

روی‌خط‌بیر

تکذیب یک ادعا

وزارت صنعت، معدن و تجارت به ادعاهای امیر خجسته، نماینده همدان در مجلس شورای اسلامی درباره احتکار ۱۶۰ هزار خودرو و نیز رانت معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در واردات خودرو که در مصاحبه با خبرگزاری مهر مطرح شده بود، واکنش نشان داد و آنها را تکذیب کرد. به گزارش شانا، روابط عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت پیرو درج خبری با عنوان «۱۶۰ هزار خودرو احتکار شده است/رانت‌های معاون وزیر صنعت در واردات خودرو» در خبرگزاری مهر ضمن رد این اظهارات آورده است: از آقای خجسته انتظار می‌رود اولاً هر گونه اسناد ادعای خود مبنی بر احتکار ۱۶۰ هزار خودرو از سوی شرکت‌های مورد ادعا را منتشر و اعلام کند این میزان احتکار عنوان‌شده در کدام انبار یا پارکینگ انجام شده است. همچنین، تقاضا می‌شود تا اسناد ادعایی خود درباره رانت معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در واردات خودرو و ثبت سفارش‌ها را با بیان نام آن معاونت و میزان استفاده از رانت ادعایی را منتشر کرده تا برای یک بار هم که شده از کلی‌گویی و ابهام‌آفرینی پرهیز کند. در ادامه این جوابیه آمده است: اما برای تنویر افکار عمومی و روشن شدن موضوع ادعایی آقای خجسته باید یادآور شد که مدیران عامل دو شرکت سایپا و ایران خودرو و نیز انجمن‌های خودروسازان و قطعه‌سازان و همچنین برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی طی روزها، هفته‌ها و ماه گذشته بارها تأکید کرده‌اند که احتکار خودرو از سوی این دو شرکت خودروساز که خودروهای خود را با نرخ مصوب به فروش می‌رسانند، توجیه اقتصادی ندارد. همچنین، در این زمینه نهادهای گوناگون نظارتی چنین اظهارنظری نداشته‌اند و در ظاهر آقای خجسته اخبار روزانه مربوط را دریافت نکرده و همچنان ادعاهای تکذیب‌شده یک ماه گذشته را مطرح می‌کند. از سوی دیگر، درباره ماجرای فساد در موضوع ثبت سفارش برای واردات خودرو نیز، وزارت صنعت، معدن و تجارت پیش‌تر فهرست شرکت‌هایی که ثبت سفارش کرده را منتشر و شفافیت لازم را انجام داده است. مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت صنعت، معدن و تجارت یادآور شده است: همچنین حجت‌الاسلام و المسلمین جناب آقای غلامحسین محسنی‌اژه‌ای، سخنگوی قوه قضاییه درباره موضوع ثبت سفارش برای واردات خودرو به تاریخ ۴ شهریور اسناد اعلام موضع کرده است. توصیه می‌شود نماینده مجلس شورای اسلامی ادعاهای فراتر از رسیدگی دستگاه قضایی که گاه نیز جنبه حقوقی دارند را طرح نکنند. بنابراین، ضمن تکذیب هر گونه مداخله وزارت صنعت، معدن و تجارت برای استفاده از رانت در واردات خودرو، از آقای خجسته تقاضا می‌شود تا هر گونه سند، مدرک و دلیل محکمه‌پسند که ادعا و اتهام ایشان را ثابت می‌کند، برای تنویر افکار عمومی ارائه کند.

وزارت صنعت، معدن و تجارت نه‌تنها از انتشار این اسناد در راستای شفاف‌سازی و مبارزه با ابهام‌آفرینی و موج‌سواری بر افکار عمومی و جهت بخشیدن به آن در راستای القای حس ناامیدی به مردم که مهر‌استا با دشمنان نظام جمهوری اسلامی انجام می‌شود، استقبال می‌کند، بلکه وعده می‌دهد تا در صورت تأیید این اتهام‌ها، خود در صف نخست برخورد با متخلفان قرار بگیرد. در پایان این جوابیه تأکید شده است: در آخر از خبرگزاری مهر توقع می‌رود با در نظر گرفتن تقوای الهی، اساساً نسبت به رویه انتشار اتهام‌های مبهم درباره وزارت صنعت، معدن و تجارت تجدیدنظر کند و بر اساس اصول رسانه‌ای و اخلاقی و شرعی قبل از طرح چنین ادعاهایی که به طور قطع امکان پیگیری حقوقی دارند، برای کسب اطلاع دقیق از دستگاه مربوط اقدام کند.

خبر

مجلس مخالف واردات خودرو

یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: برخی در مجلس در پی در دستور کار قرار دادن طرح رفع توقف ثبت سفارش خودرو هستند اما بعید می‌دانم با آن موافقت شود. رمضانعلی سبحانی‌فر در این باره به ایسنا گفت: طرح رفع توقف ثبت سفارش خودرو چندی پیش از سوی برخی نمایندگان مجلس تهیه شد حتی برای بررسی به کمیسیون صنایع و معادن هم آورده شد اما در کمیسیون رد شد. البته طراحان طرح همچنان در پی باز کردن روزنه‌ای برای در دستور صحن علنی قرار دادن این طرح هستند اما بعید می‌دانم صحن علنی هم با این طرح موافق باشد زیرا کشور در جنگ اقتصادی است و فرماندهان جنگ اقتصادی اجازه نخواهند داد میلیون‌ها دلار با یورو از کشور خارج شود و این بدون در نظر گرفتن آثار منفی خروج ارز از کشور بر تولید و صنعت به‌ویژه صنعت خودروسازی با هزاران فرصت شغلی است. وی با اشاره به اخباری مبنی بر موافقت مقامات ارشد اجرایی کشور با ترخیص خودروهای وارداتی دپوشده در گمرک، گفت: هر گونه تصمیم‌گیری برای ترخیص خودروهای دپوشده در گمرک در گمرک بر عهده شورای هماهنگی اقتصادی سران قواست. اگر این شورا برای ترخیص کالاهای دپوشده در گمرک که پول خرید آنها به طرف‌های خارجی پرداخت شده به جمع‌بندی برسد این کالاها از گمرک ترخیص می‌شود. به بیان دیگر، شرایط سخت فعلی کشور امکان تصمیم‌گیری مقامات اجرایی به تنهایی درباره کالاها و خودروهای دپوشده در گمرک را سلب کرده است.

اصلاحیه

در روزنامه مورخ ۲۵ شهریور ۹۷ در صفحه صنعت خودرو «گسترش صنعت» سمت حسن حیدرزاده، عضو هیات‌مدیره مرکز تحقیقات صنایع لاستیک کورتایر و مشاور این شرکت تاپرسازی به اشتباه، مدیرعامل شرکت کورتایر عنوان شده بود که بدین وسیله ضمن پوزش اصلاح می‌شود.



احمدرضا رعنائی

این روزها همه افراد به دنبال حفظ ارزش پول خود هستند. این موضوع مربوط به قانون آزاد تجارت بوده و همه چیز بر اساس عرضه و تقاضا تعیین می‌شود. نمی‌توان به همه پرچسب گران‌فروش زد. اقتصاد آزاد می‌گوید مجاز به حفظ سرمایه موجود بر این با نرخ بین‌المللی ارز، طلا و... هستید



عکس: مهدی کاوه‌ای

گزارش «گسترش صنعت» از روند افزایش قیمت قطعات در بازار

گرانی لوازم‌یدکی را توجیه کردند

فروشنده، واسطه، نمایندگی و حتی مردم عادی به دنبال حفظ ارزش پول خود هستند. این موضوع مربوط به قانون آزاد تجارت است و همه چیز بر اساس عرضه و تقاضا تعیین می‌شود. نمی‌توان به همه پرچسب گران‌فروش زد. اقتصاد آزاد می‌گوید مجاز به حفظ سرمایه موجود برابر با نرخ بین‌المللی ارز، طلا و... هستید.

شرایط امروز مقرر گرانی قطعات

در ادامه، «گسترش صنعت» به سراغ یکی از اعضای اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی رفت. سید مهدی کاظمی، سخنگوی این اتحادیه درباره وضعیت بازار لوازم‌یدکی گفت: نظارت و کنترل بر بازار از سوی اتحادیه در حال انجام است اما به این شکل که روی ۱۰ هزار واحد صنفی روزانه نظارت شود غیرممکن است. وی ادامه داد: اتحادیه شکایت‌های فراوانی نسبت به گرانی قطعات داشت که به آنها رسیدگی و هزینه‌ها به افراد برگردانده شد. این فعال بازار در پاسخ به چرایی افزایش قیمت‌ها در بازار لوازم‌یدکی توضیح داد: قطعات و لوازم‌یدکی ۱۰۰ درصد گران شدند که همه تقصیرها متوجه فروشنده نیست. شاید ۱۰ درصد مشکل گرانی مربوط به فعالان این بازار باشد اما ۹۰ درصد آن به مشکلات روز صنعت برمی‌گردد.

او افزود: می‌توان مشکلات را رفع کرد اما در صورتی که با هم متحد باشیم. مردم اگر با هم اتحاد داشته باشند و مانند آغاز انقلاب همدل شوند، می‌توانند بر مشکلات فائق آیند.

کاظمی در ادامه به درخواست اتحادیه از مدیران و مسئولان دولتی اشاره کرد و گفت: با اطلاعاتی که در اختیار داریم ماه‌ها است که قطعات لوازم‌یدکی در گمرکات دپو شده است. دلایل مختلفی برای این امر اعلام می‌شود؛ ایراد بخشی از قطعات این است که تولید داخل دارند و نباید وارد می‌شدند. اتحادیه معتقد است اکنون که برای این بخش از قطعات ارز خارج شده حداقل برای بهره‌وری اجازه ترخیص داده شود. ایراد دیگر مربوط به پرداخت مابه‌التفاوت ارز دولتی ۴۲۰۰ تومان و اضافه برگردانده می‌شود.

کاظمی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آمار شکایت‌ها از گرانی لوازم‌یدکی چقدر است، توضیح داد: نهایت سود فروشنده ۱۰ درصد است. در این بازار ممکن است یک فروشنده محصول خود را با ۳ تا ۵ درصد و دیگری با ۱۰ درصد بفروشد. این تفاوت نرخ باعث گلیه‌هایی شده که با پیگیری رفع و مبلغ اضافه برگردانده می‌شود.

وجود ندارد ضمن آنکه اگر مبلغ مورد

۴۰ تا ۱۰۰ درصد برای قطعاتی که در خط تولید استفاده می‌شوند هم محقق شده است، گفت: نرخ تمام‌شده برای همه قطعات چه در بخش خط تولید خودرو و چه بازار لوازم‌یدکی یکی است اما مسئله این است که خودروسازان این افزایش قیمت‌ها را هنوز نپذیرفته‌اند.

رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی استان مرکزی درباره اینکه آیا شورای رقابت بر این موضوع اعمال نظر می‌کند یا خیر، گفت: شورای رقابت به نوعی از گردونه قیمت‌گذاری حذف شده البته هنوز به صورت قانونی این اتفاق نیفتاده است، ضمن آنکه باید گفت شورای رقابت در قیمت‌گذاری به ضرر نیروی کار داخلی فعالیت دارد. در نتیجه، امروز کارخانه‌های خودروسازی و قطعه‌سازی با زیان زیادی در حال فعالیت هستند. او افزود: اگر این امر ادامه پیدا کند به تعطیلی کارخانجات کشور می‌انجامد. به این ترتیب، با تعطیلی واحدهای صنعتی آمار بیکاران افزایش می‌یابد.

این فعال صنعت قطعه تأکید کرد: قانون تجارت و بازار بر اساس عرضه و تقاضا تعریف شده و هر کشوری در جهت مخالف این قانون حرکت کند به طور قطع خسارت‌های بسیاری به اقتصاد ملی خود تحمیل کرده است.

گرانی توجیه تجاری دارد

عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه شرکت‌های توزیع‌کننده مجاز به افزایش چند درصد نرخ برای سود خود هستند، گفت: بر اساس قانون تجارتی که در کشور تدوین شده عمده‌فروشان بین ۵ تا ۸ درصد و خرده‌فروشان بین ۱۰ تا ۲۵ درصد مجاز به افزایش قیمت‌ها برای کسب سود هستند، البته ممکن است سوءاستفاده‌هایی نیز شود.

وی در همین باره ادامه داد: تغییر و تحولاتی که در چند ماه اخیر شاهد آن هستیم به نوعی افزایش قیمت‌ها را توجیه می‌کند. به طور نمونه، پیش‌تر شرکتی با سرمایه ۱۰۰ میلیون تومانی و ارز ۴۲۰۰ تومانی، یک هزار قطعه می‌توانست خریداری کند اما با نوسان‌های ارزی به‌وجودآمده دیگر قادر به خرید همان تعداد با هزینه‌ای که برگشت شده نیست. بنابراین، نمی‌توان گفت توزیع‌کننده با افزایش نرخ محصولات، سود بیشتری به دست آورده بلکه می‌خواهد ارزش پول خود را حفظ کند.

رعنائی اظهار کرد: همه افراد از

محمد نصیری - فعال صنعت قطعه- یک خودرو از چند هزار قطعه تشکیل شده که تمام آنها برای عملکرد درست به یکدیگر متصل می‌شوند. بنابراین، تولید و صادرات مدل‌های به‌روز دنیا زمینه‌ساز پیوستن قطعه‌سازان به بازارهای جهانی می‌شود. آنها می‌توانند در بخش خدمات پس از فروش به شکل گسترده فعالیت کنند.

بازار صادرات خودرویی کشور به توسعه نیاز دارد و باید از کشورهای همسایه فراتر رود تا توسعه‌یافتگی در این صنعت اتفاق بیفتد. اما کیفیت محصولات ما

نظر پرداخت شود قیمت‌ها به شکل سرسام‌آوری افزایش خواهند یافت.

در گمرک ماندگان

سخنگوی اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی اظهار کرد: اگر اجناس دپو شده ترخیص شوند اتحادیه اطمینان می‌دهد که بین ۵۰ تا ۶۰ درصد نرخ قطعات کاهش می‌یابد.

یکی از دیگر دلایلی که باعث گرانی شده است کمبود محصولات در بازار است. طبیعی است که وقتی عرضه کاهش پیدا کند قیمت‌ها مسیر صعودی می‌گیرند. از این رو، باید گمرکات نسبت به ترخیص قطعات همراهی کند. وی تصریح کرد: از سوی دیگر تولیدکننده، مواد اولیه مورد نیاز خود را وارد کرده اما ترخیص نمی‌شود. حتی یکی از تولیدکنندگان لت‌ترمز به طولانی شدن زمان دپوی مواد اولیه و احتمال فاسد شدن این مواد اشاره کرد و سرمایه‌ای که ممکن است به این شکل از بین برود.

کاظمی تصریح کرد: در آغاز سال مشکلی در زمینه کمبود قطعات لوازم‌یدکی نداشتیم. اگر چه مشکل کیفی مطرح بود، به حال حجم بالای قطعات بازار لوازم‌یدکی سبب شده بود تا رقابت زیادی بین فروشندگان وجود داشته باشد و با کمترین سود کالا در اختیار مصرف‌کنندگان قرار می‌گرفت. به طور نمونه، ۷۰۰ تا ۸۰۰ فروشنده لوازم‌یدکی پژو در بازار فعالیت دارند که ۵۰ درصد آنها دیسک و صفحه می‌فروشند. هیچ فروشنده‌ای نمی‌توانست قطعات را بیش از نرخ معمول بفروشد. امروز این رقابت از بین رفته و محصولات به اندازه کافی عرضه نمی‌شوند. برای از بین بردن کمبود قطعه باید دولت با اتحادیه، تولیدکنندگان و واردکنندگان همکاری کند تا هر چه زودتر چالش‌ها رفع شوند.

تفاوت سود دریافتی

کاظمی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آمار شکایت‌ها از گرانی لوازم‌یدکی چقدر است، توضیح داد: نهایت سود فروشنده ۱۰ درصد است. در این بازار ممکن است یک فروشنده محصول خود را با ۳ تا ۵ درصد سود و دیگری با ۱۰ درصد بفروشد. این تفاوت نرخ باعث گلیه‌هایی شده که با پیگیری رفع و مبلغ اضافه برگردانده می‌شود.

کاظمی در پایان تأکید کرد: امروز خریداران به دنبال کیفیت و قطعه هستند. افراد برای خرید، نرخ نمی‌پرسند. کمبود قطعات باعث شده خریداران فقط به دنبال خرید قطعه مورد نیاز خود باشند. این وضعیت اگر ادامه پیدا کند در چند ماه آینده بازار لوازم‌یدکی با مشکلات بسیاری روبه‌رو خواهد شد که به تعطیلی این صنف شود منجر می‌شود.

پادداشت

همان تجهیزاتی است که در دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد. مسئله این است که شبکه تولید الکتریکی به الکترونیک و پی‌اِل‌سی (PLC) تبدیل شده است به این معنی که ابزار و تجهیزاتی روی ماشین‌آلات نصب شده که تولید را یکنواخت کرده است.

صنعتگران ما باید روش‌های نوین تولید را بیاموزند. شاید ماشین‌آلات به لحاظ سخت‌افزاری تأثیر زیادی بر بازده تولید داشته باشند اما به همان نسبت بخش نرم‌افزاری و تحول در روش‌های تولید نیز کارساز خواهد بود.



سید مهدی کاظمی

سود فروشنده ۱۰ درصد است. در این بازار ممکن است یک فروشنده محصول خود را با ۳ تا ۵ درصد و دیگری با ۱۰ درصد بفروشد. این تفاوت نرخ باعث گلیه‌هایی شده که با پیگیری رفع و مبلغ اضافه برگردانده می‌شود.

وجود ندارد ضمن آنکه اگر مبلغ مورد

افزایش بازده تولید با روش‌های نوین

بود. از این رو، پذیرفته نیست که ضعف صادرات تنها متوجه صنعت قطعه باشد زیرا قطعه‌ساز وابسته به خودروساز است. نخست باید در صنعت خودرو مدل‌ها روزآمد شوند و سپس انتظار توسعه در صنعت قطعه داشت.

بیان این نکته شاید ضروری باشد که امروز قطعه‌ساز داخلی به نوعی فقیر شده است؛ فقر نه به این معنی که تجهیزات و ماشین‌آلات آنها کهنه و قدیمی است ماشین‌آلات



احمدرضا رعنائی

در حد انتظار مشتریان بین‌المللی نیست و این است که در صادرات از اهداف موردنظر دور افتاده‌ایم. ضروری است به‌لحاظ فناوری و دانش فنی روزآمد شویم. امروز در دنیا استاندارد یورو ۵ حاکم است که باعث صرفه‌جویی در مصرف سوخت شده است یا در زمینه آگزوز فناوری باعث شده تا نیروژن اکسید خروجی از خودرو کاهش یابد. تمام این موارد مشوق‌هایی برای درخواست خودرو در بازارهای بین‌المللی خواهد