



اخبار



جهش تجارت ایران و عمان

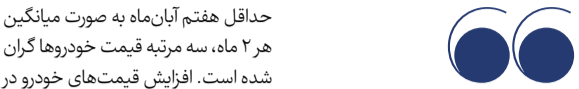
از اهداف وزارت صمت تسهیل تجارت برای بازرگانان است و یکی از این راهکارها کاهش تعرفه‌های تجاری است. بر این اساس تعرفه‌های تجارت ترجیحی کمی از تجارت آزاد بالاتر و محدودتر هستند، اما اثربخشی مناسبی بر میزان تجارت دارند. عباس علی‌آبادی، وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان این مطلب و اشاره به پیگیری برقراری تجارت ترجیحی بین ایران و عمان گفت: با توجه به عضویت عمان در شورای همکاری خلیج فارس (GCC)، می‌توانیم تفاهنامه تجارت ترجیحی داشته باشیم و فهرستی از کالاها شامل نرخ‌های پایین‌تر باشد. این مسأله می‌تواند منفعت بازرگانان را افزایش داده و در نهایت منجر به افزایش میزان تجارت دو کشور شود. وزیر صنعت، معدن و تجارت تأکید کرد: هدف تجارت با عمان برای قدم اول ۳.۵ میلیارد دلار در سال است، اما بررسی هانشان می‌دهد به سادگی می‌توانیم این رقم را به ۵ میلیارد دلار برسانیم.

عطش خرید لاستیک کاهش یافت

مردم می‌توانند از طریق سایت و سامانه برای خرید لاستیک اقدام کنند، اگر کسی نمی‌تواند از این طریق تأیر بخرد یا مراجعه به نمایندگی‌های مجاز می‌تواند تأیر خود را همان لحظه دریافت کند. جمال میرزایی رئیس انجمن صنعت تأیر ایران گفت: در حال حاضر فاصله قیمت مصوب و آزاد تأیر کاهش یافته و هم زمان عطش خرید این کالا نیز کنترل شده است. میرزایی افزود: به دلیل تغییر ثبت سامانه در یک بازه زمانی تا حدودی صف خرید ایجاد شده بود که موجب برخی ناراضی‌ها هم شد. در این راستا وزارت صمت دستور به فروش آقلاین لاستیک داد که البته از جانب برخی نمایندگی‌ها رعایت نمی‌شود. اما تقاضا کاهش یافته که به دلیل تهیه تأیر به روش‌های مختلف است. حتی برخی از تأیرها مشتری ندارد و در مغازه‌ها مانده است. این مقام صنفی با اشاره به افزایش تولید تأیر نسبت به ۲ ماه گذشته خاطرنشان کرد: ۱۰ هزار تن به ظرفیت تولید اضافه شده و تا پایان سال نیز ۱۰ هزار تن به ظرفیت افزوده می‌شود. همچنین تا پایان سال آینده نیز ۱۰ هزار تن به ظرفیت تولید تأیر اضافه خواهد شد. میرزایی با بیان اینکه به فکر افزایش صادرات هستتیم، افزود: تأیر داخل استانداردهای اروپا طی می‌کند.

ثبات و آرامش نسبی در بازار خودرو

آرامش بر بازار خودرو حاکم است منتھی قیمت تعدادی از خودروها از جمله محصولات خانواده پژو و در مونتاژی‌ها و خودروهایما که توسط شرکت خودروساز فاکتور فروش نمی‌شود، در بازار دچار نوسان و افزایش قیمت تقریبی شده‌است. سعید مؤتمنی، رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو با بیان اینکه بازار خودرو طی دو هفته اخیر از ثبات نسبی برخوردار شده، گفت: در محصولات خانواده پژو محصولاتی همچون پژو پارس و TUD و پژو پارس ساده و در مونتاژی‌ها، هایما SV طی دو هفته اخیر افزایش قیمت داشته، چراکه این خودروها فاکتور نمی‌شوند. مؤتمنی افزود: در سایر محصولات ایران خودرو و تمامی محصولات گروه سایپا و حتی خودروهای مونتاژی خودروسازان خصوصی اختلاف قیمتی طی دو هفته اخیر دیده نمی‌شود و قیمت‌ها تقریباً از ثبات نسبی برخوردارند و ثبات قیمتی خود را حفظ کرده‌اند. رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران تصریح کرد: اگر همان تعداد خودرویی که وزارت صمت در ابتدای سال برای واردات وعده کرده بود، طبق برنامه وارد شده بود، فاصله قیمت کارخانه تا بازار کمتر می‌شد.



حدافل هفتم آبان‌ماه به صورت میانگین هر ۲ ماه، سه مرتبه قیمت خودروها گران شده است. افزایش قیمت‌های خودرو در مصوبه شماره‌های ۵۵۷، ۵۶۶، ۵۷۲، ۵۷۳، ۵۷۴، ۵۸۴، ۶۰۲، ۶۰۷، ۶۰۸، ۶۱۰، ۶۱۱، ۶۱۴ و ۶۱۵ رقم خورده است. این شرایط در حالی است که خودروسازان مدعی شده‌بودند با اصلاح قیمت می‌توانند تولید حداقل یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو (منهای مونتاژ) را محقق کنند اما گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد خودروسازان در این حوزه هم ناکام بوده‌اند. طبق گزارش جدید منتشر شده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس، تولید خودرو و قطعات در آبان‌ماه امسال نسبت به مهرماه امسال، رشد ۵.۳ درصدی داشته، اما نسبت به آبان‌ماه سال ۱۴۰۱ کاهش ۲۸.۳ درصدی را تجربه کرده است. همچنین در هشت ماه امسال تولید خودرو و قطعات کاهش یک درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱ داشته است. در زمینه شاخص فروش نیز در آبان‌ماه امسال فروش خودرو نسبت به مهرماه امسال رشد ۲۴.۲ درصدی را به ثبت رسانده است. همچنین شاخص فروش خودرو و قطعات در آبان‌ماه امسال نسبت به آبان‌ماه سال گذشته کاهش ۲۲.۴ درصدی داشته و از ابتدای امسال تا پایان آبان‌ماه نیز فروش خودروی صفر کیلومتر ۱۱.۲ درصدی را نسبت به سال قبل رقم زده است.

به هر ترتیب شرکت‌های خودروساز و مونتاژکار این روزها از هر ترفندی برای افزایش قیمت محصولات خود استفاده می‌کنند و در این میان سعی دارند ثبت‌نام‌کنندگان در سامانه پیکارچه خودرو را که اکنون موعد تحویل‌شان فرا رسیده است با روش‌های توجیه و اجبار به این سمت ببرند که محصول خریداری شده را با خودرویی که شورای رقابت با افزایش قیمت آن موافقت کرده است، تغییر دهند. البته وزیر صمت به صورت شفاف اعلام کرده چنین امری خلاف قانون است و خودروسازان و مونتاژکاران موظف هستند خودرویی را به دست مردم برسانند که از قبل ثبت‌نام شده است.

ضرورت تغییر مسیر تولیدکنندگان داخلی خودرو

چندی پیش شهردار تهران به دعوت شهردار پکن به کشور چین سفر کرد. در این سفر علیرضا زاکانی ۵ خودروساز چینی بازدید کرد و حتی در یکی از کارخانه‌ها ۸ ساعت وقت گذاشت تا در مورد فرایند تولید و سایر مباحث فنی اطلاعات کسب کند. شهردار تهران وقتی از سفر بازگشت به چین سفر کردیم نوع نگاهمان به قیمت و کیفیت خودروهایی که خودروسازان داخلی و مونتاژکاران تحویل می‌دهند، عوض شد. آنها باید مسیر خود را تغییر دهند. ما فهمیدیم که تولیدکننده داخلی و مونتاژکاران، هم گران و هم با کیفیت پایین، خودرو تحویل مردم می‌دهند. ما با یک شرکت داخلی قرارداد بستیم و آنها گفتند ۲ سال ماشین تحویل می‌دهند، در حالی که در چین در یک شیفت ۵۰۰ اتوبوس تحویل می‌دادند. الان مسأله این است که یا باید مشکل مردم حل شود یا خودروسازها.

بررسی مصوبه‌های شورای رقابت نشان می‌دهد از ابتدای امسال تا حداقل هفتم آبان‌ماه به صورت میانگین هر ۲ ماه، سه مرتبه قیمت خودروها گران شده است. افزایش قیمت‌های خودرو در مصوبه شماره‌های ۵۵۷، ۵۶۶، ۵۷۲، ۵۷۳، ۵۷۴، ۵۸۴، ۶۰۲، ۶۰۷، ۶۰۸، ۶۱۰، ۶۱۱، ۶۱۴ و ۶۱۵ رقم خورده است.



عکس: ایرنا

تداوم ترندها برای گرانفروشی

شرکت‌های خودروساز و مونتاژکار این روزها از هر ترفندی برای افزایش قیمت محصولات خود استفاده می‌کنند و در این میان سعی دارند ثبت‌نام‌کنندگان در سامانه پیکارچه خودرو را که اکنون موعد تحویل‌شان فرا رسیده است با روش‌های توجیه و اجبار به این سمت ببرند.

«ایران اقتصادی» از تداوم بهانه‌تراشی فعالان خودرویی گزارش می‌دهد

جولان خودروسازان و مونتاژکاران در گرانفروشی

تولیدکننده، موضوعاتی است که به گروه بهمن نسبت داده شده است. البته گروه بهمن زمانی که رأی بر علی‌باش صادر شد قبول نکرد و اعلام کرد که این رأی مغایرت کامل با قوانین و مقررات کشور دارد و حق خود می‌داند پیگیری‌های لازم را برای ابطال رأی و احقاق حقوق خود و سهامداران گروه به عمل آورد. بر این اساس گروه بهمن با علم بر اینکه تخلف کرده است اما زیر بار پرداخت جریمه و استرداد پول به مردم نرفت و به رأی سازمان تعزیرات اعتراض کرد.

سابقه‌زیاد در گرانفروشی

البتّه مهدی چمران، رئیس شورای شهر در واکنش به صحبت‌های زاکانی گفت: «خودروسازان داخلی می‌خواهند سر ماکلاه بگذارند.» این گفته‌ها نشان می‌دهد شرکت‌های خودروساز و مونتاژکار که در گرانفروشی سابقه‌زیادی دارند، می‌خواستند به شهرداری تهران هم خودروی بی‌کیفیت و گرانبه عرضه کنند و شاید اگر شهردار تهران به چین سفر نکرده بود، به این باور نمی‌رسید که خودروسازان داخلی گرانفروش هستند. یکی از نمونه‌های گرانفروشی مونتاژکاران مربوط به گروه بهمن است. ۲۵ بهمن‌ماه سال گذشته سازمان تعزیرات حکومتی، شرکت بهمن‌موتور را به دلیل گرانفروشی مشمول جریمه ۱۳۸۶۰ میلیارد تومانی کرد. براساس این حکم، شرکت بهمن‌موتور مکلف به استرداد مبالغ اضافی اخذ شده در حق خریداران در بازه زمانی تخلف (سال ۱۴۰۰) شد. دست‌اندازی در قیمت‌های بازار، دلالتی سازمانی، قیمت‌سازی و کنترل عامدانه تولید و عرضه برای افزایش قیمت از سوی پایین‌تری دارند.

دستوری بازی‌گردد زیرا وقتی خودروسازان حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان بدهکار هستند، توان تولید آنها در این حوزه کم می‌شود و بازدهی منفی خواهد داشت. بارها به شورای رقابت اعلام شد به خودروسازان اجازه داده شود به منظور خروج از زیان و ارتقای کیفیت خودروی خود، قیمت را بر اساس ضوابط سازمان حمایت مشخص کنند.»

بهانه‌تراشی با زیان انباشته

شرکت‌های خودروسازی هر ماه اعداد عجیب و غریب‌تری از زیان انباشته خود مطرح می‌کنند و می‌گویند تا زمانی که قیمت‌گذاری برداشته نشود، زیان آنها افزایش بیشتری پیدا می‌کند، اما چرا خودروسازان و مونتاژکاران زیان ده هستند؟ چرا در اکثر کشورها قیمت خودرو در قیاس با ایران پایین‌تر است و هیچ خودروسازی هم زیان ده نیست، اما در ایران تولید اکثر خودروها در خط زیان است یا خوشبینانه زیان و سود برابر است؟ این ضرر و زیان در شرایطی است که خودروهای تولید داخل به دلیل کیفیت، به روز بودن و سایر موضوعات اثرگذار در خرید خودرو در مقایسه با خودروهای خارجی سطح بسیار

خودرو

هفته‌های پیش خودروسازان برای آنکه بتوانند با سود بیشتری محصولات خود را به فروش برسانند، درخواست افزایش قیمت را به شورای رقابت داده بودند و این شورا بعد از مدت‌ها که با درخواست گرانی قیمت خودروسازان و مونتاژکاران موافقت کرده بود، این بار افزایش دوباره قیمت‌ها را رد کرد. شرکت‌های خودروسازی اعتقاد دارند اکثر خودروهایشان با زیان تولید می‌شود و ادامه قیمت‌گذاری از سوی شورای رقابت باعث می‌شود چراغ سوله‌های آبی‌پوشان و نارنجی‌پوشان جاده مخصوص خاموش شود. حتی احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان روز گذشته گفت: «شورای رقابت به‌رغم وعده‌های بسیار در راستای تغییر قیمت‌ها اما حاضر به انجام این امر نشد و همین موضوع باعث افزایش سطح زیان‌دهی شرکت‌های خودروساز در صورت‌های مالی منتشره در سامانه کدال شده است. یکی از دلایل ناراضی بودن سهامداران از کیفیت محصولات به بحث قیمت‌گذاری

رکوردزنی تولید موتورسیکلت محقق شد

تولید

گام برداشتن برای جبران

در سال ۱۳۹۷ کمی از این کاهش تولید جبران و تولید موتورسیکلت به ۱۶۴ هزار و ۵۲۵ دستگاه رسید اما مجدد در سال ۱۳۹۸ به قعر میزان تولید در این مقایسه آماری یک دهه رسید و به ۱۱۶ هزار و ۵۴۰ دستگاه هم‌نرسید.

پس از تجربه کاهش شدید تولید موتورسیکلت در سال ۱۳۹۸، فعالان این صنعت بر آن شدند که کاهش تولید سال‌های گذشته را جبران و در مسیر افزایش، گام بردارند؛ بر این اساس از همان ابتدای سال ۱۳۹۹ تاکنون در مسیر صعودی تولید قرار گرفتند. در سال ۱۳۹۹ در مجموع ۲۱۱ هزار و ۴۶۶ دستگاه، در سال ۱۴۰۰ در مجموع ۲۷۹ هزار و ۹۹ دستگاه و در سال ۱۴۰۱ در مجموع ۴۶۴ هزار و ۵۳۷ دستگاه در کشور به تولید رسید. براساس آمار ارائه شده توسط وزارت صمت، از ابتدای امسال تا پایان آبان‌ماه ۳۹۳ هزار و ۸۱۲ دستگاه موتورسیکلت در کشور تولید شده که نسبت به ۲۷۹ هزار و ۱۱۷ دستگاه تولیدی در هشت ماهه ۱۴۰۱ بالغ ۴۰ درصد رشد داشته است.

افت شدید در سال ۹۵

بر اساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت از عملکرد صنعتی‌ها در یک دهه اخیر (۱۳۹۱ الی ۱۴۰۱) نشان می‌دهد که موتورسیکلت‌سازان کشور طی این سال‌ها فراز و فرودهای بسیاری داشته اما نیمه این دهه (۱۳۹۵) به یکباره از ۴۵۳ هزار و ۲۳۱ دستگاه در سال ۱۳۹۴ به ۷۳۶ هزار و ۳۳۷ دستگاه در سال ۱۳۹۵ رسید و بدین ترتیب ۶۲ درصد افزایش تولید را ثبت کرد. پس از این صعود قابل توجه تولید در سال ۱۳۹۵، در سال پس از آن (۱۳۹۶) افت شدید ۷۹ درصدی را تجربه کرد و تنها ۱۵۳ هزار و ۱۱۹ موتورسیکلت در کشور به تولید رسید.



پیش نیازهای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد



اگر چه در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری شده، اما تحقق این هدف مستلزم استخراج ۱۶۰ میلیون تن سنگ آهن در سال است و دستیابی به این هدف نیازمند افزایش تولید در معادن، بهره‌برداری از معادن جدید و همچنین انجام اکتشافات نودر راستای تأمین پایدار سنگ آهن مصرفی در صنایع فولاد است. غلامحسین قربان‌کریمی، معاون مدیرکل دفتر فرآوری و کانه‌آرایی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی گفت: براساس پایش میدانی معادن بزرگ سنگ آهن در کشور، در حال حاضر ذخیره سنگ آهن کشور در حدود ۳.۵ میلیارد تن است و ۹۰ درصد این ذخایر از نوع مگنتیت و مابقی ذخایر به‌طور عمده هماتیت و به‌ندرت سایر اکسیدهای آهن است. قربان‌کریمی مجموع ذخایر شناخته شده تاکنون را کمتر از ۲۰۰ میلیون تن عنوان کرد و افزود: بجز ذخایر بسیار کوچک هماتیت اولیه، این کانی اغلب حاصل دگرسانی کانسارهای اولیه مگنتیت است و بخش عمده باطله‌های معادن و کارخانه‌های کنسانتره سنگ آهن راهماتیت تشکیل می‌دهد و این باطله‌ها می‌تواند به عنوان منبع قابل توجهی از هماتیت در نظر گرفته شود. معاون سازمان زمین‌شناسی مسأله فرآوری رازا موانع اصلی بهره‌برداری و تولید محصول قابل فروش از ذخایر هماتیتی عنوان کرد و بیان داشت: پرعبارسازی این ذخایر با چالش همراه است و راندمان عملیات روش‌های تقلی و مغناطیسی شدت بالا، در بهترین حالت کمتر از ۳۰ درصد است. وی تأکید کرد: این فرایند نیاز به تحقیقات و بررسی به لحاظ خواص سنگی و کانی‌شناسی فرایند و به‌کارگیری روش‌های نوین و بهینه‌سازی شده فرآوری دارد.