در سال جاری در دو مرحله قیمت خودروهای مونتاژی افزایش یافت، و بیفزاید. اگر شرکت بهمن موتور توانایی تأمین خودروهای ثبت‌نام شده را ندارد، چرا ۲۹ خردادماه می‌خواست ۶۰۰ دستگاه دیگنیتی پرستیز را تالار خودروی

بازار خودرو

شورای رقابت، فضایی در صنعت خودروسازی ایجاد کرده که مردم به واسطه تصمیم و سیاست‌های این مجموعه، متضرر شوند. در حالی که شورای رقابت می‌توانست انحصارزدایی و فضای رقابتی در بازار خودرو ایجاد کند، اما اکنون شرایطی را برای خریداران خودرو رقم زده که تعداد زیادی از خریداران خودرو بلا تکلیف شده‌اند و نمی‌دانند که در آینده شرکت‌های خودروساز چه سیاستی را در برابر مشتریان خود در پیش خواهند گرفت. شورای رقابت از زمانی که تن به خواسته خودروسازان بخش خصوصی داد و با افزایش دوباره قیمت خودروهای مونتاژی موافقت کرد، ناسازگاری خودروسازان بخش خصوصی با مردم آغاز شد و اکنون هیچ سازمانی در برابر خواسته بحق مردم پاسخگو نیست. همین عدم پاسخگویی‌ها سبب شده که تعدادی از خریداران خودرو رویه‌وری وزارت صمت تجمع یا از فضای رسانه‌ای استفاده کنند تا صحبت‌هایشان به گوش مدیران دولتی برسد.

جولان غیرقانونی بهمن موتور

اخیراً مشتریان بهمن موتور از بی‌توجهی

رونق بازارهای صادراتی ایران



مؤثری دارند، تصریح کرد: رایزنان بازرگانی از دیگر ابزار دولتی است که برای صادرات تسهیلگری می‌کند و برای کمک به مواردی که عنصر دیپلماتیک نیاز دارد، به حل مسائل کمک می‌کند؛ در حال حاضر ۲۰ رایزن فعال هستند که به ۴۰ نفر افزایش خواهد یافت. ضمیمی خاطر نشان کرد: مراکز تجاری در سال‌های گذشته فعالیت داشتند، اما در هیچ دوره‌ای به اندازه دو سال گذشته با برنامه مدون و پشتیبانی لازم دولتی نبوده است؛ ۴۵ مرکز تجاری فعال در جهان داریم، اما کیفیت هم‌تراز کمیت برای کشور اهمیت دارد و اگر بخشی بتواند در کشوری پایگاه توسعه تجاری ایجاد کند و از همکاری اقتصادی درجه سه به کشورهای نخست برساند، دولت همکاری‌های لازم را انجام خواهد داد. معاون وزیر صمت تأکید کرد: دولت اهتمام دارد بخش خصوصی رشد کند، در خارج از کشور وظایف بیشتری را برعهده بگیرد و ظرفیت‌سازی کند.

الزام حذف قیمت‌گذاری دستوری

صنعت خودروسازی در شرایط کنونی از نداشتن یک برنامه با اهداف مشخص و مدون که در آن توانمندی‌ها و پتانسیل‌ها، نقاط ضعف و قوت و همچنین فرصت‌ها و تهدیدهای صنعت دیده شده باشد، رنج می‌برد، بنابراین نیازمند نقشه راهی مشخص بوده که قابلیت اجرایی هم داشته باشد. رضا رضایی عضو انجمن همگن قطعه‌سازان با اشاره به برنامه هفتم توسعه کشور، بیان‌داشت: هنوز نمی‌دانیم جایگاه صنعت خودرو در این برنامه چیست، در حالی که این صنعت همچنین یک کومونوی دست‌کم ۷۰ صنعت دیگر را به دنبال خود می‌کشد و سهم بالایی در اشتغال‌زایی، خلق ارزش افزوده و تولید ناخالص داخلی دارد. رضایی خاطر نشان کرد: با گذشت بیش از چهار ماه از سال، حتی ۶۰ درصد از برنامه‌های که ابتدای سال از خودروسازان دریافت کرده و برای آن بودجه و برنامه در نظر گرفته بودیم، محقق نشده است و باید باقیمانده سال را دربراییم؛ موضوعی که پیش از هر چیز نیازمند تأمین زیرساخت‌ها است. وی یادآور شد: در ماه‌های گذشته از سال، بانک‌ها اعتباردهی خود را قفل کرده‌اند، این در حالی است که اکثر بانک‌ها سود ده بوده‌اند و فقط چند بانک با

نارتزی مواجه شده‌اند. رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان تصریح کرد: به‌طور قطع اگر بانک سود کرده، حاصل تلاش و مجاهدت تولیدکنندگان و واحدهای صنعتی بوده است؛ بنابراین باید بتواند با اعطای وام و تسهیلات از تولید حمایت کند؛ هر چند با بهره‌های حدود ۳۰ درصدی صنعت نمی‌تواند جان تازه‌ای بگیرد. وی، به‌عنوان نمونه به اعلام سود ۷۰ درصدی یکی از فولادسازان کشور اشاره کرد و گفت: در حالی که واحدهای فولادی یا پتروشیمی هیچ‌گاه زیان نمی‌دهند، اما صنعت خودرو و قطعه‌سازی که بین ۷۰ تا ۸۰ درصد مواد اولیه خود را از آنها تأمین می‌کند، در مقایسه با خارجی‌ها در بسیاری موارد مواد اولیه مورد نیاز خود را تا ۱۰۰ درصد گران‌تر تهیه می‌کند. این عضو انجمن همگن قطعه‌سازان بیان‌داشت:

محاسبه قیمت تمام شده در هیچ‌یک از صنایع یاد شده سخت نیست، اما می‌بینیم قیمت‌ها در عمل بالاتر و معتقدیم باید قیمت‌گذاری دستوری برداشته شود. وی ادامه داد: شاهدیم در مقایسه با رقبای خارجی از جمله ترکیه که در همسایگی ما است، هم قیمت تمام شده ما به‌طور متوسط ۳۰ تا ۴۰ درصد بالاتر است و هم از نظر کیفیت عقب‌تر از آنها هستیم. رضایی