



ترانزیت در مسیر ۴۰ میلیون تنی

ترانزیت ایران به ۴۰ میلیون تن خواهد رسید. به گزارش ایلنا، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی گفت: ایران سال گذشته به رکورد ترانزیت ۲۰ میلیون تن رسید و طبق برنامه هفتم توسعه این رقم باید به ۴۰ میلیون تن برسد که نیازمند همکاری با کشورهای عضو اکو است. صادق بیان کرد: ایران با برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز در غرب آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند و نیز دارا بودن بیش از ۲۵۰ هزار کیلومتر راه و ۱۵ هزار کیلومتر خط آهن، در تقاطع کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب قرار گرفته است. وزیر راه و شهرسازی افزود: دیجیتال‌سازی و یکپارچه‌سازی اسناد حمل‌ونقل، به‌ویژه در حوزه جاده‌ای، موجب تسهیل ترانزیت، کاهش زمان حمل‌ونقل و ارتقای مبادلات تجاری خواهد شد.



تأسیس بانک مشترک سازمان همکاری‌های شانگهای

پیشنهاد تأسیس بانک مشترک کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای به این سازمان پیشنهاد شده است. به گزارش ایرنا، محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی، سازمان همکاری‌های شانگهای را یک سازمان مهم منطقه‌ای توصیف کرد و گفت: ۱۰ کشور از جمله اقتصادهای بزرگی همچون چین، هند و روسیه عضو این سازمان هستند و ۴۵ درصد جمعیت جهان و سهم بسیار بالایی در اقتصاد جهانی دارند. وی اظهار کرد: پیشنهاد تأسیس بانک مشترک کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای را به این سازمان ارائه کرده‌ایم و آن را تا حصول نتیجه پیگیری می‌کنیم. رئیس کل بانک مرکزی با بیان اینکه ما از بانکی که هم اهداف توسعه را دنبال کند و هم کارکرد تجاری داشته باشد حمایت می‌کنیم، گفت: اگر بتوانیم زیرساخت‌های توسعه و تأمین مالی بین‌کشورهایی عضو سازمان همکاری‌های شانگهای ایجاد کنیم، می‌توانیم از یکجانبه‌گرایی که سال‌هاست در سمت بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول وجود دارد فاصله بگیریم و فرصتی در اختیار کشورهای منطقه و شرق قرار می‌دهد تا اهداف چندجانبه‌گرایی در عملیات‌های پولی و بانکی را دنبال کنند.



ناترازی انرژی مهمترین چالش کشور

تأمین ارز مورد نیاز تولیدکنندگان با کمترین دخالت دولت انجام می‌شود. به گزارش مهر، سیدعلی لطفی‌زاده، دستیار ویژه وزیر صنعت، معدن و تجارت از مکانیزه‌سازی کامل تولید تا پایان ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: اکنون خود تولیدکننده برنامه تولید و میزان ارز را اعلام می‌کند و سامانه تخصیص ارز را براساس عملکرد انجام می‌دهد. وی بزرگ‌ترین چالش کشور را ناترازی انرژی دانست و افزود: اگر انرژی برای تولید تأمین نشود، رشد اقتصادی محقق نمی‌شود. صنعتگران آماده خودتأمین کردن سیستم‌های سرمایشی و گرمایشی خود هستند، مشروط بر اینکه موانع برداشته شود. لطفی‌زاده دو راهکار عملیاتی را نیز مطرح کرد: جایگزینی بخاری‌های گازسوز پرمصرف با تجهیزات بهینه و تأمین انرژی سرمایشی و گرمایشی به‌صورت مستقل، اقداماتی با سرمایه‌گذاری کمتر و بازدهی سریع‌تر از احداث نیروگاه خواهد بود.

صنعت خودرو



تکس: ایرنا

سردرگمی خودرو در راه بورس کالا

شورای رقابت مجدداً مانع عرضه خودرو در بورس کالا و شفافیت آن شد

رقابت مانعی در برابر این عرضه ایجاد کند زبان خودروسازان همچنان صعودی باقی خواهد ماند.

▼ عرضه محصولات ایران خودرو در بورس

عادل پیرمحمدی، مدیرعامل ایران خودرو گفت: با توجه به شرایط سخت و زبان‌دهی ایران خودرو به دلیل قیمت‌گذاری دستوری و چشم‌پوشی از واقعیت‌های اقتصادی و تعلل طولانی مدت سازمان حمایت برای تعیین تکلیف وضعیت قیمت‌گذاری، در هیئت‌مدیره ایران خودرو تصمیم گرفتیم از ظرفیت قانونی و شفاف بورس کالا برای عرضه محصولات استفاده کنیم.

او گفت: سه ماه است که سازمان حمایت ما را معطل کرده، در حالی که هر هفته حدود ۱۵ هزار دستگاه خودرو تولید می‌کنیم؛ این یعنی هر هفته زبان بیش‌تری به شرکت تحمیل می‌شود. اگر روند فعلی ادامه یابد، بنگاه اقتصادی ایران خودرو در مسیر نابودی قرار خواهد گرفت.

مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به افزایش نرخ ارز از ۴۲ هزار تومان سال گذشته به بیش از ۷۰ هزار تومان در ماه‌های اخیر اعلام کرد: هم‌زمان با رشد نرخ ارز، قیمت نهاده‌های تولید نیز به‌صورت چشم‌گیر افزایش یافته است. در حالی که هزینه تمام‌شده تولید به‌طور مداوم در حال افزایش است، سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، با وجود دریافت مستندات مالی، در محاسبه قیمت‌ها تعلل می‌کند.

پیرمحمدی در پایان گفت: به صراحت می‌گویم، قیمت کف بازار خودرو را مطلقاً قبول نداریم و با عرضه منظم در بورس کالا، قیمت خودرو برای مصرف‌کننده کاهش خواهد یافت.

در ادامه نیز **سیدجواد جهرمی، مدیرعامل بورس کالای ایران**، در نشست با مدیرعامل و مدیران شرکت ایران خودرو با اشاره به درخواست این شرکت برای عرضه محصولاتش در بورس کالا و آماده بودن همه زیرساخت‌ها، گفت: عملکرد این صنعت بعد از خروج خودرو از بورس کالا روشن و شفاف است، نه زبانی از خودروسازان کم شد، نه مصرف‌کننده به قیمت مورد انتظارش رسید و نه دولت منتفع شد؛ در این مدت اگر راهکار مؤثرتری غیر از بورس کالا وجود داشت، قطعاً تاکنون ارائه می‌شد.

از زمان اولین عرضه خودرو در بورس کالا یعنی زمستان سال ۱۴۰۰ تا به امروز خودروسازان همواره به دنبال عرضه بخشی از محصولات خود در بورس کالا بوده‌اند؛ چراکه سود حاصل از افزایش قیمت به خودروسازان می‌رسد. در اصل بورس کالا تنها قیمت پایه را تعیین می‌کند و قیمت یک محصول ممکن است براساس تقاضا چندین برابر شود و در نهایت شرکت عرضه‌کننده محصولات از این افزایش قیمت بتواند سود چندبرابری ببرند.

▼ حذف قیمت‌گذاری، متعادل‌سازی قیمت‌ها

قیمت‌گذاری دستوری همواره عامل زیان‌سازی صنایع به حساب می‌آید و به طور کلی هر صنعتی با قیمت‌گذاری دستوری یک قدم به عقب برمی‌دارد. حال به نظر می‌رسد که با عرضه خودرو در بورس کالا

که مجوزی برای عرضه خودروهایی که همچنان مشمول قیمت‌گذاری هستند دستوری صادر نکرده و عرضه خودرو در بورس کالا را غیرقانونی دانست و با نامه‌نگاری‌های متعدد و صدور بخشنامه‌هایی جلوی این عرضه را گرفت.

قرار بود اسفندماه سال ۱۴۰۱ تعداد ۱۰ هزار دستگاه پژو ۲۰۷ دستی از سوی ایران خودرو در بورس عرضه شود اما با وجود متعهد بودن این عرضه، شورای رقابت جلوی این عرضه را گرفت و پس از آن اجازه عرضه خودرو در بورس کالا را نداد.

به‌طور کلی عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند رانت و دلالتی حوزه خودرو را کاهش دهد. باتوجه به اینکه این محصول می‌تواند تأثیر بسزایی در روند اقتصادی کشور داشته باشد که در میان مدت اقتصاد کشور را نیز به آرامش برساند، به نوعی می‌تواند شرایط بهتری را برای بازار رقم بزند.

مخالفت در عرضه خودرو در بورس کالا تنها به یک سازمان و ارگان خاصی محدود نمی‌شود، بلکه در سال‌های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۲ بسیاری نسبت به این عرضه اعتراض داشتند.

برای نمونه زمستان سال ۱۴۰۱ احمد اسدیان، معاون نظارت و بازرسی امور تولیدی سازمان بازرسی کل کشور گفته بود: «زمانی که کالایی به میزان نیاز مردم تولید نمی‌شود و از طرفی تولیدکننده منحصر بوده و رقابتی در عرضه کالا نداشته باشد عرضه این کالا در بورس به نفع تولیدکننده است. در واقع این مشتری نیست که قیمت را تعیین می‌کند بلکه تولیدکننده منحصر بوده و رقابتی در عرضه کالا در بورس ندارد که به نفع تولیدکننده است. با انفعال شورای رقابت خودروسازها از فرصت استفاده کردند و با عرضه خودرو در بورس قیمت‌ها را نه‌تنها کاهش ندادند بلکه به صورت سرسام‌آوری افزایش دادند. متأسفانه برخی از مسئولان دولتی هم به جای حمایت از مصرف‌کنندگان به حمایت از خودروسازها پرداختند.

او با نادیده گرفتن فاصله زیاد قیمت بورسی خودرو با بازار دلالتی و تأمین منافع مصرف‌کننده در بورس کالا نتیجه گرفته بود که با توجه به افزایش قیمت خودرو در بورس (در بعضی خودروها مانند ۲۰۷ تا دوبرابر) سازمان بازرسی این موضوع را اولاً برخلاف قانون و نادیده گرفتن قیمت‌های تعیین شده و ثانیاً برخلاف منافع مصرف‌کننده می‌داند و برای حمایت از مردم به جهت اینکه خودرو با قیمت مصوب به دست‌شان برسد به این موضوع ورود کردند.

این در حالی است که در سیستم سابق و همیشگی خودروسازان یعنی قرعه‌کشی یک رانت نهفته است و هر کسی به سادگی در قرعه‌کشی برنده نمی‌شود و پیروزی در قرعه‌کشی داستان خاص خود را دارد که ممکن است یک نفر ده بار در یک قرعه‌کشی ثبت‌نام کند اما به جایی نرسد. عرضه خودرو در بورس کالا همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد و مشخص نیست در جنگ نابرابر میان خودروسازان و شورای رقابت چه کسی پیروز خواهد شد و آیا خودرو در بورس کالا عرضه می‌شود یا خیر؟

اگر خودرو در بورس کالا عرضه شود می‌توان امید به کاهش زبان خودروسازان داشت؛ اما اگر باز هم شورای

رقیه ندایی

خبرنگار گروه اقتصاد



عادل پیرمحمدی مدیرعامل ایران خودرو:

سه ماه است که سازمان حمایت ما را معطل کرده، در حالی که هر هفته حدود ۱۵ هزار دستگاه خودرو تولید می‌کنیم؛ این یعنی هر هفته زیان بیش‌تری به شرکت تحمیل می‌شود. اگر روند فعلی ادامه یابد، بنگاه اقتصادی ایران خودرو در مسیر نابودی قرار خواهد گرفت