

اخبار



تجارت ۳۰ میلیارد دلاری ایران و ترکیه در گرو بخش خصوصی

حجم روابط ایران و ترکیه در مقایسه با ظرفیت و توانمندی‌های دو طرف پایین است؛ اما با تلاش مسئولان بلندپایه هر دو کشور برای تقویت مناسبات براساس اصول محکم و قابل اعتماد، امکان ارتقا و توسعه سطح همکاری‌ها وجود دارد.

صمد حسن زاده، رئیس اتاق رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، با اشاره به تعیین هدف ۳۰ میلیارد دلاری برای مبادلات آتی ایران-ترکیه گفت: این رقم بیش از دوبرابر حجم فعلی تجارت دو کشور است که برای تحقق آن باید

سخت تلاش شود، ما نیز به‌عنوان نمایندگان بخش خصوصی لازم است مصمم‌تر از قبل، گام‌های جدی برداریم و بهترین اقدامات را در توسعه روابط دو کشور انجام بدهیم. رئیس اتاق ایران تصریح کرد: ما به‌عنوان نمایندگان بخش خصوصی ایران، بسیار تمایل داریم همکاری‌های خود را در کنار برادران خود در کشور ترکیه توسعه دهیم؛ بر این اساس با دعوت برای حضور هیأت‌های تجاری از ترکیه بویژه در جریان برگزاری کمیسیون مشترک ایران و ترکیه در تهران، آمادگی خود را برای تبادل هرگونه اطلاعات و همکاری با دوستان خود در هر مرحله از فعالیت اقتصادی میان

تجارت دو کشور اعلام می‌کنیم و بیشترین کوشش خود را به انجام رسانیم. حسن زاده خاطر نشان کرد: با انجام تعاملات مشترک و همکاری‌های سازنده، می‌توانیم در آینده نه‌چندان دور شاهد جهش قابل توجه در مناسبات اقتصادی دو کشور ایران و ترکیه باشیم.

تولید خودرو در سال جاری گفته بود: در سال ۱۴۰۲ هدف تولید خودرو حداقل یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه است. بنابراین تقریباً برای تمام کسانی که ثبت‌نام کرده‌اند خودرو تحویل داده خواهد شد.

سیدرضا فاطمی امین، وزیر سابق صمت (قبل از آنکه ۱۰ اردیبهشت ماه قربانی ضعف خودروسازان داخلی شود) درباره برنامه تولید خودرو در سال جاری گفته بود: در سال ۱۴۰۲ هدف تولید خودرو حداقل یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه است. بنابراین تقریباً برای تمام کسانی که ثبت‌نام کرده‌اند خودرو تحویل داده خواهد شد.

بی‌توجهی به ۸ فرمان رئیس جمهور
عباس علی‌آبادی، وزیر صمت نیز برای آنکه بازار خودرو متعادل و همچنین ۸ فرمان رئیس جمهور در مسیر احیای صنعت خودرو اجرا شود، موضوع واردات خودروهای بنزینی صفر کیلومتر، کارکرده و برقی را دنبال کرد. اما به نظر می‌رسد در این خصوص موانعی وجود دارد و شرکت‌های خودروساز با اهرم‌های فشاری که دارند می‌خواهند محصولانشان در بازار یک‌هفته‌ای باشد و پای خودروهای وارداتی به ایران باز نشود. نمونه بارز این اتفاق را می‌توان در گروه سایپا دانست. در حالی که سایپا خرسند بود از اینکه نخستین مجموعه است که بعد از ۴ سال توانسته خودرو وارد کشور کند، اما به صورت محدود خودروهای وارداتی را به مردم تحویل داده و مرتب در این حوزه وعده می‌دهد و حالا هم صحبت از واردات خودروهای برقی دارد.

اجبار به دریافت آپشن برای گرانفروشی

این روزها مردم از عملکرد ایران خودرو و سایپا بشدت ناراضی هستند. در کنار افت کیفیت محصولات، دو شرکت یادشده به تعهدات خود پایبند نیستند و ثبت‌نام‌کنندگان خودرو در سامانه یکپارچه را مجبور به تغییر نوع و مدل خودرو می‌کنند و اگر خریدار با خواسته خودروسازان همراه نشود یا با تأخیر چندماهه آن هم با قیمت روز می‌تواند محصول خود را بگیرد یا اینکه پول برگردانده و اسم ثبت‌نام کننده حذف می‌شود. البته خودروسازان می‌گویند که این موضوع در حد پیشنهاد است و اجباری نیست. اگر خودروسازان، خودرو ثبت‌نام شده را نمی‌توانستند تأمین کنند، چرا نسبت به فروش خودرو اقدام کردند یا خودرویی که تحویل نمی‌دهند را می‌توانند ۵ درصد ارزان تر از حاشیه بازار به فروش برسانند؟ (چندی پیش صورت جلسه‌ای امضا شده بود که ایران خودرو و سایپا ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو که مازاد تولیدشان است را در حاشیه بازار به فروش برسانند.)

سایپا نقص در عرضه خودرو به مردم را اینگونه توجیه کرده است که باتوجه به اینکه عمده تعهدات ایجادشده برای سال جاری در پی اجرای سیاست‌های وزارت صمت از محل سامانه جامع تخصیص خودرو و بعضاً خودرو ثبت‌نامی توسط مشتری در سامانه با الزامات تولیدی‌ای که به‌واسطه برخی الزامات استاندارد متفاوت بوده و نیازمند اعلام فراخوان و پیشنهاد هماهنگی با مشتری برای واریزوجه است، زمان برشده و منجر به ایجاد فاصله زمانی بین تولید خودرو و تخصیص آن، شده است.

سایپا، طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در نظر دارد علاوه بر ادامه روند رو به رشد تولید محصولات خود در سال جاری، نسبت به ارتقای محصولات مطابق با الزامات استاندارد و نظرات مشتریان اقدام کند. ایران خودرو نیز چنین بهانه‌هایی را آورده است.

یکی از چالش‌هایی که مردم با ایران خودرو دارند مربوط به پژوهش است. درحالی که مشتریان خودرو پژوهش از ۹ ماه پیش در سامانه یکپارچه برای خرید این خودرو ثبت‌نام کرده‌اند اما با تصمیم سازمان ملی استاندارد برای استانداردسازی این خودرو و امتناع ایران خودرو از استانداردسازی آن، پلتکیف شده‌اند. متقاضیانی که در مرحله نخست عرضه خودرو در سامانه یکپارچه خودرو پژوهش را انتخاب کرده‌اند که بعد از نوبت‌دهی، موعد تحویل این خودرو زمستان ۱۴۰۲ اعلام شد اما اکنون که موعد تحویل خودرو به این متقاضیان فرارسیده است، فراخوان واریز وجه از سوی شرکت خودروساز برای آنها صادر نشده و شنیده‌ها حاکی از آن است که خودروساز قصد دارد خودرو جایگزین به مشتریان معرفی کند.



سیدرضا فاطمی امین، وزیر سابق صمت (قبل از آنکه ۱۰ اردیبهشت ماه قربانی ضعف خودروسازان داخلی شود) درباره برنامه تولید خودرو در سال جاری گفته بود: در سال ۱۴۰۲ هدف تولید خودرو حداقل یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه است. بنابراین تقریباً برای تمام کسانی که ثبت‌نام کرده‌اند خودرو تحویل داده خواهد شد.



عکس: ایرنا



۶ میلیارد دلار تخصیص ارز

براساس اعلام بانک مرکزی، از ابتدای سال جاری تا دوم بهمن ماه ۶ میلیارد دلار ارز برای واردات خودرو و قطعات تأمین شده است

گزارش «ایران اقتصادی» از افت تولید خودرو با وجود بی سابقه‌ترین تخصیص ارز به صنعت خودرو

کاهش تولید گریبان غول‌های خودروساز را گرفت

شورای رقابت بیندازند می‌گویند که دلیل عدم تحقق برنامه تولید، مربوط به زبان انباشته (۲۰۰ همت)، قیمت‌گذاری کمبود ارز راهانه کاهش تولید و ضعف خودروسازان ناقص در پارکینگ‌هایشان می‌دانستند اما وضعیت موجود نشان می‌دهد که مدیران خودروسازی برخلاف وعده‌های خودعمل می‌کنند.

توجه عملکرد ضعیف

طی چند وقت اخیر که بازار خودرو دچار التهاب شده و خودروسازان به تعهدات خود (عدم تحویل بموقع خودروها و یا تغییر اجباری در خودروهای ثبت‌نام شده) عمل نمی‌کنند، مدیران خودروسازی در حال توجیه عملکرد خود هستند. این در شرایطی است که تأمین ارز برای واردات مواد اولیه و قطعات موردنیاز صنعت خودروسازی در کشور در سال جاری مطلوب و حتی بی سابقه بوده است.

مدیران عامل ایران خودرو و سایپا برای آنکه عملکرد ضعیف خود را توجیه کنند و همچنین مشکلات را به گردن سایر بخش‌ها به خصوص وزارت صمت و

صادرات خود استفاده کند، هیچ توجیه قابل قبولی برای کاهش تولید خودرو وجود ندارد. تا پیش از این خودروسازان کمبود ارز راهانه کاهش تولید و ضعف خودروسازان ناقص در پارکینگ‌هایشان می‌دانستند اما وضعیت موجود نشان می‌دهد که مدیران خودروسازی برخلاف وعده‌های خودعمل می‌کنند.

سخن گفتن آمار

اگر به وضعیت تولید خودروسازان خوشبینانه نگاه کنیم، مجموعه تولیدات قرار گیرد و حداقل نسبت به سال گذشته، تعداد بیشتری خودرو از سوی ایران خودرو و سایپا وارد بازار شود و هدف‌گذاری یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو محقق شود. اما مدیران دو شرکت خودروساز داخلی با وجود وعده‌هایی که داده بودند، نتوانستند کارنامه کار مناسب و مطلوبی را ثبت کنند. سایپایی‌ها قرار بود تا پایان سال جاری ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو و ایران خودرویی‌ها هم با منفی شدن رشد تولیدشان در خودروهای سوار، هنوز در مجموع ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید نکرده‌اند. باوجود این یکی از مهم‌ترین دلایلی که باعث شده بازار خودرو دچار به هم ریختگی شود و قیمت‌ها اوج بگیرد، کاهش تولید خودرو است. از آنجا که صنعت خودرو از قابل‌توجهی از بانک مرکزی گرفته است و همچنین می‌توانسته از ارز حاصل از

وعده‌های قابل تأمل

محمدعلی تیموری، مدیرعامل سایپا ۱۲ اردیبهشت‌ماه در مراسم روز جهانی کار و کارگر گفته بود که بیش از ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری تولید می‌کنیم. مهدی خطیبی، مدیرعامل سابق ایران خودرو هم تأکید کرده بود که هدف‌گذاری ایران خودرو برای تولید، ۹۰۰ هزار خودرو در سال ۱۴۰۲ است.

تأمین ارز

اگر به وضعیت تولید خودروسازان خوشبینانه نگاه کنیم، مجموعه تولیدات قرار گیرد و حداقل نسبت به سال گذشته، تعداد بیشتری خودرو از سوی ایران خودرو و سایپا وارد بازار شود و هدف‌گذاری یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو محقق شود. اما مدیران دو شرکت خودروساز داخلی با وجود وعده‌هایی که داده بودند، نتوانستند کارنامه کار مناسب و مطلوبی را ثبت کنند. سایپایی‌ها قرار بود تا پایان سال جاری ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو و ایران خودرویی‌ها هم با منفی شدن رشد تولیدشان در خودروهای سوار، هنوز در مجموع ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید نکرده‌اند. باوجود این یکی از مهم‌ترین دلایلی که باعث شده بازار خودرو دچار به هم ریختگی شود و قیمت‌ها اوج بگیرد، کاهش تولید خودرو است. از آنجا که صنعت خودرو از قابل‌توجهی از بانک مرکزی گرفته است و همچنین می‌توانسته از ارز حاصل از

آمار تولید محصولات شرکت ایران خودرو

نام محصول	واحد	تولید ۱۰ ماهه ۱۴۰۱	تولید ۱۰ ماهه ۱۴۰۲	تغییر (درصد)	تغییر (تعداد)
تارا	دستگاه	۱۹۰۷۱	۳۸۶۹۴	۱۰۳	۱۹۶۲۳
گروه پژو	دستگاه	۲۸۸۹۹۹	۲۳۱۸۸۲	منفی ۲۰	منفی ۵۷۰۱۱۷
رانا	دستگاه	۲۳۰۱۱۹	۱۹۰۹۹۶	منفی ۱۴	منفی ۳۰۱۲۳
سایر محصولات	دستگاه	۴۰۰۸۲	۱۶۰۲۰۱	۲۹۷	۱۲۰۱۱۹
هایما	دستگاه	۱۲۰۹۴۸	۱۶۰۷۳۹	۲۹	۳۰۷۹۱
دنا	دستگاه	۶۵۸۳۸	۷۱۰۴۳۹	۹	۵۶۰۱
گروه سمند	دستگاه	۶۰۰۳۲۴	۴۹۰۵۲۰	منفی ۱۸	منفی ۱۰۸۰۰۴
جمع تولید سواری	دستگاه	۴۷۴۰۳۸۱	۴۴۴۰۴۷۱	منفی ۶	منفی ۲۹۰۹۱۰

آمار تولید محصولات شرکت سایپا

نوع محصول	تولید ۱۰ ماهه ۱۴۰۱	تولید ۱۰ ماهه ۱۴۰۲
خانواده X۲۰۰ (نیپا، کونیک، سلینا)	۲۰۱۰۲۷۴	۱۷۸۰۶۱۶
شاهین	۲۴۰۱۰۶	۳۷۰۶۵۸
سایر	۹۰	۱۰۲۵۰
مجموع	۲۴۵۰۳۸۰	۴۱۷۰۵۲۴

الزام به میدان آمدن نهادهای نظارتی

با توقف عرضه پژو پارس از سوی ایران خودرو، قیمت‌ها در بازار خودرو در نخستین ماه زمستان، در مدار صعودی قرار گرفت به طوری که شاهد رشد عجیب قیمت‌ها در میان خودروهای داخلی بودیم. پژوهش LX مدل ۱۴۰۲ در بازار با رشدی در حدود ۱۱۰ میلیون تومان مواجه شد و ۲۳۹ میلیون تومان قیمت پیدا کرد، مدل ۱۴۰۱ این خودرو ۱۲۰ میلیون تومان گران‌تر شد و به قیمت ۲۳۵ میلیون تومان رسید. باتوجه به شرایط موجود به نظر می‌رسد که ایران خودرو و سایپا ضمن آنکه به تعهدات خود پایبند نبودند، در حال توجیه کم‌کاری خود هستند و لذا برای عبور از بحران به وجود آمده ضرورت دارد که نهادهای نظارتی درخصوص عملکرد خودروسازان کنکاش بیشتری داشته باشند. دولت سیزدهم بیشترین همراهی را با مدیران خودروسازی داشته است اما در مقابل از آنها بی‌توجهی دیده است.

۱۳ فروردین ماه سال جاری، سیدرضا فاطمی امین، وزیر سابق صمت (قبل از آنکه ۱۰ اردیبهشت‌ماه قربانی ضعف خودروسازان داخلی شود) درباره برنامه