گذر

وزرای خارجه و اقتصاد ایتالیا به تهران سفر می‌کنند

● **ایرنا:** در پی توافق هسته‌ای میان جمهوری اسلامی ایران و قدرت‌های جهانی، وزرای خارجه و اقتصاد ایتالیا به‌منظور بهبود روابط دوجانبه به تهران سفر می‌کنند.به گزارش خبرگزاری رسمی ایتالیا (آنسا)، پائولو جنتیلونی وزیر خارجه و فدریکا گوئیدی وزیر توسعه اقتصادی ایتالیا چهارم آگوست آینده (۱۳ مرداد) در رأس هیأتی برای سفری دو روزه عازم تهران خواهند شد.جنتیلونی سفر آتی خود به تهران را از طریق شبکه اجتماعی توییتر اعلام کرد.

با امضای توافق هسته‌ای میان ایران و شش قدرت جهانی راه بهبود روابط تجاری ایران و غرب گشوده شد و کشورهای غربی از جمله ایتالیا از فردای توافق درصدد مسابقه ازسرگیری و بهبود روابط با تهران و به‌دست‌آوردن موقعیت‌های تجاری اقتصادی ازدست‌رفته در سال‌های تحریم هستند.در این بین شرکت بیمه اعتباری ساچه ایتالیا نیز اعلام کرد صادرات این کشور در چهار سال آینده به‌دلیل بازگشایی مرزهای ایران می‌تواند سه میلیارد یورو افزایش پیدا کند.

آژانس بین‌المللی انرژی: ایران را دست‌کم نگیرید

● **ایسنا:** آژانس بین‌المللی انرژی اعلام کرد «نفت ایران بسیار سریع‌تر از آنچه همه تصور می‌کنند به بازارهای بین‌المللی باز خواهد گشت».به گزارش بلومبرگ، این آژانس که به کشورهای مصرف‌کننده نفت مشاوره می‌دهد، افزود: بیشتر تحلیلگران درباره توانایی ایران برای بازگشت به بازارهای جهانی نفت بیش از حد بدبین هستند.اگر سابقه بازگشت دیگر کشورهای تولیدکننده نفت به بازارهای جهانی را مدنظر قرار دهیم براین اساس ایران می‌تواند تولید نفت خام خود را که بر اثر تحریم‌ها متوقف شده، سریع‌تر از آنچه همگان پیش‌بینی می‌کنند از سر بگیرد.تحلیلگران و فعالان بازار معتقدند که ایران پس از لغو تحریم‌ها برای افزایش تولید نفت خود به سطوح قبل از تشدید تحریم‌ها در سال ۲۰۱۲ دست‌کم به یک سال زمان نیاز دارد.براساس اطلاعات جمع‌آوری‌شده توسط بلومبرگ چنین ارزیابی‌های بدبینانه‌ای در مورد اختلالات عرضه نفت در دیگر اعضای اوپک نظیر لیبی و ونزوئلا نیز وجود داشت، اما این کشورها با بازگشت سریع‌تر از انتظار خود تمام پیش‌بینی‌ها را برهم زدند.در این گزارش قصد داریم به تولید نفت ونزوئلا قبل و بعد از اعتصاب در شرکت نفت دولتی این کشور در سال ۲۰۰۲ بپردازیم.

حتی پس از آسیب‌دیدن تجهیزات در جریان تعطیلی و اعتصاب کارکنان شرکت نفت ونزوئلا و اخراج هزاران تن از کارکنان این شرکت، ونزوئلا توانست تولید نفت خود را ظرف مدت چهارماه دو میلیون بشکه در روز افزایش دهد.آژانس بین‌المللی انرژی در آوریل سال ۲۰۰۳ اعلام کرد که این بازگشت بسیار سریع‌تر از حد انتظارات بوده است.مثال دوم بازگشت لیبی پس از جنگ داخلی منجر به سرنگونی معمر قذافی در سال ۲۰۱۱ است.تولید نفت لیبی در جریان ناآرامی‌ها علیه قذافی تقریبا به‌طور کامل تعطیل شد، اما ظرف شش ماه پس از پایان ناآرامی‌ها مجددا از سر گرفته شد.ناآرامی‌ها در لیبی تولید نفت این کشور را به‌طور کامل متوقف کرد و تحلیلگران، فعالان بازار و حتی خود گروه‌های لیبیایی معتقد بودند که ۱۸ ماه طول می‌کشد تا تولید نفت لیبی حدود یک میلیون بشکه در روز افزایش پیدا کند، اما در واقع میزان تولید نفت این کشور ظرف تنها شش ماه از یک میلیون بشکه در روز فراتر رفت.آنتونی هاف رئیس بخش بازارهای نفتی در آژانس بین‌المللی انرژی می‌گوید: هیچ دلیل قانع‌کننده‌ای وجود ندارد که درباره احیای فوری تولید نفت ایران به لحاظ ظرفیت فنی تردید داشته باشیم.آژانس بین‌المللی انرژی با برخی اظهارنظرهای بدبینانه مبنی بر اینکه میادین نفت ایران به دلیل تحریم‌ها تخریب شده یا آسیب دیده‌اند مخالف است.بیشتر تحلیلگران از جمله مؤسسه وود مکنزی و استاندارد چارتر معتقدند ایران برای بازگشت به سطح تولید روزانه ۳.۸ میلیون بشکه(سطح قبل از تحریم‌ها) دستکم به یک سال زمان نیاز دارد.

تولید نفت ایران به دلیل تحریم‌های بین‌المللی از سال ۲۰۱۱ تاکنون حدود ۸۰۰ هزار بشکه در روز کاهش یافته است.

آژانس بین‌المللی انرژی افزود: برخلاف نظر تحلیلگران بدبین همان‌طور که بیژن زنگنه، وزیر نفت ایران، وعده داده ایران می‌تواند تا اواسط سال آینده روزانه یک میلیون بشکه به تولید خود بیفزاید و باعث اشباع بیشتر بازار و کاهش قیمت‌ها شود.

ادوارد پی‌باس، تحلیلگر نفتی در مؤسسه بی‌ان‌پی پاریباس لندن، می‌گوید: ما درباره دست‌کم‌گرفتن توان یک کشور برای افزایش تولید نفت خود، وقتی که به پول نیاز دارد هشدار می‌دهیم. تحلیلگران بازار نظرات محافظه‌کارانه‌ای دارند و پیش‌بینی افزایش تدریجی عرضه نفت ایران رو به افزایش است.

رئیس شورای رقابت در گفت‌وگو با «شرق»:

رسیدگی به پرونده بابک زنجانی در چارچوب وظایف ما نبود

نگین باقری: شش سال گذشته شورای رقابت تنها یک پیشنهاد بود؛ لایحه‌ای که می‌خواست بر گردنه واگذاری‌های بخش دولتی به‌خصوصی بایستد تا بازار را به سمت رقابتی‌شدن تشویق کند. شورای رقابت اگرچه می‌خواست از انحصار جلوگیری کند و مانع قیمت‌گذاری تبعیض‌آمیز شود اما تابه‌حال افشاکننده هیچ‌یک از قراردادهای انحصاری، غیررقابتی و فاسد دولت مولودش نبوده است. رئیس این فرزند دولت دهم می‌گوید شورا نقشی فراقوه‌ای دارد اما اعتقاد دارد هیچ‌کدام از فسادهای تأمین‌اجتماعی، بیمه ایران، بابک زنجانی و مه‌آفرید خسروی تهدیدی علیه بازار رقابتی نبوده‌اند! او همچنین واگذاری مخابرات را به خاطر فروختن کابل‌های مسی، واگذاری بدی می‌داند و ادامه می‌دهد: «مخابرات به یک معضل تبدیل شده است». رضا شیوا همچنین شکایت‌های شرکت‌های اینترنتی را مانع افزایش تعرفه تلفن می‌داند. او که بعد از جمشید پژویان به‌عنوان رئیس شورا منصوب شده، در پایان سرش را پایین می‌اندازد و با لبخندی، از اعلام آخرین رقم تورم خودرو هم پرهیز می‌کند.

الان شش سال از فعالیت شورای رقابت می‌گذرد اما ذهنیتی که از این شورا ایجاد شده این است که شورای رقابت تنها به موضوع خودرو رسیدگی می‌کند. علت این موضوع چه بوده است؟

بله، این ذهنیت شکل گرفته است. اما شورای رقابت برای این شکل گرفت که با هرجا که عدالت اقتصادی در جامعه نباشد مبارزه کند. برمبنای فصل نهم اصل ۴۴ قانون اساسی شورا باید با انحصار مبارزه کند. در اقتصاد، انحصار مقدمه تمامی فسادهایی است که در کشور اتفاق می‌افتد برای همین شورا باید یک بنیان و اراده قوی داشته باشد تا بتواند به این وظایفی که برعهده دارد به‌خوبی عمل کند. ما موضوعات بسیار زیادی را در این شش سال بررسی کرده‌ایم. امتیازهای ویژه‌ای که به بعضی از واردکننده‌ها داده شده، مسائلی در شرکت انرژی پاک، شکایت مؤسسات تحقیقات وزارت نیرو از وضعیت انحصاری واگذاری تحقیق‌ها که به‌صورت مزایده‌ای از سوی وزارتخانه ارائه نشده است، شکایت شرکت «دامنه ریزموج» از اتحادیه تولیدکننده‌های سی‌دی به‌خاطر مسائل قیمت‌گذاری، شکایت‌هایی در صنعت فولاد، سولفات‌سدیم و ساخت نیروگاه مواردی بوده که شورا در آن رقابت دخالت کرده اما بحث خودرو بحثی است که با زندگی همه عجین شده و برای همین خودرو بیشتر برجسته شده است. در بیش از ۲۱۰ جلسه شورا خودرو بحث حاشیه‌ای بود که گردن شورا افتاد. اما به‌طورکلی حوزه فعالیت شورای رقابت گسترده است. یعنی هرجا که تبعیضی باشد و عدالت اقتصادی برقرار نباشد شورا دخالت می‌کند.

از سال ۹۲ اخبار فسادهای مختلفی در کشور انتقال داده شد. مصداق مقابله با فسادهایی مانند پرونده بابک زنجانی، مه‌آفرید خسروی و بسیاری از تخلف‌های میلیاردی را در وظایف شورا می‌توان دید. برای مثال در وظایف شورای رقابت آمده که در معامله نباید یک طرف دیگری را مشروط به خرید کالای دیگری کند. برخی از منابع می‌گویند دقیقا این اتفاق در پرونده شهرک‌غرب بابک زنجانی رخ داده است. با توجه به اینکه رسیدگی به بسیاری از این پرونده‌ها جزء وظایف شورای رقابت بوده، اطلاع داشتید و افشا نکردید؟

هر تخلفی را نمی‌توان به شورای رقابت مربوط دانست. ما نهادهای دیگری مانند سازمان بازرسی کل کشور، قوه‌قضائیه و تعزیرات حکومتی را در جامعه داریم. آن مواردی به شورای رقابت مربوط می‌شود که در چارچوب وظایف این شورا باشد. یعنی نوعی انحصار، تبعیض و مجوز انحصاری به کسی داده شده باشد. برای مثال تعیین قیمت، تغییر قیمت کالا، سوءاستفاده از وضعیت اقتصادی مسلط، تهدید عرضه یا تقاضا به‌منظور افزایش یا کاهش قیمت بازار به‌صورت غیرمتعارف، ایجاد مانع به‌منظور سخت‌کردن ورود رقبای جدید و تحمیل شرایط غیرمنصفانه در چارچوب وظایف ماست. اگر سهامی به‌صورت انحصاری واگذار شده باشد، می‌توانیم آن را برگردانیم. شورای رقابت برای شکستن حاکمیت انحصار قدرت زیادی دارد.

با توجه به مثال‌هایی که زدید، باز من به سؤال قبلم برمی‌گردم. در پرونده مه‌آفرید خسروی سهم فولاد و راه‌آهن به‌صورت ۹۵.۲ و ۹۵ درصدی واگذار شده بود اما شورای رقابت در این پرونده هم وارد نشد.

باز هم من همان صحبت را می‌کنم. در پرونده اینها خیلی بحث رقابتی و انحصار نبود. سوءاستفاده مالی بود. یعنی قوه‌قضائیه باید دخالت می‌کرد. اگر مجوز ویژه برای یک نفر از هر تشکیلات دولتی یا غیردولتی ایجاد شود، ما می‌توانیم وارد شویم.

این تسهیلات ویژه را در وام‌های کلان و با شرایط عجیبی که بانک‌ها به برخی از افراد مانند بابک زنجانی و مه‌آفرید خسروی دادند وجود نداشت؟

نه، این یک نوع تبانی بوده که قوه‌قضائیه می‌توانسته به آن وارد شود. به اندازه کافی نهادهایی بودند که در مسئله بابک زنجانی دخالت کنند. بحث اقتصادی رقابت بیشتر به این شورا مربوط می‌شود. اگر یک نفر با پارتی‌بازی وامی بگیرد، باید قوه‌قضائیه رسیدگی کند. اما اگر یک نهاد امتیازی منحصرانه بدهد (مانند پرونده ۶۵۰ میلیون یورویی یا موضوع آب‌های مرزی) ما وارد می‌شویم. اما بابک زنجانی در چارچوب وظایف ما نبود.

عکس: نسترن دادجو

واگذاری شرکت‌های تأمین‌اجتماعی در شرایط غیررقابتی هم جزء وظایفتان نبود؟

در رابطه با واگذاری سهام دولتی به خصوصی، تشکیلاتی وجود دارد. در کمیته واگذاری رئیس شورای رقابت هم حضور دارد. اما از سال ۹۲ هیچ موضوعی که ضدرقابتی باشد اتفاق نیفتاده است. اگر رخ داده بود دخالت می‌کردیم. از قبل هم موضوع مخابرات را در دست داشتیم که شورای رقابت هم در آن دخالت کرد. به‌نظر ما یکی از واگذاری‌های بد خصوصی‌سازی دولت قبل، واگذاری مخابرات بود که به اندازه کافی شفاف نبود دقیقا چه چیزی واگذار شده است. به‌ویژه اینکه نباید سیم‌های مسی‌ای که در خاک هستند، واگذار می‌شد. مخابرات می‌گوید این سیم‌ها را هم خریده است، اما وزارت ارتباطات اعتقاد دارد این کابل‌ها خریداری نشده است. این موضوع برای ما و دولت مشکلات زیادی به‌وجود آورده است و در این زمینه ما شکایات بسیار زیادی داریم. به‌نظر من واگذاری این کابل‌ها حاکمیتی است و نباید واگذار می‌شدند. این کابل‌ها اگر در دست دولت بودند، همه می‌توانستند از آنها استفاده کنند. شرکت‌های اینترنتی همه از این موضوع ناراضی هستند، چراکه مخابرات به آنها اجازه دسترسی نمی‌دهد. همین باعث شده است ما در رشته ICT توسعه بسیار کمی داشته باشیم. برای همین می‌توان گفت این کار واگذاری بدی بوده که در این دوره شورا رخ داده است.

با توجه به اینکه شورای رقابت بعد از این واگذاری‌ها تأسیس شد، اجازه داشت در موضوع واگذاری مخابرات دخالت کند؟

درباره این موضوع بحث‌های زیادی در شورا شد. شورا درنهایت در نحوه واگذاری مشکلی ندیده بود، چراکه مسائل قانونی رعایت شده بود.

رقابتی‌بودن آن نیز تأیید شد؟

بله، چند شرکت بودند که در این مزایده وارد شده بودند.

ولی نظر آقای پژویان، رئیس سابق شورای رقابت، این است که فرایند واگذاری رقابتی نبوده است.

وقتی به‌صورت مزایده گذاشته شد، در انتها دو شرکت باقی ماندند؛ یکی از آنها که اهلیتش را نهادها تعیین نکردند، از صحنه خارج شد. شرکت باقی‌مانده دیگر هم مخابرات را خرید؛ اما واگذاری بدی بود. الان هم مخابرات اعلام آمادگی کرده است که واگذار می‌کند. نه مخابرات، نه دولت و نه مردم از واگذاری مخابرات راضی نیستند.

یعنی شما فکر می‌کنید سهام‌داران مخابرات راضی نیستند یا این اعلام آمادگی آنها صرفا واکنشی در ادامه جنجال‌های اخیر بین وزارت ارتباطات و این شرکت بوده است؟

ما با سهام‌داران مخابرات جلسه گذاشتیم که ببینیم آیا این ادعا یک بلوف است یا نه. اما آنها گفتند برای واگذاری آمادگی کامل دارند. حالا قرار شده است ما کارگروهی تشکیل دهیم که نماینده مخابرات و دولت و خصوصی‌سازی و شورای رقابت و مجلس، همگی در آن باشند و این مجموعه راهکاری برای این معضل کشور پیدا کنند. آنها هم باید به این راهکار تن دهند. در اکثر کشورهایی که سیم‌های مسی را به بخش خصوصی واگذار کرده‌اند، پشیمان شده‌اند، چراکه خریدار به‌عنوان انحصارگر اجازه استفاده دیگران از آن سیم‌ها را نمی‌داد. الان ما شرکت‌های زیادی داریم که به این کابل‌های مسی نیاز دارند، اما این کابل‌ها دست یک نفر است. مخابرات، به‌ویژه آن کابل‌های مسی انحصار طبیعت است.

الان نظر شورای رقابت برای دوباره برگرداندن مخابرات چیست؟

کمی پیچیده است. الان سهام‌داران جزء هم در بورس مخابرات سهام دارند. برای همین باید کار تخصصی برای آن انجام شود. این کارگروهی که از آن نام بردم می‌تواند راه‌حلی منطقی را با توجه به تجربه دیگر کشورها ارزیابی کند. در آخرین جلسه‌ای که ما داشتیم این پیشنهاد را قبول کردند. من با وزیر ارتباطات هم جلسه داشته‌ام. وزیر هم از پیشنهاد کارگروه استقبال کرد. ما با صاحبان ۱+۵۰ درصد سهام مخابرات هم حرف زدیم و استقبال کردند. الان همه می‌دانند وضعیت مخابرات معضلی برای کشور شده است. مخابرات هم چیزی نیست که برای کشور اهمیتی نداشته باشد. به‌دلیل حساسیت مخابرات هرکسی نمی‌تواند مالک آن شود، چراکه اطلاعات مردم در حال ردوبدل‌شدن در جامعه است. الان مخابرات به‌دنبال افزایش تعرفه است و با وجود شکایت‌های زیادی که دارد ما نمی‌توانیم اجازه افزایش قیمت بدهیم. خود مخابرات هم از این وضعیت ناراضی است.

شما اشاره کردید اگر گروهی بخواهند بر سر قیمت کالا تبانی کنند، شورای رقابت می‌تواند وارد شود. درحال‌حاضر واردات انحصاری خودرو فقط در دست چند خانواده است و همین باعث می‌شود هروقت این چند شرکت تصمیم بگیرند، بتوانند بازار را تشنه خودرو کنند و افزایش قیمت را رقم بزنند. شما دراین‌باره حتی به مناقشه‌هایی با دولت رسیده‌اید. نتیجه کار چه شد؟

تا سال پیش هر فرد حقیقی یا حقوقی می‌توانست خودرو وارد کند. وقتی نمایندگی خودرو وارد می‌کرد، افراد حقیقی و حقوقی دیگری هم می‌توانستند وارد شوند و بازیگران این عرصه تعدادشان زیاد می‌شد. هروقت عده‌ای برای بالابردن قیمت مانع واردات می‌شدند، گروهی دیگر بودند که اقدام به واردات می‌کردند و قیمت به تعادل می‌رسید. قانون گفته است هر کسی خودرو وارد می‌کند باید خدمات پس‌ازفروش آن را هم ارائه کند؛ بنابراین این افراد حقیقی و حقوقی که نمایندگی هم ندارند، باید خدمات پس‌ازفروش را از نماینده‌ها بخرند. بیش از ۷۵ درصد از بازار خودروهای وارداتی در دست دو شرکت است و اگر فقط این افراد قادر به واردات بودند، حرف شما هم درست بود؛ اما وزارت صنعت، معدن و تجارت دستورالعملی نوشت که برمبنای آن افراد حقیقی و حقوقی خدمات پس‌ازفروش را از نمایندگی‌ها خریداری کنند و نمایندگی‌ها هم موظف شدند این خدمات پس‌ازفروش را بفروشند؛ یعنی آنها اختیار نه گفتن ندارند. ما با ارزیابی‌های‌مان متوجه شدیم هیچ خدمات پس‌ازفروشی به شخصیت‌های حقیقی و حقوقی فروخته نشده است و شکایاتی هم در این رابطه داشتیم. قائم‌مقام وزارت صنعت به شورا آمدند و اذعان کردند فقط یک یا دو مورد توافق بین نمایندگی و شخصیت‌های حقیقی و حقوقی انجام شده است، اما دلیل نفروختن خدمات پس‌ازفروش به نواقصی برمی‌گردد که وزارتخانه درپی رفع آن است. در آن جلسه قرار شد تجدیدِنظری در رقابتی‌بودن آن شود.

با وجود حضور آقای خسرو تاج در جلسات شورا در آخرین نشست خبری وزیر، کاملا از این طرح دفاع شده است. آن هم درحالی‌که خودروهایی که از امارات وارد می‌شود، هنگام خرید قیمت خدمات پس از فروش از شرکت اصلی را محاسبه کرده‌اند. این‌گونه خودروسازی‌ها که نمایندگی ندارند در قیمت خود مجبورند دو بار خدمات پس از فروش را حساب کنند.

من شک دارم که این جزء وظایف خودروساز باشد که خدمات پس از فروش را با قیمت خودرو محاسبه کند. برای مثال، ایران‌خودرو پول خدمات پس از فروش را از کشورهایی می‌گیرد که در آنجا نمایندگی فروش داشته باشد. تحقیقات ما نشان می‌دهد قیمت تمام‌شده واردکننده‌های مستقل کمتر از نمایندگی‌هاست. به همین دلیل نمایندگی‌ها از همکاری با آنها ممانعت می‌کنند.

تحلیلتان از دفاع وزیر در نشست خبری‌اش چیست؟

به‌نظر من، وزیر از این وضعیت دفاع نمی‌کند. الان باید برای وزیر گزارشی تهیه و عملکرد نمایندگی‌ها برای او نشان داده شود. من مطمئنم وزیر نمی‌خواهد بازار، انحصاری باشد. ما در بحث خودروهای زیر دو هزار سی‌سی دخالت کردیم چراکه بازارشان انحصاری بود و در آن انحصار، دیگر دنبال کیفیت نمی‌رفت. انحصار، فساد ایجاد می‌کند و کارایی پایین می‌آید.

حالا که بحث به ارتباط شما و وزارتخانه رسید، بهتر است درباره رفتار دولت یازدهم و دهم با شورای رقابت در این سال‌ها حرف بزنیم. آیا نوع برخوردها فرقی داشته است؟

شورای رقابت، نهادی فراقوه‌ای است. همه، انحصار را دوست دارند انگار جزء ژن انسان‌هاست. به‌هرحال، برخوردهایی با دولت‌ها به‌وجود می‌آید ولی مخالفت‌های زیادی از سوی دولت‌ها نداشته‌ایم.

از آخرین وضعیت قراردادهای سایپا و ایران‌خودرو با خودروسازان خارجی اطلاعی دارید؟

شرکت‌های مذاکره‌کننده محدود هستند. امیدوارم با پژو رنو، هیوندایی یا کیا هر مذاکره‌ای شده باشد، صرفا به واردات ختم نشود، یعنی قراردادها به‌نوعی باشد که در مدت پنج یا هفت‌ساله بتوانیم ۸۰ درصد از آن خودرو را در ایران بسازیم. واردات خودرو یا قطعه، دهن‌کجی به تولید داخل است. درحالی‌که سهم بازار چین روزبه‌روز در حال بالاتررفتن است، تولیدکننده‌ها باید کیفیت را بالا ببرند و نیازهای جامعه را برآورده کنند. اگر جوان‌ها ماشین شاسی‌بلند می‌خواهند، باید این خودرو در داخل تولید شود تا جوان‌ها هم به سمت خودرو چینی نروند.

چرا کیفیت خودروهای داخلی در طول این سال‌ها سیر نزولی داشته است؟ این به قطعه‌سازها مربوط بوده یا به خودروساز؟

افت کیفیت خودرو دلایل متفاوتی را می‌تواند داشته باشد اما به نظر شورای رقابت اگر در صنعت خودروسازی ما رقابت وجود داشت، از کیفیت بهتری برخوردار بودیم. تا حدودی هم تحریم‌ها کمک کرد که کیفیت خودرو داخل افت کند. عوامل مختلفی دست‌به‌دست هم داد که وضعیت ما خوب نباشد. بحران‌های مالی نیز باعث شد تا به قطعه‌سازان فشار بیاید و نتوانند به نحو مطلوب کارشان را انجام دهند. این وضعیت بد باعث شد آنها رو به تولید بی‌کیفیت بیاورند. اینها باعث شد با وجود پیشرفت‌هایی که در دیگر صنایع داشتیم در صنعت خودرو خیلی حرفی برای گفتن نداشته باشیم.

به‌نظر می‌رسد عزمی هم برای تولید قطعه‌سازی وجود ندارد. آنها با واردات سود بیشتری می‌برند. این تمایل برای واردات قطعه به‌خصوص قطعات چینی، تأثیرگذار بوده است.

باید سیاست‌های صنعتی‌مان به تولیدکننده‌هایمان خط بدهد که چگونه عمل کنند. زمانی که قطعه‌ساز داخلی‌مان می‌تواند کیفیت قابل‌قبولی داشته باشد نباید مجوز ورود قطعه چینی داده شود. ما قطعه‌سازان خوبی داشتیم و داریم تا جایی که برخی از آنها به شرکت پژو فرانسه قطعه صادر می‌کردند. اما تولیدکننده به‌دنبال قیمت پایین است و قیمت پایین کیفیت پایین هم خواهد داشت بنابراین نهادهایی که مسئول استاندارد هستند، باید در اینجا فعال باشند. البته خودروسازان می‌گویند قطعه چینی به‌کار نمی‌برند، بنابراین باید سازمان استاندارد و وزارت صنعت و معدن هم کاری کنند که قطعات داخلی استفاده شود.

با توجه به اینکه بارها بحث مجازات تخلف‌های خودروسازان داخلی مطرح شده شورای رقابت از ابزار تنبیهی برخوردار است؟

شورا دو قاضی دارد و اگر تشکیلاتی تخلف کند، همان‌جا می‌تواند جریمه کند.

ادامه در صفحه۸

نگاه

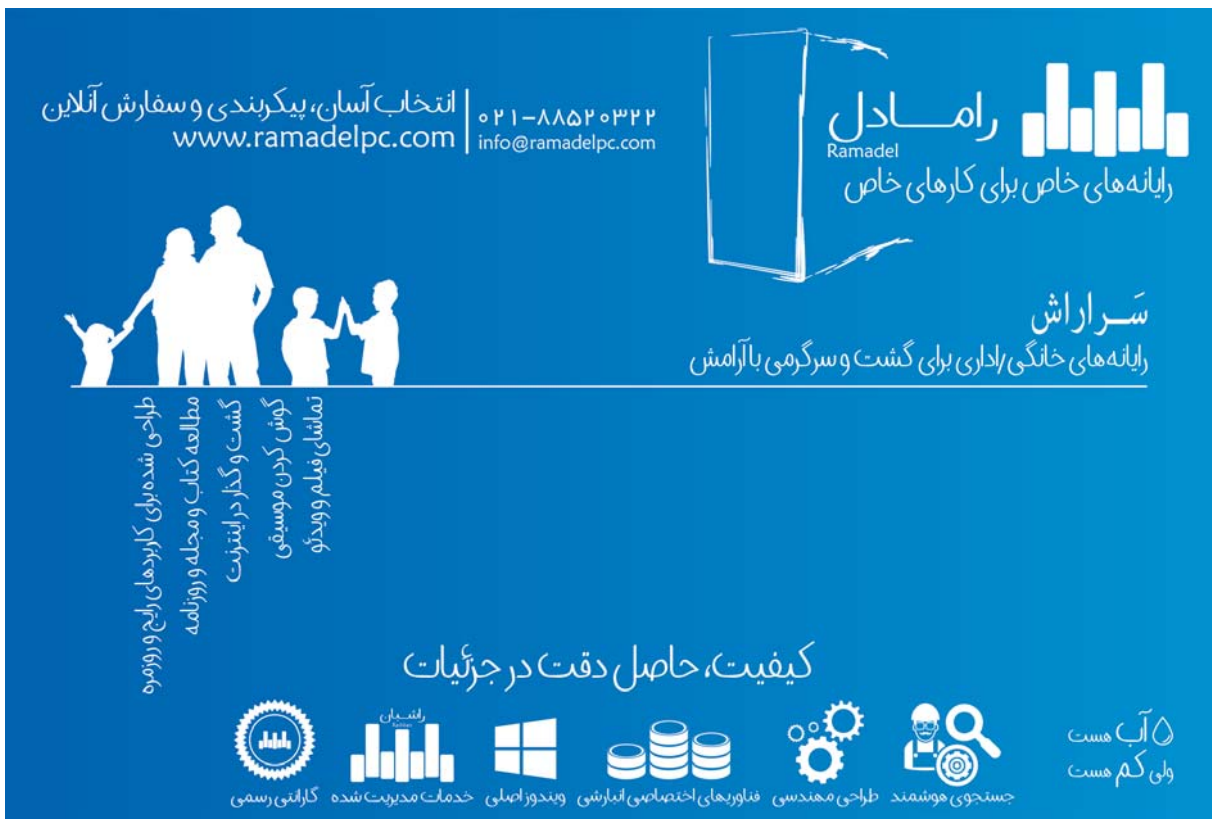
مالزی امیدوار به افزایش صادرات روغن پالم به ایران

● **ایرنا:** گروه شرکت‌های بزرگ صادرات روغن خام نخل (پالم) مالزی امیدوار است میزان صادرات این محصول به ایران به‌دنبال توافق جامع هسته‌ای ایران و گروه ۱+۵ در هفته گذشته و لغو تحریم‌ها افزایش یابد.ایران در شش ماهه نخست سال گذشته میلادی ۱۹۷هزارو ۲۰۲ تن روغن خام پالم از مالزی وارد کرد.دست‌اندرکاران صنعت کشاورزی روغن پالم مالزی با وجود هشدارهای وزارت بهداشت کشورمان برای کاهش واردات روغن پالم از جهان، امیدوارند میزان صادرات این محصول استراتژیک کشورشان به ایران افزایش یابد.

خبر ویژه

معاون بازاریابی و فروش سایپا

انحصار صنعت خودرو، به زیان خودروسازان و خریداران است

● **سایپانیوز:** انتظار طولانی خودروسازان و خریداران برای اعلام قیمت جدید خودروها در هر سال، بازار خودرو را دچار سردرگمی کرده و رکود در این بازار و کاهش معاملات را در نیمه اول هر سال به همراه داشته است.به گزارش سایپانیوز رضا تقی‌زاده، معاون بازاریابی و فروش گروه خودروسازی سایپا از متضررشدن خودروسازان و خریداران خودرو به علت ضعف در مکانیسم اجرائی قیمت‌گذاری خبر داد و گفت: به‌کارگیری و اجرای فرمول در قیمت‌گذاری خودروها طی سالیان اخیر، با ضعف‌های اساسی روبه‌رو بوده است.

وی افزود: در حال حاضر، با دیدگاه انحصاری تلقی‌شدن صنعت خودرو، فرمولی مبنای محاسبه قیمت خودروها قرار گرفته که براساس دو شاخص «نمره کیفی خودروها» و «نرخ تورم» است.وی تصریح کرد: نمره کیفیت به عنوان شاخص کلیدی در قیمت‌گذاری خودروها در حالی مورد استفاده قرار می‌گیرد که بعضا به زیان خریداران منجر شده است. به عنوان مثال، درخصوص خودروهایی که نمره منفی کیفیت آنها بالاتر می‌رود و بر این اساس، قیمت خودرو توسط خودروساز باید کاهش یابد، تأخیر در محاسبه و اعلام قیمت جدید خودرو، سبب می‌شود مشتریان، خودروهای با کیفیت پایینی را با قیمت بالاتر خرید کنند و همچنین به جهت عدم اعلام به موقع رتبه کیفی خودروها و در نتیجه عدم رفع مشکلات کیفی نیز متضرر می‌شوند.تقی‌زاده یادآور شد: نرخ تورم سال گذشته، مبنای قیمت‌گذاری خودروها در سال جدید قرار می‌گیرد. بدین‌ترتیب، تغییر در قیمت خودروها عملا با یک سال تأخیر صورت گرفته و همپای تغییرات تورم نقطه‌ای نیست. ضمن اینکه تأخیر در محاسبه و اعلام قیمت‌های جدید نیز سبب افزایش زیان خودروسازان می‌شود. وی گفت: خودروساز، هزینه‌های تأمین مواد اولیه و قطعات خودرو، حقوق و دستمزد، سربار و... را باید براساس تورم سال جاری متحمل شود درحالی‌که قیمت‌گذاری و فروش خودروی تولیدی خود را برمبنای تورم سال گذشته انجام می‌دهد؛ درنتیجه، امکان فعالیت‌های تحقیق و توسعه را که بسیار هزینه‌بر است از خود سلب می‌کند. بدیهی است تداوم چنین روندی، عدم رشد کیفی خودروها خواهد بود که به زیان هر دو طرف، خودروساز و خریداران منجر می‌شود.معاون بازاریابی و فروش گروه خودروسازی سایپا افزود: انتظار طولانی خودروسازان و خریداران برای اعلام قیمت جدید خودروها در هر سال (که حتی تا نیمی از سال ادامه می‌یابد)، بازار خودرو را دچار سردرگمی کرده و رکود در این بازار و کاهش معاملات را در نیمه اول هر سال به همراه داشته است؛ ضمن اینکه عدم مسئولیت و پاسخ‌گویی مراجع ذی‌ربط در این مورد نیز باعث تعجب همگان شده است.