

کنترل کسری تراز تجاری و ایجاد تاب آوری تحریمی با ساز و کار «تولید بار اول»

بومی‌سازی تجهیزات راهبردی و فرایند تولید برای کشورهایی که به دنبال کاهش نرخ ارز صنایع، بهبود رقابت‌پذیری صنعتی، کنترل کسری تراز تجاری و ایجاد انعطاف‌پذیری در برابر تحریم‌ها هستند، مزایایی ارائه می‌کند. با تولید تجهیزات صنعتی ضروری در داخل، کشور می‌تواند اتکای خود را به واردات کاهش دهد، فرصت‌های صادراتی را تحریک و در آمد آرزنی ایجاد کند. تلاش‌های بومی‌سازی نه تنها به وضعیت تجاری متعادل تر کمک می‌کند، بلکه باعث رشد اقتصادی، ایجاد شغل و توسعه صنایع جدید می‌شود. ■ ■ ■

یکی از مزیت‌های اولیه «تولید بار اول» تجهیزات راهبردی ظرفیت آن در کاهش مصرف ارز صنایع است. زمانی که کشوری مقدار قابل توجهی ماشین‌آلات و تجهیزات وارد می‌کند، به ذخایر ارزی آن فشار وارد می‌شود که می‌تواند به عدم تعادل در نرخ ارز منجر شود. ایران با تولید این تجهیزات برای اولین بار در داخل می‌تواند اتکای خود را به واردات و در نتیجه تقاضا برای ارز کاهش دهد و نرخ ارز را تثبیت کند. این امر به نوبه خود، رقابت‌پذیری صنایع داخلی را با مقرون‌به‌صرفه‌تر کردن محصولات آنها هم در داخل و هم در بازارهای خارجی افزایش می‌دهد.

کنترل کسری تراز تجاری

بسیاری از کشورها از جمله ایران به دلیل وابستگی شدید به ماشین‌آلات و تجهیزات وارداتی با کسری تراز تجاری در بخش صنعتی مواجه هستند. تولید بار اول تجهیزات راهبردی راه‌حلی مناسبی برای رفع این کمبودها ارائه می‌دهد. کشورها با تولید تجهیزات ضروری صنعتی در داخل می‌توانند واردات خود و در نتیجه کسری تراز تجاری‌شان را کاهش دهند. فرایند بومی‌سازی امکان توسعه صنایع جدید داخلی، ایجاد فرصت‌هایی برای صادرات و افزایش درآمد‌های ارزی را فراهم می‌کند. این امر به تعادل بیشتر تجارت و کاهش وابستگی به واردات منجر می‌شود.

تأثیر اقتصادی تولید بار اول

تأثیر اقتصادی تولید بار اول تجهیزات راهبردی صنعتی قابل توجه است. به عنوان مثال، در مورد ایران، تلاش‌های بومی‌سازی ذیل ساز و کار تولید بار اول در یک سال اخیر تقریباً ۱/۴ میلیارد دلار در ارز خارجی صرفه‌جویی و به کاهش نرخ ارز کمک کرده است. این موضوع نشان دهنده مزایای مالی بالقوه‌ای است که می‌توان از طریق طرح‌های بومی‌سازی از آن استفاده کرد. کشورها با سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، انتقال فناوری و ایجاد قابلیت‌های تولید محلی، نه تنها می‌توانند کسری تجاری خود را کاهش دهند، بلکه رشد اقتصادی و ایجاد شغل را نیز تحریک می‌کنند.

ایجاد مقاومت در برابر تحریم‌ها

بومی‌سازی تجهیزات و فرایند تولید نقش حیاتی در ایجاد مقاومت در برابر تحریم‌ها دارد. زمانی که کشوری برای نیازهای صنعتی خود به شدت به واردات متکی است، در برابر اختلالات ناشی از تحریم‌های بین‌المللی آسیب‌پذیر می‌شود. یک کشور با توسعه توان تولید داخلی می‌تواند تأثیر تحریم‌ها را کاهش دهد و فعالیت‌های صنعتی خود را حفظ کند. بومی‌سازی سطحی از خودکفایی را فراهم می‌کند و به صنایع اجازه می‌دهد حتی در مواجهه با فشارهای خارجی به فعالیت خود ادامه دهند. این امر تاب‌آوری کلی یک کشور را افزایش می‌دهد و حساسیت آن را در برابر خطرات اقتصادی و سیاسی کاهش می‌دهد. برای اجرای مؤثر تحریم‌های بومی‌سازی، دولت‌ها باید نقش فعالی در ارائه حمایت و مشوق‌ها برای صنایع ایفا کنند. این موضوع می‌تواند شامل کمک‌های مالی، مشوق‌های مالیاتی، کمک‌های مالی تحقیق و توسعه و فرایندهای نظارتی ساده باشد. همکاری بین دولت، صنایع و مؤسسات تحقیقاتی برای تقویت نوآوری، شمولیقت انتقال فناوری و توسعه تخصص لازم برای تلاش‌های موفق بومی‌سازی بسیار مهم است. با ایجاد فضای مساعد برای بومی‌سازی، دولت‌ها می‌توانند موفقیت بلندمدت و پایداری صنایع داخلی را تضمین کنند.

کاهش کسری تراز ارزی در تجارت خارجی

علی‌اکبر کریمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «جوان» با اشاره به رفع مشکلات خرید محصولات شرکت‌های دانش‌بنیان و اقدامات معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهور با ایجاد کارگروه «تولید بار اول» در راستای ترک تشریفات مزاحم در این بخش گفت: روال خریدهای دستگاه‌های دولتی تابع مقررات خاصی است که به هر حال این خریدها سطح‌بندی می‌شود. ایجاد کارگروه تولید بار اول از سوی معاونت علمی و فناوری با هدف ترک تشریفات تراش فروش محصولات شرکت‌های دانش‌بنیان اقدامی مناسب است. اگر بتوانیم ناظر بر خریدهای دولتی اولیوتی برای محصولات شرکت‌های دانش قائل شویم، این اقدام مؤثر خواهد بود. وی افزود: می‌توانیم در این بخش در یک شرایط برابر از شرکت‌های دانش‌بنیان خرید کنیم، بنابراین این مسئله می‌تواند باعث تشویق حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان شود و به حجم خریدهای سالانه دولت کمک کند. کریمی با بیان اینکه دولت در طول سال خریدهای میلیاردی زیادی دارد، بیان کرد: اگر تلاش شود از این ظرفیت برای حمایت و تشویق شرکت‌های دانش‌بنیان و محصولات آنها استفاده شود، خوب است، ضمن اینکه برخی اوقات محصولات تولیدی شرکت‌های دانش‌بنیان به دلیل اینکه برای بار اول تولید می‌شود، در بازار شناخته‌شده نیست و به خوبی به فروش نمی‌رسد، اما اگر دولت و دستگاه‌های تخصصی مربوط این حمایت را مبنای کار خود قرار دهند، فروش محصولات شرکت‌های دانش‌بنیان رونق خواهد گرفت.

وی افزود: اثرگذاری تولید بار اول در صنعت کشور، کاملاً مبرهن است و دیگر نیاز به واردات و وابستگی به خارج وجود نخواهد داشت و امکان توسعه زنجیره ارزش نیز فراهم خواهد شد، اما نکته بسیار مهم‌تر در زمینه اثرگذاری تولید بار اول در صرفه‌جویی ارزی کشور است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در پایان گفت: تولید بار اول کمک بزرگی به کاهش ارزی‌ری صنعت خواهد کرد که این موضوع نیز به خودی خود کمک خواهد کرد کسری‌های ما در بخش ارزی و همچنین تجارت خارجی با کاهش مصرف صنعت بهبود پیدا کند.

«جوان» ابهامات طرح ضدمردمی خودروسازان با محوریت وزارت صمت را بررسی می‌کند

خودروهایی بته‌ای در راه بازار!

طرح فروش خودرو ۵درصد زیر قیمت بازار، پیش از این در دولت گذشته نیز اتفاق افتاد و فاجعه قیمتی در بازار آزاد و قیمت کارخانه به بار آورد. حال این سؤال مطرح است اگر چنین خودروهایی در کشور وجود داشته چرا تاکنون عرضه نشده است؟ نکنند از زیر بته به عمل آمده‌اند!



خودروسازانی که تا دیروز در تحویل خودروهای ثبت‌نامی سسامانه یکپارچه مشکل داشتند، می‌خواهند به بهانه کاهش قیمت خودرو در بازار آزاد، خودروهای مازاد خود را در دو ماه پایانی سال، ۵درصد زیر قیمت‌بازار به فروش برسانند. این طرح شکست خورده یک بار هم در دولت قبل در زسان وزارت رضا رحمانی، وزیر صمت اجرا شد و فاجعه قیمتی به بار آورد، زیرا هر گروه صنعتی ایران خودرو و مدیر عامل سایپو به نمایندگی از مدیر عامل سایپا، دبیر انجمن قطعه‌سازان و خودروسازان شرکت‌های قطعه‌سازی در محل وزارت صمت برگزار شد که طی آن به منظور افزایش توان نقدینگی، افزایش قیمت و کاهش قیمت خودروهای این خودروسازان صورت‌کام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای یکی از تصمیمات این است که با پایان سال هر خودروی (ایران خودرو و سایپا) ۶۰هزار دستگاه خودرو با قیمت ۵درصد زیر حاشیه بازار به فروش برسانند تا شاید روند صعودی قیمت‌ها و زبان خودروسازان و قطعه‌سازان هم در بازار کاهش پیدا کند. اکنون این سؤال مطرح است که وزارت صمت کدام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای افزایش ۵درصدی قرار داده است؟ مگر نه اینکه بازار فعلی خودرو پر از دلالتی است که به سلیقه خودقیمت خودرو را تعیین می‌کنند و هیچ مبنای قیمتی و درستی برای بازار حاکم نیست؟

بازار آزاد و خودروسازان هم در بازار کاهش قیمت‌ها را با مزایای اقتصادی و اجتماعی بسیار زیاد به حساب می‌آورند. اما اگر دولت به جای کاهش قیمت‌ها، به افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو، باز هم به زبان مردم پرداخت کند، اکنون این سؤال مطرح است که وزارت صمت کدام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای افزایش ۵درصدی قرار داده است؟ مگر نه اینکه بازار فعلی خودرو پر از دلالتی است که به سلیقه خودقیمت خودرو را تعیین می‌کنند و هیچ مبنای قیمتی و درستی برای بازار حاکم نیست؟ بازار ایجادشده در صنعت خودروسازی که از آن به عنوان بازار حاشیه یاد می‌شود، یک بازار رانتی است که مجموعه‌ای از دلالتان در یک رقابت

شورای رقابت از گردونه تعیین قیمت‌ها بود که اتفاق افتاد. اکنون از تفاهم‌نامه جدیدی رونمایی شده که حدود یک ماه است به امضای معاون اول رئیس‌جمهور رسیده اما هنوز ابلاغ نشده است.

در تاریخ ۱۱۰ اردی ۱۴۰۲ جلسهای با حضور معاون صنایع حمل‌ونقل و وزارت صمت، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و مدیر عامل سایپو به نمایندگی از مدیر عامل سایپا، دبیر انجمن قطعه‌سازان و خودروسازان شرکت‌های قطعه‌سازی در محل وزارت صمت برگزار شد که طی آن به منظور افزایش توان نقدینگی، افزایش قیمت و کاهش قیمت خودروهای این خودروسازان صورت‌کام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای یکی از تصمیمات این است که با پایان سال هر خودروی (ایران خودرو و سایپا) ۶۰هزار دستگاه خودرو با قیمت ۵درصد زیر حاشیه بازار به فروش برسانند تا شاید روند صعودی قیمت‌ها و زبان خودروسازان و قطعه‌سازان هم در بازار کاهش پیدا کند. اکنون این سؤال مطرح است که وزارت صمت کدام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای افزایش ۵درصدی قرار داده است؟ مگر نه اینکه بازار فعلی خودرو پر از دلالتی است که به سلیقه خودقیمت خودرو را تعیین می‌کنند و هیچ مبنای قیمتی و درستی برای بازار حاکم نیست؟

بازار آزاد و خودروسازان هم در بازار کاهش قیمت‌ها را با مزایای اقتصادی و اجتماعی بسیار زیاد به حساب می‌آورند. اما اگر دولت به جای کاهش قیمت‌ها، به افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو، باز هم به زبان مردم پرداخت کند، اکنون این سؤال مطرح است که وزارت صمت کدام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای افزایش ۵درصدی قرار داده است؟ مگر نه اینکه بازار فعلی خودرو پر از دلالتی است که به سلیقه خودقیمت خودرو را تعیین می‌کنند و هیچ مبنای قیمتی و درستی برای بازار حاکم نیست؟

بازار ایجادشده در صنعت خودروسازی که از آن به عنوان بازار حاشیه یاد می‌شود، یک بازار رانتی است که مجموعه‌ای از دلالتان در یک رقابت

شورای رقابت از گردونه تعیین قیمت‌ها بود که اتفاق افتاد. اکنون از تفاهم‌نامه جدیدی رونمایی شده که حدود یک ماه است به امضای معاون اول رئیس‌جمهور رسیده اما هنوز ابلاغ نشده است.

در تاریخ ۱۱۰ اردی ۱۴۰۲ جلسهای با حضور معاون صنایع حمل‌ونقل و وزارت صمت، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و مدیر عامل سایپو به نمایندگی از مدیر عامل سایپا، دبیر انجمن قطعه‌سازان و خودروسازان شرکت‌های قطعه‌سازی در محل وزارت صمت برگزار شد که طی آن به منظور افزایش توان نقدینگی، افزایش قیمت و کاهش قیمت خودروهای این خودروسازان صورت‌کام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای یکی از تصمیمات این است که با پایان سال هر خودروی (ایران خودرو و سایپا) ۶۰هزار دستگاه خودرو با قیمت ۵درصد زیر حاشیه بازار به فروش برسانند تا شاید روند صعودی قیمت‌ها و زبان خودروسازان و قطعه‌سازان هم در بازار کاهش پیدا کند. اکنون این سؤال مطرح است که وزارت صمت کدام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای افزایش ۵درصدی قرار داده است؟ مگر نه اینکه بازار فعلی خودرو پر از دلالتی است که به سلیقه خودقیمت خودرو را تعیین می‌کنند و هیچ مبنای قیمتی و درستی برای بازار حاکم نیست؟

بازار آزاد و خودروسازان هم در بازار کاهش قیمت‌ها را با مزایای اقتصادی و اجتماعی بسیار زیاد به حساب می‌آورند. اما اگر دولت به جای کاهش قیمت‌ها، به افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو، باز هم به زبان مردم پرداخت کند، اکنون این سؤال مطرح است که وزارت صمت کدام قیمت خودرو را در حاشیه بازار مبنای افزایش ۵درصدی قرار داده است؟ مگر نه اینکه بازار فعلی خودرو پر از دلالتی است که به سلیقه خودقیمت خودرو را تعیین می‌کنند و هیچ مبنای قیمتی و درستی برای بازار حاکم نیست؟

اظهارات و مشتریانی که ماه‌هاست در نوبت تحویل خودروی‌شان هستند، چگونه خودروسازان می‌توانند در این طرح مشارکت کنند. آیا برخلاف تمام ادعاها در نبود تولید، خودروها در پارکینگ موجود است، اما خودروساز تمایلی به تحویل ندارد

و در این طرح می‌خواهد با قیمتی بالاتر به فروش برساند. علاوه بر این خودروسازانی که تا دیروز در تحویل خودروهای فروخته شده در سامانه یکپارچه خودرو تاخیر داشتند و مدام رعایت استانداردهای پنج‌گانه را ایفانم نکرده‌اند به موقع خودروها به مشتریان عنوان می‌کردند، چگونه با مازاد ۱۲۰هزار دستگاه خودرو آن هم در دوماهه پایانی سال رونق‌ور هستند که می‌خواهند در طرحی جدید به فروش برسانند.

افزایش قیمت محصولات زیان‌ده

از دیگر بندهای این مصوبه مجوز افزایش قیمت محصولات زیان‌ده خودروسازان است. در بند «ج» این صورت‌جلسه با موضوع «توقف زیان‌دهی خودروسازان» آمده است: به منظور توقف زیان‌دهی شرکت‌های سایپا و ایران خودرو مقرر شد وزارت صمت اقدامات قانونی لازم برای افزایش قیمت محصولات زیان‌ده این دو خودروساز و ترجیحاً اعمال سود حدود۲۵درصد برای این محصولات آنان را در کوتاه‌ترین زمان ممکن به عمل آورد. به نظر می‌رسد، مجوز این فروش از سوی شورای رقابت صادر شده است چراکه بر اساس ماده ۷ دستورالعمل خودرو که از سوی شورای رقابت اصلاح شده است «وزارت صمت می‌تواند پیشنهادی برای خروج برخی خودروها از شمول ضابطه قیمتی بند ۳-۳ ماده ۳ و ماده ۴ دستورالعمل با تعیین کف مقدار عرضه به شورای ارائه کند.»

همچنین به منظور کاهش قیمت تمام‌شده خودرو، مقرر شد وزارت صمت اقدامات قانونی لازم برای افزایش قیمت مواد اولیه‌ای را که از طریق بورس کالا در اختیار تولیدکنندگان قرار می‌گیرد، به نحوی فراهم کند که قیمت این محصولات از قیمت آن در بازار لندن (LME) فراتر نیامسد.

علاوه بر این در این جلسه مقرر شد مطالبات بیش از ۱۲۰ روز قطعه‌سازان پرداخت شود، ضمن اینکه معاونت صنایع وزارت صمت موضوع را از خودروسازان پیگیری کند و نتیجه اعلام شود. به نظر می‌رسد وزارت صمت باید پیش از ابلاغ این تفاهم‌نامه، فقط یک بار تبعات حاصل از افزایش قیمت‌ها را در دولت قبل اتفاق افتاده بررسی و آسیب‌شناسی کند تا شاید از جهش جدید قیمتی در ماه‌های پایانی سال که بازار با افزایش تقاضا رونق‌ور می‌شود، جلوگیری شود، ضمن اینکه افکار عمومی توقع دارد دستگاه‌های نظارتی وارد میدان شوند و بررسی کنند که این ۱۲۰ هزار خودروی دیوبنی تاکنون کجا بوده و چرا به ثبت‌نامی‌های شبکه یکپارچه تحویل داده نشده است.

بنابا به گفته منطقی، معاون حمل‌ونقل وزارت صمت، «دو خودروساز بزرگ محصولات‌شان را تا پایان ۱۴۰۳ در سامانه یکپارچه برای فروش نوبت‌دهی کرده‌اند و برسی اینکه این نوبت‌دهی را تمدید کنند، باید به این نوبت‌ها پاسخ دهند و ظرفیت آینده را محاسبه کنند و بر مبنای آن عرضه بالایی داشته باشند.» با توجه به این

اظهارات و مشتریانی که ماه‌هاست در نوبت تحویل خودروی‌شان هستند، چگونه خودروسازان می‌توانند در این طرح مشارکت کنند. آیا برخلاف تمام ادعاها در نبود تولید، خودروها در پارکینگ موجود است، اما خودروساز تمایلی به تحویل ندارد

و در این طرح می‌خواهد با قیمتی بالاتر به فروش برساند. علاوه بر این خودروسازانی که تا دیروز در تحویل خودروهای فروخته شده در سامانه یکپارچه خودرو تاخیر داشتند و مدام رعایت استانداردهای پنج‌گانه را ایفانم نکرده‌اند به موقع خودروها به مشتریان عنوان می‌کردند، چگونه با مازاد ۱۲۰هزار دستگاه خودرو آن هم در دوماهه پایانی سال رونق‌ور هستند که می‌خواهند در طرحی جدید به فروش برسانند.

همچنین به منظور کاهش قیمت تمام‌شده خودرو، مقرر شد وزارت صمت اقدامات قانونی لازم برای افزایش قیمت مواد اولیه‌ای را که از طریق بورس کالا در اختیار تولیدکنندگان قرار می‌گیرد، به نحوی فراهم کند که قیمت این محصولات از قیمت آن در بازار لندن (LME) فراتر نیامسد.

علاوه بر این در این جلسه مقرر شد مطالبات بیش از ۱۲۰ روز قطعه‌سازان پرداخت شود، ضمن اینکه معاونت صنایع وزارت صمت موضوع را از خودروسازان پیگیری کند و نتیجه اعلام شود.

به نظر می‌رسد وزارت صمت باید پیش از ابلاغ این تفاهم‌نامه، فقط یک بار تبعات حاصل از افزایش قیمت‌ها را در دولت قبل اتفاق افتاده بررسی و آسیب‌شناسی کند تا شاید از جهش جدید قیمتی در ماه‌های پایانی سال که بازار با افزایش تقاضا رونق‌ور می‌شود، جلوگیری شود، ضمن اینکه افکار عمومی توقع دارد دستگاه‌های نظارتی وارد میدان شوند و بررسی کنند که این ۱۲۰ هزار خودروی دیوبنی تاکنون کجا بوده و چرا به ثبت‌نامی‌های شبکه یکپارچه تحویل داده نشده است.

بنابا به گفته منطقی، معاون حمل‌ونقل وزارت صمت، «دو خودروساز بزرگ محصولات‌شان را تا پایان ۱۴۰۳ در سامانه یکپارچه برای فروش نوبت‌دهی کرده‌اند و برسی اینکه این نوبت‌دهی را تمدید کنند، باید به این نوبت‌ها پاسخ دهند و ظرفیت آینده را محاسبه کنند و بر مبنای آن عرضه بالایی داشته باشند.» با توجه به این

صادرات چمدانی شیرینی هم وارد بازار تجارت شد!

با آزادسازی قیمت‌ها، مواد اولیه قنادی‌ها و شیرینی‌بزه‌ها نیز به نرخ بازار محاسبه می‌شود. با توجه به در پیش بودن اعیان‌ماه‌های رجب، شعبان و عید نوروز پیش‌بینی می‌شود قیمت کیک و شیرینی تا پایان سال ثابت بماند. رئیس اتحادیه صنفی قنادان تهران در خصوص عدم‌صادرات کیک و شیرینی می‌گوید: با وجود توانایی بالا در تولید شیرینی و امکان صادرات آن به همه کشورهای دنیا اما بسته‌ها فراهم نشده است و در حال حاضر به صورت چمدانی این کار انجام می‌شود.

علی‌بهره‌مند در نشست خبری خود به مناسبت برگزاری گرامیداشت روز ملی قناد در ۲۰دی‌ماه به مشکلات این صنف و مهاجرت نیروی ماهر می‌گوید: عمده‌ترین مشکل اعضای این اتحادیه نبود کارگر و مهاجرت نیروی ماهر است که در سال‌های اخیر اتفاق افتاده است. وی در پاسخ به سؤال «جوان» در خصوص بالا بودن قیمت کیک و شیرینی و نبود سقف قیمتی می‌افزاید: با توجه به نوسان قیمت مواد اولیه مورد استفاده در کیک و شیرینی، قیمت این کالا برحسب‌نوع مواد تمامی واحدهای قنادی بر اساس درجه‌بندی و نوع استفاده از مواد اولیه، قیمت شیرینی و کیک را تعیین می‌کنند، بنابراین هزینه‌ها، سود متعارف و هزینه مواد اولیه مشخص است و کسی نمی‌تواند تخلف کند. وی می‌افزاید: اتحادیه نیز بر واحدهای تولیدی قنادی و شیرینی‌بزی نظارت کامل دارد تا قیمتی خارج از عرف نباشد و در صورت مشاهده هر گونه تخلف در صورت عدم تناسب بین قیمت و مواد اولیه مورد استفاده با متخلفان برخورد قانونی می‌شود. به گفته بهره‌مند، اکنون قیمت مگز بسته حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان و کره نیوزیلندی بالای ۵۰۰هزار تومان است، بنابراین اگر قنادی بخواهد از مواد اولیه با کیفیت استفاده کند، قیمت کالای نهایی آن نیز بالا خواهد بود.

وی از افت تولید ۳۰ تا ۴۰درصدی در مقایسه با سال گذشته خبر می‌دهد و می‌گوید: حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ واحد صنفی به دلیل بالا رفتن هزینه تولید، نبود کارگر ماهر و افت فروش تعطیل شده‌اند. اتحادیه پیشنهاد داده است که در روز ملی قناد، قنادی‌ها و شیرینی‌فروشی‌ها تخفیف ۱۰ درصدی برای کیک و شیرینی لحاظ کنند.

ایران مقام اول فستیوال ترکیه را کسب کرد

وی از ظرفیت‌های بلااستفاده اعضای این اتحادیه در افزایش صادرات کیک و شیرینی انتقاد می‌کند و می‌گوید: بارها با وزارت صمت مکاتبه کردیم و کمک خواستیم تا بازار هدفی برای محصول ما تعریف کنند، اما این اتفاق نیفتاده و هیچ همکاری‌ای صورت نگرفته است. ایران به دلیل قوی‌بودن در این صنعت ظرفیت صادرات این محصول را دارد که تاکنون اتفاقی در این خصوص رخ نداده است، اما اکنون این محصول به صورت چمدانی از کشور خارج می‌شود.

رئیس اتحادیه صنفی قنادان تهران می‌افزاید: اکنون بخش عمده شیرینی ایران به صورت چمدانی به کشورهای استرالیا، کانادا، کشورهای اروپایی، حاشیه خلیج فارس و آسیای میانه صادر می‌شود. اخیراً در فستیوال ترکیه، ایران بین ۸ تا ۱۰شرکت‌کننده با کسب شش مدال طلا هفت نفره و دو برنز و دو لوح حضور، مقام اول شیرینی‌بزی و کیک‌بزی را کسب کرد. اگر وزارت صمت همکاری کند، قطعاً در این عرصه موفق خواهیم بود. وی درباره محاسبه قیمت جعبه در قنادی‌های مشتری می‌تکید می‌کند: طبق مصوب سازمان ملی استاندارد به‌ازای هر کیلوگرم شیرینی ۱۲۵گرم جعبه محاسبه می‌شود، بنابراین نرخ جعبه پامی مشتری است و اگر کسی جعبه نخواهد، می‌تواند درخواست پاکت یا نایلون کند.

بنابا به گفته منطقی، معاون حمل‌ونقل وزارت صمت، «دو خودروساز بزرگ محصولات‌شان را تا پایان ۱۴۰۳ در سامانه یکپارچه برای فروش نوبت‌دهی کرده‌اند و برسی اینکه این نوبت‌دهی را تمدید کنند، باید به این نوبت‌ها پاسخ دهند و ظرفیت آینده را محاسبه کنند و بر مبنای آن عرضه بالایی داشته باشند.» با توجه به این

اظهارات و مشتریانی که ماه‌هاست در نوبت تحویل خودروی‌شان هستند، چگونه خودروسازان می‌توانند در این طرح مشارکت کنند. آیا برخلاف تمام ادعاها در نبود تولید، خودروها در پارکینگ موجود است، اما خودروساز تمایلی به تحویل ندارد

و در این طرح می‌خواهد با قیمتی بالاتر به فروش برساند. علاوه بر این خودروسازانی که تا دیروز در تحویل خودروهای فروخته شده در سامانه یکپارچه خودرو تاخیر داشتند و مدام رعایت استانداردهای پنج‌گانه را ایفانم نکرده‌اند به موقع خودروها به مشتریان عنوان می‌کردند، چگونه با مازاد ۱۲۰هزار دستگاه خودرو آن هم در دوماهه پایانی سال رونق‌ور هستند که می‌خواهند در طرحی جدید به فروش برسانند.

همچنین به منظور کاهش قیمت تمام‌شده خودرو، مقرر شد وزارت صمت اقدامات قانونی لازم برای افزایش قیمت مواد اولیه‌ای را که از طریق بورس کالا در اختیار تولیدکنندگان قرار می‌گیرد، به نحوی فراهم کند که قیمت این محصولات از قیمت آن در بازار لندن (LME) فراتر نیامسد. علاوه بر این در این جلسه مقرر شد مطالبات بیش از ۱۲۰ روز قطعه‌سازان پرداخت شود، ضمن اینکه معاونت صنایع وزارت صمت موضوع را از خودروسازان پیگیری کند و نتیجه اعلام شود. به نظر می‌رسد وزارت صمت باید پیش از ابلاغ این تفاهم‌نامه، فقط یک بار تبعات حاصل از افزایش قیمت‌ها را در دولت قبل اتفاق افتاده بررسی و آسیب‌شناسی کند تا شاید از جهش جدید قیمتی در ماه‌های پایانی سال که بازار با افزایش تقاضا رونق‌ور می‌شود، جلوگیری شود، ضمن اینکه افکار عمومی توقع دارد دستگاه‌های نظارتی وارد میدان شوند و بررسی کنند که این ۱۲۰ هزار خودروی دیوبنی تاکنون کجا بوده و چرا به ثبت‌نامی‌های شبکه یکپارچه تحویل داده نشده است.

بنابا به گفته منطقی، معاون حمل‌ونقل وزارت صمت، «دو خودروساز بزرگ محصولات‌شان را تا پایان ۱۴۰۳ در سامانه یکپارچه برای فروش نوبت‌دهی کرده‌اند و برسی اینکه این نوبت‌دهی را تمدید کنند، باید به این نوبت‌ها پاسخ دهند و ظرفیت آینده را محاسبه کنند و بر مبنای آن عرضه بالایی داشته باشند.» با توجه به این

اظهارات و مشتریانی که ماه‌هاست در نوبت تحویل خودروی‌شان هستند، چگونه خودروسازان می‌توانند در این طرح مشارکت کنند. آیا برخلاف تمام ادعاها در نبود تولید، خودروها در پارکینگ موجود است، اما خودروساز تمایلی به تحویل ندارد

و در این طرح می‌خواهد با قیمتی بالاتر به فروش برساند. علاوه بر این خودروسازانی که تا دیروز در تحویل خودروهای فروخته شده در سامانه یکپارچه خودرو تاخیر داشتند و مدام رعایت استانداردهای پنج‌گانه را ایفانم نکرده‌اند به موقع خودروها به مشتریان عنوان می‌کردند، چگونه با مازاد ۱۲۰هزار دستگاه خودرو آن هم در دوماهه پایانی سال رونق‌ور هستند که می‌خواهند در طرحی جدید به فروش برسانند.

همچنین به منظور کاهش قیمت تمام‌شده خودرو، مقرر شد وزارت صمت اقدامات قانونی لازم برای افزایش قیمت مواد اولیه‌ای را که از طریق بورس کالا در اختیار تولیدکنندگان قرار می‌گیرد، به نحوی فراهم کند که قیمت این محصولات از قیمت آن در بازار لندن (LME) فراتر نیامسد.

علاوه بر این در این جلسه مقرر شد مطالبات بیش از ۱۲۰ روز قطعه‌سازان پرداخت شود، ضمن اینکه معاونت صنایع وزارت صمت موضوع را از خودروسازان پیگیری کند و نتیجه اعلام شود. به نظر می‌رسد وزارت صمت باید پیش از ابلاغ این تفاهم‌نامه، فقط یک بار تبعات حاصل از افزایش قیمت‌ها را در دولت قبل اتفاق افتاده بررسی و آسیب‌شناسی کند تا شاید از جهش جدید قیمتی در ماه‌های پایانی سال که بازار با افزایش تقاضا رونق‌ور می‌شود، جلوگیری شود، ضمن اینکه افکار عمومی توقع دارد دستگاه‌های نظارتی وارد میدان شوند و بررسی کنند که این ۱۲۰ هزار خودروی دیوبنی تاکنون کجا بوده و چرا به ثبت‌نامی‌های شبکه یکپارچه تحویل داده نشده است.

بنابا به گفته منطقی، معاون حمل‌ونقل وزارت صمت، «دو خودروساز بزرگ محصولات‌شان را تا پایان ۱۴۰۳ در سامانه یکپارچه برای فروش نوبت‌دهی کرده‌اند و برسی اینکه این نوبت‌دهی را تمدید کنند، باید به این نوبت‌ها پاسخ دهند و ظرفیت آینده را محاسبه کنند و بر مبنای آن عرضه بالایی داشته باشند.» با توجه به این

اظهارات و مشتریانی که ماه‌هاست در نوبت تحویل خودروی‌شان هستند، چگونه خودروسازان می‌توانند در این طرح مشارکت کنند. آیا برخلاف تمام ادعاها در نبود تولید، خودروها در پارکینگ موجود است، اما خودروساز تمایلی به تحویل ندارد

و در این طرح می‌خواهد با قیمتی بالاتر به فروش برساند. علاوه بر این خودروسازانی که تا دیروز در تحویل خودروهای فروخته شده در سامانه یکپارچه خودرو تاخیر داشتند و مدام رعایت استانداردهای پنج‌گانه را ایفانم نکرده‌اند به موقع خودروها به مشتریان عنوان می‌کردند، چگونه با مازاد ۱۲۰هزار دستگاه خودرو آن هم در دوماهه پایانی سال رونق‌ور هستند که می‌خواهند در طرحی جدید به فروش برسانند.

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

اخطار به ماده ۷۴ آیین نامه اجرا مفاد اسناد رسمی لازم الاجرا

در خصوص پرونده اجرایی به کلاسه ۰۷/۱۰۸۰۱۴۰۲ له: بانک ملی گرگان علیه: حمیدرضا مرادقلی نام پدر: عباسعلی گرگان. کاشانی ۱۶- چناران ۵۰- کدپستی ۳۳۱/۸۱۳۶۲ شماره ملی: ۷۱۱/۲۶۹۸۲۶۹۸ شماره شناسنامه: ۷۸- به نشانی گرگان. کاشانی ۱۶ چناران ۵۰ کد پستی ۳۳۱/۸۷۵۴۹۱۵ بدین وسیله اخطار میگردد: وجه نقد متعلق شما نزد پست بانک شناسایی گردیده است و درقبال طلب بستانکار به انضمام ۱/۵ اجرائی متعلقه به صندوق دولت توقیف گردیده است وجهت وصول مطالبات بستانکار، شرکت مزبور راساً نسبت به مزایده و فروش سهام شما اقدام خواهد نمود. مراتب دراجرای ماده ۷۴ آیین نامه اجرا مفاد اسناد رسمی لازم الاجرا صرفا جهت اطلاع به شما ابلاغ می گردد.

شماره آگهی: ۱۶۴۶۸۳۱۱

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

آگهی ابلاغ اجراییه

بدینوسیله به حمیدرضا مرادقلی نام پدر: عباسعلی تاریخ تولد: ۱۳۶۳/۸/۲۰ شماره ملی: ۷۱۱/۲۶۹۸۲۶۹۸ شماره شناسنامه: ۷۸- به نشانی گرگان. کاشانی ۱۶- چناران ۵۰- کدپستی ۳۳۱/۸۱۵۸۷۵۴۹۱ ابلاغ می گردد که بانک ملی گرگان به استناد قراردادبانکی ۰۷/۱۴۳۱۲۰۱۰۷-۶۶ تاریخ سند ۱۷/۱۰/۱۳۹۳ برای وصول مبلغ ۵۹۹,۹۳۹,۵۵۹ ریال (شصت و چهار میلیون و نهصدوسی و نه هزار و یانصد و پنجاه و نه ریال) بابت طلب به انضمام ۱/۵ اجرائی متعلقه به صندوق دولت بابت پرونده کلاسه ۰۷/۱۰۸۰۲۰۱۴۰۲ علیه شما مبادرت به صدور اجراییه و پرونده کلاسه فوق در این اداره تشکیل و در جریان اقدام است، لذا چون امکان ابلاغ توسط مامور پست درنشانی اعلامی میسر نگردیده است مطابق ماده ۱۸ اصلاحی آیین نامه اجرا مفاد اجراییه فوق الذکر یک نوبت در سایت آگهی های سازمان ثبت اسناد و املاک کشور منتشر می گردد. مقتضی است ظرف ده روز نسبت به پرداخت بدهی خود اقدام همچنین در راستای ماده ۱۸ آیین نامه اصلاحی اجرائی اسناد رسمی به شما اخطار می گردد جهت ثبت نام و دریافت حساب کاربری (سامانه ثنا) جهت ابلاغ اوراق اجرایی اقدام نمایید.

شماره آگهی: ۱۶۴۶۸۳۱۱