

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: فیروز اسماعیلی‌نژاد
 قائم مقام مدیر مسئول: ولی یعقوبی
 زیر نظر شورای سیاست گذاری

سردبیر: امید اسماعیلی
 چاپ: کارگر
 توزیع: کارو کارگر

عضو انجمن صنفی مدیران نشریات ایران
 عضو انجمن روزنامه‌های غیر دولتی
 عضو تعاونی مطبوعات کشور

پست الکترونیکی روزنامه (E-MAIL):
 Eghtesadsaramad@gmail.com
 نشانی‌سایت: Eghtesadsaramad.ir
 کدپستی روزنامه اقتصادسراسرآمد: ۱۵۵۱۷۱۶۱۱۸

نشانی دفتر مرکزی:
 سهروردی شمالی پلاک ۵۶ واحد ۳
 تلفن مرکزی روزنامه: ۸۸۷۶۹۳۲۷ - ۰۲۱
 تلفکس: ۸۸۷۶۹۳۲۷

سازمان شهرستان‌ها:
 تلفن تماس: ۰۲۱۶۶۹۳۳۷۱
 ۶۶۶۴۱۱۷۷۰-۶۶۳۷۳۷۸ داخلی ۱۰۳
 ایمیل: saramadrezaeae@yahoo.com
 تلگرام: ۰۹۰۲۷۸۳۳۶۲۷

صنعت و تجارت |

رئیس اتحادیه فروشندگان میوه و سبزی
 گوچه را بهانه کرده‌اند
 تارب را گران بفروشند!



رئیس اتحادیه فروشندگان میوه و سبزی با بیان اینکه قیمت گوچه فرنگی در یکسال اخیر نوسانات چشمگیری نداشته است، گفت: گرانفروشی رب به بهانه افزایش قیمت گوچه فرنگی قابل قبول نیست.به گزارش اقتصادسراسرآمد، اسدالله کارگر در واکنش به افزایش قیمت رب گوچه فرنگی به ۲۶ تا ۳۴ هزار تومان در مراکز خرده فروشی و مطرح شدن ادعا که افزایش قیمت گوچه فرنگی منجر به این اتفاق شده است، گفت: قیمت گوچه فرنگی در یکسال اخیر نوسانات چشمگیری نداشته و این صحبت‌ها بهانه‌ای برای گرانفروشی است. وی تأکید کرد: ممکن است گاهی به دلیل تعطیلات مقطعی، قیمت گوچه فرنگی نوساناتی را تجربه کرده باشد اما این نوسانات چشمگیر و قابل توجه نبوده که بتواند قیمت رب را ۱۰ تا ۱۵ هزار تومان گران کند.کارگر تصریح کرد: قیمت گوچه خوراکی که به صورت دست چین انتخاب می‌شود، همواره بالاتر از گوچه ربی است و اگر معازله‌ای گوچه دست‌چین را کیلویی ۱۰ هزار تومان بفروشند، گوچه ربی را بسته به کیفیت محصول کیلویی ۵ تا ۲ هزار تومان عرضه می‌کنند ضمن اینکه این قیمت‌ها برای معازله هاست و کسانی که به صورت عمده گوچه ربی خریداری می‌کنند با قیمت‌های بسیار کمتر آن را تهیه می‌کنند، بنابراین اینکه چنین افزایش قیمتی را در رب گوچه به نرخ گوچه فرنگی ربط می‌دهند، مطلبی کاملاً نادرست است و دستگاه‌های نظارتی باید به این مساله ورود و آن را بررسی کنند.

.....
دبیر انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان آب‌های معدنی و آشامیدنی

ماجرای آب بسته بندی نروژی چه بود؟

دبیر انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان آب‌های معدنی و آشامیدنی تأکید کرد که آب‌های بسته بندی خارجی گران قیمت در بازار تهران، قاچاق هستند، به گزارش اقتصادسراسرآمد، در پی انتشار گزارش‌هایی مبنی بر اینکه آب‌های بسته بندی خارجی در تهران پر می‌شوند، پیمان فروهر در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه آب بسته بندی خارجی فقط در نوار شمالی پایتخت و در سوپرمارکت‌های مناطق ۱ تا ۳ یافت می‌شود، اظهار کرد: فقط یک قشر خاص آب معدنی یک لیتری ۸۰تا ۱۰۰ هزار تومانی مصرف می‌کنند. وی این استدلال که چون واردات آب بسته بندی در گمرک ثبت نشده، این آبها از شیر پر می‌شود، را مایه حیرت توصیف کرد و گفت: واردات آب بسته بندی از پنج سال پیش ممنوع است. بنابراین صادرات و واردات این محصول در گمرک یافت نمی‌شود. اما به استناد اینکه سندی در گمرک نیست، نمی‌توان گفت این آب‌ها در تهران پر می‌شود. دبیر انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان آبهای معدنی و آشامیدنی، افزود: آب بسته بندی برندهای خارجی گران قیمت که در مقادیر کم در بازار وجود دارد، به صورت قاچاق به کشور وارد می‌شود. به طور کلی اگر با یک کاغذ آچار به سوپرمارکت‌های بالای شهر تهران برود پشت و روی کاغذ از تعداد اقلامی که ممنوع هستند به طور قاچاق وارد می‌شوند سیاه می‌شود. به گفته وی آب بسته‌بندی عموماً در سه یا چهار برند نروژی و فرانسوی در بازار تهران وجود دارد و اگر از سوپرمارکت‌هایی که این سوال پرسیده‌شود می‌گویند که آن کالاهای در آب بسته بندی خارجی لوکس را تهیه می‌کنند، این آبها را هم می‌خرند. فروهر با بیان اینکه تهیه بطری شیشه‌ای آب بسته بندی و چاپ لیبل برای آنها اصلاً توجیه اقتصادی ندارد، تصریح کرد: طبقه مرفه جامعه برای مصارف و گردهمایی‌های خاص از این آب استفاده می‌کنند و مصرف آن بسیار ناچیز است. بنابراین از این نظر هم توجیه ندارد که کسی بخواهد شیشه این آب‌ها را سفارش دهد، لیبل چاپ کند و بعد از شیر آب آب‌ها مهم است. تاریخ مصرف برای آب بسته بندی، تا زمانی که در آن باز نشود، معنی ندارد. وی افزود: اگر در دنیا می‌بینیم که تاریخ مصرف آب بسته بندی را یک سال تعیین می‌کنند، این یک قرارداد نانوشته است و در هیچ استاندارد ملی و بین‌المللی در سطح جهان برای آب بسته بندی تاریخ مصرف ذکر نشده است. چون تا زمانی که در آب باز نشود و در جای نامناسب نگهداری نشود، آب برای مصرف دو تا سه سال امن است. بنابراین اگر آب بسته‌بندی به طور بهداشتی نگهداری شده باشد، در آن باز نشده باشد و نشنی نداشته باشد اما آب مصرف مشکلی ندارد. تنها مشکل این است که از طریق کالاهای غیرقانونی به کشور وارد شده است.



خودروسازان را تأمین کند. پس از آن برنامه خصوصی سازی صنعت خودرو را با جدیت باید دنبال کند. تا شاید از هند کمی جلوبزیم و بتوانیم در کشورهای مقصد خودرو صادر کنیم.

به اعتقاد کاظم، نکته اساف‌بار این که، خودروسازان اقدامات لازم برای تثبیت و بهبود جایگاه صادراتی خود در این بازارها را انجام ندادند تا در نهایت آنها را یک به یک از دست بدهند. به نظر می‌رسد تا سه چالش کیفیت، قیمت و خدمات پس از فروش حل نشود، معضل صادرات در خودروسازی کشور برقرار خواهد بود. حالا در چنین شرایطی، وزیر صمت وعده صادرات یک میلیون دستگاهی را در سال ۱۴۰۴ داده است. طبق برنامه مدنظر رضا فاطمی‌امین، قرار است در سال ۱۴۰۴ تیراژ خودروهای داخلی به سه میلیون دستگاه برسد و یک میلیون آن نیز صادر شود.

با بررسی بازار صادرات خودرو دیده می‌شود، هرچند که صنعت خودروی کشور در بازارهای منطقه جایگاه چندان قابل قبولی ندارد، اما قطعه سازان از وضعیت بهتری برخوردار هستند. در آمار منتشر شده رسمی خودروسازان در صادرات خودرو، بخش اصلی صادرات را قطعات تشکیل می‌دهد. البته این موضوع بخش شفاف آن است، البته در بخش دیگر صنعت قطعه سازی صادرات قطعات نیمه ساخته و کامل توسط تولیدکنندگان داخلی به کشورهای اروپایی و حتی ترکیه سهم قابل توجهی در تولید محصولات آن‌ها دارد. به طور مثال رادیاتور یکی از شرکت‌های داخلی به بیش از ۳۰ کشور از جمله خودروسازان آلمانی صادر می‌شود. این درحالی است که از همین قطعه ساز، خودروسازان داخلی خرید محصول ندارند. در سال ۱۳۹۸ یکی از قطعه سازان داخلی حدود ۴ میلیون عدد پیستون به ترکیه صادرات داشته است. اگر اوضاع صنعت خودرو به ویژه قطعه سازی به دلیل تحریم‌ها به شرایط فعلی نمی‌رسید، رتبه ایران در بازار خودرو و قطعات خاورمیانه مقام نخست را به خود اختصاص می‌داد.



به آن اشاره شد، نشان می‌دهد خودروسازان داخل چنین توانایی را ندارند.

ایام خوش خودروسازان ایرانی

این کارشناس صنعت خورو به موضوع آمار تولید خودروسازان در سال گذشته نسبت به سال جاری پرداخت و گفت: وضع خودروسازی ایران در سال گذشته بهتر بود. همین مساله سبب شده بود خودروسازان صادرات داشته باشند. تجریم‌های ظالمانه علیه کشور و کاهش نقدینگی توام با فقدان تکنولوژی پیشرفته در صنعت خودرو سبب شد که آمار صادرات خودرو کشور هر سال با کاهش جدی همراه شود. دولت برای تقویت تولید خودرو در گام نخست باید قیمت گذاری را آزاد و نقدینگی

خودرو انجام دهد، نخست این‌که کیفیت محصولات را به تدریج تا پایان آن دوره افزایش دهد. دوم این‌که فناوری خودروها را براساس نیاز بازار داخل و خارج از کشور افزایش دهد تا مشتریان راغب به خرید باشند. نکته دیگر این‌که به برندسازی محصولات که سال‌هاست خودروسازان از آن غافل هستند، بیشترین توجه را داشته باشد.

کاظمی با اشاره به این‌که سید رضا فاطمی‌امین وزیر صمت در تلاش است تا سال ۱۴۰۴ حدود یک میلیون دستگاه خودرو صادرات داشته باشند، افزود: باید می‌شوند در قیاس با ضعیف‌ترین خودروساز جهان یعنی هند قدرت رقابت ندارند.

وی در ادامه تصریح کرد: وزیرصمت دولت سیزدهم برای دست یابی به برنامه صادراتی که برای سال ۱۴۰۴ معرفی کرده بود باید سه اقدام مهم در صنعت

وضعیت تامسل برانگیز صادرات خودرو در سال جاری، به خبرنگار مسا، می‌گوید: در دهه ۸۰ و اوایل ۹۰شمسی صادرات خودرو از کشور به مقاصد عراق، سوریه، آذربایجان، روسیه و غیره امیدواری نسبت به توسعه این صنعت را ایجاد می‌کرد. اما کاهش آمار صادرات و حتی افول آن نشان داد که خودروسازان کارنامه مناسب از عملکرد و ماحصل تولیدات خود می‌شوند در قیاس با ضعیف‌ترین خودروساز جهان یعنی هند قدرت رقابت ندارند.

وی در ادامه تصریح کرد: وزیرصمت دولت سیزدهم برای دست یابی به برنامه صادراتی که برای سال ۱۴۰۴ معرفی کرده بود باید سه اقدام مهم در صنعت

گروه خودرو – روز صادرات نزدیک است و این مهم بهانه‌ای شد که به بررسی یکی از ارکان مهم تجارت در کشور به پردازیم. صنعت و بازار خودرو بخش قابل توجهی از صادرات را به خود اختصاص داده‌اند، هرچقدر کشور در صادرات قطعات خودرو به منطقه یا فرامطقه پتانسیل دارد، از آن سو صنعت خودرو چنین مزیتی ندارد. صادرات خودرو از کشور در سال جاری حدود ۵۱۴ دستگاه بوده است که این آمار در قیاس با سال ۱۳۹۹ گویای عدم دستیابی چند وزیر وزیرصمت دولت گذشته، به برنامه صادرات یک میلیون دستگاهی ۱۴۰۴ است.به گزارش اقتصادسراسرآمد،علی‌رغم وجود زیرساخت‌های صنعتی و قدمت خودروسازی در کشور، بازار خودرو خاورمیانه در اختیار برندهای اروپایی، کسره‌ای، ژاپنی و حتی چینی قرار گرفته است. نبود استراتژی مدون و عدم تکنولوژی روز در خودروسازی، این صنعت مهم را زمین‌گیر کرده است. با تعجب باید گفت، آمار مالی منتشر شده خودروسازان در پنج ماهه نخست سال حاکی از آن است که صادرات خودرو به کشورهای همسایه فقط ۵۱۴ دستگاه بوده است.

صادرات خودرو یکی از استراتژیک‌ترین برنامه‌های خودروسازان جهان بوده که منجر به توسعه بازار و محصولات آن‌ها می‌شود. اما در کشور این مهم چندان رنگ و بوی موفقیت به خود ندارد. پرچمدار صادرات خودرو از کشور متعلق به گروه خودروسازی سایپا است. این خودروساز ۱۳۸ دستگاه خودرو کامل و به اندازه ۳۳۰ دستگاه خودرو قطعات اس کی دی صادر کرده است. در مقابل بزرگ‌ترین واحد خودروسازی کشور یعنی گروه صنعتی ایران خودرو فقط ۱۶ دستگاه خودرو صادرات داشته است

صادرات خودرو ۱۴۰۰ تاکنون چقدر است؟

کاظم محمدی نیکخواه، کارشناس امور خودرویی در گفتگو با روزنامه اقتصادسراسرآمد در واکنش به

اصناف

دبیر انجمن واردکنندگان برنج:

اگر ممنوعیت واردات برداشته نشود برنج ایرانی و خارجی گران می‌شود

دبیر انجمن واردکنندگان برنج گفت: اگر دوره ممنوعیت واردات برنج برداشته نشود و وارد کنندگان مرفق نشوند برنج وارد بازار کنند برنج ایرانی و خارجی دچار افزایش قیمت کاذب خواهند شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،مسیح کشاورز در گفت و گو با ایسنا، با بیان اینکه عرضه برنج خارجی توسط دولت به صورت محدود تأثیری در متعادل سازی بازار برنج نداشته است، گفت:با شروع دوره ممنوعیت واردات برنج و شتابیه کمبود برنج خارجی در بازار دولت به واسطه شرکت بازرگانی دولتی ایران اقدام به واردات و عرضه برنج خارجی به بازار کرد. واردات برنج اقدام بسیارخوبی است اما نباید توسط دولت انجام شود، زیرا به جای مزایا، معایب زیادی برای بازار به دنبال خواهد داشت.وی ادامه داد:یکی از معایب آن قیمت تعیین شده است که اختلاف معناداری با برنج ایرانی و خارجی دارد و همین امر باعث رکود بازار خواهد شد. از طرفی کشاورز و تولیدکننده می‌داند عرضه برنج به این شکل مقطعی بوده و محدودیت دارد و پس از چند روز به پایان می‌رسد. همچنین برنج های دولتی پس از توزیع دقیقاً به جامعه هدف نمی‌رسد. دبیر انجمن واردکنندگان برنج تصریح کرد: در کمسیون کشاورزی مجلس در خواست کردیم که نهادهای نظارتی حتماً برنج عرضه شده دولتی را رصد کنند و ببینند این برنج‌ها دقیقاً به کجا می‌روند. بسیاری از اعضای انجمن واردکنندگان برنج گله مند هستند که برنج های خارجی توزیع شده، توسط افراد سودجو با برند آنها بسته بندی و وارد بازار می‌شود.کشاورز با بیان اینکه وزارت جهادکشاورزی به عنوان متولی برنج در کشور هیچ قدری در راستای متعادل سازی قیمت‌ها در بازار نداشته است، گفت: در ستاد تنظیم بازار درخواست پایان دوره ممنوعیت برنج داشتیم. هر چه این ممنوعیت ادامه دارتر شود قیمت برنج ایرانی بالاتر رفته و دیگر بعد از آن واردات برنجی خارجی نمی‌تواند در کاهش قیمت‌ها موثر باشد. اگر تا اول آبان این ممنوعیت برداشته شود قیمت برنج در بازار متعادل خواهد شد.وی یاد‌آورد شد: سسال ۱۳۹۲ دولت به دلیل نگرانی‌هایی که سال ۱۳۹۱ در خصوص تأمین برنج داشت اقدام به واردات ۷۰۰هزار تن برنج کرد و در بازار پمپید که واردات بی رویه صورت گرفته است. بعد از آن دولت بعدی به منظور جلوگیری از واردات بی رویه و با اعلام اینکه برنج ایرانی تهدید شده است، ممنوعیت واردات در دوره برداشت برنج را اعلام کرد. زیرا وقتی حجم بالایی برنج خارجی با قیمت‌های ارزان در بازار باشد برنج داخلی در معرض تهدید قرار می‌گیرد. اما با تغییر ارز واردات برنج از تریجیی به نیمایی این اختلاف قیمت چندسالی است که بسیار کم شده و از طرفی در چند سال اخیر حدود ۴۰۰هزار تن برنج وارد کشور و مصرف شده است و طبیعتاً قدری نیست که باعث تهدید برنج ایرانی باشد. بنابراین این مصوبه کارکرد چندانی در شرایط فعلی ندارد.وی در پاسخ به این سوال که آیا قیمت برنج ایرانی و خارجی در ماه‌های آینده بیشتر خواهد شد یا خیر؟ گفت: در حال حاضر برنج خارجی در بازار بسیار کم است و هر کسی که برنج دارد با هر قیمتی که تمایل دارد، می‌فروشد. برنج ایرانی هم وقتی به اصطلاح رقیبی نداشته باشد و برنجی هم که در سطح عرضه است روز به روز گرانتر شود طبیعتاً قیمت آن هم بالا می‌رود.



مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا

تحقق ۱۰۰ میلیون دلار صرفه جویی ارزی با اجرای برنامه ساخت داخل



مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا گفت: در پنجمین میز تخصصی تعمیق ساخت داخل در صنعت خودرو، گفت: در حالی پنجمین میز تعمیق ساخت داخل شروع به کار کرد که در ۴مین گذشته گروه خودروسازی سایپا دستاوردهای خوبی داشته است.وی با بیان اینکه در ۴مین گذشته هدف گذاری برای کاهش ارزبری ۲۰۰ میلیون دلار بود و تاکنون به میزان ۱۰۰ میلیون دلار صرفه جویی ارزی محقق شده، افزود: گروه خودروسازی سایپا توانست ۸۰قطعه را داخلی سازی کند و این اتفاق بسیار مهمی است که با همت مهندسان کشور عملیاتی شد.مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تصریح کرد: در میز پنجم تعمیق ساخت داخل، قرار است ۱۸ قطعه دیگر با همکاری ۱۶ قطعه ساز، داخلی سازی شود که با عملیاتی شدن این امر، ۳۰ میلیون دلار دیگر صرفه جویی ارزی خواهیم داشت.وی با بیان اینکه مدت زمان داخلی سازی ۱۸ قطعه بین یک تا دو سال خواهد بود، تصریح کرد: یکی از قطعات خاصی که قرار است قطعه سازان برای ساخت و تعمیق ساخت داخل آن اقدام کنند و همواره یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت خودرو بوده ایربگ ACU است که با تحقق این امر مشکلات تولیدکنندگان خودرو کاهش قابل توجهی پیدا خواهد کرد. سلیمانی با بیان اینکه ایربگ ACU توسط یکی از شرکت‌های وابسته به صنایع دفاع تولید و تأمین خواهد شد، گفت: افزایش تعمیق ساخت داخل به رشد تولید، کاهش هزینه و کاهش وابستگی به واردات کمک می‌کند و ما هر گونه همکاری با قطعه سازان با توجه به اهداف یاد شده استقبال می‌کنیم.وی در ادامه به تولید شش ماهه خودرو بود گروه خودروسازی سایپا اشاره و خاطر نشان کرد: در نیمه اول سال جاری مجموعه سایپا ۲۱۲ هزار دستگاه خودرو تولید کرد که این عدد نشان دهنده رشد ۵ درصدی تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.مدیرعامل گروه خودروسازی سسایپا با بیان اینکه اگر محدودیتی در تولید موتور خودرو وجود نداشت، میزان تولید خودرو افزایش قابل توجهی پیدا می‌کرد؛ افزود: بر اساس برنامه ریزی‌های صورت گرفته قرار است ظرف دو سال آینده حدود ۳۵۰ هزار دستگاه موتور جدید با تکنولوژی جدید تولید شود و در محصولات آتی سایپا مورد استفاده قرار گیرد. گفتنی است، براساس قرارداد امضا شده بین سایپا و قطعه سازان قرار است، ایربگ ACU با ساخت داخل ۳۰درصد، صفحه نمایشگر چند منظوره MDF با ساخت داخل ۳۳درصد، مجموعه مالتی مدیا و دوربین عقب در دو ساخت داخل ۶۰درصد و پروژه دیگر مجموعه مالتی مدیا و دوربین عقب در دو فاز با ساخت داخل ۶۰درصد انجام خواهد شد.پنجمین میز تخصصی تعمیق ساخت داخل در صنعت خودرو، به ارزش ۲۲ هزار میلیارد ریال و با هدف صرفه جویی ارزی بیش از ۵۶ میلیون یورو آغاز به کار کرد و بر این اساس در قرارداد منعقد شده بین خودروسازان و ۲۳ شرکت داخلی، قرار است ۳۳ قطعه پیروژه، داخلی سازی شود.