



گزارش



رشد صادرات و کاهش واردات ایران و هند

وزارت بازرگانی و صنعت هند از مبادلات حدود یک میلیارد دلاری این کشور با ایران در نیمه نخست ۲۰۲۳ خبر داد و اعلام کرد: صادرات ایران به هند در این دوره ۵ درصد رشد کرد. همچنین کل مبادلات تجاری این کشور با ایران در نیمه نخست سال جاری میلادی ۹۹۳ میلیون دلار اعلام شد.

اگرچه مبادلات تجاری ایران و هند در این دوره با افت ۲۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه شد، اما کل مبادلات تجاری دو کشور در نیمه نخست سال ۲۰۲۳ افزون بر یک میلیارد و ۳۷۳ میلیون دلار اعلام شده بود.

کاهش مبادلات تجاری ایران و هند در نیمه نخست ۲۰۲۳ ناشی از افت صادرات این کشور به ایران بود. صادرات هند به ایران در ماه‌های ژانویه تا ژوئن امسال افت ۳۸ درصدی را تجربه کرده و به ۶۴۱ میلیون دلار رسیده است. هند در نیمه نخست سال میلادی گذشته یک میلیارد و ۳۸۰ میلیون دلار کالا به ایران صادر کرده بود. اما واردات هند از ایران در نیمه نخست امسال رشد ۵ درصدی داشته و به ۳۵۲ میلیون دلار رسیده است. هند در مدت مشابه سال قبل ۳۳۵ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده بود.

فرآورده‌های نفتی نیز بزرگترین کالای وارداتی هند از ایران در نیمه نخست ۲۰۲۳ بوده و هند ۱۳۹ میلیون دلار فرآورده نفتی ایران را در این مدت وارد کرده است. مواد اولیه تولید رنگ با ۹۱ میلیون دلار و میوه با ۶۶ میلیون دلار به ترتیب در جایگاه دوم و سوم از این نظر قرار داشته‌اند.

تجارت ۳ میلیارد دلاری

مبادلات تجاری دو کشور ایران و ترکیه در هفت ماهه ابتدایی ۲۰۲۳ با کاهش ۲۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه شد. همچنین در ماه‌های ژانویه تا جولای سال قبل سه میلیارد و ۸۴۶ میلیون دلار کالا بین دو کشور مبادله شده بود.

بر اساس این گزارش، صادرات ترکیه به ایران در ماه‌های ژانویه تا جولای ۲۰۲۳ با کاهش ۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه شده و به یک میلیارد و ۶۶۳ میلیون دلار رسیده است. ترکیه در هفت ماهه نخست سال جاری میلادی یک میلیارد و ۳۶۲ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده که این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش ۳۶ درصدی داشته است.

ترکیه در ماه‌های ژانویه تا جولای سال ۲۰۲۲ بیش از ۲ میلیارد و ۱۴۵ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده بود. تراز تجاری ایران با ترکیه در هفت ماهه سال جاری میلادی به میزان ۳۰۱ میلیون دلار به نفع ترکیه بوده است.

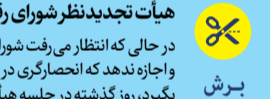
ایران خودرو دسترسی پیدا کند که مدیران آن پرونده‌های سنگینی در قوه قضائیه دارند. البته مدیران میانی گروه بهمن سعی دارند که بگویند تمام تخلف‌های مدیران ارشد این مجموعه در حال پاک شدن است و مدیران (علی‌پور و کشاورز) تبرئه شدند.

شرکت کروز در برابر اظهار نظر کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، شورای رقابت و سازمان بورس گفته بود که رأی صادر شده از طرف شورای رقابت غیرقطعی بوده و ظرف مهلت ۲۰ روز از طرف شرکت صنایع تولیدی کروز قابل تجدیدنظر خواهی است و اولاً تصمیم‌گیر نهایی در این خصوص در کام بعدی هیأت تجدیدنظر شورای رقابت است و البته امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری نیز وجود دارد. همچنین شرکت کروز هیچگاه عضو هیأت مدیره شرکت ایران خودرو نبوده و نیست و این رأی فقط به ضرر اشخاص ثالث است و هیچ احترامی برای ماده ۵۸۳ قانون تجارت برای استقلال شرکت‌ها از سهامداران قائل نشده است.

همچنین بر اساس قانون تجارت، کروز در مواردی که ذی‌نفع باشد نمی‌تواند رأی بدهد، بنابراین با توجه به نوع فعالیت این شرکت اگر موضوع مورد بحث انتخاب قطعه و تأمین آن باشد، نمایندگان کنسرسیوم که به اسم کروز شناخته می‌شوند، حق رأی ندارند و انحصاری هم وجود ندارد. این اظهار نظر کروز هم جای سؤال دارد، در حالی که این مجموعه به دنبال سهام ایران خودرو و کسب کرسی است، با فراقتی می‌خواهد خود را از هر گونه تخلف و فعالیت غیرقانونی مبرا کند و رأی‌های صادر شده از سوی شورای رقابت و کمیسیون اصل ۹۰ مجلس را زیر سؤال ببرد.



با توجه به اتفاق‌های رخ داده و تصمیم‌های نادرستی که شورای رقابت اتخاذ کرده، به نظر می‌رسد نهادهای نظارتی و به خصوص مجلس شورای اسلامی باید ورود کنند و اجازه ندهند که حقوق مردم، تولیدکنندگان و سایر قطعه‌سازان پایمال شود



هیأت تجدیدنظر شورای رقابت، رأی به نفع انحصار داد

در حالی که انتظار می‌رفت شورای رقابت بر اجرای قانون انحصار داشته باشد و اجازه ندهد که انحصاری در صنعت خودرو از نوع بخش خصوصی شکل بگیرد، روز گذشته در جلسه هیأت تجدیدنظر از موضع خود نسبت به کروز عقب‌نشینی کرد. این عقب‌نشینی به منزله آن است که شورای رقابت مهر تأیید بر حضور دو نماینده کروز در ایران خودرو زده است. به عبارت دیگر، شورای رقابت که ۶ ماه پیش رویه‌روی کروز ایستاد و تأکید کرد که تخلف صورت گرفته، روز گذشته موافق عضویت کروز در هیأت مدیره ایران خودرو شد و با اکثریت آرا تملک سهام شرکت ایران خودرو توسط تمامی شرکت‌های وابسته به مالکین شرکت کروز به صورت مستقیم یا غیرمستقیم را که منجر به داشتن عضو در هیأت مدیره این شرکت شده است، مصداق رویه ضد رقابت موضوع ماده ۴۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی ندانست و به استناد بند ۶ ماده ۶۱ قانون مذکور دستور خود نسبت به واگذاری سهام شرکت ایران خودرو توسط سهامداران مزبور تا حدی که دیگر عضو هیأت مدیره نداشته باشند، پس گرفت. البته پیش از این هم شورای رقابت، از مواضع خود کوتاه آمده بود که مصداق بازار آن، موافقت دوباره با افزایش قیمت خودروهای مونتاژی بخش خصوصی است. در حالی که انتظار می‌رفت شورای رقابت در راستای حمایت از مردم و خریداران خودرو، مجوز افزایش قیمت به مونتاژکاران ندهد، در کمتر از یک‌ماه دوباره با گران شدن خودروهای بخش خصوصی موافقت کرد و حتی به خواسته رئیس جمهور که تأکید کرد، شورای رقابت با چه توجیهی قیمت خودروهای مونتاژی را افزایش داده است، هیچ توجیهی نکرد و تنها با چند بند مجوز گرانی خود را توجیه کرد. با توجه به اتفاق‌های رخ داده و تصمیم‌های نادرستی که شورای رقابت اتخاذ کرده، به نظری می‌رسد نهادهای نظارتی و به خصوص مجلس شورای اسلامی باید ورود کنند و اجازه ندهند که حقوق مردم، تولیدکنندگان و سایر قطعه‌سازان پایمال شود. از مدت‌ها پیش نیز در محافل خصوصی صحبت از این بود که شورای رقابت رأی نهایی خود را به نفع کروز بدهد. چه بسا کروز در جوابیه‌ای (۵ فروردین سال جاری) اعلام کرده بود که رأی صادر شده از طرف شورای رقابت غیرقطعی بوده و ظرف مهلت ۲۰ روز از طرف شرکت صنایع تولیدی کروز قابل تجدیدنظر خواهی است و همچنین تأکید شده بود که تصمیم‌گیر نهایی در این خصوص هیأت تجدیدنظر شورای رقابت است و امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری نیز وجود دارد. به هر حال شورای رقابت با تصمیمی که گرفت به کروز اجازه داد به صورت انحصاری در یک قدمی مدیریت ایران خودرو قرار گیرد.



«ایران اقتصادی» از تداوم حضور شرکت قطعه‌سازی کروز در هیأت مدیره ایران خودرو گزارش می‌دهد

انفعال شورای رقابت در برابر انحصار کروز

نشده است. پس از رأی شورای رقابت در این زمینه، کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی نیز به موضوع ورود کرد و اقدام شرکت کروز در خرید سهام ایران خودرو از طریق شرکت‌های وابسته و بدست آوردن دو حق عضویت در هیأت مدیره را به مانند شورای رقابت برخلاف ماده ۴۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی دانست. بر این اساس کمیسیون اصل ۹۰ شورای رقابت را مسئول حل این تعارض معرفی کرده بود. با وجود رأی شورای رقابت و تأکید مجدد کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی بر رأی صادر شده از سوی این شورا، این انتظار وجود داشت تا سهام ایران خودرو که در اختیار شرکت وابسته ایران خودرو و با اکثریت شرکت و وابسته کروز قرار داشت به مرور واگذار شود. با وجود این نه تنها چنین اتفاقی رخ نداد بلکه خبری در خصوص خرید ۲۳٪ درصد دیگر از سهام ایران خودرو توسط شرکت وابسته کروز منتشر شد که سبب واکنش‌های بسیاری شد. بانک صادرات اعلام کرد که بلوک ۳۳٪ درصدی سهام ایران خودرو به ارزش ۳ هزار و ۲۰۰ ریال را به فروش رسانده و پیکیری‌های بعدی نشان داد که خریدار آن کروز بوده است. با توجه به رأی شورای رقابت و مسئولیتی که کمیسیون اصل ۹۰ به این شورا واگذار کرده است، این انتظار وجود دارد تا دستگاه‌های نظارتی، شرکت کروز را وادار به فروش بخشی از سهام ایران خودرو کنند که دیگر امکان حضور در هیأت مدیره این شرکت را نداشته باشد.

نشده است. پس از رأی شورای رقابت در این زمینه، کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی نیز به موضوع ورود کرد و اقدام شرکت کروز در خرید سهام ایران خودرو از طریق شرکت‌های وابسته و بدست آوردن دو حق عضویت در هیأت مدیره را به مانند شورای رقابت برخلاف ماده ۴۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی دانست. بر این اساس کمیسیون اصل ۹۰ شورای رقابت را مسئول حل این تعارض معرفی کرده بود. با وجود رأی شورای رقابت و تأکید مجدد کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی بر رأی صادر شده از سوی این شورا، این انتظار وجود داشت تا سهام ایران خودرو که در اختیار شرکت وابسته ایران خودرو و با اکثریت شرکت و وابسته کروز قرار داشت به مرور واگذار شود. با وجود این نه تنها چنین اتفاقی رخ نداد بلکه خبری در خصوص خرید ۲۳٪ درصد دیگر از سهام ایران خودرو توسط شرکت وابسته کروز منتشر شد که سبب واکنش‌های بسیاری شد. بانک صادرات اعلام کرد که بلوک ۳۳٪ درصدی سهام ایران خودرو به ارزش ۳ هزار و ۲۰۰ ریال را به فروش رسانده و پیکیری‌های بعدی نشان داد که خریدار آن کروز بوده است. با توجه به رأی شورای رقابت و مسئولیتی که کمیسیون اصل ۹۰ به این شورا واگذار کرده است، این انتظار وجود دارد تا دستگاه‌های نظارتی، شرکت کروز را وادار به فروش بخشی از سهام ایران خودرو کنند که دیگر امکان حضور در هیأت مدیره این شرکت را نداشته باشد.

جولان رانت جویی در برابر قانون

گروه بهمن در شرایطی توانسته با شرکت‌های زیرمجموعه خود به سهام

درد و به راحتی می‌تواند زیان یابد شده، را جبران کند. منابع غیررسمی اعلام می‌کنند که کروز ۱۳ درصد و شرکت عظام ۱۲ درصد قطعات مورد نیاز محصولات ایران خودرو را تأمین می‌کند و حدود ۵۰۰ قطعه ساز دیگر نیز نسبت به ارائه قطعات به این خودروساز اقدام می‌کنند که البته بخشی از این تعداد به کروز وابستگی هم دارند.

درد و به راحتی می‌تواند زیان یابد شده، را جبران کند. منابع غیررسمی اعلام می‌کنند که کروز ۱۳ درصد و شرکت عظام ۱۲ درصد قطعات مورد نیاز محصولات ایران خودرو را تأمین می‌کند و حدود ۵۰۰ قطعه ساز دیگر نیز نسبت به ارائه قطعات به این خودروساز اقدام می‌کنند که البته بخشی از این تعداد به کروز وابستگی هم دارند.

حذف قطعه‌سازان کوچک

تصور بر این است که اگر کروز با همان گروه بهمن، سکندار ایران خودرو شود، وضعیت تولید خودرو بهبود خواهد یافت و خودروسازان به معنای واقعی به بخش خصوصی سپرده خواهند شد اما این دیدگاه با نظرات کارشناسی قطعه‌سازان که در ابعاد کوچک‌تر از کروز در حال کار کردن هستند، مردود است. آنها اعتقاد دارند که صاحب کرسی شدن کروز، خبر بدی برای قطعه‌سازان خودرو خواهد بود چرا که کروز در این شرایط می‌خواهد تمام قطعات خود را به ایران خودرو عرضه کند و عملاً قطعه‌سازان کوچک، نمی‌توانند سهمی در ایران خودرو داشته باشند. آنها چنین امری را انحصار بخش خصوصی می‌دانند و اعتقاد دارند که شورای رقابت و کمیسیون اصل ۹۰ مجلس باید با جدیت بیشتری در ماجرای کروز ورود کنند و اجازه ندهند که یک کارخانه خودروسازی به صورت انحصاری مدیریت شود. با رویه‌ای که کروزی‌ها در پیش گرفتند در آینده‌ای نزدیک سهام آنها در ایران خودرو ۳۴ درصد خواهد شد و آنها حرف اول را خواهند زد و در نهایت هم قابل پیش‌بینی است که حق قطعه‌سازان کوچک و مخالفان کروز پایمال خواهد شد.

تصور بر این است که اگر کروز با همان گروه بهمن، سکندار ایران خودرو شود، وضعیت تولید خودرو بهبود خواهد یافت و خودروسازان به معنای واقعی به بخش خصوصی سپرده خواهند شد اما این دیدگاه با نظرات کارشناسی قطعه‌سازان که در ابعاد کوچک‌تر از کروز در حال کار کردن هستند، مردود است. آنها اعتقاد دارند که صاحب کرسی شدن کروز، خبر بدی برای قطعه‌سازان خودرو خواهد بود چرا که کروز در این شرایط می‌خواهد تمام قطعات خود را به ایران خودرو عرضه کند و عملاً قطعه‌سازان کوچک، نمی‌توانند سهمی در ایران خودرو داشته باشند. آنها چنین امری را انحصار بخش خصوصی می‌دانند و اعتقاد دارند که شورای رقابت و کمیسیون اصل ۹۰ مجلس باید با جدیت بیشتری در ماجرای کروز ورود کنند و اجازه ندهند که یک کارخانه خودروسازی به صورت انحصاری مدیریت شود. با رویه‌ای که کروزی‌ها در پیش گرفتند در آینده‌ای نزدیک سهام آنها در ایران خودرو ۳۴ درصد خواهد شد و آنها حرف اول را خواهند زد و در نهایت هم قابل پیش‌بینی است که حق قطعه‌سازان کوچک و مخالفان کروز پایمال خواهد شد.

تصور بر این است که اگر کروز با همان گروه بهمن، سکندار ایران خودرو شود، وضعیت تولید خودرو بهبود خواهد یافت و خودروسازان به معنای واقعی به بخش خصوصی سپرده خواهند شد اما این دیدگاه با نظرات کارشناسی قطعه‌سازان که در ابعاد کوچک‌تر از کروز در حال کار کردن هستند، مردود است. آنها اعتقاد دارند که صاحب کرسی شدن کروز، خبر بدی برای قطعه‌سازان خودرو خواهد بود چرا که کروز در این شرایط می‌خواهد تمام قطعات خود را به ایران خودرو عرضه کند و عملاً قطعه‌سازان کوچک، نمی‌توانند سهمی در ایران خودرو داشته باشند. آنها چنین امری را انحصار بخش خصوصی می‌دانند و اعتقاد دارند که شورای رقابت و کمیسیون اصل ۹۰ مجلس باید با جدیت بیشتری در ماجرای کروز ورود کنند و اجازه ندهند که یک کارخانه خودروسازی به صورت انحصاری مدیریت شود. با رویه‌ای که کروزی‌ها در پیش گرفتند در آینده‌ای نزدیک سهام آنها در ایران خودرو ۳۴ درصد خواهد شد و آنها حرف اول را خواهند زد و در نهایت هم قابل پیش‌بینی است که حق قطعه‌سازان کوچک و مخالفان کروز پایمال خواهد شد.

توجیه ۱۲۰ هزار میلیارد تومانی

شنیده‌ها حکایت از آن دارد که طی چند وقت اخیر شرکت کروز و زیرمجموعه‌های آن، با روش‌های مختلف، در حال خرید سهام این شرکت و تودلی ایران خودرو است. هدفا این است که سهم کروز از سهام ایران خودرو که نزدیک به ۳۲ درصد است به ۳۴ درصد برسد. جالب اینجاست که کروزی‌ها در برابر منتقدان خود که می‌گویند کروز به دنبال انحصار است، می‌گویند ما شرکتی را می‌خواهیم خریداری کنیم که تا پایان سال بیش از ۱۲۰ هزار میلیارد تومان زیان و همچنین احتمال تعطیلی آن وجود دارد، اما منهای دارایی‌های اصلی منتهی به خطوط تولید، ایران خودرو تعداد قابل توجهی زمین و ملک در اقصی نقاط کشور (مانند پیکان شهر، سعادت‌آباد، ولنجک و...)



خام ایران در هفت ماه نخست «ژوئیه» امسال با رشد ۴.۵ درصدی نسبت به همین ماه در سال پیش، به سه میلیون و دویست هزار تن رسید و کشورمان همچنان در میان ۱۰ فولادساز برتر جهان قرار دارد. این گزارش می‌افزاید: جمهوری

هفت ماهه ابتدایی سال میلادی جاری نسبت به همین مدت در سال گذشته را به ثبت رساندند. ایران در هفت ماه نخست سال میلادی جاری موفق شد ۱۸ میلیون و ۱۰۰ هزار تن فولاد تولید کند؛ در همین زمان هند ۷۸ میلیون و ۹۰۰ هزار تن، روسیه ۴۴ میلیون و دویست هزار تن و چین ۶۲۶ میلیون و پانصد هزار تن فولاد تولید کردند. درصد تغییرات میزان تولید فولاد در ماه‌های «ژوئیه» سال ۲۰۲۳ نسبت به همین ماه در سال پیش از آن نشان می‌دهد: بیشترین افزایش مربوط به ۲ کشور هند و چین است که به ترتیب رشد ۱۱.۵ و ۱۴.۳ درصدی را در هفت ماه

سال ۲۰۲۲، میزان تولید فولاد در چهار کشور هند، ایران، روسیه و چین افزایش داشته است. **میزان تولید ایران و سایر بزرگان** این گزارش حکایت از رشد ۴.۱ درصدی تولید فولاد ایران در بازه زمانی اول «ژانویه» تا آخر «ژوئیه» سال ۲۰۲۳ دارد و تنها هندوستان با رشد ۹ درصدی در این بازه، توانسته رشد بیشتری نسبت به کشورمان داشته باشد. روسیه با ۲.۸ درصد و چین با ۲.۵ درصد رشد تولید، بعد از هند و ایران، ۲ کشوری هستند که رشد مثبتی در تولید فولاد در

انجمن جهانی فولاد در گزارش «میزان تولید جهانی فولاد خام» در ماه «ژوئیه» ۲۰۲۳ میلادی (۱۰ تیر تا ۹ مرداد ۱۴۰۲) اعلام کرد: تولید جهانی فولاد خام در این ماه به ۱۵۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تن رسید که ۶.۶ درصد نسبت به تولید «ژوئیه» سال ۲۰۲۲ افزایش داشته است. این سند که بر اساس اطلاعات گزارش شده ۶۳ کشور تولیدکننده فولاد به این انجمن گردآوری شده است، نشان می‌دهد که با وجود کاهش تولید ۶ کشور از ۱۰ کشور اول تولیدکننده فولاد جهان، در بازه اول «ژانویه» تا آخر «ژوئیه» سال ۲۰۲۳، نسبت به همین دوره زمانی در