اخبار

بخشی از بنزین توزیعی حتی استاندارد یورو ۴ را هم ندارد

کیفیت پایین سوخت عامل آلودگی هوا

سعید تاجیک، با اشـاره به وضعیت کنونی آلایندگی خودروها اظهار کرد: در حال حاضر استاندارد آلایندگی خودروهای نو تولید داخل، یورو ۵ اسـت و چند سالی است که از یورو ۴ به یورو ۵ ارتقا یافته و دولت برنامه دارد تا در سنوات آینده آن را به یورو ۶ برساند. خودرو در حال حاضر با استاندارد یورو ۵ تولید می‌شود و نمونه‌برداری و تایید نوع و تطابق تولیدی که توسـط سـازمان‌های نظارتی مثل استاندارد و محیط زیست انجام می‌شود، ملزم به پاس کردن این استانداردها هستند. وی افزود: چند مشـکل وجود دارد که باعث می‌شـود مقصر را عوامل مختلف معرفی کنند، اما باید واقعیت‌ها را بدانیم و براسـاس آن مشخص شـود که کدام بخش مقصر اسـت. یک مشـکلی که داریم کیفیت سوخت است. متاسفانه شاخص مشخصی هم توسط شرکت پالایش و پخش اعلام نمی‌شود تا ببینیم وضعیت چیست؛ در مورد خودرو، حداقل سـازمان محیط زیست از طریق آزمایشگاه اندازه‌گیری آلایندگی منابع متحرک نظارت می‌کند و در صورت عدم تطابق اجازه شـماره‌گذاری خودرو داده نمی‌شـود، اما کیفیت سوخت وضعیتش اعلام نمی‌شود. بعضی بررسی‌ها نشان می‌دهد کیفیت سوخت استانداردهای مربوط به یورو ۵ را پاس نمی‌کند و بخش اصلی سوختی که در کشور توزیع می‌شود همین وضعیت را دارد. بنزین سوپر هم محدود است و در همه جا توزیع نمی‌شود و سوپر وارداتی نیز بسیار محدود است. تاجیک درباره دوام خودروهای داخلی نیز تصریح کرد: خودرو هم از سـویی دچار عوارضی است. خودروی نو شماره‌گذاری شده داخلی، استانداردهای آلایندگی را در تولید پاس می‌کند، اما پس از مدتی، حدود یک سال که تست‌ها تکرار می‌شود، استانداردها را پاس نمی‌کنند. معافیت چهارساله مراکز معاینه فنی برای خودروهای نو، باعث شـده که یک سـال بعد از تولید، به دلایلی از جمله بی‌کیفیتی سوخت یا برخی قطعات خودرو مانند کنترل کننده وجاذبه آلاینده‌ها مثل کاتالیست و کنیستر، برخی از خودروهای داخلی استانداردهای روز اول را پاس نکنند. اینها نشانه‌هایی است که نشان می‌دهد وضعیت تولید خودروهای داخلی که فشار می‌آید و هزینه می‌شود و مطابق با استاندارد تولید می‌شود، بعد از یک سال از اثر می‌افتد. رییس کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق بازرگانـی در ادامه به مشـکلات خودروهای کارکرده اشاره کرد و گفت: یک سری مشکلات درباره خودروهای کارکرده وجود دارد که یکی از آنها همین معافیت ۴ ساله برای مراجعه به مراکز معاینه فنی است و تا ۴ سال مراجعه نمی‌کننـد. میانگین پذیرش مربوط به تسـت مراکز معاینه فنی تقریبا سه برابر استاندارد یورو ۵ است؛ یعنی خودرویی می‌تواند با سه برابر آلایندگی استاندارد یورو ۵ هم معاینه فنی را پاس کند. از سویی، طبق اعلام پلیس و مراکز معاینه فنی، بیش از ۵۰ درصد از خودروها اصلا برای معاینه فنی مراجعه نمی‌کنند. برخی عوامل دیگر مانند منابع غیرمتحرک شامل ساختمان‌ها، موتورخانه‌ها، کارخانه‌ها و آلایندگی‌های صنایع نیز مزید بر علت شده و توده‌ای ایجاد کرده‌اند که در فصل سرما سبب آلایندگی‌ها می‌شـود. تاجیک با تاکید بر ناپایداری اسـتاندارد در خودروهای داخلی خاطرنشـان کـرد: تولید داخل با یورو ۵ تولید می‌شـود اما به دلیل شرایط بعد از تولید، این استاندارد پایداری لازم را ندارد. بعد از تولید، مراکز معاینه فنی مسـوول هستند و تاکنون بررسی دقیقی صورت نگرفته که افت استاندارد از کجا ناشی می‌شود. در استاندارد اروپایی یورو ۵ و ۶، الزامی برای تست خودرو در کارکرد ۸۰ کیلومتر وجود دارد و خودرو را دوباره تست می‌کنند، اما در ایران این فرآیند انجام نمی‌شود. وی با تاکید مجدد بر نقش کلیدی سوخت، اظهار کرد: نظر کارشناسی این است که سوخت حتما موثر است و علاوه بر آن دوام کیفی قطعات کنترل کننده و جاذب آلایندگی مانند کاتالیست و کنیستر نیز موثر است.

استرداد مالیات ارزش افزوده تولیدکنندگان زمینه‌ساز رونق تولید

عضو اتاق ایران گفت: اسـترداد فوری مالیات بر ارزش افزوده تولیدکنندگان زمینه‌ساز رونق تولید و تجارت در کشـور است. سـازمان امور مالیاتی به عنوان یکی از دسـتگاه‌های زیرنظر وزارت اقتصاد اقدام به اعمال سیاست‌های حمایتی ویژه برای کمک به کسب و کارها و بنگاه‌های اقتصادی آسیب‌دیده از جنگ کرده است. از جمله اقدامات این سازمان می‌توان به اعطای اعتبارات و بخشودگی‌های مالیاتی متناسب با نیازهای هر بنگاه اقتصادی و اعطای معافیت مالیات حقوق به بنگاه‌های تولیدی آسیب‌دیده از جنگ اشاره کرد. حمایت از کسب و کارها و بنگاه‌های اقتصادی به لحاظ مالیاتی در سایه هوشمندسازی روندهای مالیاتی اتفاق افتاده است. در حالی که قبلا درخواست مطالبات مودیان و پرداخت آنها روند طولانی‌ای داشت، از ابتدای سال تا الان بخش زیادی از مطالبات بنگاه‌های اقتصادی و مالیات بر ارزش افزوده آنها به سرعت پرداخت شـده است. در همین رابطه پیرامون اهمیت استرداد ۲۵ همت منابع مالیاتی به تولیدکنندگان و کاهش مدت زمان رسـیدگی به درخواست مودیان در حوزه استرداد ما به تفاوت مالیات بر ارزش افزوده خود، با آقـای محمود تولایی، رییس کمیسیون مالیات، کار و تأمین اجتماعی اتاق بازرگانی ایران به گفت‌وگو پرداختیم که در ادامه خواهید خواند.

تولایی در ابتدای صحبت‌های خـود در رابطه با اقدام حمایتی صورت گرفته از سوی سازمان امور مالیاتی در حوزه استرداد ۲۵ همت منابع مالیات بر ارزش افزوده به صادرکنندگان و تولیدکنندگان در ۱۰۰ روز نخست سال اظهار نظر کرد: اقدام سازمان امور مالیاتی مبنی بر استرداد مالیات بر ارزش افزوده صادرکنندگان و تولیدکنندگان اقدام درستی است. اینکه میزان این شاخص نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش یافته، مثبت است. نیاز است با استفاده از ظرفیت‌هایی مانند سامانه مودیان این روند بیش از پیش تسریع شود. رییس کمیسیون مالیات، کار و تأمین اجتماعی اتاق بازرگانی ایران خاطرنشان کرد: قطعاً استرداد مالیات بر ارزش افزوده تولیدکنندگان و صادرکنندگان اقدام درستی است و افزایش آن توسط سازمان امور مالیاتی مثبت ارزیابی می‌شود. زیرا وقتی این مبالغ نزد سازمان امور مالیاتی می‌ماند، عملا نقدینگی بنگاه اقتصادی پایین می‌آید و از توانش برای تولید بهینه کاسته می‌شود. وی ادامه داد: استرداد ۲۵ همت منابع مالیاتی به تولیدکنندگان در ۱۰۰ روز نخست سال بسیار اقدام مثبتی است و زمانی که مودی مبلغ ما به‌التفاوت مالیات پرداختی خود را نزد سازمان امور مالیاتی مطالبه می‌کند و به سرعت به او استرداد می‌شود؛ در راستای افزایش نقدینگی بنـگاه اقتصادی و جلوگیری از قفل شدن سرمایه‌هاست و بسیار اقدام مهم و مثبتی است.

فعالان صنعت: هزینه خطاهای سیاست‌گذاری را تولیدکنندگان می‌پردازند

برداشت‌های نادرست از صنعت

تعادل | ناترازی انـرژی، تصمیم‌گیری‌های غیرتخصصی، بروکراسی پیچیده، ناهماهنگی سامانه‌های اجرایی، افزایـش هزینه‌های تولید و ضعـف هماهنگی در پیگیری مطالبات، امـروز به مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی بخـش تولیـد و معدن کشـور تبدیل شده‌اند؛ چالش‌هایی که به اعتقاد فعالان اقتصادی، ریشه بسیاری از آنها در سیاست‌گذاری‌های مبتنی بر برداشت‌های نادرست از واقعیت‌های تولید قرار دارد. به باور آنان، تا زمانـی که تصمیم‌گیری‌ها بر پایه آمار و مطالعات کارشناسی انجام نشود و صدای بخش خصوصی به‌صورت منسـجم و هماهنگ به نهادهای تصمیم‌گیر نرسد، نمی‌توان انتظار داشت مشکلات ساختاری تولید و سرمایه‌گذاری برطرف شـود. فعالان بخـش خصوصی همچنیـن تأکید دارند کـه هزینه واقعـی خاموشـی‌ها تنها توقف خطوط تولید نیست، بلکه فرسـودگی تجهیزات، از بیـن رفتن مواد اولیه، افزایش هزینه تمام‌شـده محصولات، کاهش قدرت رقابت بنگاه‌ها و تضعیف امنیت سرمایه‌گذاری را نیز به دنبال دارد. از همین رو، تقویت نقش کارشناسـی اتاق‌هـای بازرگانی، هم‌افزایی میان استان‌ها، تدوین مطالبات مشترک و ارایـه گزارش‌هـای مسـتند و پژوهش‌محور، از مهم‌ترین راهکارهایی عنوان شد که می‌تواند زمینه اصلاح سیاست‌گذاری‌ها و بهبود فضای کسب‌وکار را فراهم کند.

برداشت‌های نادرست تصمیم‌گیری برای صنعت را به بیراهه برده

در نشست مشترک کمیسیون‌های تخصصی صنعت و معدن اتاق ایران و اتاق‌های بازرگانی استان‌ها، فعالان اقتصادی بر ضرورت ایجاد سازوکاری هماهنگ برای پیگیری مطالبات بخش خصوصـی تأکید کردند؛ سـازوکاری که بر پایـه پژوهـش، هم‌افزایی میان استان‌ها و تمرکز بر مطالبات مشترک شکل بگیرد.

نشسـت مشترک کمیسـیون‌های صنعت و معدن اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشـاورزی ایران با حضور روسای کمیسیون‌های تخصصی اتاق ایران و نمایندگان اتاق‌های اسـتانی برگزار شد؛ نشستی که محور اصلی آن، نقد سیاست‌های موجود، بررسی چالش‌های مشـترک بخش تولید و تأکید بر ایجاد سازوکاری هماهنگ برای پیگیری مطالبات بخش خصوصی بود.

در این نشست، بهرام شـکوری، رییس کمیسیون معدن و صنایـع معدنی اتاق ایران، بـا انتقاد از نگاه حاکم بر سیاست‌گذاری حوزه انرژی، گفت برخلاف تصور رایج، صنایع کشـور از انرژی ارزان اسـتفاده نمی‌کنند و بررسی‌های کارشناسی کمیسیون نشان می‌دهد هزینه واقعی بـرق و گاز مصرفی صنایع در بسـیاری از موارد حتی از برخی کشورهای منطقه نیز بیشتر است.

وی تأکید کرد اصلاح این ذهنیت نادرسـت تنها از مسـیر ارایه گزارش‌های مسـتند، پژوهش‌محور و مبتنی بر داده‌های دقیق امکان‌پذیر اسـت و بخش خصوصی بایـد با اسـتدلال کارشناسـی، مبنای تصمیم‌گیری سیاست‌گذاران را اصلاح کند.

شکوری همچنین بر تقسیم کار میان استان‌ها برای پیگیری پرونده‌های تخصصی، اشتراک تجربه‌های موفق، تقویت پژوهش‌های کاربردی، ایجاد داشبورد مشـترک میان کمیسـیون‌ها و تمرکـز هم‌زمان استان‌ها بر چند مطالبه ملی تأکید کرد.

آریا صادق‌نیت حقیقی، رییس کمیسیون صنعت اتاق ایران نیز از طراحی سامانه‌ای مشترک میان اتاق ایران و اتاق‌های استانی خبر داد که امکان رصد مصوبات، اقدامات، مشکلات و روند پیگیری پرونده‌ها را فراهم کرده و از موازی‌کاری جلوگیری خواهد کرد.

وی با اشـاره به ناترازی انرژی، برداشـت نادرسـت از قیمت حامل‌هـای انرژی برای صنایـع را یکی از ریشـه‌های تصمیمات اشتباه دانسـت و خواستار گسترش همکاری میان کمیسیون‌های تخصصی، تعامـل موثرتر با مجلـس و اسـتفاده حداکثری از ظرفیت شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی شد.

روایت مشترک تولیدکنندگان از موانع کسب‌وکار

نمایندگان اتاق‌های اسـتانی نیز در این نشسـت، مجموعه‌ای از مشکلات مشـترک تولید و معدن را مطرح کردند؛ مسائلی که از محدودیت‌های انرژی و اختلال سامانه‌های دولتی تا موانع اداری، کمبود مواد اولیه و ضعف هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی را دربر می‌گیرد.

شوذب جباری، رییس کمیسیون معدن اتاق سنندج، کمیسیون‌های تخصصی را مهم‌ترین حلقه ارتباط اتاق با فعالان اقتصادی دانسـت و خواستار تقویت ارتباط میان کمیسیون‌های ملی و استانی شد.

محمدحسـین حیدری، رییس کمیسـیون معدن و صنایع معدنی اتاق اراک، بـا تأکید بر اینکه دولت باید نقش تسـهیل‌گر داشته باشد، گفت بسیاری از مشکلات تولیدکنندگان نتیجه تصمیم‌گیری‌های غیرتخصصی و بروکراسی اداری است؛ در حالی که فعـالان معدن بهتر از هر فرد دیگـری نیازهای این بخش را می‌شناسند.

در ادامـه، سـید جواد سـجادی بیگدلـی، رییس کمیسـیون صنعت اتاق کاشان با اشـاره به جایگاه صنعت نساجی در کاشان گفت: حدود ۳۰۰ میلیون دلار از مجموع ۷۰۰ میلیـون دلار صادرات صنعت نساجی کشور مربوط به این منطقه است.

وی یکی از مهم‌ترین مشـکلات فعالان اقتصادی را ناهماهنگی میان سـامانه جامـع تجارت، گمرک و بانک مرکزی عنوان کرد و افـزود: با وجود اقداماتی که برای برخط شـدن تبادل اطلاعات انجام شـده، این مشـکل همچنان پابرجاسـت و پیگیری‌های صورت‌گرفته نیز هنوز به نتیجه مورد انتظار نرسیده است. سجادی همچنین با اشاره به مشکلات ناشی از محدودیت‌هـای انـرژی، اظهار کرد: بسـیاری از واحدهای صنعتی و ریسـندگی برای ادامه فعالیت ناچار به تهیه ژنراتور شده‌اند که هزینه‌های سنگینی را به آنها تحمیل کرده است. این شرایط کل زنجیره صنعـت نسـاجی، از تأمین مـواد اولیه تـا تولید و مصرف‌کننده نهایی را تحت تأثیر قرار داده اسـت.

رییس کمیسـیون صنعت اتاق کاشان همچنین به موضوع فروش‌های اقسـاطی برخی فروشگاه‌های بزرگ اشاره کرد و گفت: لازم است امکان بهره‌مندی واحدهای تولیدی از این ظرفیت‌ها نیز فراهم شود.

غلامرضا نازپرور، رییس کمیسیون معدن و صنایع معدنی اتاق خراسـان رضوی نیز از مشکلات تأمین مواد اولیه، سـهمیه سـوخت و طولانی بودن روند رسـیدگی به پرونده‌ها در وزارتخانه‌ها انتقاد کرد و خواستار اختصاص بخشی از جلسات کمیسیون به بررسی مستقیم مشکلات استان‌ها با حضور مدیران دولتی شد.

نمایندگان اسـتان‌های یاسوج، لرستان، آذربایجان غربی، سـمنان، زنجان و مشـهد نیز ضمن اشاره به مشکلات مشترکی همچون ناترازی انرژی، تعهدات ارزی، پیچیدگی مقررات، کمبود مواد اولیه، اختلال سامانه‌ها، افزایش هزینه سوخت، رکود بازار و حضور مدیران غیرمتخصـص در فرآینـد تصمیم‌گیری، بر ضرورت اصلاح سـاختارهای اجرایـی و افزایش اختیارات استان‌ها تأکید کردند.

بخش قابل توجهی از مباحث این نشسـت به ضعف ارتباط میان کمیسـیون‌های اسـتانی و لزوم ایجاد سـازوکارهای مشـترک برای پیگیـری مطالبات اختصاص داشت.

نماینـدگان اسـتان‌ها با اشـاره به اینکه بسـیاری از مسـائل بخش تولید و معدن در سراسـر کشـور مشـترک اسـت، پیشـنهادهایی از جمله تشکیل فدراسـیون‌های بین‌اسـتانی، ایجاد دبیرخانه‌های مشـترک، طراحی سـامانه واحد ثبـت مصوبات، برگزاری نشسـت‌های منطقه‌ای، تقسیم کار میان استان‌ها، ایجاد اسـتان‌های معین و تشکیل شبکه ارتباطی منسجم میان کمیسیون‌ها را مطرح کردند.

در همین راستا، تجربه استان کهگیلویه و بویراحمد در مدیریت ناتـرازی برق به عنوان نمونه‌ای موفق از پیگیری مستمر و کارشناسـی ارایه شد؛ تجربه‌ای که بـه گفته نمایندگان این اسـتان، طی دو سـال گذشته موجب شده واحدهای صنعتی استان جز در محدودیت‌های سراسری با خاموشی مواجه نشوند.

در بخش دیگری از نشست نیز بر هزینه‌های پنهان خاموشـی برق برای صنایع تأکید شد؛ هزینه‌هایی که تنها به توقف تولید محدود نیسـت و آسـیب به ماشـین‌آلات، از بین رفتن مواد اولیه و فرسـودگی سرمایه صنعتی کشور را نیز در پی دارد.

در پایان، حاضران بر این نکته اتفاق نظر داشتند که بدون شکل‌گیری مطالبه‌گری هماهنگ، مبتنی بر پژوهش و دارای پشـتوانه آماری، امکان اثرگذاری بخش خصوصـی بر فرآیند سیاسـت‌گذاری وجود نخواهد داشـت و اتـاق ایران باید با ایجاد انسـجام میـان کمیسـیون‌های تخصصی، صـدای واحد و قدرتمندتری از بخش خصوصی را به دولت و سـایر نهادهای تصمیم‌گیر منتقل کند.

چگونه یک خودروی ۲ میلیاردی در ایران ۸ میلیارد تومان می‌شود؟

به گفته یک کارشـناس بازار خـودرو، طولانی بودن زنجیره تامین، تعرفه‌های سـنگین بـرای واردات، تعدد واسطه‌ها و نگاه درآمدی دولت به مساله خودرو وارداتی، باعث شـده خودروهای اقتصـادی با ارزش حدود ۱۰ هزار دلار (حدود ۲ میلیارد تومان)، پس از عبور از مسیرهای پرهزینه و پیچیده، با قیمتی معادل سه تا چهار برابر ارزش واقعی خود به بازار ایران برسد.

واردات خـودرو قـرار بود به افزایـش رقابت، تنظیم بازار و دسترسـی مصرف‌کنندگان بـه خودروهای باکیفیت و اقتصادی منجر شـود؛ اما امروز بسیاری از خودروهایـی که در بازارهـای جهانی محصولات اقتصادی محسـوب می‌شـوند، با عبور از مسیرهای پرهزینه واردات، با قیمت‌هایی چند برابر ارزش واقعی به دست مصرف‌کنندگان ایرانی می‌رسند و اینکه چه عواملی این فاصله قیمتی را ایجاد کرده و چرا واردات خودرو هنوز نتوانسته به دسترسی همگانی مردم به خودرو در کشـوری که تولید آن پاسخگوی نیاز بازار نیست، هنوز بدون پاسخ مانده است.

در این راسـتا، مسـیح فرزانه - کارشناس و تحلیلگر حوزه خودرو - در گفت‌وگو با ایسـنا، درباره سیاست خودروهای وارداتی که قرار بود به عنوان محصولات اقتصادی وارد بازار شوند، اما امروز با قیمت‌هایی چند برابر ارزش واقعی عرضه می‌شوند، اظهار کرد: مهم‌ترین مشکل در دور جدید واردات خودرو طی حدود سه سال گذشته، به مسیر پیچیده تامین خودرو بازمی‌گردد چراکه بخش عمده خودروها از چین تامین و به دلیل نبود نمایندگی رسمی بسـیاری از برندها در کشور، تامین خودرو از طریق واسطه‌های متعدد انجام می‌شود و موجب شده تا خودروها با قیمت کارخانه خریداری نشـوند و از همان ابتدای زنجیره، هزینه تمام‌شـده افزایش پیدا می‌کند.

وی ادامه داد: مسـاله دیگری که همواره مورد انتقاد قـرار دارد مربوط بـه تعرفه‌هـای بـالای واردات و هزینه‌های جانبی متعددی اسـت که واردکنندگان باید به دستگاه‌ها و نهادهای مختلف پرداخت کنند و متاسفانه در کنار این موارد، نبود یک برنامه بلندمدت و مدون برای واردات خودرو نیز کاملا محسوس است به‌طوری که به نظر می‌رسد سیاسـت‌گذاری در این حوزه بیش از آنکه بر تنظیم بازار متمرکز باشد، با نگاه درآمدزایی و تامین منابع بودجه‌ای دنبال می‌شود.

این کارشناس بازار خودرو افزود: طی سال‌های گذشته همواره به خودروی وارداتی به چشم یک «ابزار تامین مالی» نگاه شده که هر بخش باید سهمی از آن داشته باشـد و نتیجه چنیـن رویکردی این اسـت که یک خودروی ۱۰ هزار دلاری که در بسیاری از کشورهای دنیا یک محصول اقتصادی محسوب می‌شود، پس از عبور از این مسیر پرهزینه و پیچیده، با قیمتی معادل سه تا چهار برابر ارزش واقعی خود به بازار ایران می‌رسد که بـرای بخش بزرگـی از جامعه ایرانـی به کالایی دست‌نیافتنی و حتی لوکس تبدیل می‌شود.

فرزانـه درباره راهکار اصـلاح وضعیت موجود تاکید کرد: اگر سیاست‌گذار واقعا به دنبال حل این مشکل باشد، ابتدا باید مسیر اقتصاد کشور به سمت بازارهای بین‌المللی خودرو، نظام مالی و شبکه‌های لجستیکی باز شود و همزمان نیز سیاست واردات خودرو باید با یک تغییر اساسی همراه شود؛ به این معنا که تعرفه واردات به شـکل قابل توجهی کاهش یافته و حجم واردات نیز افزایش پیدا کند تا مردم بتوانند با هزینه کمتری خودروی مورد نیاز خود را تامین و از آن استفاده کنند؛ چراکه به هر میزان عرضه بیشتر باشد به تقاضا پاسخ مناسب‌تری داده می‌شود و این در حالی است که طی سال‌های اخیر بخش زیادی از افزایش قیمت خودرو در بازار ایران به علت کمبود عرضه توسط تولیدکنندگان و عدم پاسخگویی به تقاضای موجود است.

وی توضیح داد: اگر هدف‌گذاری تولید سالانه کشور یک میلیون دسـتگاه خودرو باشد، حداقل باید بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار دستگاه خودروی وارداتی نیز برای تنظیم بازار در نظر گرفته شـود. علاوه بر این، امکان واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی، مانند بسیاری از کشورهای دنیا فراهم شود؛ چراکه این موضوع یکی از ارکان مهم تنظیم‌گری بازار است.

ایران کشوری با یکی از بالاترین تعرفه‌های واردات خودرو

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به تجربه سایر کشـورها اظهار کرد: در بسـیاری از کشورهای دنیا، تعرفه واردات خودرو بسیار پایین‌تر از ایران است. برای مثال در کشـورهای اروپایی میانگیـن تعرفه حدود ۲۰ درصد اسـت و حتی در برخی کشـورها مجموع تعرفه و سـایر هزینه‌ها به حدود پنج درصد می‌رسد، اما ایران همچنان یکی از بالاترین تعرفه‌های واردات خودرو در جهان را دارد. فرزانه گفت: با وجود گذشت حدود سه سـال از آغاز دور جدید واردات، همچنان بزرگ‌ترین مشکل، نبود سیاست‌گذاری برای تسهیل فرآیند واردات است و فرآیند ثبت سفارش، تامین ارز، ترخیص و شماره‌گذاری همچنان با پیچیدگی‌های زیادی همراه بوده و در کنار آن نیز نقش تنظیم‌گری در بازار مورد غفلت قرار گرفته است. وی افزود: از سوی دیگر، کمبود قطعات یدکی، گسـترده نبودن شبکه خدمات پس از فروش، معوقات برخی شـرکت‌ها در تحویل خودرو و همچنین ورود گسترده خودروهای برقی بدون فراهم بودن زیرساخت‌های لازم، از دیگر چالش‌های مهم این حوزه به شمار می‌رود و برخلاف اینکه همیشـه بر این موضوع به عنـوان جایگزینی برای کاهش ناترازی مصرف سوخت تاکید می‌شد اما توسعه واردات خودروهای برقی در شرایطی که کشور با ناترازی انرژی و کمبود زیرسـاخت‌های شارژ روبرو است، یکی از خطاهای راهبردی در سیاست واردات خودرو طی سال‌های اخیر بود.

این کارشـناس بازار خودرو تصریح کرد: حتی، ورود برخی شرکت‌های تازه‌تاسیس و فاقد تجربه کافی به بازار واردات و نبود نظارت موثر بر عملکرد آنها، موجب شده بخشی از مصرف‌کنندگان با تاخیرهای طولانی در تحویل خودرو و خسـارت‌های مالی مواجه شوند. این در حالی اسـت که طی سال‌های گذشته بخش قابل توجهی از منابع ارزی کشـور به سمت مونتاژ و تولید خودرو هدایت شـد و صنعت خودرو به یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان ارز تبدیل شد؛ در حالی است که بسیاری از خودروهای مونتاژی از نظر ارزبری تفاوت چندانی با خودروهای وارداتی ندارند و در عین حال، رضایت عمومی از کیفیت آنها و همچنین قیمت قطعات یدکی نیز پایین است.

خبر

حفظ اشتغال، مهم‌ترین ماموریت بخش خصوصی در شرایط جنگی

صمد حسن‌زاده در آیین بزرگداشت روز ملی صنعت و معدن که با حضور رییس جمهور در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد، با گرامیداشت این روز، از تلاش کارآفرینان، صنعتگران و تولیدکنندگانی که در دشـوارترین شـرایط، چراغ تولید را روشن نگه داشته‌اند، قدردانی کرد و این مناسبت را فرصتی برای بازنگری در جایگاه صنعت و معدن در تأمین امنیت و پایداری اقتصادی کشور دانست. حسن‌زاده با اشاره به نقش راهبردی بخش صنعت و معدن در دوران جنگ و پساجنگ، گفت: بنگاه‌های صنعتی و معدنی همواره از ارکان امنیت اقتصادی کشـور بوده‌اند و در شـرایط تحریم و بحران، نقش آنها در تأمین کالاهای اساسی، حفظ اشتغال و تقویت امید اجتماعی بیش از گذشته نمایان شده است. بسیاری از واحدهای تولیدی با وجود مشکلاتی مانند کمبود مواد اولیه، محدودیت‌های مالی، کمبود نقدینگی، ناترازی انرژی و افزایش هزینه‌های تولید، همچنان به فعالیت ادامه داده‌اند و همین موضوع به حفظ ثبات اقتصادی و اجتماعی کشور کمک کرده اسـت. رییس اتاق ایران با اشـاره به بسـته حمایتی ۱۰۶ بندی مصوب شورای عالی هماهنگی اقتصادی برای جبران خسـارت‌های ناشی از جنگ، اظهار کرد: محرمانه بـودن ابلاغ این مصوبـات، روند تبدیل آنها به دسـتورالعمل‌های اجرایی را بـا محدودیت مواجه کرده است. وی از شـورای عالی هماهنگی اقتصادی، وزارتخانه‌هـا و دسـتگاه‌های اجرایی خواسـت برای اجرای موثر این بسته همکاری بیشتری داشته باشند و مهلت اجرای آن نیز تمدید شود تا واحدهای تولیدی بتوانند از حمایت‌های پیش‌بینی‌شده بهره‌مند شوند. حسـن‌زاده با اسـتناد به داده‌های مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، گفت: حدود ۸۵ درصد اشـتغال کشور در بنگاه‌های کوچک و متوسط متمرکز است، در حالی که بخش عمده سود اقتصاد در اختیار تعداد محدودی از شرکت‌های بزرگ دولتی و خصولتی قرار دارد. وی تأکید کرد: سیاست‌گذاری‌ها نباید صرفا بر بنگاه‌های بزرگ متمرکز باشد، زیرا تداوم فعالیت هزاران بنگاه کوچک و متوسط، ضامن حفظ میلیون‌ها فرصت شغلی و درآمد خانوارهاست. وی با اشـاره به اینکه در دهک نخست درآمدی، حدود ۶۵ درصد سرپرسـتان خانوار شاغل حقوق خود را از بخش خصوصـی دریافت می‌کنند، تصریح کرد: هرگونه حمایـت از بخش خصوصی، در واقع حمایت از کارگران، خانواده‌ها و زنجیره گسترده تولید و توزیع در کشـور اسـت. وی همچنین صنایع غذایی، پتروشیمی، فلزات پایه، محصولات پلیمری، ماشین‌آلات، تجهیزات برقی، صنعت خودرو و صنایع وابسته به ساختمان را از بخش‌های راهبردی اقتصاد برشـمرد و گفت: توقف فعالیت ایـن صنایع می‌تواند زنجیره‌های گسترده تولید، اشتغال و امنیت اقتصادی کشـور را با اختلال مواجه کند؛ بنابرایـن حمایت از واحدهای تولیدی باید بر اساس میزان اثرگذاری آنها بر اشتغال و زنجیره تولید اولویت‌بندی شود. حسن‌زاده در ادامه، چهار پیشنهاد برای تقویت نقش دولت در مدیریت اقتصاد دوران جنگ و پساجنگ ارایه کرد که شامل انعقاد قراردادهای تضمین خرید برای کالاها و تجهیزات مورد نیاز بازسازی، ایجاد صندوق‌های تقسیم ریسک و بیمه مخاطرات ناشی از جنگ، هدایت خریدهای دولتی به سمت واحدهای اشتغال‌زا و توسعه مشارکت عمومی - خصوصی در اجرای پروژه‌های زیربنایی و بازسازی بود. وی در پایان با تأکید بر اینکه دوران پساجنگ نباید تنها به جبران خسارت‌ها محدود شود، اظهار کرد: این مقطع می‌تواند نقطه آغاز نوسازی ساختار تولید، ارتقای فناوری، بازسازی زیرساخت‌ها و افزایش بهره‌وری اقتصاد باشد.

ویژه

مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای مازندران و گلستان در نشست استانی مدیریت پیک بار ۱۴۰۵

مدیریت مصرف در شرایط گرم، یک مسوولیت اجتماعی و همگانی است

با حضور مهندس نصیری، مدیرعامل شـرکت برق منطقه‌ای مازندران و گلستان، نشست کارگروه استانی مدیریت پیک بار سال ۱۴۰۵ و راهبری اطلاع‌رسانی و اقناع افکار عمومی در مدیریت مصرف، در ساختمان سـتادی این شرکت برگزار شد. این جلسه با حضور مدیران عامـل، معاونین و مدیـران روابط عمومی صنعت برق استان مازندران با هدف تدوین برنامه‌های عملیاتی برای مقابله با افزایش بار در ساعات پیک و ارتقای سطح آگاهی بخشی عمومی برگزار گردید. در این نشست، مهندس نصیری با اشاره به چالش‌های پیش‌روی شبکه برق در پی افزایش تدریجی دما، بر ضرورت همکاری منسجم میان تمام ذی‌نفعان تأکید کرد. وی با اشـاره به شرایط حسـاس و درگیر بودن جنگ در بخش‌هایی از کشـور و سختی‌های مردم عزیز در مناطق جنوبی، بر اهمیت همبستگی ملی در مدیریت منابع انرژی تأکید نمود. مهندس نصیری در ادامه خواسـتار تمرکز بر «پویش ۲۵ درجه، قرار همدلی» شد و بیان داشـت: با توجه به افزایش دما، مدیریت مصرف دیگر یک انتخاب نیست، بلکه یک ضرورت برای حفظ پایداری شبکه است. ما باید با تکیه بر روحیه خدمت به مردم، در این مسیر گام برداریم.

نوبت دوم
شناسه آگهی: ۲۲۳۰۱۳۶

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۲۰۰۵۰۰۱۴۰۳۰۰۰۱۰۲ مورخ ۱۴۰۵/۴/۲۷
مندرج در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت شماره ۱۲۳ سال ۱۴۰۵

شـرکت آب و فاضـلاب اسـتان آذربایـجان شـرقی در نظر دارد عـملیات مربوط به: حفر چاه عمیق یالقوز آغاج مرند از محل اعتبارات عمرانی و از طریق مناقصه (عمومی) از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به پیمانکار واجد شرایط و دارای رتبه معدن و کاوشهای زمینی واگذار نماید. کلیه مراحل مناقصه از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد بدیهی است هزینه آگهی از برنده مناقصه اخذ خواهد شد.
الف) به پیشنهادهای فاقد امضاء، مشروط، مخدوش، مطلقا ترتیب اثر داده نخواهد شد.
ب) مبلغ برآورد اولیه معادل: ۴۱۸۱۰۹۶۳۵۵۳ ریال
ج) مـبلغ سپرده تضـمین شرکت در فرآیند ارجاع کار معادل: ۲۰۹۰۵۴۸۱۷۷ ریال می باشد.
د) مدت اجرای کار: ۶ ماه
ه) دستگاه نظارت: امور آب و فاضلاب مرند و نظارت عالیه دفتر توسعه تاسیسات آبرسانی و فاضلاب روستایی
و) سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج است.
ز) پیشنهاد دهنده مکلف است معادل مبلغ سپرده، تضمین های معتبر تسلیم یا مبلغ مذکور را به حساب بانکی شرکت واریز و حسب مفاد اسناد مناقصه ضمانت نامه یا رسید واریز وجه را بصورت اصل در وقت مقرر در اسناد به کارفرما تسلیم نماید به پیشنهادهای فاقد سپرده، سپرده های مخدوش، سپرده های کمتر از میزان مقرر، چک و نظایر آن ترتیب اثر داده نخواهد شد. سایت www.abfaazarbaijan.ir
مهلت فروش اسناد از تاریخ درج آگهی لغایت ساعت ۸ مورخه ۱۴۰۵/۵/۱
آخرین مهلت تسلیم پیشنهادات در سامانه ستاد ایران ساعت ۸ صبح مورخه ۱۴۰۵/۵/۱۱
زمان و تاریخ بازگشایی پیشنهادات در سامانه ستاد ایران ساعت ۱۰ صبح مورخ ۱۴۰۵/۵/۱۱
شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی