

خبر

افزایش ۳ تا ۶ برابری قیمت کود و سم

● رئیس نظام صنعتی کشاورزی با اشاره به افزایش سه تا شش برابری قیمت نهاده‌های کشاورزی و به‌تبع آن افزایش هزینه‌های تمام‌شده تولید، از نمایندگان مردم در مجلس و تشکل‌ها خواست که از سازمان‌ها و نهادهای مرتبط بخواهند پاسخ‌گوی دلیل این افزایش قیمت‌ها باشند. محمدشفیع ملک‌زاده در گفت‌وگو با ایسنا با بیان اینکه افزایش قیمت نهاده‌های کشاورزی هزینه تولید را افزایش می‌دهد، گفت: قیمت کودهای فسفاته و پتاسه با حذف ارز دولتی شش‌برابر شده‌اند.

خبر ویژه

نایب‌رئیس اتاق ایران، در شصت‌ونهمین سال فعالیت بانک صادرات تهران:

تسهیلات بانک صادرات تولید کشور را نجات داد

● نایب‌رئیس اتاق ایران مطرح کرد: بانک صادرات اعتماد بیشتر فعالان بخش تولید را به خود جلب کرده است، ضمن اینکه با اقدامات این بانک تولیدکنندگان از این تنگنای اقتصادی نجات پیدا کرده‌اند.
علاء میرمحمدصادقی با بیان مطلب فوق اظهار کرد: وقتی از سوی یک بانک مانند بانک صادرات ایران این امکان فراهم آمده که با ابزاری مانند ال‌سی داخلی جریان کسب‌وکارها تقویت شود، تولید افزایش پیدا کند و دادوستدها بیشتر شود، باید از این امکان استقبال کرد. وی افزود: معاملات همیشه با پرداخت‌های نقد و تسهیل انجام می‌شده است، اگر محدود به معاملات نقد شود، حاصل چیزی جز رکود و کسادی در بازار نیست.
میرمحمدصادقی ادامه داد: به‌رحال این شرایط پیش می‌آید که واحدهای تولیدی نیاز داشته باشند مواد اولیه خود را به‌صورت نقد تهیه کنند و پس از اینکه محصول خود را به فروش برسانند و پول نقد به دست آورند، هزینه آن را بپردازند، در نتیجه برای پرکردن مهلت زمانی بین خرید و پرداخت، به تضمینی نیاز است که بانک با ابزاری مانند ال‌سی این تضمین را ایجاد می‌کند و معامله را انجام می‌دهد.

اقتصاد

هزینه بالای دموراز و انبارداری صنعت خودرو حاصل بخش‌نامه‌های متعدد است

تیک در دسرساز

زاوه ادامه می‌دهد: در همه بنادر قبل از رسیدن کالا قابلیت اظهار وجود دارد. هیچ کالایی در انبار نمی‌ماند و سریع خارج می‌شود. ما در ایران سامانه وحشتناکی برای ثبت سفارش و ترخیص کالا داریم. تغییرات مکرر قانون داریم. ترخیص‌ها اکثرا موردی است. باید فرد از وزارت صمت نامه بگیرد تا کالای خود را ترخیص کند. همه بازرگان‌های ایران دچار چنین مشکلی هستند. هیچ‌کس نمی‌تواند زودتر از یک ماه کالایش را از گمرک خارج کند و کالاها حداقل یک ماه در گمرک می‌ماند. به گفته او هیچ بازرگانی دلش نمی‌خواهد پولش ۱۸ ماه بخواهد اما به خاطر تغییرات مکرر قانون اجازه خروج کالاها از گمرک داده نمی‌شود. درحال‌حاضر بانک مرکزی هم به فرایند ترخیص کالا اضافه شده و یک تیک تخصیص ارز گذاشته است. فقط برای همان تیک جنس شما را پنج ماه در گمرک می‌خواهند. این کارشناس خودرو تأکید می‌کند: فرایند ثبت سفارش من‌درآوردی است و آن را فقط در ایران داریم. بخش بازرگانی نمی‌تواند اطلاعات از گمرک بگیرد، افراد را مجبور می‌کند که اسناد را در بخش بازرگانی به ثبت برسانند. معلوم نیست وزارت بازرگانی چرا باید درباره دارایی شخصی من تصمیم‌گیری کند. هزینه بالای دموراز و انبار در گمرکات ایران مقصر دولتی دارد.

ارزبری بالای خودروهای سایپا

هزینه بالای انبارداری و دموراز که در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس درباره محصولات ایران خودرو به آن اشاره شده است، فقط بخشی از هزینه‌های تحمیل‌شده به صنعت خودرو است. از نگاه تیم تحقیق‌وتفحص مجلس دهم، ارزبری بالا هم یکی دیگر از مشکلاتی است که دام‌گیر صنعت خودرو است. در این گزارش آمده است: متأسفانه با گذشت چند دهه از تولید خودروهای مختلف در شرکت سایپا هنوز محصولات پراید، تیبا، سائنا و... دارای ارزبری بالایی (به‌طور متوسط ۲۰۰۰ دلار) برای تأمین قطعات هستند که درصدا ارزبری آنها نسبت به کل مواد به بالغ بر ۴۵ درصد می‌رسد. این مسئله ناشی از عدم مدیریت درست در تأمین قطعات است و میزان ساخت داخل این خودروها به حدود ۷۰ درصد می‌رسد که برخی خودروها حدود ۲۵ سال در حال تولید است.

پیش‌شرط‌های تعمیق ساخت داخل

اگرچه پیر توجه به تعمیق ساخت داخل در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم تأکید شده است اما امیرحسین کاکایی، عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر در گفت‌وگو با «شرق» این مسئله را نیازمند پیش‌شرط‌هایی می‌داند. او می‌گوید: آقایان ظاهرا ایراد را گفته‌اند اما باید بگویند در حالت ایدئال چند درصد ارزبری خودروی ساخت داخل می‌تواند کاهش یابد. با عددها خیلی نمی‌شود در این مورد حرف زد. من شخصا انتظار دارم کمیته تحقیق‌وتفحص اگر ایرادی می‌بیند، باید ببیند آیا واقعا این ایراد است یا نه همه دنیا همین‌طور است. این عضو هیئت‌علمی دانشگاه بیان می‌کند: متأسفانه چون به بسیاری از پرسش‌ها پاسخ داده نمی‌شود، هرکدام از مدیران عامل شرکت‌های خودروسازی به زعم خودشان به یک نقطه تعادل رسیده‌اند، او تأکید می‌کند: در دنیا بهترین خودروسازان هم همه قطعات خود را تولید نمی‌کنند. به گفته کاکایی راه‌اندازی خط تولید یک قطعه، دو تا سه سال طول می‌کشد اما قطعه‌ساز ایران نمی‌داند بعد از طی این زمان آیا خریدار پای کالای او ایستاده است یا نه.

لیلا مرگن: هزینه بالای دموراز و انبارداری محصولات ایران خودرو یکی از آن مواردی است که در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم به آن اشاره شده است. بر اساس این گزارش، برای هر دستگاه خودرو از برخی مدل‌های داخلی در کمتر از سه سال ۱۰ میلیون تومان هزینه دموراز و انبارداری قطعات پرداخت شده است. به اعتقاد تهیه‌کنندگان گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم، ضعف مدیریت، هزینه دموراز و انبارداری بالایی را به صنعت خودرو تحمیل کرده اما فرید زاوه، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «شرق» منشأ هزینه بالای انبارداری در گمرک را مربوط به صنعت خودرو نمی‌داند بلکه بخش‌نامه‌های متعدد دولتی را عاملی می‌داند که هزینه‌های هنگفتی را به صنعت تحمیل می‌کنند. او می‌گوید که اخیرا بانک مرکزی هم برای زدن یک تیک، پنج هکت ماه کالا را در گمرک نگه می‌دارد و این مسئله به زیان افرادی است که محموله‌هایشان در انتظار ترخیص است. در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، همچنین عدم تعمیق ساخت داخل در سایپا را عامل ارزبری بالا برای محصولات این شرکت معرفی می‌کند؛ درحالی‌که کارشناسان خودرو بر این باورند که تعمیق ساخت داخل لزوما اقدام صحیحی نیست. فرید زاوه، کارشناس خودرو و امیر حسن کاکایی، عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت، تبراژ و صرفه اقتصادی را عامل مهمی برای توسعه ساخت داخل قطعات خودروسازی معرفی می‌کنند. بر اساس گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم از صنعت خودرو، هزینه دموراز کانتینرهای قطعات ایران خودرو در گمرکات کشور در فاصله سال‌های ۹۰ تا ۹۷ بالغ بر ۳۱۴ میلیارد تومان بوده که حدود ۷۴ درصد از هزینه دموراز در سه سال گذشته مربوط به قطعات CKD خودروهای مونتاژی دانگ‌فنگ، پژو ۲۰۰۸ و سوژوکی گراند ویتارا بوده است. همچنین ۱۱.۷ درصد هزینه دموراز مربوط به ورق‌های آهن وارداتی بوده است. گروه تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو، پرداخت این هزینه‌ها را ناشی عدم کارایی مناسب معاونت برنامه‌ریزی گروه صنعتی ایران‌خودرو معرفی می‌کند و بر این باور است که این مسئله زمینه ایجاد بحران نقدینگی و هدررفت منابع مالی را در این شرکت فراهم کرده است. بر اساس آنچه در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم آمده است: برای هر دستگاه خودرو پژوه ۲۰۰۸ در سال‌های ۹۶ و ۹۷ و نیمه اول ۹۸ رقمی بالغ بر ۶۰۰ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان هزینه دموراز و انبارداری پرداخت شده است. برای هر دستگاه خودروی دانگ‌فنگ در سال‌های ۹۶ و ۹۷ و نیمه اول ۹۸ رقمی بالغ بر دومیلیون و ۷۰۰ هزار تومان هزینه دموراز و انبارداری پرداخت شده و برای هر دستگاه خودروی هایما در سال ۹۶ و ۹۷ و نیمه اول ۹۸ رقمی بالغ‌بر هفت‌میلیون و ۷۰۰ هزار تومان هزینه دموراز و انبارداری پرداخت شده است. اما آیا پرداخت هزینه بالای انبارداری ناشی از بی‌کفایتی مدیریت این خودرو است؟

دولت مقصر هزینه بالای دموراز

فرید زاوه، کارشناس خودرو در گفت‌وگو با «شرق» هزینه‌های دموراز صنعت خودرو را مرتبط با مدیریت بخش خودرو نمی‌داند و دولت را مقصر اصلی معرفی می‌کند. او می‌گوید: برای حل این مشکل، باید سیستم گمرک و ثبت سفارش و وزارت صمت را شخم بزنیم. هزینه دموراز همه صنایع بالاست. در همه دنیا عدد انبارداری را بالا می‌گیرند که کسی کالا را در گمرک نگه ندارد ولی در ایران این‌گونه نیست.

ادامه از صفحه ۴

تبدیل تجارت ترجیحی ایران واوراسیا به موافقت‌نامه تجارت آزاد

۴- رویکرد مذاکراتی ایران مبنی‌بر عدم ارجاع مستقیم به مفاد سازمان جهانی تجارت و جایگزینی ارجاع با متن علاوه بر آنکه مفاد موافقت‌نامه ایران را نسبت به دیگر طرف‌های دارای موافقت‌نامه تجارت آزاد اوراسیا تفصیلی‌تر کرده است، ظرفیت‌هایی را نیز در تنظیم متن با توجه به پیچیدگی‌های مقررات سازمان، پدید آورده که گاه در تنظیم متن مغفول مانده است.

۵- ساختار موافقت‌نامه ایران بسیار مشابه ساختار موافقت‌نامه ویتنام است و فصل‌های ۹ گانه آن شباهتی تام به ۹ فصل موافقت‌نامه ویتنام دارد، اما موافقت‌نامه ویتنام شش فصل سرازاد هم دارد که به‌ترتیب به تجارت خدمات و سرمایه‌گذاری (۳۸ ماده)، مالکیت فکری (۱۷ ماده)، خرید دولتی (۶ ماده)، رقابت (۶ ماده)، توسعه پایدار (۹ ماده) و فناوری‌های الکترونیکی در تجارت (۸ ماده) برمی‌گردند. اما موافقت‌نامه صربستان از این موضوعات موارد صرفا یک ماده در مالکیت فکری و یک ماده در تجارت دولتی دارد و اثری از دیگر موضوعات در آن نیست.

۵- توافقات آزادسازی تجارت خدمات صرفا در موافقت‌نامه میان ویتنام و روسیه و نیز موافقت‌نامه سنگاپور و ارمنستان به‌دست آمده است و تمامی اعضای اتحادیه و طرف‌های آن را دربر نمی‌گیرد.

۶- تنوع سطح تفصیل موافقت‌نامه‌های تجارت اوراسیا، سطح تفصیل موافقت‌نامه کنونی را در میزانی قابل‌قبول برای تبدیل‌شدن به موافقت‌نامه تجارت آزاد قرار می‌دهد. به‌علاوه تنها تجربه قبلی موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران (با سوریه) هم گویای آن است که متون حتی با تفصیل کمتر نیز قابلیت برقراری تجارت آزاد را دارند.

۷- هرچند می‌توان پاره‌ای ملاحظات و ظرایف قراردادی را در خصوص متن کنونی موافقت‌نامه لحاظ کرد اما به نظر می‌رسد متن موافقت‌نامه کنونی برای تبدیل‌شدن به متن موافقت‌نامه تجارت آزاد کار چندان در پیش‌رو ندارد و دغدغه‌های اصلی در حوزه برقراری موافقت‌نامه تجارت آزاد به تعیین کالاهای مشمول و معاف و زمان‌بندی آزادسازی برمی‌گردد؛ برای مثال در موافقت‌نامه صربستان کالاهای معاف از آزادسازی به فهرستی در دو صفحه محدود شده است که از گستره بالای آزادسازی حکایت دارد.

«پژوهشگر مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

جهش چشمگیر هلدینگ تاپیکو در کلیه شاخص‌های عملیاتی

بورس اوراق بهادار تهران در همکاری با هلدینگ خلیج فارس

- عرضه شرکت «مجمع صنایع لاستیک یزد» با نامد «پیزد» از شرکت‌های وابسته در تاریخ ۳۰ اردیبهشت‌ماه در بازار دوم فرابورس.

برنامه‌های آتی تاپیکو

- عرضه شرکت‌های زیرمجموعه در بازار سرمایه از جمله شرکت‌های چوب خزر کاسپین و محصولات کاغذی لطیف.

- ارزیابی، امکان‌سنجی و اقدام برای عرضه دیگر شرکت‌های زیرمجموعه در بازار از جمله، شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک، شیمی‌بافت، هلدینگ سلولزی و نفت ستاره خلیج فارس.

- پیگیری اجرای طرح پتروالئین فناوریان و پیگیری برای جذب شریک خارجی - ادامه مذاکرات جهت همکاری‌های مشترک خارجی شرکت نفت ایرانول برای تولید مشترک در واحد احیا سپاهان واحد روغن‌سازی آبادان با شرکت‌های خارجی

- اجرای طرح ایجاد ظرفیت ۴۴۰۰۰ تنی لاستیک TBR در شرکت بارز کرمان - احیای اقتصادی و راه‌اندازی مجدد کارخانه اسید سیتریک کرمانشاه - به‌ظرفیت‌رساندن تولید پتروشیمی آبادان با توجه به استارت واحد ۶۰۰ افزایش تولید در پتروشیمی فارابی با تأمین پایدار خوراک - نظارت بر تولید پایدار کلر در شرکت نیرو کلر به عنوان محصول جدید در پرتقوی تاپیکو

- به‌ظرفیت‌رساندن واحد اسید استیک پتروشیمی فناوریان - پیگیری راهکارهای تأمین مخازن در شرکت نفت پاسارگاد به عنوان یکی از گلوگاه‌های تولید و افزایش تولید

پالایشگاه ستاره خلیج فارس تا پایان سال مالی ۱۳۹۸ و رسیدن به ظرفیت ۴۲۰ هزار بشکه در روز

- رفع اختلاف حساب با شرکت ملی صنایع پتروشیمی و اختصاص زمین جهت اجرای پروژه پتروالئین فناوریان (تولید پلی‌اتیلن و پلی‌پروپیلن از متانول) - اتمام و بهره‌برداری از واحد ۶۰۰ پتروشیمی آبادان و تولید PVC در این مجتمع - شروع پروژه طرح توسعه تسمه نقاله متجدددار و تولید تسمه نقاله استیل کورد به عنوان اولین تولیدکننده آن در ایران در شرکت لاستیک سهند - تولید پارچه ایریک به عنوان اولین شرکت سازنده پارچه ایریک کشور در شرکت سرمایه‌گذاری صنایع لاستیک

- معرفی روغن سوپرورنویا ایرانول به عنوان برترین روغن موتور کشور در سال ۱۳۹۸

- ادغام شرکت «فیبر بابلسر» در «چوب خزر کاسپین» و «اسالم» در «چوب و کاغذ ایران (چوکا)» در راستای بهینه‌سازی پورتفوی و کاهش هزینه‌ها

- عرضه اولیه سهام شرکت «پتروشیمی نوری» (از شرکت‌های وابسته) در بازار

تبدیل بدهی‌های ارزی پالایشگاه ستاره خلیج فارس به ریالی

مدیرعامل هلدینگ نفت و گاز و پتروشیمی شستا (تاپیکو) به عنوان سهامدار ۴۹ درصدی پالایشگاه ستاره خلیج فارس، از به‌نتیجه‌رسیدن تلاش‌ها برای تبدیل بخش‌هایی از بدهی ارزی این پالایشگاه به ریالی خبر داد. محمود مخدومی در گزارش خود به مجمع عمومی عادی سالانه تاپیکو، با اعلام این خبر گفت: از اواخر سال ۹۸ کارگروهی تشکیل شد و با بررسی وضعیت نفت ستاره خلیج فارس به صورت مستمر گزارشی تهیه کرد؛ بعد از تهیه این گزارش، شرکت نفت ستاره خلیج فارس از طریق سهامداران اصلی خود و مراجع بالاتر از جمله شستا، صندوق نفت و وزارت نفت، گزارش را برای مراجعی از جمله مجلس شورای اسلامی، بانک مرکزی، صندوق توسعه ملی و وزارت اقتصاد و کارگروه اقتصادی دولت ارسال و ارائه کرد تا این مراجع در جریان مشکلات و مسائل پیش‌روی بزرگ‌ترین طرح ملی ارجاشده در دولت دوازدهم قرار بگیرند. مخدومی خاطرنشان کرد: این بررسی‌ها و رصدها و پیگیری‌ها به جایی رسید که رهبر معظم انقلاب نیز در سه ماه گذشته دو بار درباره اهمیت پالایشگاه تحریم‌شکن نفت ستاره خلیج فارس به عنوان نماد خودکفایی و خودباوری اشاره کردند و دفتر ایشان نیز از طریق یک نماینده، موضوعات پالایشگاه را هم پیگیری می‌کنند و هم قول مساعدت در حل مشکلات داده‌اند. وی ادامه داد: این پالایشگاه بعد از افتتاح هر سه فاز ظرفیت تولید روزانه ۳۶۰ هزار بشکه میعانات گازی را داشته و با ایجاد کمی تغییرات به تولید روزانه ۴۲۰ هزار بشکه رسیده است. این پالایشگاه در حال حاضر ۵۰ درصد نیاز بنزین کشور را با تولید روزانه ۴۲ میلیون لیتر و ۲۵ درصد از نیاز کشور به گازوئیل را با تولید روزانه ۱۷ میلیون لیتر تأمین می‌کند و برای اولین بار کشور را خودکفا کرده و ایران را از واردکننده به صادرکننده بنزین تبدیل کرده است. او با اشاره به مزیت‌های دیگر این پالایشگاه برای اقتصاد کشور گفت: طبق اعلام نهادهای نظارتی، اگر این پالایشگاه نبود، سالانه معادل ۱۰ میلیارد دلار ارز برای تأمین بنزین از کشور خارج می‌شد. از منظر ملی نیز این پالایشگاه در زمان تحریم دارای مزیت‌های ویژه‌ای است که می‌توان از بین آنها به مصرف روزانه ۴۲۰ هزار بشکه میعانات گازی معادل ۱۲ فاز پارس جنوبی و کمک به استمرار استخراج گاز از این مخازن، توجیه‌پذیری سرمایه‌گذاری عظیم ۳۵میلیارددلاری در پارس جنوبی و افزایش سرعت برداشت از میادین مشترک گاز پارس جنوبی در مقایسه با قطر اشاره کرد. وی با بیان اینکه به دلیل طولانی‌شدن زمان بهره‌برداری از پالایشگاه، نرخ ارز دریافتی در زمان دریافت تسهیلات، از آن چیزی که شرکت باید عودت دهد بسیار متفاوت شده است، افزود: این موضوع موجب شده که عدد استهلاک در صورت‌های مالی، وزن قابل توجهی پیدا کند و حاشیه سود خالص را تحت تأثیر قرار دهد و همچنین فروش داخلی به جای صادرات ارزی، رویکرد شرکت را از یک شرکت خودگردان به یک شرکت متعهد تغییر داده است. او با بیان اینکه مجموعه سهامداران به کام‌های اجرایی برای حل مشکلات ارزی رسیده‌اند، گفت: مرحله اول در صورت مشارکت همه سهامداران که امیدواریم شرکت ملی پالایش و بخش هم در این زمینه همکاری داشته باشند، افزایش سرمایه این پالایشگاه از محل آورده سهامداران از دو هزار ۵۵۰ میلیارد به ۱۰ هزار میلیارد تومان است. اگر این اتفاق بیفتد و بخشی از تسهیلات ارزی به ریالی تبدیل شود، نه تنها می‌توانیم بخشی از تسهیلات دریافتی را در مرحله اول تسویه کنیم بلکه با اصلاح ساختار مالی مقدمات ورود به بازار سرمایه را فراهم خواهیم کرد و می‌توانیم بین ۱۰ تا ۱۵ درصد سهام را در بازار سرمایه عرضه کنیم. مدیرعامل تاپیکو از نتیجه‌بخش‌بودن پیگیری‌ها خبر داد و گفت: در خصوص وام شرکت نیکو و وام اخذشده از صندوق انرژی، خوشبختانه وزارت نفت هماهنگی لازم را با وزارت اقتصاد انجام داده و قول مساعدت در این زمینه برای تبدیل این وام‌ها از ارزی به ریالی اخذ شده است. وی ادامه داد: برای وام صندوق ذخیره ارزی کارگروه اقتصادی دولت تشکیل جلسه داده و به احتمال قریب به یقین با تبدیل این وام نیز از ارزی به ریالی موافقت خواهد شد و درصد بهره‌های ریالی روی آن خواهد آمد که این گشایش بسیار خوبی در مسیر پالایشگاه خواهد بود. او با تشکر از دکتر پورابراهیمی رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: برای وام توسعه ملی نیز تقاضای استمهال کردیم که قول یک سال به نفت ستاره خلیج فارس داده شده اما فکر می‌کنیم با توجه به عدد می‌شود این وام را دو سال استمهال کرد تا در وضعیت بهتری آن را بازپرداخت کنیم.