

دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» و با اشاره به ابهامات موجود:

نکند دولتی‌ها می‌خواهند خودرو وارد کنند



مهرنوش حیدری

ماجرای واردات خودرو تبدیل به قصه تلخی شده که راوی فقط وعده‌ها را تعریف می‌کند و به نظر می‌رسد پایانی برای آن نمی‌توان متصور شد. ماه‌هاست که دولت‌مردان به‌ویژه وزیر صمت و معاونان وی از لزوم واردات خودرو برای ساماندهی بازار سخن گفته و بر نامه‌ریزی کرده‌اند، اما تاکنون در عمل هیچ اتفاقی رخ نداده است.

تا زهره‌ترین وعده هم از سوی منوچهر منطقی، معاون صنایع حمل‌ونقل و وزارت صنعت، معدن و تجارت مطرح شد که با اشاره به تدوین آیین‌نامه واردات خودرو، از ورود نخستین خودروهای وارداتی به کشور تا شهر یور ماه‌خبر داد. به گفته وی، در آیین‌نامه تدوین شده از سوی دولت، واردات خودروهای دست‌دوم امکان‌پذیر نیست و در عین حال برای خودروهای اقتصادی مشوق‌هایی در نظر گرفته شده که برای نمونه از بین پنج محصول اگر یک محصول ۵۰ درصدی داشته باشد برای آن مشوقی تعیین می‌شود که با قیمت

نهایی پایین‌تری به‌دست‌مصرف‌کننده برسد. معاون وزیر صمت، هدف از تدوین آیین‌نامه را واردات خودروهای اقتصادی برای اقشار کم‌درآمد جامعه دانسته است، منطقی تأکید کرده است؛ وارد کنندگان باید از کشورهایی که خودروهای به‌روزی دارند واردات را انجام دهند.

بی‌اطلاعی وارد کنندگان از واردات خودرو تا شهر یور ماه

این سخنان در حالی مطرح می‌شود که مهدی دادفر، دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو از ورود نخستین خودروهای وارداتی به کشور تا شهر یور ماه اطلاع‌نیدارد. وی به «توسعه ایرانی» گفت: بنده هیچ اطلاعی در این مورد ندارم و نکته مهم این است که اگر قرار باشد در شهر یور ماه شاهد ورود نخستین خودروهای وارداتی به کشور باشیم، یقیناً قبلاً باید مذاکراتی بین طرف ایرانی با خودروسازان خارجی انجام شده باشد، اخذ مجوزهای استاندارد انجام شده و همچنین ثبت سفارش این خودروها صورت گرفته باشد.

وی تأکید کرد: برای واردات خودرو تا شهر یور ماه تمام این کارها باید انجام شده باشد؛ لذا باید مشخص شود که آیا مسئولان دولتی رأساً با اشخاص و افراد خاصی این کار را انجام داده‌اند یا خیر که این کار مصداق دخالت دولت در امور و نوعی رانت محسوب می‌شود زیرا همه از آن بهره‌مند نمی‌شوند.

وی تصریح کرد: واردات موکول شده به ابلاغ دستورالعمل نحوه واردات خودرو ذیل ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو که همه منتظر مشاهده، خواندن و ابلاغ این دستورالعمل هستیم؛ اکنون که اعلام شده شهر یور نخستین خودروهای وارداتی به کشور می‌رسد؛ امیدواریم که این اتفاق رخ دهد اما باید توجه داشت «دو صد گفته چون نیم کردار نیست». دادفر خاطر نشان کرد: تحقق وعده واردات خودرو برای همه بسیار مفید است.

مدت زمان مورد نیاز برای واردات واقعی خودرو

وی درباره مدت زمان لازم به منظور انجام پروسه رایزنی و مذاکرات با

خودروسازهای خارجی، ثبت سفارش و ... توضیح داد: نخست باید مشخص شود دولت چه محدودیت‌ها و امتیازاتی و برای چه نوع خودروهایی در نظر گرفته است و دولت باید تعیین کند که آیا واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی آزاد است یا خیر؟ بیش از ۴۰ هزار دلار آزاد است یا خیر؟ یا واردات خودروهای بالای ۱۰ هزار دلار آزاد است یا خیر؟ متأسفانه هنوز این شاخص‌ها مشخص نشده و پس از پاسخ به این موارد جامعه هدف مشخص خواهد شد که چه نوع از خودروهایی امکان ورود به کشور را دارند پس از آن تجار، بازرگانان و صاحبان کسب و کار با مالکان بر ندها وارد مذاکره می‌شوند. متأسفانه ما هنوز شاهد مساله‌ای مغفول و تهی هستیم و جالب اینکه از واردات خودرو در شهر یور ماه سخن می‌گوییم؛ باید مشخص شود ویژگی‌های خودروهای وارداتی چیست؟ پروسه واردات باید به صورت کامل انجام شود؛ در وهله نخست باید نسبت به ارائه مستندات خودروها توسط شرکت سازنده و تطبیق آنها با استانداردهای ۸۵/۱ گانه اقدام شود که

در خوشبینانه‌ترین حالت ۲ ماه زمان نیاز است. هم‌زمان با این روند می‌توان موضوع استانداردهای زیست‌محیطی را نیز پیگیری کرد که یک ماه طول می‌کشد. همچنین مجوزهای مربوط به اداره کل خودرویی ۲ ماه طول می‌کشد و ثبت سفارش در سامانه نیز حدود یک ماه به طول می‌انجامد تا دستور باز کردن کد مورد نظر و تعرفه صادر شود.

اگر همه موارد مشخص شود از زمان شروع مذاکرات و پیگیری و اخذ مباحث استاندارد و ... حداقل به ۴ ماه زمان نیاز است تا احتمال ورود قانونی آن نوع خودرو به کشور فراهم شود.

دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو بیان کرد: اینکه گفته می‌شود شهر یور ماه شاهد واردات خودرو هستیم، مسئولان باید مشخص کنند چه خودرویی، از کجا و با چه قیمتی قرار است وارد شود و چه کسی برای واردات صحبت و مذاکره کرده است و چرا این افراد برای مذاکرات واردات انتخاب شده‌اند؟ عدم شفاف‌سازی در این زمینه‌ها نشان‌دهنده ورود ماه به یک فضای رانتی و تیره و تار است.

ارائه طرح‌های بی‌ثمر

وی درباره سخنان معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت از تعیین مشوق‌های وارداتی و امکان رسیدن محصول با قیمت ارزان به دست مصرف‌کننده‌نهایی توضیح داد: این سخنان را می‌توان طرح مسائل و مطالب دانشگاهی بر کاغذ دانست زیرا اگر از بین ۵ محصول یک محصول دارای ۵۰ درصد از تقاضای بازار باشد، آن محصول مشوق می‌گیرد؛ این موارد به درد بازار واقعی نمی‌خورد و برای کتاب‌هایی خوب است که تا به حال نوشته‌اند و دردی از مردم دوا نکرده است، فرمول موضوع واردات خودرو این مواردی نیست که معاون وزیر صمت مطرح می‌کند. وی باید تعیین کند که واردات چه نوع خودرویی، با چه شکل و شمایل، چه حجم موتوری، با چه ارزشی و با چه تعرفه‌ای وارد کشور شود



دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»:
گفته می‌شود شهر یور ماه شاهد واردات خودرو هستیم، مسئولان باید مشخص کنند چه خودرویی، از کجا و با چه قیمتی قرار است وارد شود و چه کسی برای واردات صحبت و مذاکره کرده است و چرا این افراد برای مذاکرات واردات انتخاب شده‌اند؟ عدم شفاف‌سازی در این زمینه‌ها نشان‌دهنده ورود ماه به یک فضای رانتی و تیره و تار است

بنابر این بقیه موارد مانند اینکه چند درصد از سهم بازار به‌دست خواهد آورد و مردم تا چه میزان توان خرید دارند و در بازار چه قیمتی داشته باشد، صرفاً با بخشنامه‌ای که مسئولان تهیه خواهند کرد، بستگی ندارد. مسئولان فقط می‌توانند خواسته‌های زیاد از حد خود را معقول‌تر و منطقی‌تر کنند تا واردات با راحتی بیشتری انجام شود و خودرو سهل‌تر به‌دست مردم برسد.

بی‌توجهی به نظرات انجمن‌ها و تشکل‌های فعال خودرویی

وی تأکید کرد: مسئولان دولتی نه تنها دستورالعمل را ابلاغ نکرده‌اند بلکه حتی نظرات انجمن‌ها و تشکل‌های فعال در این بخش را چو نیا نشده‌اند که خلاف مواد ۲ و ۳ قانون تسهیل فضای کسب و کار است و پس از ابلاغ این دستورالعمل می‌توان گفت چه خودرویی می‌توان وارد کرد، البته اگر مسئولان می‌توانند که با طرح دستورالعمل بازار به هم بریزد باید با تشکل‌ها جلساتی برگزار کنند تا فعالان این بخش به دولت‌مردان راهکار ارائه دهند زیرا مسئولان که تاکنون واردات خودرو انجام نداده‌اند؛ بنابراین باید از نظرات صاحب‌نظران این بخش استفاده کنند.

خبر اقتصادی

حمید حسینی در گفت‌وگو با ایلنا مطرح کرد: دست‌درازی روس‌ها به بازار قیر ایران



ایلنا- دبیر کل اتحادیه صادر کنندگان فراورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی گفت: روس‌ها به بازار قیر ایران دست‌درازی کردند. سید حمید حسینی افزود: اکنون علاوه بر اینکه هند نفت خام روسیه را با قیمت ارزان‌تر می‌خرد، قیر ایران را نیز که عمده صادراتش به بازار هند است با مشکل مواجه کرده است، به طوری که طی سه ماه گذشته ماهانه حدود ۱۰۰ هزار تن صادرات قیر ما کاهش یافته یعنی از ۴۳۰ هزار تن به ۳۳۰ هزار تن کاهش پیدا کرده است، همچنین برخی محصولات دیگر هم چالش‌هایی دارند، در مجموع صادرات فراورده‌های نفتی ایران با توجه به رشد قیمت و ارزش جهانی تنها به لحاظ ارزشی افزایش صادرات داشته است. به گفته وی احتمال اینکه در فصل تابستان با کمبود مواجه و مجبور شویم بنزین پالایشگاهی را با شناسایی نقاط آسیب‌دیده باره فعل کنیم و با شروع به واردات فراورده‌های نفتی نکنیم، وجود دارد.



پارانه تیر

قابل برداشت است؟



تجارت نیوز- اگر چه قرار بود پارانه جاماندگان تا عید غدیر واریز شود اما برخی از این افراد می‌گویند هم‌زمان با واریز پارانه ۹ دهک اول درآمدی جامعه، پارانه آنها هم واریز شده است. اما قابل برداشت نیست. سومین مرحله پارانه ۳۰۰ و ۴۰۰ هزار تومانی در تاریخ ۲۱ تیر ماه به حساب سرپرستان خانوار واریز شد. در اطلاعیه سازمان هدفمندی پارانه‌ها اعلام شده است که تنها کمک معیشتی دهک اول تا نیمه واریز شده و قابل برداشت است. پارانه جاماندگان در تاریخ دیگری واریز می‌شود اما پارانه برخی از جاماندگان همچنان قابل برداشت نیست.



قیمت مرغ زنده باید افزایش یابد



ایسنا- مدیر عامل اتحادیه مرغ‌داران گفت: قیمت مرغ زنده باید افزایش یابد در غیر این صورت تولید کنندگان دچار زیان می‌شوند. حبیب اسدالله‌نژاد در پاسخ به چرایی افزایش قیمت مرغ گرم در بازار گفت: دولت قیمت مصوب مرغ گرم را کیلویی ۵۹ هزار و ۰۰۰ تومان اعلام کرده است که با این عدد قیمت مرغ زنده حدود ۴۱ هزار تومان می‌شود، اما در حال حاضر قیمت مرغ زنده در کشور به‌طور متوسط کیلویی ۳۳ تا ۳۸ هزار تومان است که یعنی قیمت مرغ گرم نباید بیش از ۵۵ هزار تومان باشد.

وی بابیان اینکه قیمت تمام‌شده تولید مرغ برای مرغداران از قیمت اعلام شده حدود ۸۰۰۰ تومان بالاتر است تصریح کرد: قیمت مرغ زنده نیازمند اصلاح‌فوری است؛ در غیر این صورت تولید کنندگان ضرر می‌کنند و تولید و تأمین مرغ مورد نیاز کشور با چالش مواجه خواهد شد. همچنین ممکن است بسیاری از گله‌های مولد حذف شوند که جبران آن در کوتاه‌مدت میسر نیست.



تصمیم وزارت جهاد برای افزایش تولید ۴ قلم کالای لبنی منطقی نیست



مهر- سخنگوی انجمن لبنی با انتقاد از تصمیم جدید وزارت جهاد برای اختصاص ۵۰ درصد شیر خام برای تولید چهار محصول، گفت: آیا وزارت جهاد فروش این محصولات را تضمین می‌کند؟ محمدرضا بنی‌طبا، سخنگوی انجمن صنایع لبنی ایران با اشاره به اینکه معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی در نامه‌ای به صنایع لبنی اعلام کرده که تا ۵۰ درصد شیر خام فقط به تولید ۴ محصول اختصاص یابد، گفت: این چهار محصول شامل شیر نایلونی کم‌چرب ۹۰ گرمی، شیر بطری کم‌چرب پنبیر یوفا، نسبتاً چرب و ماست ست ساده ۲۵ کیلو گرمی کم‌چرب است.

وی با بیان اینکه وزارت جهاد کشاورزی چنین تصمیمی را بدون مشورت با متخصصان و تشکل‌های تخصصی اتخاذ کرده است، افزود: بازار تابع عرضه و تقاضاست و تقاضا مشخص می‌کند که چه مقدار از محصول باید تولید شود به عنوان مثال تقاضا از سوی فروشگاه‌های زنجیره‌ای و مردم برای شیر نایلونی کم‌است.



سایر وزارتخانه‌ها گرفته می‌شود بر وضعیت بازار سرمایه اثر می‌گذارد.

رئیس سازمان بورس تأکید کرد: مکاتباتی با این وزارتخانه‌ها داشتیم و دستورات معاون اول رئیس جمهوری را هم در حال پیگیری هستیم. واقعیت این است که چالش‌هایی برای صنایع مختلف ایجاد شده که در حال حل و فصل آنها هستیم که به‌طور قطع به نفع بازار سرمایه خواهد شد.

عشقی همچنین درباره رکود بازار سرمایه در حالی که



شرکت دانش بنیان زاگرس صنعت آر کا پروژه مذکور در مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۱۴ آغاز و با رعایت



در نهایت با تلاش و کوشش و حضور بموقع تیم اجرایی و استقرار تجهیزات و ماشین آلات

در مجتمع توسعه آهن و فولاد گل‌گهر پروژه تعمیرات اساسی مگامدول کوثر مجتمع توسعه آهن و فولاد گل‌گهر با توقف بخش‌های مختلف کارخانه و خنک‌سازی بخش کوره در مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۲۹ آغاز گردید. یکی از مهمترین بخش‌های تعمیرات سالیانه، تعویض کاتالیست راکتورهای سولفورزا می‌باشد که به دلیل گذشت دو سال از عمر کاتالیست‌های سولفورزای واحد کوثر، این بخش نیز جزو برنامه تعمیراتی سال جاری شرکت‌نظم‌آوران قرار داشت.

شرکت دانش بنیان زاگرس صنعت آرکا به عنوان مجموعه پیشرو در ارائه خدمات تخصصی کاتالیست هندلینگ در کشور، با اجرای موفق پروژه تعویض کاتالیست راکتورهای سولفورزای واحد کوثر مجتمع توسعه آهن و فولاد گل‌گهر سیر جان حد نصاب جدیدی در مدت زمان تعویض کاتالیست‌های مجتمع مذکور بر جای گذاشت.

مهندس مجتبی حسینی (ریاست کارخانجات آهن اسفنجی شرکت نظم‌آوران

خبر ویژه

شکست رکورد زمانی تعویض کاتالیست‌های سولفور زدا در مجتمع توسعه آهن و فولاد گل‌گهر