



اخبار



تداوم خدمات صندوق ضمانت صادرات در امریکای لاتین

فعالیت صندوق ضمانت صادرات در دهه‌های گذشته با امریکای لاتین در حمایت از فعالان اقتصادی قابل توجه بوده است و این مجموعه همواره نگاه ویژه‌ای به امریکای لاتین و کشور کوبا داشته و دارد.

سید امیربرهانی رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات در دیدار با تعدادی از تجار و فعالین اقتصادی کوبا گفت: کوبا در طول سالیان گذشته در حوزه پزشکی بخصوص واکسیناسیون همکاری خوبی با کشورمان داشته است. مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات افزود: به رغم برخی مشکلات در دوره‌های گذشته در حوزه صادرات، صندوق سقف اعتباری ۹۰ میلیون یورویی را برای این کشور در نظر گرفته است. برهانی با اشاره به اینکه کلیه هزینه‌های مترتب به فعالان اقتصادی در بخش صادراتی در راستای بهره‌مندی از خدمات صندوق بسیار ناچیز است، بیان داشت: خسارت دادن برای صندوق فعل منفی نیست و جزء ذاتی آن در جهت تسهیل و رفع دغدغه‌های سیاسی و تجاری فعالان اقتصادی است.



اصلاح قانون نظام صنفی در انتظار تصویب

مطالبات واحدهای صنفی برای رفع مشکلات ناشی از خلاءهای موجود در قانون نظام صنفی که به یک دغدغه ۱۰ ساله برای صاحبان کسب و کار تبدیل شده، این روزها در مرحله نهایی رسیدگی و تصویب در مجلس شورای اسلامی قرار گرفته است.

مهدی امیدوار سخنگوی اتاق اصناف ایران گفت: چالش‌های فعالان صنفی که با تغییرات رزوافزون در فضای کسب و کار نیز شدت بیشتری می‌گرفت، باعث شد تا موضوع اصلاح قانون نظام صنفی در دور جدید مدیریتی اتاق اصناف ایران با جدیتی بیشتر در دستور کار هیأت رئیسه این اتاق قرار گیرد.

امیدوار افزود: بر این اساس اتاق اصناف ایران پس از رایزنی با اتاق‌های اصناف سراسر کشور و بررسی‌های کارشناسی اولیه، جلسات مستمر و متعددی با صاحب‌نظران از وزارت صمت، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، بسیج اصناف و نمایندگان کمیسیون اقتصادی و فراکسیون اصناف مجلس شورای اسلامی برگزار کرد و طرح پیشنهادی پس از تصویب در کمیسیون اقتصادی مجلس، در تاریخ ۲۸ آذرماه ۱۴۰۲ با رأی موافق نمایندگان در اولویت بررسی صحن علنی مجلس قرار گرفت.

سخنگوی اتاق اصناف ایران افزود: رویکرد حمایتی نمایندگان مجلس شورای اسلامی از اصلاح قانون نظام صنفی این امید را در دل فعالان صنفی ایجاد کرده تا با رفع مشکلات موجود در قانون فعلی، بتوانند چراغ کسب و کار خود را همچنان روشن نگه دارند و با امنیت و آسودگی خاطر به ادامه فعالیت‌های صنفی خود بپردازند.

نظر قانون قابل تقویض و واگذاری نیست. پس اینکه بگوییم اختیارات شورای رقابت واگذار شده و یا شورای رقابت از بازار خودرو شانه خالی کرده ناشی از عدم اشراف به موضوعات است؛ یعنی چون اطلاعی در این خصوص نیست این مباحث مطرح می‌شود. او تصریح کرد: تمام این اصلاحات براساس مصوبه ۵۴۳ انجام می‌شود؛ یعنی اینکه طبق مصوبه براساس فرمولی که شورای رقابت از ابتدا تنظیم کرده بود و سازمان حمایت محاسبه کرده الان هم همان اتفاق می‌افتد. یعنی براساس فرمول شورای رقابت و قوانین رقابت‌پذیری و... طبق همان استاندارد انجام می‌شود. بنابراین تنها اتفاق جدیدی که می‌افتد، این است که تنظیم‌گر فنی مسئولیت بیشتری را به عهده می‌گیرد. تنظیم‌گر فنی که همان وزارت صمت است، ابلاغیه‌ها را به ترتیبی که خود می‌داند، صادر می‌کند.

تلاش برای خروج از گرداب کمبود نقدینگی

مازیار بیگلو، دبیر انجمن قطعه‌سازان نیز روز گذشته در خصوص جزئیات صورتجلسه فروش ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال با قیمت ۵ درصد زیر حاشیه بازار اظهار داشت: جلسه‌ای مشترک با حضور وزیر صمت و خودروسازان برگزار شد در این جلسه قرار شد تا مشکل نقدینگی دو خودرو ساز از طریق عرضه ۱۲۰ هزار دستگاه در بازار تأمین شود. از آنجا که زمینه عرضه خودرو در بورس کالا هنوز فراهم نشده است این امر می‌توانست راهکار مناسبی باشد.

دبیر انجمن قطعه‌سازان ادامه داد: از تاریخ این آن جلسه یک ماه گذشته است و با خبرهایی که پیگیر آن هستیم این کار انجام‌شدنی نیست، هرچند در این صورتجلسه موضوعاتی مطرح شده بود تا خودروسازان از گرداب عدم نقدینگی رها شوند.

او با بیان اینکه سیستم بانک مرکزی نیز اجازه دریافت تسهیلات از محل اعتبارات بانکی را نمی‌دهد، گفت: ۵۰ همت بدهی ۲ خودروساز به قطعه‌سازان در تأمین هزینه‌ها به مشکل برمی‌خورند.

بیگلو ادامه داد: عرضه ۱۲۰ هزار خودرو که قرار بود زیر قیمت ۵ درصد در بازار صورت گیرد، در شرایطی که اکنون بازار خودرو ریزشی است، باعث می‌شد تا قیمت خودرو ریزشی‌تر شود و کمکی می‌کرد که ۴۰۰ هزار خودرو که به جهت کسب سود بالاتر دپو شده است نیز آزاد شود.



علی‌رغم ادعای قطعه‌سازان، وزیر صمت و معاون اول رئیس‌جمهور موافق گرانی و آزادسازی قیمت خودرو نیستند

در ادامه به جدولی اشاره شده که در آن قیمت کارخانه، بازار و حاشیه بازار (محاسبه ۵ درصد) آمده است. براساس آن جدول هر خودرو تقریباً برای خودروساز بنا به نوع محصول حداقل ۲۷ میلیون تومان و بیش از ۲۷۵ میلیون تومان سود دارد.

در این میان سخنگوی شورای رقابت در واکنش به خبر عرضه ۱۲۰ هزار خودرو با نرخ ۵ درصد زیر قیمت حاشیه بازار اعلام کرد که هرگونه عرضه خودرو خارج از دستورالعمل ۵۴۳ شورای رقابت غیرقانونی است.

هیچ تغییری رخ نداده است

سپهر دادجوی توکلی با بیان اینکه هرگونه عرضه خارج از مصوبه یادشده تخلف است و هیچ تغییری در این رویکرد رخ نداده است، افزود: در این بازار انحصاری دستورالعمل‌های شورای رقابت نافذ است که این دستورالعمل هم در مصوبه ۵۴۳ آمده است. همه تغییرات و افعال و هر چیزی که ارزیابی می‌کنیم در چهارچوب مصوبه ۵۴۳ شورای رقابت اتفاق افتاده و می‌افتد. اختیارات شورای رقابت از



خودروسازان در حالی به دنبال فروش محصولاتشان به نرخ‌های نزدیک به بازار آزاد هستند که با سیاست‌های دولت کاملاً در تعارض است

تلاش ناکام خودروسازان برای آزادسازی قیمت‌ها

گزارش‌فروشی خود رسمیت ببخشند.

خودروسازها تمایلی به تحویل ندارند

بنا به گفته منوچهر منطقی معاون حمل‌ونقل و وزارت صمت، «دو خودروساز بزرگ محصولاتشان را تا پایان ۱۴۰۳ در سامانه یکپارچه برای فروش، نوبت‌دهی کرده‌اند و برای اینکه این نوبت‌دهی را تمدید کنند، باید به این نوبت‌ها پاسخ دهند و ظرفیت آینده را محاسبه کنند و بر مبنای آن عرضه بالا داشته باشند.» حال این مجموعه‌ها چطور می‌خواهند در سال جاری ۱۲۰ هزار خودرو بفروشند؟ آیا به‌خلاف تمام ادعاها در نبود تولید، خودروها در پارکینگ موجود است اما خودروسازها تمایلی به تحویل ندارند و در این طرح می‌خواهند با قیمتی بالاتر به‌فروش برسانند. با اتفاقات صورت گرفته وضعیت بازار خودرو بشدت سردرگم و افزایشی شده است؛ با توجه به درخواست آزادسازی قیمت‌ها، به نظر می‌رسد که وضعیت پیش آمده برای خودروسازان خبر خوبی است چرا که می‌توانند محصولات خود را گرانتر بفروشند.

تلاش برای حذف سامانه یکپارچه

گویا اعتماد وزارت صمت به گزارش‌های تولید و عرضه خودروسازان سبب شده که طی چند وقت اخیر شاهد خبرهای متعدد و بعضاً متناقض در صنعت خودرو باشیم. به عنوان مثال در حالی که گفته می‌شود بازار خودرو انحصاری است، انواع و اقسام فشارها وارد می‌شود تا شورای رقابت کنار گذاشته شود. اخیراً هم دیدیم که با نامه‌نگاری‌های خودروسازان، اعلام قیمت‌های نهایی به سازمان حمایت و وزارت صمت واگذار شده است. گویا خودروسازان برای آزادسازی قیمت‌ها در حال گذر از سدها هستند. در نامه‌هایی که طی چند وقت اخیر به وزیر صمت ارسال شده، خودروسازان از وضعیت خوب تولید گفتند و خواسته آنها حذف سامانه یکپارچه خودرو بوده است.

هایوهی دوغول خودروساز

اگر وضعیت تولید خوب است و در پارکینگ خودروسازان تجمع خودرویی وجود دارد، چرا سایپا و ایران خودرو، خودروهای خود را با تأخیر تحویل می‌دهند؟ چرا خودروسازان، ثبت‌نام‌کنندگان را تحت فشار قرار می‌دهند که خودروهای خود را تغییر دهند و محصولات پیشنهادی خودروساز را خریداری کنند؟ ایران خودرو اگر ۶۰ هزار دستگاه خودروی مازاد دارد، چرا تنها در مرحله اول سامانه یکپارچه خودرو ثبت‌نام و عنوان کرده است که تا پایان سال هیچ فروشی نخواهد داشت؟ تناقض ایجاد شده نشان می‌دهد که خودروسازان با هیاهو، نامه‌نگاری و مظلوم‌نمایی می‌خواهند قیمت محصولات خود را گران کنند و در این مسیر از هیچ کوششی دریغ نمی‌کنند. برخی از قطعه‌سازان عنوان می‌کنند که خودروسازان می‌گویند چرا سود حاشیه بازار باید عاید سفته‌باز شود، لذا این اعداد باید نصیب خودروساز شود. از این‌رو پراواضح است که خودروسازان با عرضه قطره‌چکانی خودرو می‌خواهند بازار خودرو را تشنه نگه دارند و با آزادسازی قیمت‌ها، به

۳۷ همت بدهکاری دو غول خودروساز

۵۰ همت بدهی ۲ خودروساز به قطعه‌سازان است که تنها ۱۲ تا ۱۳ همت آن پرداخت شده است

خودرو

روز گذشته صورتجلسه‌ای رسانه‌ای شد که نشان می‌دهد خودروسازان برای افزایش دوباره قیمت و البته بهتر بگوییم، آزادسازی قیمت‌ها خیز برداشته‌اند. آنطور که برخی از اعضای انجمن قطعه‌سازان مدعی شده‌اند، در جلسه آذرماه که موضوع مطالبات قطعه‌سازان هم در آن بررسی شده، گفته شده که معاون اول رئیس‌جمهور و وزیر صمت، به صورت تلویحی با آزادسازی قیمت خودرو موافقت کردند. همچنین عنوان شده برای آنکه مطالبات معوق قطعه‌سازان پرداخت شود، ایران خودرو و سایپا می‌توانند به صورت مجزا ۶۰ هزار دستگاه خودرو را ۵ درصد ارزان‌تر از نرخ بازار آزاد در بازار به فروش برسانند؛ این اتفاق (فروش خودرو در حاشیه بازار) نقدینگی خودروسازان را تأمین می‌کند و در نهایت خودروسازان می‌توانند بخشی از بدهی‌های خود را پرداخت کنند.

این در حالی است که قطعه‌سازان در آن نشست به دنبال این بودند که سیاست‌گذاران شرایطی را فراهم کنند که خودروسازان از طریق بورس کالا و تسهیلات بانکی، بتوانند نقدینگی خود را تقویت کنند تا حداقل بخشی از معوقات خودروسازان پرداخت شود. براساس اطلاعات منابع آگاه، خودروسازان ۵۰ همت بدهی به قطعه‌سازان دارند که سررسید بیش از ۱۲ همت آن از ۱۲۰ روز گذشته است و لذا قطعه‌سازان برای عبور از چالش‌های خود نیاز به آن دارند که خودروسازان زودتر بخشی از بدهی‌های خود را پرداخت کنند.

پیشنهاد فروش ۱۲۰ هزار خودرو در حاشیه بازار

یک مقام آگاه در انجمن قطعه‌سازان به «ایران اقتصادی» گفت: در نشست آذرماه و پس از آنکه پیشنهاد بورس کالا و تسهیلات بانکی رد شد، خودروسازان و برخی از مقام‌های مسئول در وزارت صمت، گفتند که فروش ۱۲۰ هزار خودرو در حاشیه بازار، راهکار برون‌رفت از مشکلات فعلی است.

همچنین در آن جلسه، قطعه‌سازان از خودروسازان پرسیدند که عدد ۶۰ هزار دستگاه بر چه اساسی است؟ خودروسازان و نماینده وزارت صمت عنوان کردند که تعداد یاد شده مازاد پیش‌بینی تولید است و هیچ مشکلی برای تعهدات قبلی پیش نمی‌آید.

ترندنی برای کسب سودهای کلان

اگر این صحبت‌ها و ادعاها درست باشد، چند سؤال و ابهام جدی پیش می‌آید و به نظر می‌رسد که سیاست‌گذاران و دستگاه‌های نظارتی بایستی با جدیت بیشتری وضعیت ایران خودرو و سایپا را بررسی کنند. در حالی که ایران خودرو طی ۹ ماهه سال جاری ۶

شفاف‌سازی یک صورتجلسه



برش

براساس صورتجلسه یاد شده که تاریخ آن به نهم آذرماه برمی‌گردد، به منظور کاهش قیمت خودرو در بازار آزاد مقرر شده تا وزارت صمت زمینه قانونی لازم برای فروش محصولات مازاد بر تعهدات سامانه یکپارچه نوبت‌دهی خودرو شرکت‌های ایران خودرو و سایپا در حاشیه بازار را از طریق نمایندگی‌های دو شرکت به نحوی فراهم کند که این شرکت‌ها نسبت به افزایش تولید خودروهایی که در بازار دارای تفاوت قیمت بالاتری هستند به میزان ممکن و حداقل ۶۰ هزار دستگاه تا پایان سال جاری اقدام و این محصولات را در حاشیه بازار و با نرخ ۵ درصد کمتر از نرخ بازار به ترتیبی به فروش برسانند که تا پایان سال جاری فاصله قیمت هر یک از محصولات در بازار آزاد با قیمت مصوب به حداقل برسد.

همچنین در بخش دیگر این صورتجلسه به منظور توقف زیاندهی شرکت‌های سایپا و ایران خودرو مقرر شد وزارت صمت اقدامات قانونی لازم برای افزایش قیمت محصولات زیانده این دو خودروساز و ترجیحاً اعمال سود حدود ۲.۵ درصد برای این محصولات آنان را در کوتاه‌ترین زمان ممکن به عمل آورد. هم‌اکنون فاصله قیمت مصوب برخی خودروها با بازار بالای ۱۰۰ میلیون تومان است، که در صورت صحت ادعای انجمن مذکور به معنای صدور مجوز گران‌فروشی به خودروسازان است.

قیمت انواع خودرو در بازار و محاسبه با ۵ درصد کمتر از حاشیه بازار (قیمت بر اساس تومان است)

مدل خودرو	قیمت مصوب شورای رقابت	قیمت بازار	عرضه با ۵ درصد کمتر از نرخ بازار	میزان سود خودروساز
پژو پارس سال LX	۲۷۵ میلیون و ۲۰۰ هزار	۶۸۵ میلیون	۶۵۰ میلیون و ۷۵۰ هزار	۳۷۵ میلیون و ۵۵۰ هزار
پژو ۲۰۶ تیپ ۳ پانوراما	۲۵۹ میلیون	۵۲۵ میلیون	۵۰۸ میلیون و ۲۵۰ هزار	۲۴۹ میلیون و ۲۵۰ هزار
پژو ۱۲۰۷ اتوماتیک ۵ TU	۶۰۲ میلیون و ۷۲۵ هزار	۸۵۰ میلیون	۸۰۷ میلیون و ۵۰۰ هزار	۲۰۴ میلیون و ۷۶۵ هزار
تارا اتوماتیک	۵۸۱ میلیون و ۴۳۴ هزار	۷۹۰ میلیون	۷۵۰ میلیون و ۵۰۰ هزار	۷۰ میلیون
رانا پلاس سقف شیشه‌ای	۳۴۳ میلیون و ۵۵۷ هزار	۵۶۵ میلیون	۵۳۶ میلیون و ۷۵۰ هزار	۱۹۳ میلیون و ۱۹۳ هزار
دنا پلاس اتوماتیک توربو	۶۹۲ میلیون و ۱۶۶ هزار	۸۴۵ میلیون	۸۰۲ میلیون و ۷۵۰ هزار	۱۱۰ میلیون و ۵۸۴ هزار
دنا پلاس دنده‌ای ساده	۳۴۹ میلیون و ۸۰۰ هزار	۶۶۵ میلیون	۶۳۱ میلیون و ۷۵۰ هزار	۲۸۱ میلیون و ۹۵۰ هزار
سایپا اس DA	۲۲۳ میلیون و ۷۵۷ هزار	۳۷۰ میلیون	۳۵۱ میلیون و ۵۰۰ هزار	۲۷ میلیون و ۷۴۳ هزار
شاهین G	۴۳۵ میلیون و ۱۹۹ هزار	۵۹۵ میلیون	۵۶۵ میلیون و ۲۵۰ هزار	۱۳۰ میلیون و ۵۱۰ هزار
کوییک پلاس اتوماتیک	۲۳۶ میلیون و ۸۱۷ هزار	۴۴۵ میلیون	۴۲۲ میلیون و ۷۵۰ هزار	۸۵ میلیون و ۲۳۳ هزار
کوییک دنده‌ای DA	۲۸۱ میلیون و ۵۹۲ هزار	۳۵۸ میلیون	۳۴۰ میلیون و ۱۰۰ هزار	۵۸ میلیون و ۵۰۸ هزار
کوییک S استاندارد ۸۵ گانه	۲۸۷ میلیون و ۹۶۶ هزار	۳۶۸ میلیون	۳۴۹ میلیون و ۶۰۰ هزار	۶۱ میلیون و ۶۳۴ هزار