عدم تخصیص به‌موقع اعتبارات، افت شدید تیراژ در صنعت خودرو را به همراه خواهد داشت

خطر بی‌کاری ۳۰ هزار کارگر

صنعت خودرو با غول کرونا و تحریم دست‌وپنجه نرم می‌کند

عکس: ستار امامی، جام‌جم آنلاین

لیلا مرگن: افت تیراژ خودروهای ساخت داخل دولت را بر آن داشت که با تزریق اعتبارات کافی، با تلاش برای نهضت داخلی‌سازی و تأمین قطعات مورد نیاز در داخل کشور، رونقی دوباره برای صنعت خودرو ایجاد کند تا از رشد یک‌باره قیمت خودروهای ساخت داخل جلوگیری شود. قرار بود اعتبارات کافی در اختیار قطعه‌سازان قرار گیرد تا آنها با تأمین قطعات مورد نیاز صنعت خودرو، چرخ دو خودروساز داخلی را به حرکت درآورند، اما گویا اعتباراتی که قرار بود به قطعه‌سازان تحویل شود، تاکنون در اختیار آنها قرار نگرفته است. آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان، در گفت‌وگو با «شرق» با اشاره به اینکه دولت قرار بود پنج هزار میلیارد تومان اعتبار در اختیار قطعه‌سازان قرار دهد، از تخصیص فقط ۱۵ درصد از این اعتبارات خبر می‌دهد. او می‌گوید: در صورت عدم تأمین این اعتبار، این احتمال وجود دارد که ۱۳۰ هزار کارگری که قطعه‌سازان آنها را با وعده تخصیص اعتبار، دوباره به محل کارشان بازگردانده بودند، بی‌کار شوند. محبی‌نژاد بیان می‌کند: صنعت خودرو با دو غول کرونا و تحریم دست‌وپنجه نرم می‌کند و به دلیل نبود اعتبارات و بروز مشکل کرونا در چین، قطعه‌سازان نتوانسته‌اند ثبت سفارش مواد اولیه مورد نیاز خود را به‌موقع انجام دهند. مازیار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو نیز در گفت‌وگو با «شرق» با تأکید بر اهمیت تأمین نقدینگی برای خودروسازان، نسبت به خطر بی‌کارشدن کارگران و افت چشمگیر تیراژ خودروسازان هشدار می‌دهد.

همان روزهایی که قیمت خودروهای داخلی با جهش مواجه شده بود و مشتریان دو خودروساز داخلی از عدم انجام تعهدات این خودروسازی‌ها ناراضی بودند، جلسات فشرده‌ای بین دولت و مجلس برگزار شد و خروجی این جلسات آن بود که دولت ۱۰ هزار میلیارد تومان به طور مستقیم به قطعه‌سازان تزریق کند تا چرخ این صنعت بار دیگر به چرخش دربیاید. حالا خبر رسیده که اجرای این مصوبه تاکنون به تأخیر افتاده است. آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان، در گفت‌وگو با «شرق» درباره پیشینه اختصاص این مصوبه عنوان می‌کند: هیئت دولت تزریق ۱۰ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان را مصوب کرد. بعد یک جلسه در محل کمیسیون صنایع و معادن مجلس با حضور وزیر صمت و نمایندگان بانک مرکزی، وزارت اقتصاد و همه بانک‌های عامل به همراه قطعه‌سازان برگزار شد. آنجا هم صورت‌جلسه شد که این رقم پرداخت شود و از روز اول قرار بود این مبالغ به قطعه‌ساز پرداخت شود.

او ادامه می‌دهد: بعد از این تصمیم نمایندگان بانک مرکزی گفتند روال پرداخت این مبلغ باید قانونی باشد. در نتیجه باید شورای پول و اعتبار آن را مصوب کند. بعد از آن جلسه یک ماه دیگر صبر کردیم که مصوبه شورای پول و اعتبار بیرون بیاید. این مجموعه با چند ان‌قلت مصوباتش را اعلام کرد. به‌این‌ترتیب که مبلغ مصوب هیئت وزیران به پنج هزار میلیارد تومان تسهیلات نقدی و دو هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان تسهیلات غیرنقدی در قالب اوراق بهادار، انتشار اوراق مالی و همچنین جذب سرمایه از بازار سرمایه تبدیل شد.

محبی‌نژاد می‌گوید: بنابراین جمعا این رقم این‌طور تغییر یافت که ایران‌خودرو بتواند هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان و سایپا ۸۰۰ میلیارد تومان اوراق مالی منتشر کند و پنج هزار میلیارد تومان هم تسهیلات بانکی به نسبت مساوی به ایران‌خودرو و سایپا اختصاص یابد. وزیر صمت هم قول داده بود که همه این ارقام به زنجیره تأمین وارد شود.

او اضافه می‌کند: درحال‌حاضر آن رقمی که قرار بود در قالب اوراق مشارکت باشد، به دلایل فنی و مسائل قانون و مقررات جاری کشور، امکان جذبش وجود ندارد. فقط این پنج هزار میلیارد تومان تسهیلات بانکی مانده است که تا روز پنجشنبه هفته گذشته، فقط ۱۵ درصد آن به یک خودروساز؛ یعنی ایران‌خودرو اختصاص یافته است؛ یعنی تا پایان هفته گذشته حدود ۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار جذب شد.

۱۴ هزار میلیارد تومان حجم مطالبات معوق

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان بیان می‌کند: وزارت صمت از ما سه خواسته داشت. اولین درخواست این وزارتخانه افزایش تولید بود. تجاری‌شدن خودروهای ناقص کف و نهضت ساخت داخل دیگر خواسته‌های این وزارتخانه از قطعه‌سازان بودند.

او ادامه می‌دهد: ما هر سه خواسته را خیلی عالی و دقیق انجام دادیم و جای تشکر از کل زنجیره تأمین قطعه‌سازی و همکاران خودم دارد که واقعا در این حوزه جان‌فشانی کردند و فقط روی حساب وعده‌ووعید مقامات این‌همه زحمت کشیدند که آخر سال مطالبات معوقشان را بگیرند.

محبی‌نژاد یادآور می‌شود: این تسهیلات قرار بود آذرماه تسویه شود، ولی طول کشید. مصوبه شورای پول و اعتبار تا اواسط بهمن‌ماه که به بانک‌ها ابلاغ شد، به طول انجامید. الان که اواسط اسفند هستیم، فقط ۱۵ درصد آن پرداخت شده است. این در حالی است که کل مطالبات زنجیره تأمین داخلی خودروسازی از خودروسازان کشور ۳۱ هزار میلیارد تومان است که از این مبلغ ۱۴ هزار میلیارد تومان آن معوق است.

او اضافه می‌کند: اگر حتی چک‌هایی را که خودروساز به صورت بلندمدت و وعده‌دار به قطعه‌ساز برای خرید دین نزد بانک‌ها داده هم کم کنیم، باز حجم مطالبات معوق به هشت هزار میلیارد تومان می‌رسد. بخشی از این مطالبات معوق به دلیل افزایش تولید و افزایش نرخ قطعات بوده است، ولی عمده آن به این خاطر بوده که خودروساز توان پرداخت مطالبات قطعه‌ساز را ندارد.

به گفته دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان، درحال‌حاضر حتی اگر کل پنج هزار میلیارد تومان وعده داده‌شده، پرداخت شود، باز هم مطالبات معوق قطعه‌سازان تسویه نخواهد شد و ما نمی‌دانیم با این دو غول کرونا و تحریم که قطعه‌ساز با آنها دست‌وپنجه نرم می‌کند، اگر این مطالبات را نتوانند دریافت کنند، با این‌همه بدهی به زنجیره تأمین خود، پیمانکاران و کارکنان خدوم زحمتکش بی‌تقصیرشان، چه باید بکنند.

خودروسازان در مرز توقف کامل تولید با انبارهای خالی

محبی‌نژاد درباره تبعات عدم پرداخت مطالبات قطعه‌سازان بیان می‌کند: اگر پول پرداخت نشود، روند تولید متوقف می‌شود. اگرچه ایام نوروز در ایران تعطیل است اما دنیا تعطیل نیست. معمولا هر سال قطعه‌سازان خیلی سخت کار می‌کنند و عید، ایام خوبی است که قطعه‌سازان دوباره انبارهای خود را پر کنند. ولی امسال متأسفانه چون تسهیلات نیامده است، حتی در پرداخت حقوق و دستمزد هم مشکلات داریم.

او ادامه می‌دهد: دوباره نگرانیم که این ۱۳۰ هزار نفر کارگر بی‌کارشده و زنجیره تأمین که در سال جاری به خاطر افزایش تولید، مجددا به سر کار بازگشتند، دوباره از کار بی‌کار شوند. جلوگیری از خطر توقف کامل تولید و نجات صنعت خودرو در سال جدید، یک سیاست‌گذاری منسجم و عزم جزم و جدی لازم دارد.

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان تأکید می‌کند: ما در مرز توقف کامل تولید قرار داریم. وضعیت به جایی رسیده است که کل انبارها خالی شده است. ظرفیت تیراژ این چند وقت بالا رفته است و به خاطر کرونا نتوانستیم از چین و جاهای دیگر مایحتاج خود را تأمین کنیم. شرایط صعب شده است. ولی با تأمین نقدینگی، بخش زیادی از مشکلات قابل تعدیل است و جبران می‌شود.

تعدیل درخواست ۱۱ هزار میلیارد تومانی قطعه‌سازان

مازیار بیگلو دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو نیز در گفت‌وگو با «شرق» درباره عدم تحقق وعده اختصاص پنج هزار میلیارد تومان، درباره پیشینه مصوبه دولت توضیحاتی ارائه می‌دهد.

او می‌گوید: درخواست ما در ابتدای سال ۹۷، ۱۵ هزار میلیارد تومان بود. در شورای پول و اعتبار و بانک مرکزی این درخواست مطرح شد و این رقم به ۱۱ هزار میلیارد تومان رسید. از آن رقم چهار هزار میلیارد تومان در پایان سال ۹۷ پرداخت شد. قرار بود هفت هزار میلیارد تومان باقی‌مانده، به صورت یورو پرداخت شود. یعنی قرار بود ۸۴۴ میلیون یورو پرداخت شود که آن هم به دلیل مشکلات فنی که داشت و غیر قابل انجام بود، پرداخت نشد.

بیگلو اضافه می‌کند: هفت هزار میلیارد تومان هم کم شد و قرار شد پنج هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان در قالب دو بخش ۲۵۰۰ میلیارد تومان به ایران‌خودرو و سایپا پرداخت شود.

او عدم پرداخت این پول را هم خلف وعده دولت نمی‌داند. به گفته دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو نمی‌توانید بگویید مقصر عدم پرداخت این اعتبارات دولت یا بانک مرکزی است. چند ارگان یا نهاد و سازمان اقتصادی باید با هم هماهنگ شود که این کار انجام شود. خود مصوبات پیچیدگی فنی دارد که گاهی مشکل برای بانک مرکزی ایجاد می‌کند و گاهی هم برای بانک عامل مشکل‌ساز است. ولی اتفاقی که افتاده، از این عدد که تخصیص آن مصوب شده است، تا امروز درصد کمی محقق شده است. البته قرار است ورودی پول کمی بهتر شده و اختصاص پول از محل این تسهیلات بهتر شود. ولی تاکنون درصد کمی محقق شده است.

او درباره دلایل حساسیت قطعه‌سازان برای دریافت این پول در پایان سال بیان می‌کند: ما در پایان سال نیاز به این مبلغ داریم. قرار است کشور ۱۵ روز تعطیل شود. مشکلات کرونا از چین که از ماه گذشته شروع شده بود، خرید کالای ما را با مشکل مواجه کرده است. در حال حاضر هم ما مشکل مشابه را در کشور داریم.

بیگلو ادامه می‌دهد: اعلام شده است که ساعات کار در سازمان‌های دولتی کاهش یافته است. این مسئله عملا زمان ما را فشرده‌تر و سخت‌تر کرده است. امیدواریم این مبلغ در چند روز آینده سریعا -به‌ویژه به شرکت سایپا که نیازش به پول خیلی مشخص‌تر است- پرداخت شود. اگر این پرداخت انجام شود از ۱۵ روز عید می‌توانیم برای زمان پیش‌پرداخت و سفارش‌گذاری استفاده کنیم و در تعطیلات ایران، بتوانیم حجمی از کالاهایمان را سفارش‌گذاری کنیم یا این پول‌ها را حواله کنیم تا بعد از عید که بازگشتیم، این کالاها به دستمان برسد و بتوانیم به تولید ادامه دهیم.

جو منفی و قوانین پیچیده اقتصادی دلیل عدم پرداخت منابع مالی

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو درباره دلیل عدم پرداخت مبالغ مصوب به خودروسازان می‌گوید: فکر می‌کنم یک مقدار جو منفی که در نهادهای بالادستی نسبت به خودروسازان وجود دارد، این مشکلات را ایجاد می‌کند. الزامات و قوانین بسیار پیچیده اقتصادی داریم که کار ما را یعنی کل این مجموعه که می‌خواهیم این پول را دریافت کنیم، سخت‌تر کرده است.او اضافه می‌کند: اما اگر این پرداخت انجام نشود، متأسفانه تمام زحماتی که در سال گذشته کشیده‌ایم، به‌ویژه در صنعت قطعه‌سازی از بین می‌رود.

بیگلو یادآور می‌شود: وقتی از صنعت خودروسازی صحبت می‌کنیم یعنی ۸۰ درصد بار این صنعت بر عهده قطعه‌سازان است. اگر این پول نرسد و قطعه‌سازان نتوانند این پول را دریافت کنند، به جد می‌گویم که همه زحمات یک سال قبل از دست خواهد رفت.

او ادامه می‌دهد: در سال ۹۸ چند کار انقلابی خیلی بزرگ انجام دادیم. یکی این بود که تیراژ خودرو به زیر هزار دستگاه در هر دو خودروساز داخلی رسیده بود که با اقدامات انجام‌شده، تولید را در هر کدامشان به بالای دو هزار خودرو در روز برگردانیم.

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو بیان می‌کند: قطعه‌سازان فشار خیلی بالایی را چه از نظر عملیاتی و چه اقتصادی متحمل شدند و اگر این مبلغ نرسد، با تمام اعتباراتی که برای خود ایجاد کردیم، مواد خریدیم، خطوط را مجددا راه‌اندازی کردیم و کارگران را سر کار برگردانیم متأسفانه بر باد می‌رود و به صورت ناخواسته تیراژ تولید خوردو افت پیدا می‌کند.

او ادامه می‌دهد: این روند باز باعث بروز تلاطم در بازار خودرو می‌شود و روی بازار کار و اشتغال اثر منفی می‌گذارد، چیزی که ما سعی کردیم در سال ۹۸ اثرش را خنثی کنیم زیرا امیدمان به همین حمایتی بود که باید انجام می‌شد. در صورت عدم تأمین اعتبارات خیلی افت تیراژ خواهیم داشت.

یک بام و دو هوا در بازار خودرو

درحالی‌که ورق فولاد سرد در کارخانه حدود ۱۱ هزار تومان است اما در بازار این قیمت به ۱۶ هزار تومان هم رسیده است. فعالیت دلالان سودی ۴۵درصدی برای آنها به همراه داشته است.

سیدحسین بحرینیان، تولیدکننده قطعات خودرو روش قیمت‌گذاری فولاد را ضریبی از فوب خلیج فارس دانست و اظهار کرد: فرض کنید اگر قیمت جهانی فولاد یک دلار باشد، بر پایه نرخ ارز و متناسب با قیمت جهانی با اندکی دخالت دستوری قیمت فولاد در داخل تعیین می‌شود. بنابراین میزان شناوری‌ای که روی نرخ ارز وجود دارد، بر قیمت فولاد داخلی اثر می‌گذارد. این موضوع در شرایطی است که هم‌اکنون بهای یک تن ورق سرد تحویل خلیج فارس ۵۷۰ دلار و ورق گرم ۵۰۰ دلار است که با محاسبه‌ای ساده با نرخ این روزهای ارز به قیمت هر کیلوگرم کلاف سرد حداکثر۱۰ هزارو۵۰۰ تومان و هر کیلوگرم کلاف گرم ۹ هزارو۵۰۰ تومان تمام‌شده واردات می‌رسیم.

در اینجا لازم می‌دانم فرایند کنونی را تشریح کنم که در آن تولیدکنندگان در سامانه جدید بهین‌یاب ثبت‌نام و بر اساس کارشناسی غیردقیق و بعضا غیرواقعی تعیین ظرفیت مورد نیاز برای مصرف‌کنندگان ورق می‌شود. با این روش امکان سفارش‌گذاری به میزان چندین برابر تولید واقعی را آن دسته از شرکت‌ها که صرفا به دنبال منفعت‌طلبی هستند، خواهند داشت.

بحرینیان گفت: موضوع مهم دیگری که در این بازار بر قیمت‌ها و آشفتگی‌ها اثر گذاشته است، انتقال معاملات این مواد اولیه مهم در بورس است. در گذشته سهیمه شرکت‌های تولیدکننده از سوی تولیدکنندگان فولاد مخصوصا فولاد مبارکه سپاهان تعیین می‌شدند؛ یعنی قیمت‌ها را فولاد مبارکه مشخص می‌کرد و محصول را بر اساس سهیمه به شرکت‌ها تحویل می‌دادند. اما امروز عرضه محصولات در بورس و بازشدن پای دلالان به ظاهر تولیدکننده سبب می‌شود محصولات با قیمت اصلی به دست مصرف‌کننده واقعی نرسد. دلالان و واسطه‌ها از طریق کدهای بورسی‌ای که دارند، محصولات را با ثبت سفارش‌های غیرواقعی و حجم بسیار زیاد خریداری کرده و در بازار آزاد با قیمت بالا به مصرف‌کننده می‌فروشند.

او اضافه کرد: برای مثال قیمت ورق سرد B یا همان ورق کیفی که از آن در صنعت استفاده عمده می‌شود، در فولاد مبارکه ۱۱ هزار تومان است ولی آن را در بازار تا ۱۶ هزار تومان هم می‌فروشند. در عمل سود ۴۵درصدی به‌راحتی نصیب عده‌ای می‌شود که نه تولیدکننده هستند و نه مصرف‌کننده.

به گفته بحرینیان نکته دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد، این است که به دلیل فصل سرما مصرف گاز بالا رفته است. بنابراین سهمیه گاز فولاد مبارکه با محدودیت روبه‌رو شده و در نتیجه عرضه کالا افت کرده و قیمت‌ها بالا رفته است.

بحرینیان با اشاره به اینکه تقاضا روی ورق با توجه به برقراری اقتصاد مقاومتی و نگاه لاجرم به داخل کشور به دلیل تحریم‌های ناجوانمردانه زیاد شده است، متذکر شد: هرچند تولیدکنندگان سهمیه از بورس کالا دارند اما تا بخواهیم برای خرید اقدام کنیم، می‌بینیم که پیش از ما افرادی محصولات عرضه‌شده را با ثبت تقاضای غیرواقعی خریده‌اند و دیگر ظرفیتی برای خرید باقی نمانده است. فولاد مبارکه هم ظرفیت مشخصی برای عرضه دارد و عرضه آن لایتناهی نیست. در نتیجه صاحبان صنایع پایین‌دستی فولاد مثل قطعه‌سازان و خودروسازان مجبورند بخش قابل‌ملاحظه‌ای از نیاز مواد اولیه را با قیمت بالا از بازار تهیه کنند. این در شرایطی است که قیمت خودرو به‌صورت دستوری تعیین می‌شود و امکان متناسب‌سازی قیمت محصول تولیدشده با هزینه‌ها وجود ندارد.

او تأکید کرد: قیمت خودرو به محض اینکه بالا برود، هجمه‌ای از فشارها به خودروسازان وارد می‌شود اما هیچ کسی در نظر نمی‌گیرد که قیمت مواد اولیه مثل فولاد و پتروشیمی که خودرو قرار است با آنها ساخته شود، چه بازار پرنوسان و پرالتهابی دارد و مدام درگیر افزایش قیمت است.

بحرینیان با ذکر مثالی گفت: برای خرید مقاطع آلیاژی از خریدار پیش‌پرداخت گرفته می‌شود و محصول سفارش‌شده را تولید می‌کنند و زمان می‌دهد برای سه ماه آینده و در موعد تحویل بر اساس نرخ روز محاسبه قیمت می‌کنند و مابه‌التفاوت قیمت را از سفارش‌دهنده می‌گیرند. این در حالی است که بابت ۳۰ درصد پیش‌پرداختی که سه ماه نزدش باقی‌مانده هم هیچ سودی برای سفارش‌دهنده در نظر نمی‌گیرند و کاملا یک‌طرفه برای معامله برنامه‌ریزی می‌کنند.

او برای بهبود این شرایط پیشنهاد داد: تدوین روشی دقیق برای ظرفیت‌سنجی شرکت‌های درخواست‌کننده محصولات فلزی، فولادی و پتروشیمی که در آن عواملی مانند لیست بیمه و تعداد افراد شاغل، تعداد و خروجی کارشناسی‌شده تجهیزات تولیدی، میزان برق مصرفی هر دوره و سرانجام پایش ارزش افزوده پرداخت‌شده جهت سنجش سطح فعالیت عملی هر واحد تولیدی به بوته کارشناسی و پایش فصلی گذاشته شود. همچنین تعرفه و اجازه واردات به تولیدکنندگان به‌صورت مقطعی حذف شود.

گذر

بنیان‌گذار ایران ناسیونال درگذشت

● روز گذشته محمود خیامی دار فانی را وداع گفته و به برادرش احمد خیامی پیوست، دو برادر به اتفاق، کارخانه ایران ناسیونال-ایران خودرو- را در اوایل دهه ۴۰ راه‌اندازی کردند.

محمود خیامی همچنین بنیان‌گذار فروشگاه‌های کوروش و بانک صنعت و معدن بود. وی هنگام درگذشتش ۹۰ سال داشت.

مرحوم محمود خیامی به همراه برادرش مرحوم احمد خیامی با تولید پیکان در اوسط دهه ۱۳۴۰ و ایجاد نخستین واحد مدرن ساخت اتومبیل در ایران به‌نام ایران‌ناسیونال، الحق دین بزرگی بر گردن شکل‌گیری این صنعت در ایران دارند.

هجوم ملخ‌های صحرایی ۳ برابر می‌شود

● رئیس سازمان حفظ نباتات پیش‌بینی کرد میزان هجوم دسته‌های ملخ‌های صحرایی امسال نسبت به سال گذشته، سه برابر افزایش یابد.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت جهاد کشاورزی، محمدرضا درگاهی با بیان اینکه امسال همچون سال گذشته درگیر هجوم دسته‌های ملخ‌های صحرایی خواهیم بود، افزود: با توجه به تغییر شرایط اقلیمی در شمال و شمال شرق آفریقا، هندوستان و پاکستان و تغییر شرایط اقلیمی در استان‌های جنوبی کشور که متأثر از بارندگی‌های بسیار خوب امسال است، به نظر می‌رسد هجوم ملخ‌های صحرایی تا سه برابر افزایش یابد.

رئیس سازمان حفظ نباتات کشور گفت: همین شرایط اقلیمی باعث شده است رفتار ملخ‌ها تغییر کند و اگر چه سال گذشته ما با ملخ‌های بالغ روبه‌رو بودیم که برای جفت‌گیری و تخم‌ریزی در عرصه‌های مرتعی ریزش می‌کردند، اما امسال با ملخ‌های نابالغی مواجه هستیم که کانون‌های تولید نظیر باغات و مزارع را هدف قرار می‌دهند و پس از تغذیه به سمت کوه‌ها می‌روند و همین مسئله باعث شده است عملیات مبارزه با آنها به‌مراتب سخت‌تر از سال گذشته باشد.

پیشگیری از کرونا در اتوبوس‌های بین‌شهری

● معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای پیشگیری از گسترش ویروس کرونا در ناوگان حمل‌ونقل مسافر، گفت: شرکت‌های مسافربری ملزم به تحویل ماسک به مسافران هستند.

به گزارش تسنیم، عبدالهاشم حسن‌نیا اظهار کرد: برای جلوگیری از شیوع و گسترش ویروس کرونا در ناوگان مسافربری، هماهنگی‌های لازم با تشکل‌های صنفی بخش حمل‌ونقل مسافربری و رعایت الزامات بهداشتی در طول سفر انجام شده است. بر این اساس، آنها مکلف به رعایت الزامات مبنی بر ضدعفونی‌کردن سطوح تماس دست مسافران در ناوگان با مواد ضدعفونی‌کننده استاندارد مورد تأیید مراکز بهداشت و ضدعفونی‌کردن اماکن مورد لزوم در پایانه‌های مسافربری از طریق سازمان پایانه‌های شهرداری هستند.

وی افزود: به شرکت‌های مسافربری تأکید شده است از بطری‌های آب یکبارمصرف به جای لیوان برای مصرف آب شرب به مسافران استفاده کنند و به مسافران دارای علائم سرماخوردگی ماسک تحویل دهند. همچنین بر رعایت کامل مفاد ماده ۱۵ ضوابط حمل‌ونقل مسافر درباره چگونگی تهیه، نگهداری و توزیع بهداشتی خوراکی‌ها در بین مسافران الزام شده است.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای یادآور شد: شرکت‌های مسافربری ملزم هستند چنانچه در حین سفرها مسافرانی با علائم سرماخوردگی شدید مشاهده کردند، نسبت به توجیه رعایت رفتارهای بهداشتی و ایمنی از جمله استفاده از ماسک و در صورت لزوم استقرار مسافر در محلی از وسیله نقلیه که کمترین مواجهه با سایر مسافران را داشته باشد، اقدام کنند.

دستور ترخیص خودروهای لوکس صادر شد

● مدیرکل گمرک ایران بخش‌نامه ترخیص خودروهای در گمرک‌مانده را صادر کرد.

به گزارش تسنیم، وکیلی در بخش‌نامه‌ای به گمرکات سراسر کشور مصوبه هیئت دولت درباره ترخیص خودروهای لوکس را صادر کرد. بر این اساس، مکاتبه دفتر مقررات صادرات و واردات منضم به مصوبه هیئت دولت درباره خودروهای سواری موجود در گمرکات اجرائی ابلاغ شد. گفتنی است حدود پنج هزار خودروی خارجی در گمرکات دپو شده است که به نظر می‌رسد با ابلاغ این بخش‌نامه حداقل هزار خودرو ترخیص خواهد شد.

خبر

مشارکت ۱۶ هزار واحد صنفی برای فروش کالای شب عید

● قائم‌مقام وزیر صنعت از حضور ۱۶ هزار واحد صنفی برای توزیع کالای مورد نیاز مردم در ایام پایانی سال خبر داد و گفت: اصناف، فروشگاه‌های زنجیره‌ای و میادین میوه و تره‌بار سه رکن توزیعی کالا برای تنظیم بازار هستند. حسین مدرس‌خیابانی در گفت‌وگو با تسنیم، درباره برنامه‌های وزارت صنعت برای توزیع کالا در ایام پایانی سال، اظهار کرد: دومین رکن برنامه‌های تنظیم بازار که پس از تأمین کالا به آن توجه شده، موضوع توزیع درست و به‌موقع اقلام مورد نیاز مردم در این ایام است. وی با بیان اینکه توزیع کالا در سه بخش دنبال می‌شود، گفت: بخشی از کار توزیع کالا به اصناف محول شده که شبکه توزیع مطمئنی به‌شمار می‌روند. بر اساس آخرین آمارها، بیش از ۱۶ هزار واحد صنفی برای فروش فوق‌العاده پایان سال در حال آماده‌شدن هستند که با محوریت اتاق اصناف، برنامه مرتبط با آن عملیاتی می‌شود. قائم‌مقام وزیر صنعت ادامه داد: واحدهای صنفی قرار است حداقل ۱۵ درصد تخفیف روی کالاهای خود اعمال و زمینه را برای تأمین مایحتاج مردم فراهم کنند، بنابراین نه‌تنها هیچ کالایی در ایام پایانی سال، گران نمی‌شود؛ بلکه با همراهی و همکاری اصناف، حراج در سطح فروشگاه‌ها و واحدهای صنفی نیز تدارک دیده شده است. همچنین اقلامی همچون پوشاک که رقابت شدید و انباشت کالا وجود دارد، ممکن است تخفیف‌ها بعضا از این هم بیشتر شود.

گام جدید برای تعدیل قیمت ارز در صرافی‌ها

● یک مسئول در نظام بانکی از رفع مشکل ایفای تعهد ارزی یکی از صادرکنندگان عمده خبر داد و گفت: در ساعات آتی ارز حاصل از صادرات این صادرکننده روانه بازار شده و به نظر می‌رسد روند نزولی نرخ آغاز شود. یک مقام مسئول در نظام بانکی در گفت‌وگو با مهر، گفت: با توجه به مشکلات به‌وجودآمده در ایفای تعهدات ارزی یکی از صادرکنندگان و متعاقبا صرافی‌های خریدار در بازار ثانویه، براساس اقدامات انجام‌گرفته از فردا تعامل صادرکننده و صرافی‌های خریدار برای ایفای تعهدات شروع می‌شود که این اقدام می‌تواند تأثیر درخورتوجهی بر عرضه در بازار ثانویه ارز داشته باشد.

آغاز تولید ژل ضدعفونی‌کننده در کارخانجات تولیدی

● دبیر انجمن صنایع شوینده از آغاز تولید ژل ضدعفونی‌کننده در کارخانجات تولیدی شوینده خبر داد و گفت: صد کارخانه برای تولید این ژل‌ها، از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مجوز گرفتند. عبدالرضا مظفری در گفت‌وگو با مهر از آغاز تولید ژل ضدعفونی‌کننده دست در کارخانجات مواد شوینده خبر داد و گفت: تولید از امروز رسما آغاز شده و در روزهای آینده، محصولات آن روانه بازار خواهد شد. او افزود: براساس‌این بیش از صد کارخانه تولیدکننده مواد شوینده، از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی برای تولید این ژل‌ها مجوز گرفته‌اند. دبیر انجمن صنایع شوینده گفت توزیع این کالاها علاوه بر اینکه در فروشگاه‌های زنجیره‌ای، میادین میوه و تره‌بار و کانکس‌های سیار انجام می‌شود، قرار است با رایزنی‌های انجام‌شده با شهرداری تهران، کانکس‌های سیاری نیز برای عرضه این محصولات با نرخ مصوب، در میادین و نقاط مختلف شهر استقرار یابند. مظفری گفت: قیمت این محصولات مصوب و کاملا تحت نظارت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی خواهد بود؛ ضمن اینکه تولید نیز به‌سرعت افزایش خواهد یافت و در سراسر کشور توزیع خواهد شد.

ساعت کار بانک‌ها کم شد

● به دنبال شیوع ویروس کرونا و تصمیم‌گیری برای کاهش ساعت کاری کارکنان، بانک‌ها نیز ساعت کاری را کاهش دادند. به گزارش ایسنا، طبق تصمیم اتخاذشده برای کاهش ساعت اداری ادارات قرار بر این شد که ساعت کاری کارکنان ادارات در تهران به ۸ تا ۱۳ تغییر کند و ساعت کاری کارکنان شش روز کار در هفته نیز ۸ تا ۱۲ اعلام شد. در این جریان بانک‌ها نیز اقدام به کاهش ساعت کاری کردند؛ به‌طوری‌که شورای هماهنگی بانک‌های دولتی اعلام کرد که ساعت کاری بانک‌های عضو شورا در سطح کشور کاهش یافته است. براساس‌این ساعت کاری بانک‌های عضو شورا در تمام کشور از دهم اسفند تا آخر هفته، پانزدهم اسفند، از ۸:۳۰ تا ۱۲:۳۰ خواهد بود و ساعت کار کارکنان آنها ۸ تا ۱۳ اعلام شده است. درباره بانک‌های خصوصی هم طبق اعلام جمشیدی، دبیر کانون بانک‌های خصوصی، این اختیار به مدیران بانک‌ها در تهران داده شده که حداکثر یک ساعت از صبح و یک ساعت از عصر را کاهش دهند. همچنین تغییر ساعت بانک‌های خصوصی در شهرستان‌ها نیز بنا بر تشخیص شورای امنیت استان و استانداری خواهد بود. بانک‌های خصوصی معمولا از ساعت ۷:۳۰ تا ۸ صبح پذیرای مشتری هستند و ساعت کاری عصر آنها نیز معمولا بین ۱۵ تا ۱۶ متغیر است.