

عرضه ۲۰۰ هزار تن کالای اساسی برای تنظیم بازار رمضان

محدودیتی برای صادرات کالا وجود ندارد

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت از عرضه ۲۰۰ هزار تن کالای اساسی برای تنظیم بازار ماه مبارک رمضان خبر داد و گفت: با توجه به وضعیت خوب تولید هیچ محدودیتی برای صادرات کالا وجود ندارد.

عباس قبادی در گفت‌وگو با فارس، در مورد تنظیم بازار ماه مبارک رمضان گفت: بیش از ۲۰۰ هزار تن کالای اساسی از جمله گوشت، مرغ، برنج و شکر و خرما برای تنظیم بازار ماه مبارک رمضان و تزریق آن در بازار در نظر گرفته شده است.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: این کالاهای اساسی به صورت ویژه علاوه بر آنچه در بازار موجود است به بازار تزریق می‌شود تا از هرگونه افزایش قیمت در ایام ماه مبارک رمضان جلوگیری شود.

دبیر ستاد تنظیم بازار در مورد قیمت عرضه این کالاها بیان‌دشت:عرضه برخی از این کالاها از جمله برنج، شکر و روغن با قیمت مصوب است اما برای عرضه برخی از کالاها از جمله خرما، حدود قیمت تعیین می‌شود و قیمت عرضه در بازار بر اساس کیفیت آن تعیین می‌شود.

وضع تولید خوب است؛ محدودیتی برای صادرات کالا وجود ندارد

قبادی با تأکید بر اینکه برای تأمین کالاهای اساسی هیچ مشکلی وجود ندارد،گفت: با توجه به میزان تولید، ظرفیت و توانایی تولید در شرایط فعلی که کشور با ویروس کرونا هم مواجه شده است هیچ محدودیتی برای صادرات کالا تعیین نشده است.

دبیر ستاد تنظیم بازار اظهار داشت: در حال حاضر صادرات تمام کالاها به غیر از ماسک و برخی اقلام بهداشتی با توجه به وضعیت خوب تولید داخلی هیچ محدودیتی ندارد و صادرات انواع کالاها آزاد است.

۱۳۰ میلیارد تومان مطالبات شرکت‌های تولیدکننده بذر پرداخت شود

مجرى طرح گندم گفت: برای تأمین بذر گندم در سال آینده ۱۳۰ میلیارد تومان مطالبات شرکت‌های تولیدکننده بذر در سال ۹۸ باقی مانده که باید پرداخت شود.

به گزارش فارس، اسماعیل اسفندیار پور مجری طرح گندم کشور در شبکه خبر اعلام کرد: دولت ۱۳۰ میلیارد تومان از محل یارانه به شرکت‌های تولیدکننده بذر بدهکار است و برای تأمین بذر گندم در سال آینده تقاضا می‌کنیم که این بدهی پرداخت شود.

وی با تأکید بر این که صد درصد بذر مورد نیاز گندم کشور در داخل تولید می‌شود، گفت: با شرکت‌های تولید کننده بذر باید همکاری کنیم تا بذر مورد نیاز را تأمین کنند.

مجرى طرح گندم کشور هم چنین از ستاد سوخت و وزارت نفت برای تسهیل و روان سازی تأمین سوخت مورد نیاز کمباین و ادوات بخش کشاورزی در فصل برداشت درخواست همکاری کرد.

اسفندیاری پور با بیان این که ۱۲ هزار کمباین مهاجر بین استان‌ها در فصل برداشت وجود دارد گفت: از فرمانداری‌ها و نیروهای انتظامی درخواست می‌کنیم که شرایطی را فراهم کنند که این کمباین‌ها برای انجام برداشت گندم به مقصد خود برسند.

وی ادامه داد: این محصول ۳۷هزار میلیارد تومان گردش مالی دارد و مهمترین محصول بخش کشاورزی و تأمین کننده امنیت غذایی کشور است و بنابراین همه باید برای برداشت و رساندن آن به سرفه مردم همکاری کنند.

آغاز تولید ایران خودرو پس

از تعطیلات بهاره با رعایت

دستورالعمل‌های بهداشتی

مدیر خطوط مونتاژ گروه صنعتی ایران خودرو از آغاز تولید در این مجموعه پس از تعطیلات بهاره و با رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی ارائه شده از سوی ستاد ملی مبارزه با کرونا خبر داد.

علیرضا بخت آزما مدیر خطوط مونتاژ گروه صنعتی ایران خودرو گفت: در روزهایی که روند تولید در ایران خودرو تعطیل بود مقدمات و هماهنگی برای آغاز تولید البته با رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی ستاد ملی مبارزه با کرونا انجام شد به گونه‌ای که در ورودی‌های شرکت با نصب تجهیزات جدید، پاشش مواد ضدعفونی کننده روی کارکنان انجام می‌شود و تب سنجی نیز بر روی همه افراد صورت می‌گیرد.وی افزود: در کنار فعالیت برای تحقق جهش تولید، سلامتی کارکنان نیز در اولویت است که با متوازن کردن نیروی انسانی و فاصله گذاری هوشمند ترتیبی اتخاذ کرده که هم تولید انجام و هم سلامتی کارکنان تأمین شود.

بخت آزما گفت: همه کارکنان در خطوط تولید موظف به استفاده از دستکش، ماسک و زل‌های ضدعفونی کننده هستند ضمن این که فاصله گذاری های مناسبی در سالن غذاخوری کارکنان صورت گرفته و سلامتی کارکنانی که در سالن غذاخوری روبروی یکدیگر قرار می‌گیرند با جداکننده سلفونی، تأمین می‌شود.

وی افزود: علاوه بر دادن بسته بهداشتی به کارکنان برای خانواده‌های کارکنان نیز بسته‌های بهداشتی و ضدعفونی کننده مجزا در نظر گرفتیم و لهذا کردیم.بخت آزما گفت: با ترتیبات صورت گرفته همچنین ضدعفونی دستگاه‌ها و ابزارهای مورد استفاده خطوط تولید که به طور مداوم انجام می‌شود کارکنان از اطمینان خاطر در خطوط تولید برخوردارند.

مقابله با جعل نماد اعتماد الکترونیکی

وارد فاز نهایی شد

مرکز توسعه تجارت الکترونیکی اعلام کرد: صرفا با مواردی که اقدام مقتضی در اصلاح یا حذف لوگوی مجعول را به‌عمل نیاوردند بر‌خورد قانونی شد و در مجموع ۲۹ وب‌سایت جاعل نماد پس از طی مراحل قانونی فیلتر شدند.

به گزارش روابط عمومی مرکز توسعه تجارت الکترونیکی، این مرکز در راستای حفاظت از اعتبار کسب و کارهای دارای نماد اعتماد الکترونیکی و پیشگیری از تضییع حقوق خریداران و مصرف کنندگان، عزم جدی در مقابله با هرگونه جعل نماد اعتماد الکترونیکی دارد.

در این رابطه، در مرحله اول طی ماه های گذشته ۱۹۱ وب‌سایت با لوگوی نماد مجعول، از طریق پایشگر سیستمی و هوشمند و گزارش های مردمی و دستگاه های نظارتی شناسایی شدند و اختراهای لازم لایلاغ و مهلت‌های زمانی جهت رفع مشکل لحاظ و صرفا با مواردی که اقدام مقتضی در اصلاح یا حذف لوگوی مجعول را به‌عمل نیاوردند بر‌خورد قانونی شد. در مجموع ۲۹ وب‌سایت جاعل نماد پس از طی مراحل قانونی فیلتر شدند.

زمزمه‌های ورود شورای رقابت به قیمت گذاری خودرو جدی شده است؛ ورودی که شاید بتواند پایانی بر تاخت و تاز یکسال و نیمه دو خودروساز در بازار باشد.

به گزارش مهر، زمزمه‌های ورود مجدد شورای رقابت به قیمت گذاری خودرو، دوباره به گوش می‌رسد. شورایی که بر اساس قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی به وجود آمده بود تا مصادیق انحصار و شبه‌انحصار را شناسایی کرده و با آن مقابله کند؛ هر چند که در دوران فعالیتش بیشترین عمر کاری خود را صرف حوزه قیمت گذاری خودرو نمود و گاهی هم، به شیوه فروش و نرخ گذاری محصولات فولادی ورود پیدا کرد.

بازخوانی پرونده‌ای تلخ از فشار ذی‌نفعان برای رهاسازی قیمت خودرو

روزهایی بود که شورای رقابت با ورود به عرصه نرخ گذاری خودرو، نقش آفرین بازار بود و به راحتی به خودروسازان اجازه نمی‌داد که در بازار جولان دهند و هر طور که می‌خواهند نرخ بگذرانند و به هر نحوی، خودرو پیش‌فروش کنند. آن روزها، اگرچه انتقادات زیادی به شیوه عملکرد و دستورالعمل‌های مرتبط با قیمت گذاری خودرو از سوی شورای رقابت وارد می‌شد، اما خودروسازان برای ریاال شور را از افزایش قیمت خود، باید صفحه‌های زیادی را از مستندات قابل قبول برای شورای رقابت بر می‌کردند تا بلکه بتوانند ده درصد افزایش قیمت بپذیرند، به همین خاطر، هر آنچه را که در توان داشتند به کار می‌گرفتند تا تصمیمات شور را از تحت تأثیر قرار دهند.

آن روزها شورای رقابت کج‌دار و مریز با خودروسازان پیش می‌رفت و گاهی هم به دلیل ترس از بیکاری کارگران این صنعت، اندکی از مواضع خود کوتاه می‌آمد؛ اما داستان هر آنچه که بود، بازار خودرو تا حدود نسبتاً زیادی نسبت به سال‌های خروج این شور را از نرخ گذاری خودرو، سر و سامان داشت. در تمامی این سال‌ها، خودروسازانی که اتفاقاً مدیران عامل بلامنازع‌ی را به خود می‌دیدند و کسی برای تغییر آنها را نداشت، بر این باور بودند که اگر قیمت گذاری خودرو آزاد شود، حتماً بازار سامان پیدا خواهد کرد و نرخ بر اساس رقابت تعیین خواهد شد؛ موضوعی که حداقل اکنون دیگر برای آن ادعایی نمی‌توانند داشته باشند؛ چراکه ظرف حدود دوسال گذشته، در این امتحان بارها شرکت کردند و هر بار با نمره بدتری مردود شدند.

اکنون سیاست آزادسازی قیمت خودرو در بازار ایران یک سیاست کاملاً شکست خورده است و مردم هم به خوبی می‌دانند که منافع ناشی از پز آزادسازی قیمت خودرو، تنها به جیب عده‌ای می‌رود و این دلالت هستند که سود نهایی آن را خواهند برد؛ نه مصرف کنندگان، چه آنکه گواه این ادعا هم دستگیری تعداد کثیری از مدیران صنعت خودرو ظرف یکسال و نیم گذشته است و هنوز هم تکلیف پرونده‌های مرتبط با آنها مشخص نیست؛ به خصوص اینکه مردم هم از این دستگیری‌ها و تشکیل پرونده‌ها هنوز اطلاعاتی ندارند ولی مطمئن هستند که قوه قضائیه با رویکرد جدیدی که



با توجه به اهمیت موضوع در تقویت اعتماد به فضای تجارت الکترونیکی که خود از زیر ساخت های توسعه تجارت الکترونیکی است، این مرکز در نظر دارد در مرحله دوم، طبق قوانین موضوعه (ماده ۵۲۵ قانون مجازات اسلامی) علاوه بر فیلتر کردن دسته‌هایی که اقدام به جعل نماد اعتماد نموده اند، نسبت به تنظیم شکایت کیفری از جاعلین نماد تا صدور رأی نهایی اقدام نماید.

آغاز فصل جدید برای قیمت گذاری خودرو



رقابت هم اجازه شکل‌گیری انحصار و شبه‌انحصار را نمی‌دهد.

وی افزود: با تشخیص شورای رقابت به ویژه بعد از منع واردات خودرو از سوی دولت به دلیل مسائل ارزی کشور اگرچه در گذشته چند نمونه از خودروهای داخلی، مشمول انحصار بودند، اما امروز به اعتقاد شورای رقابت، همه انواع خودرو مشمول انحصار است و از این جهت، موضوع قیمت گذاری و تنظیم دستورالعمل قیمتی و تشخیص انواع خودروهای انحصاری، متعلق به شورای رقابت است؛ پس قرار است که موضوع قیمت گذاری را مطرح کنیم.

بهرامی ارض اقدس گفت: به دلیل شرایط اقتصادی سال گذشته، موضوع قیمت گذاری خودرو در ستاد هماهنگی اقتصادی دولت مطرح و مقرر شد ستاد تنظیم بازار، قیمتها را تعیین کند؛ اما برای سال ۹۹، هنوز تدوین این مسیر مورد توافق واقع نشده و بر این اساس، شورای رقابت قصد دارد تا با آن طریق، قیمت‌های مشخصی برای خودرو داشته و شرایط دسترسی به خودرو را برای مصرف‌کنندگان تسهیل نماید.

وی افزود: نکته حائز اهمیت آن است که اگر تفاوت قیمت زیاد بین نرخ بازار و کارخانه‌های خودروسازی وجود داشته باشد، بازار به هم می‌ریزد؛ به همین دلیل قرار است که تمامی سازمان‌ها و دستگاه‌هایی که نظری در رابطه با دستورالعمل قیمت خودرو دارند، آن را به شورای رقابت ارائه دهند.

حال به نظر می‌رسد که قیمت‌گذاری خودرو وارد فصل جدیدی خواهد شد که بر اساس آن، چنانچه حرکت درستی مبنی بر تدوین دستورالعمل نرخ‌گذاری در بازار خودرو شکل گیرد و آئین نامه‌ها و ضوابط آن به درستی تدوین و تبیین گردد آنگاه بازار خودرو نیز از این آشفته بازار و حضور پررنگ دلالت نجات خواهد یافت و مصرف‌کنندگان واقعی خواهند توانست نیاز خود را به موقع و مطابق با ضوابط تعیین شده، تأمین نمایند.

طبق حاشیه بازار به فروش برسد؛ در حالیکه آنچه که به خودروسازان ایلاغ شد، این روش هم تغییر کرد و فرمول ۵ درصد زیر حاشیه بازار برای تعیین قیمت به خودروسازان ایلاغ شد.

حال دوباره زمزمه‌های بازگشت شورای رقابت به عرصه قیمت گذاری خودرو مطرح شده است. هم اینکه در طول یکسال، بازار خودرو از آنچه که پیش از آن بوده، آشفته‌تر شده و قیمت هیچگونه سر و سامانی نداشته است و به دلخواه و مطابق با میل خودروسازان تعیین شده و از همه بدتر اینکه خودروسازان تنها در طول یکسال گذشته، عطش پیش‌فروش خودرو و جذب نقدینگی بیشتر از بازار را داشتند

و آنگونه که دستگاه‌های نظارتی می‌گویند، هنوز برخی از تعهدات آنها از سال ۱۳۹۷ به مشتریان باقی و تعیین تکلیف نشده است. آن روزها روش قیمت گذاری خودرو از سوی شورای رقابت، بر اساس یک فرمول خاص تعیین می‌شد که در آن، از دو بخش بازدارنده استفاده می‌شد که یکی بهره‌وری و دومی کیفیت بود که اجازه نمی‌داد خودروسازان هر قیمتی را برای خودروهای خود لحاظ کنند؛ یعنی سنجش کیفیت و نیز بهره‌وری بر اساس فرمول شورای رقابت، از افزایش لحام گسیخته و مطابق با میل خودروسازان جلوگیری را به

به هر حال، اکنون مدت قانونی یکساله مصوبه ستاد هماهنگی اقتصادی برای سپردن قیمت گذاری خودرو به ستاد تنظیم بازار رو به پایان بوده و حال رایزنی‌ها برای بازگشت دوباره نرخ گذاری به شورای رقابت در حال انجام است.

دستورالعمل جدید قیمت گذاری خودرو در راه است
محسن بهرامی ارض اقدس، عضو شورای رقابت در گفتگو با مهر گفت: تمامی بنگاه‌ها موظف هستند هر شش ماه یکبار، گزارشی از سهم خود در بازار به صورت مستقیم و غیرمستقیم به شورای رقابت ارائه دهند؛ ضمن اینکه شورای

اتخاذ کرده، حتماً نگاه دقیقی را به تخلفات سال‌های گذشته خودروسازان و مدیران و مقامات ارشد آنها خواهد داشت.

داستان خروج شورای رقابت از قیمت گذاری خودرو چه بود؟

موضوع تا حدودی از یک درخواست شروع شد. وزارت صنعت به دولت پیشنهاد داد تا برای ساماندهی بازار خودرو امور مرتبط با قیمت گذاری را از شورای رقابت سلب کرده و به ستاد تنظیم بازار بدهد. آن روزها محمد شریعتمداری سکندار وزارت صنعت، معدن و تجارت بود. در واقع، در سال ۹۷وی از شورای اقتصادی سران قوا درخواست کرد تا شورای رقابت از قیمت گذاری خودرو حذف شده و دخل و تصرفی در قیمت گذاری خودرو نداشته باشد، بلکه فقط نقشش به یک پیشنهاد دهنده تغییر کرده و کار اصلی را ستاد تنظیم بازار انجام دهد.

شورای اقتصادی نیز با رایزنی‌های گسترده‌ای که از سوی خودروسازان و وزارت صنعت، معدن و تجارت صورت گرفت، با این درخواست موافقت کرد؛ اما این پایانی بر حذف شورای رقابت از این گردونه نبود؛ بلکه مجدد با تغییریی که وزارت صنعت، معدن و تجارت در شیوه قیمت گذاری خودرو به عمل آورد، شورای رقابت حتی دیگر نقش پیشنهاد دهنده هم نداشت. اینجا بود که شورای رقابت دست به کار شد و به سازمان بازرسی کل کشور و معاونت حقوقی ریاست جمهوری شکایت برد. اما نکته حائز اهمیت آن بود که در تمام این مدت، نه تنها وزارت صنعت شورای رقابت را به صورت کامل حذف کرده بود، بلکه مصوبه شورای هماهنگی اقتصادی را هم زیر پا گذاشت که در آن، نکاتی در خصوص قیمت گذاری در حاشیه بازار ذکر شده بود؛ در واقع در جلسه شورای هماهنگی اقتصادی مصوب شده بود تا ۲۰ درصد از محصولات تولیدی دو خودروساز بزرگ، خارج از قیمتهای مصوب و به صورت عرضه مستقیم به بازار تزریق شده و

کامیون‌های وارداتی با قیمت‌های نجومی در سایت‌های اینترنتی!

این جلسات نیمه کاره و هنوز پاسخی جهت اجرای آن اعلام نشده است.

او بیان کرد: برخی از دلالت و سوداگران از وضعیت آشفته شرایط استفاده کرده و اقدام به واردات این کامیون‌ها کردن به طوری که هم اکنون تعدادی از این کامیون‌ها در گمرک غرب کشور وجود دارد و این افراد اقدام به انتشار آگهی‌های فروش این کامیون‌ها در سایت‌های اینترنتی مانند دیوار کرده اند.

دبیر کانون کامیون داران با اشاره به اینکه هنوز آیین نامه اجرایی برای واردات این کامیون‌ها تعریف نشده است گفت: متأسفانه برخی از سوداگران و دلالتان از این فرصت استفاده کرده و اقدام به واردات و فروش این کامیون‌ها با نرخ‌های نجومی کرده اند.

کریمی اظهار کرد: در طی دو ماه گذشته برنامه و جلسات مربوط به این موضوع متوقف شده و ما هیچ برنامه‌ای برای واردات این کامیون‌ها نداریم.

او با بیان اینکه از سوی دیگر واقعیت آن است که سن ناوگان فرسوده ماه در کشور متفاوت است و برخی از کامیون‌ها ۸۰ سال ۶۰ سال و ۴۵ سال عمر دارند زمینه فعالیت می‌کنند، گفت: این در حالی است که میانگین عمر کامیون برای فرسوده بودن حدود ۲۵ سال است.

دبیر کانون کامیون داران اظهار کرد: کامیون‌هایی که در طی سال گذشته وارد کشور شده اند برای خریداران بسیار مشکل ساز بوده به طوری که تکنولوژی این کامیون‌ها مربوط به ۷۰ سال پیش است و با توجه به آن که بسیاری از قطعات این کامیون‌ها بی کیفیت است معمولاً هر چند ماه یک بار این کامیون‌ها برای تعمیرات به تعمیرگاه‌ها اعزام می‌شوند.



کریمی افزود: مقرر شده بود این طرح طی سال‌های گذشته و در جهت نوسازی ناوگان فرسوده اجرا شود اما با توجه به شرایط کنونی اقتصادی کشور اجرای این طرح امکان پذیر نیست.

دبیر کانون کامیون داران کشور با بیان اینکه به دلیل آنکه اجرای طرح کلید به کلید در توان دولت نیست و مصوبات قانونی درباره اجرای این طرح هم اکنون به گونه ای شده که واردات کامیون‌های تا ۳ سال کارکرد برای کشور فراهم شود، افزود: تا حدودی برای اجرای این طرح جلسات اجرایی برگزار شده، اما به دلیل شیوع ویروس کرونا برگزاری

دبیر کانون کامیون داران گفت: هنوز آیین نامه واردات کامیون‌های با کارکرد سه سال تصویب نشده که دلالتان از این موضوع سو استفاده می‌کنند.

احمد کریمی دبیر کانون کامیون داران کشور در ر گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، بیان اینکه طرح کلید به کلید که در حوزه نوسازی ناوگان ایاده ای قرار بود از سال‌های گذشته اجرایی شود متأسفانه از سوی دستگاه های مسئول به فراموشی سپرده شده است گفت: این طرح با توجه به شرایط اقتصادی کشور از سوی بخش های صنعتی و حمل و نقلی کشور اجرایی نمی‌شود.

