

از انقلاب مشروطه تا سودای توسعه



حمایت ایدرو از توسعه فناوری صنعت خودرو

وی ادامه داد: آب پایدار برای شهرک‌های صنعتی از طریق آب منقطه‌ای و پروژه‌های غدیر که خط انتقال آب در حال اجرا است تامین می‌شود.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران خاطرنشان کرد: اموال ۲۰ واحد مستقر در شهرک صنعتی نصیرآباد به دلیل بدهی بانکی توقیف شده که هرچه سریع‌تر باید رفع شود، زیرا این کار منجر به فعال شدن و بازگشت آن واحدها به چرخه تولید کشور می‌شود.

مربوط به بررسی مشکلات تامین اجتماعی و دارایی (صدور مفاصا حساب سالانه برای انباشت نشدن بدهی واحدها و جلوگیری از جریم دیرکرد) پرداختند، خاطرنشان کرد: بررسی یک درصد ارزش‌افزوده سهم شهرک‌های صنعتی و طرح توسعه ۱۰۳ هکتار ضلع غربی شهرک صنعتی نصیرآباد در این جلسه بحث و مورد بررسی قرار گرفت. پرنیان افزود: در شهرک‌های صنعتی باید مرزبندی‌ها اصلاح و واگذاری زمین در شهرک صنعتی نصیرآباد با سند تک برگ انجام شود.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران گفت: ۷ هزار شغل پایدار مستقیم در صورت واگذاری ۱۰۰ هکتار زمین در شهرک صنعتی نصیرآباد، تا یک سال و نیم آینده در این شهرک ایجاد می‌شود. به‌گزارش اطلاع‌رسانی وزارت صنعت، معدن و تجارت، صابر پرنیان افزود: خواست تولیدکنندگان و صنعتگران شهرستان رباط کریم توسعه شهرک صنعتی نصیرآباد بوده و این شهرک صنعتی متراکم‌ترین شهرک صنعتی کشور است. وی با بیان اینکه در جلسه‌ای مشترک، مسئولان

ایجاد ۷ هزار شغل پایدار در انتظار واگذاری زمین

ناصر خسرو لوازم یدکی کجاست؟

معامله در پیاده‌رو

بازی واسطه‌ها این بار در زمین روغن موتور و باتری



عکس: مصطفی

وضعیت تولید و بازار در ایران سر دراز داشته و این مسئله در برخی اقلام از جمله قطعات و روانکارهای خودرویی نمود بیشتری دارد. واسطه‌ها در ایران بیش از هر کشور دیگری خدمات‌دهی می‌کنند و تفاوت یک دلال ایرانی با خارجی در نوع سرویس‌دهی است. دلالی در خارج دارای سیستمی تعریف شده بوده اما در ایران این دلال‌ها هستند که روند کاری خود را تعریف می‌کنند. اگر برای پاسخ به این سوال که پشت آنها به کجا گرم است، کمی بیشتر کندو کاو کنیم، سر طناب به یک جای پر تکرار می‌رسد. مدیری ناکارآمد، تولیدکننده‌ای غیرمنصف و... امسال شاهد افزایش غیرطبیعی قطعات لوازم یدکی و رو آوردن صاحبان خودرو به استفاده از محصولات استوک و دست دوم بودیم. وضعیت بازار محصولات خودرویی به‌گونه‌ای شده که معاملات از فروشگاه به کف خیابان تغییر مسیر داده و باوجود کمبود و نایابی برخی اقلام، از شیر مرغ تا جان آدمیزاد در پیاده‌روهای «چراغ برق» عرضه می‌شود. از سوی دیگر، صنعت قطعه با آغاز تحریم در برخی محصولات به خودکفایی رسید و عنوان می‌شود تولید داخل پاسخگوی نیاز بازار است اما قیمت آن روی موج قیمتی دلار و مواد اولیه سوار بوده که متأسفانه در این بخش هم این مصرف‌کننده نهایی است که باید تاوان افزایش محصولات را پس بدهد.

خودکفایی در تولید باتری



دلار واردات باتری از مجرای رسمی برای بازرگان صرفه‌اقتصادی ندارد. او تصریح کرد: پیش‌تر در سال‌های ابتدای دهه ۹۰ حدود ۷۰ درصد باتری‌های مورد نیاز بازار داخل به‌وسیله واردات تامین می‌شد اما حدود ۲ سال است که در تولید باتری به خودکفایی رسیده‌ایم. رئیس اتحادیه باتری‌سازی دربارۀ افزایش تیراژ امسال نسبت به سال گذشته، گفت: امسال تولیدکنندگان بیشتر روی کیفیت کار کرده‌اند و تیراژ تولید نسبت به سال گذشته تفاوت زیادی ندارد.

افزایش تیراژ برای صادرات

رئیس اتحادیه باتری‌سازی یادآور شد: ممکن است برخی تولیدکنندگان بزرگ تولید نسبت به سال گذشته افزایش تیراژ داشته باشند اما این‌ها برای بازار داخل نیست و به افغانستان، عراق و... صادر می‌شود. علی‌اکبری در پاسخ به این پرسش که آیا باتری ایرانی فقط برای بازارهایی که خودروهای ایرانی در آن کشور

تردد دارند، صادر می‌شود، گفت: باتری جز اقلامی است که از خودرویی به خودرو دیگر و از مدلی به مدل دیگر تغییر نمی‌کند. به‌عنوان مثال، یک باتری ۶۰ آمپر این قابلیت را دارد که برای ۱۰ نوع خودرو مورد استفاده قرار گیرد. به‌ویژه که امسال تولیدکنندگان روی کیفیت محصولاتشان هم کار کرده‌اند، مشکلی برای تامین بخشی از بازار منطقه نداریم. **نوسانات قیمتی باتری** رئیس اتحادیه باتری‌سازی دربارۀ میزان ارزش‌بری باتری ایرانی گفت: ۸۰ درصد مواد اولیه مورد نیاز تولید باتری در داخل تامین و ۲۰ درصد باقیمانده آن وارد می‌شود. علی‌اکبری دربارۀ کیفیت مواد اولیه عنوان کرد: ۸۰ درصد مواد اولیه مورد نیاز باتری سرب است. مواد خاصی ندارد که نیاز به کیفیت بالا داشته باشد و فقط نوسانات قیمتی دلار و مواد اولیه تولید را با مشکل روبه‌رو کرده است.

روغن موتور مشمول قیمت‌گذاری جدید شد

است همان‌طور که پیش‌تر نیز رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک و روغن تهران به افزایش هزینه‌های تولید روغن موتور و عدم تناسب این هزینه‌ها با نرخ مصوب آن، اشاره کرده و دلیل کمبود برخی برندهای روغن موتور در بازار را این‌گونه اعلام کرده بود که به‌دلیل اینکه کارخانه‌های تولیدکننده روغن به‌دنبال افزایش قیمت هستند؛ بنابراین از توزیع روغن خودداری کرده‌اند؛ طبق اعلام سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، افزایش بیش از ۱۱۷ درصدی نرخ ارز نیماهی از عوامل افزایش هزینه‌های تولید روغن موتور بنزینی و دیزلی شرکت‌ها، در آبان امسال نسبت به متوسط نرخ‌های سال گذشته بوده است. به‌عنوان مثال، «لوبکات» ماده اولیه و اصلی تولید روغن موتور معادل ۸۴ درصد، مواد افزودنی و روغن پایه وارداتی معادل ۱۰۰

به‌دنبال اعلام نرخ جدید روغن موتور از سوی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، تاکید شده که قیمت‌گذاری جدید برای جلوگیری از هرگونه افت در تامین و بروز کمبود این کالا در سطح بازار و حفظ وضعیت حداقلی تا پایان امسال بوده است. به‌گزارش ایسنا، براساس تصمیمات اتخاذشده در جلسه کارگروه تنظیم بازار، با مسئولیت سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مقرر شد قیمت روغن موتور دیزلی ۵۳ درصد و روغن موتور بنزینی ۸۰ درصد نسبت به نرخ اردیبهشت سال گذشته افزایش یابد. براساس تصمیم سازمان یادشده، این تصمیم برای جلوگیری از هرگونه افت در تامین و بروز کمبود انواع روغن موتور در سطح بازار و حفظ وضعیت حداقلی تا پایان امسال از سوی شرکت‌های تولیدکننده بوده است. گفتنی

مافیا در بازار روغن موتور



اظهار کرد: مافیا نمی‌گذارد محصولات، قیمت واقعی داشته باشند. بنابراین در حال حاضر قیمت روغن موتور در بازار کاذب است. سماواتی در پاسخ به این پرسش که چرا این‌گونه است، گفت: اتحادیه مسئولیت دارد و باید در این‌باره با مافیا و واسطه‌ها برخورد کند و بر بازار نظارت داشته باشد. در حال حاضر، ضعف مدیریت و نظارت مشکل‌ساز شده است. این فعال صنعتی با بیان اینکه روغن موتور حدود ۶۰ درصد و سایر حدود ۷۰ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یافته، گفت: قیمت تمام‌شده محصولات باید آنالیز شود که تولیدکننده با چه قیمتی محصولاتش را عرضه می‌کند و در نهایت این اقلام با چه نرخ به‌دست مصرف‌کننده می‌رسد؟ این فعال بازار روغن با بیان اینکه برخی شرکت‌ها محصولات

درصد، حقوق و دستمزد ۲۵ درصد، هزینه بسته‌بندی ۱۳۰ درصد، مواد افزودنی ۶۱ درصد، آیزورسیالک ۹۸ درصد و روغن پایه وارداتی ۶۵ درصد رشد قیمت داشته است. توافقات انجام‌شده دربارۀ افزایش قیمت، با همراهی و تعامل ۴ پالایشگاه روغن‌سازی بوده است. گفتنی است برخی از محصولات تولیدی این شرکت‌ها مانند لوبکات و روغن پایه در بورس کالا عرضه می‌شود که قیمت‌گذاری این اقلام مطابق با ضوابط قانونی تابع مقررات بورس بوده و سود آن براساس ضوابط قیمت‌گذاری کالاهای تولید داخل، مصوبه هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها نیست. همچنین سازمان حمایت بر وضعیت تامین، توزیع، عرضه و همچنین قیمت انواع محصولات روغن موتور، در سطح عرضه نظارت مستمر خواهد داشت.

این فعال صنعتی با بیش از ۵ دهه فعالیت در بازار روغن گفت: ما راه‌حل مشکلات و چالش‌ها را عنوان می‌کنیم اما کدام مدیر آنها را اجرا می‌کند؟

سخن پایانی

بنابر این گزارش نوسانات قیمتی در بازار باتری و روغن به‌جز نرخ دلار و نهادهای تولید، تحت‌تأثیر واسطه‌هایی است که فعالان بازار یک بخش آن را مافیا می‌دانند. به‌نظر می‌رسد در فضایی که شفاف‌سازی نمی‌شود، دلال‌ها از چالش‌های موجود به‌نفع خود بهره‌برداری می‌کنند. دربارۀ اینکه با افزایش نرخ دلار و مواد اولیه، قیمت تمام‌شده محصولات از جمله قطعات و روانکارهای خودرو بالا رفته بختی نیست اما این افزایش قیمت‌ها در بازار چند درصد است؟

تقی‌علی‌اکبری:
زمانی که نرخ دلار به بالای ۳۰ هزار تومان رسید، قیمت باتری نیز تا ۸۰ درصد افزایش یافت اما با کاهش نرخ دلار تا حدودی قیمت باتری در بازار دوباره روند کاهشی داشت. این مسئول صنعتی با بیان اینکه تولیدکنندگان سرب داخلی بیشتر ترجیح می‌دهند محصولات خود را صادر کنند، گفت: در حال حاضر صادرات سرب محدود شده است و این امر منجر به کاهش نسبی نرخ آن شده و در نتیجه قیمت تمام‌شده باتری تا حدودی پایین آمده است. علی‌اکبری با بیان اینکه قیمت باتری نسبت به سال گذشته بالا رفته، گفت: افزایش قیمت محصولات نهایی تحت‌تأثیر نرخ دلار و مواد اولیه است. به‌عنوان مثال، در باتری قیمت تمام‌شده بیشتر به نرخ سرب برمی‌گردد. البته با تحویل باتری فرسوده برای بازیافت، قیمت باتری ۸۰۰ هزار تومانی به نصف می‌رسد، زیرا قیمت خرید باتری‌های فرسوده ۴۰۰ هزار تومان است.

عباس سماواتی:
در خیابان امیرکبیر هم مثل خیابان ناصر خسرو واسطه‌ها در پیاده‌رو ایستاده و قطعات را خرید و فروش می‌کنند

تولید خودرو با کیفیت با ایجاد بازار رقابتی

وزیر صنعت، معدن و تجارت در بازدید از گروه صنعتی ایران خودرو در جریان آخرین دستاوردهای این گروه قرار گرفت و با اعلام خبر افزایش ۵۰ درصدی تولید خودرو تا پایان سال، تاکید کرد: از بخش خصوصی برای ایجاد بازار رقابتی خودرو حمایت می‌کنیم. علیرضا رزم‌حسینی گفت: تا پایان سال بیش از ۵۰ درصد در تولید خودرو کشور افزایش تولید خواهیم داشت که با این افزایش تولید قیمت‌ها نیز در بازار متعادل خواهد شد. وی از بخش‌های مختلف ایران خودرو از جمله سالن‌های پرس، بدنه‌سازی و ماشینکاری موتور (موتورسازی) و همچنین از خودروهای سنگین، کامیون و اتوبوس در محوطه ایران خودرو نیز بازدید به عمل آورد و در ادامه با حضور بر مزار شهید گمنام در محوطه ایران خودرو، به مقام والای شهیدا ادای احترام کرد. پس از بازدید به عمل آمده، علیرضا رزم‌حسینی در گفت‌وگو با خبرنگاران با اشاره به این نکته که ایران خودرو سهم ۵۴ درصدی در بازار خودرو ایران را به خود اختصاص داده، گفت: این شرکت با پیشینه ۶۰ ساله‌ای که دارد، شرکتی نامدار در بازار خودروسازی منطقه به‌شمار می‌آید. به‌گزارش فارس، وزیر صنعت، معدن و تجارت در ادامه با اشاره به سیاست‌های وزارتخانه تحت‌هدایت خود در زمینه ایران خودرو تاکید کرد: در چند ماه گذشته رفع تعهدات خودرویی به مشتریان و کاهش هزینه‌های سربار را در این گروه صنعتی دنبال کردیم. رزم‌حسینی ضمن تاکید بر اینکه فضای کشور باید به سمتی برود که همه خودروسازان نسبت به افزایش تولید خود اقدام کنند، گفت: تا پایان سال بیش از ۵۰ درصد در حوزه خودرو کشور افزایش تولید خواهیم داشت و با این افزایش تولید قیمت‌ها نیز در بازار متعادل خواهد شد. وی با اشاره به نقش دلال‌ها در افزایش نرخ خودروهای کشور، افزود: دلالانی که از فضای موجود آمده استفاده کردند و قیمت‌های کاذب در بازار به‌وجود آورده‌اند، با افزایش تولید خودرو و متعاقب آن متعادل شدن قیمت‌ها، حتما متضرر خواهند شد. وزیر صنعت، معدن و تجارت در تشریح انجام اصلاحات ساختاری در صنعت خودرو برای داشتن یک خودروسازی موفق در آینده، تاکید کرد: برای داشتن یک خودروسازی خوب در کشور، باید اصلاحات در ساختار خودروسازان، سهام خودروسازان و مدیریت صنعت خودروسازی ایجاد شود. رزم‌حسینی در بیان ضرورت اصلاح صنعت خودرو برای تولید خودرو با کیفیت در بازاری رقابتی، اظهار کرد: این اتفاق تدریجی و مرحله به مرحله باید اتفاق بیفتد تا با ایجاد بازار رقابتی خودرو با کیفیت به‌دست مردم برسد. وی با بیان اینکه تصمیمات لازم برای این برنامه گرفته نشده، گفت: حدود ۲ ماه است که در کمیته تخصصی خودروی وزارت صنعت، معدن و تجارت با حضور فعالان اقتصادی، تولیدکنندگان و کارشناسان با توجه به تجربه ۴۰ ساله در این حوزه تصمیمات خوبی گرفته شده است. وزیر صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر اینکه به‌دنبال ارتقای توان تولید بخش خصوصی برای ایجاد بازار رقابتی در صنعت خودرو هستیم، ادامه داد: توان تولید بخش خصوصی برای ایجاد بازار رقابتی مورد نیاز است و ما به دنبال تزیق این توان در بازار خودرو کشور هستیم. رزم‌حسینی با اشاره به لزوم خودکفایی در عرضه ساخت خودرو داخلی، گفت: یقیناً به خودروسازان و شرکت‌هایی که بر جهت خودکفایی، قطع وابستگی و تکیه بر ساخت داخل با استفاده از توان داخلی گام بردارند باید امتیازهای ویژه‌ای داده شود. وزیر صنعت، معدن و تجارت در پایان ابراز امیدواری کرد که با اصلاح صنعت خودرو، حمایت از توان بخش خصوصی توانمند و ایجاد بازار رقابتی خودروهای با کیفیت و با نرخ مناسب به‌دست مردم عزیز کشورمان برسد. در این مراسم، وزیر صنعت، معدن و تجارت از بخش‌های مختلف ایران خودرو بازدید به عمل آورد و همچنین از نام خودرو «تارا» رونمایی کرد.

خودرو و قطعه‌سازی فاصله دارد اما کمک بزرگی به جبران زیان خودروسازان و سرازیر شدن نقدینگی به سمت صنعت خودرو و افزایش تیراژ تولید خواهد کرد. بیگلر با بیان اینکه این موضوع در چند روز آینده نهایی خواهد شد، گفت: برای حمایت از صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی یک بسته حمایتی پیش‌بینی شده که شامل قیمت‌گذاری و تامین مالی می‌شود که برای اجرایی شدن نیازمند تأیید سران قواست. در عین حال پس از آن نیز باید به شش‌سوی پول و اعتبار برود و برای تأمین مالی نیازمند مصوبه این شورا هستیم.

اما تا این زمان هنوز پاسخی دریافت نکرده و شنیده‌ایم که رئیس شورای رقابت اعلام کرده به زمان بیشتری برای بررسی موضوع نیاز دارد. دبیر انجمن قطعه‌سازان با بیان اینکه در سال‌های گذشته نیز روال این‌گونه بود که شورای رقابت خودروهای با نرخ کمتر از ۴۰ میلیون تومان را قیمت‌گذاری می‌کرد و خودروهای با نرخ بالای ۴۰ میلیون تومان از سوی خودروسازان تعیین نرخ می‌شد، گفت: از سال ۹۷ که بازار خودرو متلاطم شد این رویه کنار گذاشته شد اما در حال حاضر دوباره مطرح شده است، به گفته وی، اگر این اتفاق بیفتد با حالت ابده‌ال برای صنعت

آزادسازی نرخ ۴۵ درصد خودروها

تعیین و نرخ خودروهای پر تیراژ از سوی شورای رقابت اعلام شود. بیگلر تصریح کرد: به این ترتیب، نرخ خودروهای پر تیراژ مانند تپو، پژو ۴۰۵، پژو پارس و برخی انواع سمند که توسط طبقه متوسط جامعه خریداری می‌شوند، به‌وسیله شورای رقابت تعیین خواهد شد. وی تصریح کرد: طبق آخرین جلسه‌ای که هفته جاری در سازمان گسترش برگزار شد، مدارک لازم ارائه و رئیس شورای رقابت نیز تقریباً توجیه شد که پایه قیمتی خودروها باید اصلاح شود. در همین راستا قرار شد آقای شیوا (رئیس شورای رقابت) دوشنبه هفته جاری پاسخ نهایی را بدهد

خودروهای تولیدی از سوی شورای رقابت قیمت‌گذاری شوند و این کار بر مبنای اسناد و مدارک خودروسازان انجام خواهد شد. در عین حال، نرخ ۴۵ درصد باقیمانده خودروها خارج از شورای رقابت و از سوی هیأت مدیره شرکت‌های خودروساز تعیین خواهد شد. دبیر انجمن قطعه‌سازان با بیان اینکه رئیس شورای رقابت چند روز پیش اعلام کرده بود که هنوز زمان برای بررسی این طرح نیاز داریم، گفت: تقریباً همان فهرست اعلامی شورای رقابت مدنظر سازمان گسترش است؛ یعنی قرار شد نرخ یکسری خودروهای لاکچری و با رده قیمتی بالا از سوی خودروسازان

دبیر انجمن قطعه‌سازان با تشریح بسته پیشنهادی به سران قوا برای حمایت از صنعت خودرو، گفت: آزادسازی نرخ ۴۵ درصد خودروها و تعیین نرخ ۵۵ درصد باقیمانده خودروها از سوی شورای رقابت مدنظر است. ماز یار بیگلر در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به پیگیری طرح قیمت‌گذاری خودرو در جلساتی با راهبری سازمان گسترش، اظهار کرد: این طرح بر مبنای اصلاح طرح مجلس تهیه شده است. وی ادامه داد: طبق طرح مجلس ابتدا قرار بود، خودرو در بورس عرضه شود اما این طرح به مرور اصلاح شد و در حال حاضر به سمتی رفته که ۵۵ درصد