



الزام جدید در فرآیند ثبت سفارش خودروی جانبازان

دنیای اقتصاد: سازمان توسعه تجارت اعلام کرد: مشخص کردن نوع گروه جانبازان «در فرآیند ثبت سفارش خودرو از رویه جانبازی الزامی است. سازمان توسعه تجارت اعلام کرد: به اطلاع می‌رساند پیرو درخواست گمرک جمهوری اسلامی ایران مبنی بر مشخص بودن نوع سهمیه جانبازی برای خودروهای سواری وارداتی از این رویه، از این پس لازم است کاربران در زمان ثبت پرونده جدید یا ویرایش ثبت سفارش های قبلی خود برای خودروی سواری که با یکی از وضعیت‌های نمایندگی زیر ثبت شده‌اند، فیلد مذکور دارای مقادیر ۵۰ تا ۶۹ درصد، ۷۰ درصد، ۷۰ تا ۷۰ درصد ویژه و «جانباز نیست» است. این فیلد باید متناسب با نوع سهمیه جانبازی کاربر در بنیاد شهید انتخاب شود، برای خودروهای سواری که با وضعیت نمایندگی غیر از موارد فوق ثبت می‌شوند، باید مقدار «جانباز نیست» برای فیلد اطلاعاتی «نوع گروه جانبازان» انتخاب شود. مقدار انتخاب شده توسط کاربر در این فیلد در فرآیند استعلام ضوابط با اطلاعات استعلامی از بنیاد شهید مقایسه خواهد شد و در صورت وجود مغایرت از ادامه فرآیند پرونده جلوگیری خواهد شد. برای کالاهایی که به صورت کامل ترخیص شده‌اند و دارای تنگ ترخیص در سامانه جامع تجارت هستند، نیاز به تکمیل فیلد مذکور است. بر اساس ضوابط ابلاغی واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ خودروهای وارداتی جانبازان با کمترین میزان حقوق ورودی و نرخ ۴ درصدی ترخیص می‌شوند که فاصله قابل توجهی با تعرفه واردات تجاری خودرو دارد. در ضمن، حقوق ورودی واردات تجاری خودروهای سواری برقی ۴ درصد، خودروهای بنزینی-هیبریدی ۱۵ درصد، خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد، خودروهای ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد، خودروهای ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی ۲۵ درصد، خودروهای ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۴ درصد و خودروهای با حجم موتور بیش از ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۶ درصد تعیین شده است.

تعرفه انبارداری خودرو در بنادر تعدیل شد



دنیای اقتصاد: هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی با تعدیل تعرفه انبارداری خودروهای سواری در بنادر بازرگانی شمال و جنوب کشور موافقت کرد و تعرفه‌های جدید از ۱۵ شهریورماه ۱۴۰۵ قابل اجرا خواهد بود. به گزارش ایسنا، بر اساس ابلاغیه مدیرکل حوزه مدیرعامل، بازرسی، مدیریت عملکرد و حقوق شهروندی سازمان بنادر و دریانوردی، موضوع «تعرفه انبارداری خودروهای سواری در بنادر بازرگانی شمال و جنوب کشور» در اجلاس شماره ۲۲۲۷ مورخ ۱۹ مردادماه ۱۴۰۵ هیات‌عامل مطرح شد پس از بررسی، به تصویب رسید. این تصمیم در پی نامه معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی و درخواست تعدیل تعرفه‌های مربوط به انبارداری خودروهای سواری اتخاذ شده است. بر اساس این ابلاغیه، درخواست تعدیل تعرفه‌های انبارداری خودروهای سواری مطابق جدول پیوست و با رعایت سایر قوانین و مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم‌الاجرا مورد تصویب قرار گرفته است. در این ابلاغیه همچنین از معاونت مربوطه خواسته شده است اقدامات لازم برای اجرای مصوبه انجام و نتایج حاصله به اداره کل حوزه مدیرعامل، بازرسی، مدیریت عملکرد و حقوق شهروندی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام شود.

نیش بازار

نام خودرو	قیمت (میلیون تومان)
پژو 207 معمولی	۱۹۳۰
پژو 207 اتومات	۳۱۰۰
رانایلاس	۱۹۰۰
دنا پلاس اتومات توربو آپشنال	۳۳۴۵
تارا اتومات	۳۶۵۰
ری‌را	۴۴۴۵
سورن پلاس بنزین‌سوز	۱۸۸۰
کوییک دنده‌ای	۱۴۴۰
شاهین دنده‌ای	۲۳۳۰
شاهین اتومات آپشنال	۳۱۴۵
ساینا دوگانه‌سوز	۱۶۰۰
ساینا دنده‌ای	۱۴۶۰
اتپلس	۱۵۶۰
ام‌وی‌ام X22 پِرو	۲۹۰۰
هایما S8	۶۱۵۰
کی‌ام‌سی A5	۴۸۰۰
جک J4	۲۷۰۰
چدای اریزو 5T	۴۲۰۰
دیگنیتی پرایم	۴۵۵۰
فونیکس تیگو 7 پرو	۶۲۰۰
فیدلیتی الیت هفت‌نفره	۶۱۰۰
تویوتا کروکولا توربو	۶۸۰۰
سوزوکی بالنو	۵۳۳۰
مزدا3	۱۰۲۵



از تولید زیر ۵۰۰ هزار تا تحقق هدف ۹۰۰ هزار دستگاهی

سه سناریوی تولید خودرو در ۱۴۰۵



شرایط تولید خودرو سازی کشور در شرایطی نیمه نخست سال ۱۴۰۵ از سپری می‌کند که هنوز نشانه روشنی از بهبود وضعیت تولید دیده نمی‌شود. از ابتدای سال جاری، همزمان با وقوع جنگ سوم، تشدید تحریم‌های اقتصادی، مشکلات ارزی، کمبود نقدینگی و دشواری تأمین قطعه، محدودیت‌هایی در مسیر تولید خودرو ایجاد شد. به استناد آمار پنج ماه نخست امسال، تولید سه خودرو ساز بزرگ کشور با افتی نزدیک به ۳۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته، به ۲۲۵ هزار دستگاه رسید؛ رقمی که در مقایسه با تولید ۳۱۸ هزار و ۵۷۰ دستگاه پنج ماهه سال گذشته، از کاهش قابل توجه تیراژ خودرو

اکنون نیز افت تولید در شرایطی رخ داده که صنعت خودرو با محدودیت‌های ارزی، مشکلات تأمین قطعه، افزایش هزینه‌های تولید و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان روبه‌روست. بنابراین به نظر می‌رسد با توجه به شرایط کنونی سه سناریو را می‌توان برای تولید خودرو تا پایان سال متصور شد.

در سناریوی نخست، ادامه یا تشدید درگیری‌های نظامی و فشارهای بین‌المللی، تولید خودرو را به زیر ۴۰۰ هزار دستگاه کاهش خواهد داد. در این حالت، اگرچه میزان ارز مورد نیاز صنعت خودرو کاهش می‌یابد، اما این کاهش بیش از آنکه نشانه بهبود بهره‌وری باشد، نتیجه افت شدید تولید است. از سوی دیگر، محدودیت عرضه می‌تواند به افزایش قیمت خودرو و گسترش فاصله میان قیمت کارخانه و بازار منجر شود. به این ترتیب، کاهش تولید می‌تواند از مسیر کمبود خودرو، فشار قیمتی بیشتری ایجاد کند.

سناریوی دوم در وضعیت کاهش تنش‌های سیاسی و الیته تداوم مشکلات مالی سایپا رخ خواهد داد و پیش‌بینی می‌شود که تولید در این سناریو به ۵۰۰ هزار دستگاه برسد، نکته مهم در این بخش، نقش وضعیت مالی سایپا در میزان تولید است. در واقع، حتی اگر شرایط سیاسی اندکی بهبود پیدا کند، مشکلات مالی یکی از خودروسازان بزرگ می‌تواند مانع بازگشت تولید به سطوح بالاتر شود. اما سناریوی سوم بر سطح پایدار، ثبات سیاسی و رونق تولید استوار است. در این حالت، تولید خودرو به ۹۰۰ هزار دستگاه می‌رسد؛ رقمی که نزدیک به حد اکثر ظرفیت مورد انتظار صنعت خودرو در شرایط فعلی است. با این حال، حتی در خوش‌بینانه‌ترین حالت، صنعت خودرو با چالش ارزی مواجه خواهد بود. افزایش تولید از ۵۰۰ هزار به ۹۰۰ هزار دستگاه، به افزایش قابل توجه ارزی بری نیاز دارد. این موضوع نشان می‌دهد که بازگشت تولید به سطوح بالاتر، تنها به رفع محدودیت‌های سیاسی وابسته نیست؛ بلکه تأمین ارز و دسترسی به قطعات و مواد اولیه نیز باید همزمان بهبود پیدا کند.

تولید پنج ماهه: فاصله با سناریوی خوش‌بینانه داده‌های تولید پنج‌ماهه امسال نشان می‌دهد که صنعت خودرو در حال حاضر با سناریوی ۹۰۰ هزار دستگاه فاصله زیادی دارد. تولید خودرو در سه خودرو سازی بزرگ کشور در این مدت به ۲۲۵ هزار دستگاه رسیده، در حالی که در پنج‌ماه گذشته ۳۱۸ هزار و ۷۰۰ دستگاه تولید شده بود. به این ترتیب، تولید پنج‌ماهه امسال حدود ۹۲ هزار و ۲۰۰ دستگاه کمتر از مدت مشابه سال گذشته است؛ افتی نزدیک به ۳۰ درصد.

اگر تولید پنج‌ماهه را مبنای برآورد قرار دهیم، متوسط تولید ماهانه صنعت خودرو در این مدت حدود ۴۵ هزار دستگاه بوده است، با فرض تداوم همین میانگین در هفت ماه باقی‌مانده سال، تولید کل سال ۱۴۰۵ به حدود ۵۴۰ هزار دستگاه خواهد رسید. البته این آمار جدا از تولید بخش خصوصی است هر چند که تیراژ مونتاژ کاران نیز به‌شدت افت کرده و تأثیر چشمگیری در این محاسبه نخواهد داشت.

این برآورد البته یک سناریوی ساده و خطی است و به معنای پیش‌بینی قطعی نیست. تولید خودرو در نیمه دوم سال می‌تواند تحت تأثیر تأمین ارز، نقدینگی، شرایط سیاسی، تأمین قطعه و سیاست‌های فروش تغییر کند. با این حال، همین محاسبه ساده نشان می‌دهد که ادامه رونق فعلی، صنعت خودرو را به سناریوی ۵۰۰ هزار دستگاه نزدیک می‌کند، نه سناریوی ۹۰۰ هزار دستگاه. برای تحقق تولید ۹۰۰ هزار دستگاه، صنعت خودرو باید در هفت ماه باقی‌مانده سال ۶۷ هزار دستگاه تولید کند؛ یعنی به‌طور متوسط بیش از ۹۶ هزار دستگاه در ماه. این رقم بیش از دو برابر متوسط تولید ماهانه پنج‌ماهه امسال است. به بیان دیگر، تولید ماهانه باید به سطحی برسد که

در حالی است که در تیرماه امسال حواله این خودرو با ویژگی‌های مشابه ۲۰ میلیون تومان بود که به معنای رشد ۳۰۰ درصدی قیمت است. از سوی دیگر، شخصی قیمت پایه حواله خودروی تارا را ۱۵۰ میلیون تومان در نظر گرفته است. نگاهی به بهای آن در تیرماه امسال نشان می‌دهد که معمولاً گهی دهنگان میانگین قیمت را ۵۰ میلیون تومان در نظر گرفته بودند، بنابراین بهای حواله این خودرو نیز حدود ۲۰۰ درصد با افزایش همراه شده است. در ادامه در تماس با برخی از این آگهی‌دهندگان، آنها از اعلام قیمت پایه حواله خودداری کرده و تنها قیمت نهایی خودرو را عنوان کردند. برای مثال، شخصی که حواله‌ری را در پلتفرم آنلاین آگهی کرده، به «دنیای اقتصاد» می‌گوید که قیمت نهایی خودرو سه میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان است. بررسی بهای کارخانه‌ای این خودرو نشان می‌دهد که قیمت آن در حال حاضر از سوی خودروساز سه میلیارد و ۲۳۰ میلیون تومان اعلام شده است. شخص دیگری، برای بهای حواله پرسنلی خود برای خودروی رانا پلاس را یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان اعلام می‌کند. این در حالی است که این خودرو یک میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان از سوی تولید‌کننده قیمت خورده است؛ این یعنی کاهش پنج‌درصدی بهای تمام‌شده. شخص دیگری نیز در توضیح مبلغ حواله خودروی شاهین G خود می‌گوید که قیمت پایه حواله به صورت جداگانه تعیین نشده است، وی در ادامه توضیح می‌دهد که قیمت نهایی این خودرو یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان است؛ این یعنی حدود سه درصد ارزان‌تر از بهای کارخانه.

فاصله زیادی با عملکرد فعلی دارد.

در سناریوی ۵۰۰ هزار دستگاه، اما تولید مورد نیاز در هفت ماه باقی‌مانده ۲۷۵ هزار دستگاه است؛ یعنی حدود ۳۹ هزار و ۳۰۰ دستگاه در ماه. این میزان، پایین‌تر از متوسط تولید پنج‌ماهه امسال است و از این نظر، تحقق سناریوی دوم با فرض حفظ حداقل سطح تولید، قابل دسترس‌تر به نظر می‌رسد.

آیا سال‌های ۹۱ و ۹۲ تکرار می‌شوند؟

افت تولید پنج‌ماهه امسال تنها به عملکرد دو خودروساز بزرگ محدود نمی‌شود. بررسی روند تولید ایران خودرو، سایپا و بخش خصوصی نشان می‌دهد که کاهش عرضه، ابعادی گسترده‌تر از یک مشکل مقطعی در یک شرکت پیدا کرده است. در چنین شرایطی، پرسش مهم این است که آیا صنعت خودرو در حال نزدیک شدن به تجربه سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۷ است یا آنکه افت تولید فعلی را باید در چارچوب متفاوتی تحلیل کرد.

سال ۱۳۹۱ یکی از نقاط عطف صنعت خودروی ایران بود. در این سال، تولید خودرو به حدود ۷۲۰ هزار دستگاه رسید؛ رقمی که در مقایسه با سال‌های پیش از آن کاهش قابل توجهی داشت.

سال ۱۳۹۷ نیز با تشدید تحریم‌ها و خروج آمریکا از برجام، تولید خودرو به حدود ۷۶۰ هزار دستگاه رسید. در هر دو مقطع، کاهش تولید با افزایش قیمت خودرو، محدودیت عرضه و فشار بر بازار همراه شد. در سال ۱۳۹۱، نکت قابل توجهی دارد. اگر تولید ۲۲۵ هزار دستگاه در پنج ماه را به کل سال تعمیم دهیم، تولید سالانه به حدود ۵۲۰ هزار دستگاه می‌رسد. این رقم حدود ۱۸۰ هزار دستگاه کمتر از تولید سال ۱۳۹۱ و حدود ۲۲۰ هزار دستگاه کمتر از تولید سال ۱۳۹۷ خواهد بود. البته این مقایسه به معنای تکرار کامل شرایط آن سال‌ها نیست. صنعت خودرو در سال ۱۳۰۵ از نظر تولید، ترکیب محصولات، وضعیت واردات، نقش بخش خصوصی و شرایط بازار با سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۷ تفاوت دارد. همچنین، تولید سالانه به‌شدت به روند ماه‌های باقی‌مانده وابسته است. بنابراین، نمی‌توان صرفاً با اتکا به افت پنج‌ماهه، نتیجه گرفت که تولید حتماً به کف تاریخی بازمی‌گردد. با این حال، فاصله میان تولید فعلی و سطح تولید سال‌های ۹۱ و ۹۲ نشان می‌دهد که صنعت خودرو در صورت تداوم افت تولید، ممکن است به سطحی پایین‌تر از آن دو دوره برسد.

در این میان، نقش ایران خودرو و سایپا تعیین‌کننده است. این دو شرکت همچنان بخش اصلی تولید خودرو سواری کشور را در اختیار دارند و هرگونه اختلال در عملکرد آنها، اثر مستقیم بر تولید کل، عرضه بازار و قیمت خودرو خواهد داشت. اگر مشکلات مالی سایپا ادامه یابد و ایران خودرو نیز نتواند تولید خود را به سطح بالاتری برساند، سناریوی ۵۰۰ هزار دستگاه بیش از سایر گزینه‌ها به واقعیت نزدیک خواهد شد.

در این میان، وضعیت بخش خصوصی نیز اهمیت زیادی دارد. مونتاژ کاران در سال‌های اخیر سهم بیشتری از بازار تولید خودرو به دست آورده‌اند، اما افت تولید این بخش نشان می‌دهد که افزایش سهم آنها لزوماً به معنای افزایش تاب‌آوری صنعت خودرو نیست. این شرکت‌ها به واردات قطعات و مواد اولیه وابستگی بالایی دارند و در صورت محدودیت ارزی یا اختلال در زنجیره تأمین، تولید آنها می‌تواند به‌سرعت کاهش یابد.

بدین ترتیب با کنار هم گذاشتن داده‌های تولید پنج‌ماهه، سه سناریوی مطرح‌شده و وضعیت خودروسازان، می‌توان گفت که سناریوی ۹۰۰ هزار دستگاه در شرایط فعلی نیازمند تغییرات جدی در وضعیت تولید است. برای تحقق این رقم، صنعت خودرو باید در هفت ماه باقی‌مانده سال به متوسط تولید ماهانه بیش از ۹۶ هزار دستگاه برسد؛ در حالی که متوسط پنج‌ماهه امسال حدود ۴۵ هزار دستگاه بوده است.

این فاصله نشان می‌دهد که سناریوی سوم نه‌تنها به ثبات سیاسی و تأمین ارز نیاز دارد، بلکه باید با رفع مشکلات نقدینگی، تأمین قطعه و افزایش بهره‌وری خطوط تولید همراه شود. در غیر این صورت، حتی اگر شرایط سیاسی بهبود یابد، بازگشت سریع تولید به ۹۰۰ هزار دستگاه دشوار خواهد بود.

آگهی مفقودی

برگ سند کمپانی خودرو سواری هایما مدل ۱۴۰۲ رنگ مشکی متالیک به شماره موتور 484QT32001963A و شماره شاسی NAAD39129PY168258 متعلق به شرکت پارس فولاد مبین سبهامی خاص به تاریخ تأسیس ۱۳۸۶/۱/۱۰ و شماره ثبت ۱۰۱۰۳۵۴۱۷۰ و یک پستی ۱۸۳۴۱۷۹۶۳۴ به شماره انتظامی ۹۸۳۷۲۲ ایران ۵۰ مفقود گردیده‌واز درجه اعتبار ساقط می باشد.

آگهی مناقصه

شرکت ملی صنایع مس ایران در نظر دارد: "طراحی و اجرای بای پس و اتصال کمکی فن EF-0407 به سیستم مکش EF-206 ذوب مس خاتون آباد به‌صورت EPC" را به شرکت‌ها یا موسسات واجد صلاحیت واگذار نماید. مقتضی است جهت کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت‌های رسمی این شرکت به‌ش‌رح ذیل مراجعه نماید.

www.nicico.com

www.dargah.nicico.com

www.shahrbabak.nicico.com