

زبان قطعه‌سازان از خرید قطعات خارجی

عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان معتقد است که خرید قطعات خارجی و عرضه قطعاتی از کاتالوگ‌های غیر رسمی، باعث ضرر و زیان به کل زنجیره خودروسازی و قطعه‌سازی کشور خواهد

شد. پیمان یزدان‌بخش با تأکید بر اینکه بایستی زنجیره تامین خودروسازان مصمم به تامین از قطعه‌سازان با کیفیت باشند، اظهار داشت: یکی از مواردی که قطعه‌سازان و انجمن دنبال کرده، تأکید بر این مساله بوده که قطعه‌سازان ایرانی قطعات با کیفیتی را تولید می‌کنند و بایستی زنجیره تامین خودروسازان به تامین از قطعه‌سازان با کیفیت مصمم باشد و با این روش تامین قطعات صورت گیرد. وی افزود: با ادامه ورود قطعات به صورت قاچاق به کشور نمی‌توان گارانتی ارائه کرد.

گروه صنعت، معدن و تجارت: مشکلات صنعت نساجی و پوشاک موضوع جدیدی نیست، همین چند روز پیش بود که فعالان این صنعت از برخی دستورات‌عمل‌های دولت که موجب تضعیف این صنایع شده گلایه می‌کردند. حال کار به جایی رسیده که محمدجواد صدق‌آمیز، رئیس مرکز پژوهش‌های اتحادیه پوشاک آمار عجیبی از واردات پوشاک قاچاق را مطرح می‌کند.

به گزارش تجارت، چند سالی می‌شود که گوش‌هایمان به اعداد نجومی و رقم‌های میلیاردی عادت کرده‌است. با این حال اگر اطلاعات عنوان شده از سوی صدق‌آمیز را مورد بررسی قرار دهیم با یا یک حساب سرانگشتی می‌توان فهمید که در هر ساعت شش کانتینر پوشاک قاچاق وارد کشور می‌شود که اختلاف فاحشی با واردات رسمی دارد. «سونامی پوشاک قاچاق» شاید ساده‌ترین تعبیر از حجم ورودی باشد که مورد اشاره رئیس مرکز پژوهش‌های اتحادیه پوشاک قرار گرفته است.

سالانه بیش از ۵میلیارد دلار پوشاک قاچاق وارد بازار ایران می‌شود. در مقابل این حجم کالای قاچاق، تنها حدود ۳ میلیون دلار واردات رسمی از سوی نمایندگان‌های رسمی برخی برندهای خارجی صورت می‌گیرد.

به گفته مسئولان اتحادیه حوزه نساجی و پوشاک، این صنعت در ایران رو به ورشکستگی می‌رود که مهم‌ترین عامل آن قاچاق پوشاک است. مدتی قبل بود که وزارت صنعت، معدن و تجارت مطرح جدیدی ارائه کرد که به موجب آن قرار شد از عرضه کالای قاچاق در سطح واحدهای صنفی جلوگیری شود. بدین ترتیب پوشاکی که به صورت قاچاق در سطح بازار و بخصوص برندهای بی‌نام وچوم دارد، جمع‌آوری و با فروشندگان برخورد شود.

طرحی که به گفته بسیاری از فعالان اقتصادی در حوزه پوشاک چندان موفق نبوده و با مخالفت و کسانکی که پوشاک قاچاق را وارد بازار می‌کنند، بر-خورد جدی و قاطعی صورت نگرفته است. گذشته از این کارشناسان این حوزه هنوز نمی‌کنند تحریم‌های چند سال گذشته ضربه مهلکی بر پیکره صنعت نساجی و پوشاک وارد کرده و این صنعت چند سال زمان نیاز دارد تا با کمک دولت و بخش‌های خصوصی، بتواند روی پای خودش بایستد.

ابفای قطعه‌سازان کوچک در گر و ادغام

یک فعال صنعت قطعه‌سازی کشور با اشاره به لزوم اجرای ادغام قطعه‌سازان کوچک گفت: نبود بستتر فرهنگی مهم‌ترین عامل عدم ادغام‌پذیری یک قطعه‌ساز کوچک است. محمدرضا

نجفی‌منش افزود: با تشویق واحدهای قطعه‌سازی کوچک به ادغام می‌توان شاهد تحولی عظیم در صنعت قطعه‌سازی بود. وی در ادامه تصریح کرد: خودروسازان داخلی می‌توانند از طریق جوینت شدن با واحدهای قطعه‌سازی و تسهیل در انعقاد قراردادهای با قطعه‌سازان ادغام شده نقش بسزایی در انجام این پروژه داشته باشند.وی گفت: کاهش هزینه‌های تولید،افزایش تیراژ تولید، ارتقای سطح کیفیت طراحی قطعات و رشد صادرات از مزایای ادغام واحدهای قطعه‌سازی کوچک هستند.

سونامی قاچاق اینبار در بازار البسه

قاچاق سالانه یک میلیارد دلار قطعه به کشور

دبیر انجمن قطعه‌سازان همگن گفت: خودروسازان سالانه ۲میلیارد دلار قطعه وارد کشور می‌کنند که حدود یک میلیارد دلار آن از مبادی رسمی و یک میلیارد دلار دیگر به صورت قاچاق

وارد کشور می‌شود. آر.ش محبی نژاد در خصوص اولین خودروی تولیدی مشترک شرکت پژو و ایران خودرو (پژو ۲۰۰۸) گفت: اولین تخلف در خصوص مصوبه وزارت صنعت در همین خودرو رخ داد که به جای ۴۰درصد با ۲۰درصد قطعات داخلی وارد بازار می‌شود که از این رقم ۱۴درصد مونتاژ و رنگ است که خودروساز انجام می‌دهد. ۶درصد سهم قطعه‌ساز می‌ماند که آن‌هم شرکت‌های قطعه‌سازی تابعه خودروسازها انجام می‌دهند در واقع سهم قطعه‌سازان اققا خصوصی صفر است.

صنعت پوشاک ایران زیر آوار ۵۰ هزار کانتینر قاچاق



■ **۶۰ درصدی پوشاک قاچاق در شب عید**

در همین حال محمدجواد صدق‌آمیز، رئیس مرکز پژوهش‌های اتحادیه پوشاک در گفتگو با ایسنا، با اشاره به واردات پوشاک قاچاق و سهم تولیدکنندگان داخلی در بازار شب عید، اظهار کرد: در مورد واردات قاچاق به دلیل غیررسمی بودن این کالاها نمی‌توان اظهار نظر دقیقی داشت اما به طور تخمینی حدود ۶۰ درصد بازار پوشاک شب عید در اختیار واردات و ۴۰درصد در اختیار تولیدکنندگان داخلی است.وی درباره کشورهایی که بازار پوشاک ایران را در اختیار دارند، گفت: تا چند سال گذشته چنین‌ها بیشتر بازار ایران را در اختیار داشتند اما از پنج سال گذشته تاکنون اجناس ترک جای آنها را گرفته‌است و اکنون ترک‌ها توانسته‌اند بازار ایران را از دست چینی‌ها در آورند.

■ **نصب برندهای تقلبی روی پوشاک داخلی**

رئیس مرکز پژوهش‌های اتحادیه پوشاک در این رابطه افزود: گویا به ارقام میلیاردی حتی هنگامی که با پایه دلار داده شود عادت کرده‌ایم و خامت اوضاع را درک نمی‌کنیم. اگر به ادعای ترک‌ها پنج میلیارد دلار واردات پوشاک از ترک‌یه داشته باشیم و ارزش هر کانتینر پوشاک وارداتی از ترک‌یه ۱۰۰ هزار دلار قیمت داشته باشد با یک تقسیم ساده می‌فهمیم که ۵۰ هزار کانتینر در هر سال پوشاک ترک به صورت قاچاق وارد ایران می‌شود. اگر همین رقم را تقسیم بر ۲۶۵ روز سال کنیم نشان می‌دهد که



سال جاری خرید خود تا در ابتدای امر پرداخت تسهیلات ۱۶ هزار میلیارد تومانی به ۷۵۰۰ واحد تولیدی کوچک و متوسط اختصاص یابد. طرح مذکور یکی از پروژه‌های اقتصادی کشور بود که از سوی ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی در کنار شش برنامه دیگر برای وزارت صنعت، معدن و تجارت در نظر گرفته شد. با توجه به نیاز واحدهای تولیدی برای اجیا و رونق چرچو تولید میزان متقاضیان برای اخذ تسهیلات بیشتر از ۷۵۰۰ واحد شده در نظر گرفته شد تا بدین منظور بر اساس رزنی‌های انجام شده نه تنها سقف واحدهای تولیدی دریافت کنند، وام برداشته شود بلکه در مورد میزان ۱۶ هزار میلیارد تومانی تسهیلات نیز تجدید نظر شد. تاکنون و براساس آخرین آمار رسمی ۲۳ هزار ۵۰۰ واحد تولیدی در بخش صنعتی و کشاورزی مشمول دریافت تسهیلات شده‌اند و علاوه بر این به میزان ۱۶ میلیارد و هشتت میلیون تومان نیز به واحدهای میزبان وام رونق تولید پرداخت شده‌است. هر چند به نظر می‌رسید که طرح

بهره‌برداری مناسب از فرصت اقتصادی بازارهای روسیه



ضعف در هماهنگی و اطلاع‌رسانی، عدم استفاده مناسب از ابزارهایی مانند استفاده از وکیل و مشاور و کیفیت نامناسب برخی محصولات غذایی با کشاورزی به دلیل عدم استفاده از بسته‌بندی مناسب از جمله مسائلی است که رفع آنها به استرامتار و تقویت حضور ایران در بازارهای روسیه کمک خواهد کرد. وی گفت: در شرایط فعلی هیچ مشکلی در زمینه ارتباطات بانکی با کشور روسیه وجود ندارد و تجار ایرانی می‌توانند از بانک‌های روسی،ان ملت و توسعه صادرات برای رفع می‌شود.

مبادلات خود با طرف‌های روسی استفاده کنند. کاالاهایی که شرط ورود آنها در حال توسعه روسیه، وجود فرصت‌ها، مزیت‌ها و همچنین قدرت بالای خرید مردم این کشور ارائه کرد. از جمله توصیه‌های رابزین بازگانی ایران در بالروس برای بهره‌برداری مناسب از این بازار، لزوم تبلیغ برای اکالاهای ایرانی و ایجاد پایگاه ارائه خدمات مشاوره‌ای به تجار در کشور روسیه توسط اتاق‌های بازرگانی بود. ضعیف در هماهنگی و اطلاع‌رسانی، عدم استفاده مناسب از ابزارهایی مانند استفاده از وکیل و مشاور و کیفیت نامناسب برخی محصولات غذایی با کشاورزی به دلیل عدم استفاده از بسته‌بندی مناسب از جمله مسائلی است که رفع آنها به استرامتار و تقویت حضور ایران در بازارهای روسیه کمک خواهد کرد. وی گفت: در شرایط فعلی هیچ مشکلی در زمینه ارتباطات بانکی با کشور روسیه وجود ندارد و تجار ایرانی می‌توانند از بانک‌های روسی،ان ملت و توسعه صادرات برای رفع می‌شود.

ترخیص کالا از گمرک ۲۴ ساعته شد

کشورهای مقصد در خصوص کالاهای ممنوعه همراه مسافر آگاهی می‌یابد و کالاهایی که ممنوع اعلام می‌شود و همچنین همچنین مسافران باید نسبت به رعایت مقررات مسافری در هنگام ورود به کشور نیز اقدام لازم‌مبذول کنند.جهت بهره‌برداری مسافران به منظور اطلاع از مقررات مصوف، گمرک ایران نسبت به تهیه کاتالوگ و بروشور مربوطه اقدام و در مبادی ورودی و خروجی در اختیار مسافران قرار داده است. بر اساس این اطلاعیه، با عنایت به تبصره یک ذیل ماده شش قانون امور گمرکی،افزایش حقوق ورودی شامل کالاهای مستقر در مبادی ورودی و خروجی مسافرانی نیز با یک‌بارگی و ۱۱ آئین‌نامه اجرایی مقررات صادرات و واردات، کالاهایی که سودبازرگانی آن‌ها به موجب جدول پیوسته آئین‌نامه

تجارت

شنبه ۲۴ اسفند ۱۳۹۵ • شماره ۹۹۲

Tue • 14 Mar. 2017

صنعت، معدن، تجارت

پیشخوان

جرایم سنگین بانکی که به‌قطعه‌سازان تحمیل می‌شود



یک‌فعال در صنعت قطعه‌سازی ایران معتقد است که قطعه‌سازان همچنان در روزهای پایانی سال با شرایط بسیار سختی در لحاظ نقدینگی مواجه هستند. بهرام هستند، بهرام شهریاری در گفتگو با خودرو با اشاره به نگرانی قطعه‌سازان از وضعیت پرداخت مطالبات اظهار داشت: تاکنون خودروسازان عملکرد مورد انتظاری در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان نداشته‌اند از این رو بسیاری از قطعه‌سازان در روزهای پایانی سال به‌لحاظ فشار نقدینگی باسردگنی مواجه شدند. وی با توجه به عدم‌وجود شرایط مناسب قطعه‌سازان تأکید کرد: هرروز که می‌گذرد متأسفانه وضعیت سخت‌تر و مشکلات مالی قطعه‌سازان بیشتر می‌شود. وی تأکید کرد: هر چند برخی از واحدهای قطعه‌سازی به خصوص شرکت‌های بزرگ در این اوضاع از شرایط نسبتاً مناسبی برخوردارند اما غریب به اتفاق واحدهای قطعه‌سازی اوضاع چندان خوبی ندارند. وی با اشاره به تعیین جرایم سنگین در کرد بانک‌ها برای قطعه‌سازان، گفت: در جریان عدم پرداخت به موقع مطالبات قطعه‌سازان و تاخیر شرکت‌ها در پرداخت اقساط بانک‌ها، متأسفانه بسیاری از قطعه‌سازان متحمل پرداخت جرایم سنگین دیر کرده به بانک‌ها و وزارت دارایی شده‌اند. شهریاری گفت: طبعاً این شرایط موجب ورشکستگی واحدهای قطعه‌سازی خواهد شد.

تولید ۴۵ میلیون تن فولاد ضد زنگ در سال ۱۶ ۲۰ تولید جهانی فولاد ضد زنگ در سال ۲۰۱۶ به مرز ۴۵ میلیون تن رسید این در حالی است که انجمن بین المللی فولاد ضد زنگ اعلام کرده که هنوز آمار دقیق تولید این محصول مشخص نشده‌است. به گزارش ایمپدیو-به‌تقل از مجله‌مال بولتن تولید جهانی فولاد ضد زنگ در سال ۲۰۱۶، ۴۴ میلیون و ۹۰۰ هزار تن رسید. سخنگوی انجمن بین المللی فولاد ضد زنگ، به‌مثال بولتن گفت: داده‌های تولید این محصول در آسیا (به جز چین) کامل نیست زیرا کشورهایی همچون هند تاکنون فقط قادر به ارائه‌امار دقیق تولید از آژئونه تا سپتامبر هستند. بنابر این ارائه‌امار دقیق مقایسه‌ای سالانه بین سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۶ وجود ندارد. در سال ۲۰۱۵ سال ۲۰۱۵ میزان تولید این محصول در مجموع ۴۱ میلیون و ۵۵۰ هزار تن بود. در سال ۲۰۱۶ تولید فولاد ضد زنگ آسیا (به جز چین) ۹ میلیون و ۸۰۰ هزار تن بود که پیش‌بینی می‌شود به محض تأیید میزان تولید طی سه‌ماهه پایانی سال در برخی کشورها همچون هند نیز رقم افزایش‌یابد. گفتنی است که تولید این محصول در سال ۲۰۱۵، ۹ رقم ۷ میلیون و ۲۶۰ هزار تن بود.

عقب‌گرد ۱۰ سال گذشته

قطعه‌سازان در حوزه سرمایه‌گذاری



نایب رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازی کشور، معتقد است که آنچه که موجب شده که در این سال‌ها قطعه‌سازان کمتر در حوزه تکنولوژی و بهره‌رسانی ماشین‌آلات تولید، سرمایه‌گذاری نمایند عدم سودآوری در این بخش بوده‌است. احمد ضار عنایی در گفتگو باخبر خودرو اظهار داشت: بی‌شک سرمایه در جبهتی حرکت می‌کند که سودآوری تضمین شده‌وقابل قبول را به دنبال داشته باشد. وی تصریح کرد: قطعه‌سازی که طی ۵، ۶، سال می‌تولید نموده‌است و همچنان برای نیمی از این سال‌ها پابلت ارزش افزوده از خودروسازان مطالبات موقوفه دارند و هنوز نیز پرداخت‌ها چند ماهه صورت می‌گیرد طبعاً نمی‌توانند در این سال‌ها سودآوری را داشته باشند که در حوزه تکنولوژی و بهره‌رسانی تولید سرمایه‌گذاری نمایند. وی گفت: متأسفانه به دلیل وجود برخی موانع در ۱۰ سال گذشته در حوزه سرمایه‌گذاری در صنعت قطعه‌سازی عقبگرد داشته‌ایم چرا که سیاست‌های اقتصادی کشور کمال‌برخلاف طرح توسعه بهره‌رسانی قطعه‌سازی بوده‌است.

افزایش ۳۴ درصدی تولید مس

و ۳۶ درصدی کئنسآنتره مس

مقایسه تولید میله‌امول ۵۵۱۵ با میله‌امول ۵۲۱۲ نشان‌از رشد تولید کئنسآنتره مس به میزان ۳۶۵ درصد، کاتد حدود ۳۸ درصد و مس محتوای معدنی به عنوان شاخص تولید شرکت به میزان ۳۴٫۲ درصد دارد. به گزارش ایمپدرو، تولید کئنسآنتره مس در نیمه نخست سال ۹۲ برابر با ۲۸۹ تن بود، در نیمه نخست سال ۹۵ به ۵۳۱ هزار تن، مس محتوای معدنی از ۱۰۵ هزار تن به ۱۴۱ هزار تن و کاتد از ۹۲ هزار تن به ۹۵۵ هزار تن افزایش یافته‌است. عملکرد شرکت ملی صنایع مس ایران حاکیست که در ۱۱ ماه منتهی به پایان بهمن ۹۵ میزان تولید کئنسآنتره مس ۹۸۶ هزار تن، مس محتوای معدنی ۲۵۹ هزار تن و کاتد ۱۷۳ هزار تن بود که نسبت به هدف برنامه پیش‌بینی شده در کاتد ۹۸ درصد برنامه محقق شده و در کئنسآنتره مس و مس محتوای معدنی به ترتیب ۲ و ۷ درصد بالاتر از هدف برنامه پوشش داده شده‌است. بر این اساس تا پایان سال ۹۵ بیش از ۲۸۰ هزار تن مس محتوای معدنی تولید خواهد شد که این میزان ۵۶٫۶ درصد بالاتر از برنامه تولید شرکت ملی صنایع مس است. برنامه تولید سال ۱۳۹۶ بیش از ۲۸۴ هزار تن مس محتوای معدنی است.

ورود خودروساز روس به بازار خودروی ایران

قرار است شرکت «یو‌ای زد» روسیه خط تولید خودروی شاسی بلند وانت‌باردار در ایران راه‌اندازی کند. به گزارش مهر، قرار است شرکت «یو‌ای زد» روسیه که شرکت صاحب‌نام در عرضه تولید خودرو در این کشور محسوب می‌شود به زودی خط تولیدی از اتومبیل‌های شاسی بلند وانت‌باردار خود را در جمهوری اسلامی ایران راه‌اندازی می‌کند. این توافقنامه در نمایشگاه خودرو سال ۲۰۱۷ میلادی که در ماه فوریه در تهران برگزار شده، امضاء طرفین رسیده‌است. در همین حال «انتری دروفیقه»، مدیر فروش و صادرات «یو‌ای زد» گفت: این شرکت در گام اول نیاز به ارزیابی ظرفیت بازار ایران و نیز تخمین درآبره میزان تقاضای برای تولیدات این شرکت را قبل از شروع تولید دارد. وی در ادامه گفت: صنعت خودروسازی ایران به خوبی توسعه یافته و دولت این کشور با وضع مالیات سنگین برروی خودروهای وارداتی از این صنعت حمایت می‌کند؛ بنابراین برای کسب حجم فروش قابل توجه در ایران نیازمند مونتاژ خودروهای خود در این کشور هستیم. مدیر فروش صادرات «یو‌ای زد» تصریح کرد: منظور در کنار نیاز مشتربان ایرانی باید اول فروش محصولات کامل و آماده‌ای در ایران ارائه آغاز کنیم. ما و نمایندگانی‌های فروش مان آماده اجرای این کار بعد از اخذ مجوز هستیم.

تولید در یک خودروسازی متوقف شد

بهمن ماماسال تولید خودرو در شرکت سازه‌های خودرو دیار متوقف شد. به گزارش ایسنا، در این مدت تولید انواع سواروی در سازه‌های خودرو دیار-ساکاش ۱۰۰ درصدی همراه بوده‌است از ۵۲-دستگاه‌در بهمن ماه سال گذشته به صفر رسید. بهمن ماماسال تولید اولیاد وانت نیز در این شرکت متوقف شده‌است. ۹-دستگاه در بهمن ۱۳۹۲ و بهمن ماه کاهش یافت. گذشته از این شرکت اما بهمن ماماسال تولید انواع سواروی در باقی خودرو وسازان داخلی به جز گروه بهمن، بارشند همراه بوده‌است.