

نام محصول	قیمت (تومان)
 وانت آریسان	۶۴۳/۰۰۰/۰۰۰
 پژو ۲۰۷ دنده‌ای	۸۳۶/۰۰۰/۰۰۰
 تارا اتوماتیک V۴	۱/۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰
 رانا پلاس	۷۴۳/۰۰۰/۰۰۰
 کوبیک RS	۵۲۵/۰۰۰/۰۰۰
 کوبیک S	۵۲۵/۰۰۰/۰۰۰
 سایپا ۱۵۱	۴۵۵/۰۰۰/۰۰۰
 زوتی	۱/۲۶۰/۰۰۰/۰۰۰
 ون اینرودز	۸۵۲/۰۰۰/۰۰۰
 فیدلیتی (۷ نفره)	۲/۲۵۵/۰۰۰/۰۰۰
 کارا (دو کابین)	۸۳۲/۰۰۰/۰۰۰
 دیگیتی پرایم	۱/۹۵۷/۰۰۰/۰۰۰
 کی‌ام‌سی T۸	۱/۴۸۱/۰۰۰/۰۰۰
 کی‌ام‌سی J۷	۲/۱۵۳/۰۰۰/۰۰۰
 کی‌ام‌سی KV	۱/۷۵۵/۰۰۰/۰۰۰
 فونیکس FX	۲/۴۹۵/۰۰۰/۰۰۰
 چری آریزو پرو ۶	۱/۸۹۵/۰۰۰/۰۰۰
 تیگو ۸ پرومکس IE	۳/۴۴۵/۰۰۰/۰۰۰
 X۵h پرو	۱/۷۴۷/۰۰۰/۰۰۰

ورق سرد رگورددار جهش صادراتی ایران شد!
صادرات فولاد ایران در ۴ ماه اول ۱۴۰۴ با رشد چشمگیر ۲۶ درصدی از ۱۲ میلیون تن عبور کرد. جهش ۸۰۴ درصدی ورق سرد در حالی رخ داد که میلگرد ۳۵ درصد کاهش یافت. بر اساس گزارش عملکرد ارائه شده توسط انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران، از عملکرد فولادی‌ها در چهار ماهه سال گذشته و مقایسه آن با مدت مشابه سال ۱۴۰۳، در مجموع زنجیره آهن و فولاد کشور، میزان صادرات از ۹ میلیون و ۸۰۳ هزار تن در چهار ماهه سال ۱۴۰۳ به ۱۲ هزار و ۲۸۸ تن در مدت مشابه سال جاری رسیده و بدین ترتیب ۲۶ درصد افزایش صادرات را به لحاظ حجمی ثبت کرده است. ارزش صادراتی این میزان صادرات زنجیره آهن و فولاد کشور در این مقایسه آماری، با رشد هفت درصدی همراه بوده است؛ ارزش صادرات این زنجیره در چهار ماهه سال گذشته، دو میلیارد و ۱۷۵ میلیون دلار به دو میلیارد و ۳۲۶ میلیون دلار رسید. بیشترین افزایش صادرات را ورق سرد به خود اختصاص داده است و با افزایش ۸۰۴ درصدی در حجم، از یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن به ارزش ۸۰ هزار میلیون دلار چهار ماهه در سال ۱۴۰۳ به ۱۲ هزار تن به ارزش هفت میلیون و ۴۰۰ هزار دلار در هفت میلیون و ۴۰۰ هزار چهار ماهه سال جاری رسیده است؛ بدین ترتیب ارزش صادراتی این محصول افزایش ۷۹۲ درصدی را رقم زده است. در مقابل، صادرات میلگرد با افت ۳۵ درصدی در چهار ماهه ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال گذشته، بیشترین کاهش صادرات را ثبت کرده است؛ صادرات میلگرد از یک میلیون و ۱۷ هزار تن به ۶۶۴ هزار تن رسیده است و ارزش صادراتی این محصول از ۴۸۶ میلیون دلار در چهار ماهه ابتدایی سال گذشته به ۲۸۸ میلیون تومان رسیده و ۴۱ درصد افت کرده است. پس از آن، صادرات مقاطع طولیل فولادی بیشترین افت صادرات را به خود اختصاص داد؛ صادرات مجموع مقاطع طولیل فولادی از یک میلیون و ۱۶۲ هزار تن به ارزش ۵۵۶ میلیون دلار به ۸۱۰ هزار تن به ارزش ۳۵۸ میلیون دلار رسیده است. طی چهار ماهه سال ۱۴۰۴، نسبت به چهار ماهه ۱۴۰۳، به ترتیب صادرات تیرآهن و محصولات فولادی افت ۲۷ درصدی و ۱۴ درصدی داشته‌اند. ارزش صادراتی این دو محصول نیز به ترتیب ۲۶ درصد (تیرآهن) و ۱۹ درصد (محصولاد فولادی) مواجه شده‌اند.

	بنسبه تعدادی
شرکت شیر خشک نوزاد پگاه	
آگهی دعوت به مناقصه عمومی	
شرکت شیر خشک نوزاد پگاه در نظر دارد، نسبت به خرید یک دستگاه چرن پیوسته ایرانی به ظرفیت ورودی 2 تن به ساعت از طریق مناقصه عمومی با رعایت شرایط مندرج در اسناد مناقشه از شرکت واجد شرایط اقدام نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت دریافت اسناد مناقشه، از تاریخ انتشار آگهی لغایت روز چهارشنبه مورخ 1404/06/12 به آدرس: www.infant.pegah.ir مراجعه نمایند.	
ردیف	شرح مناقصه
1	چرن پیوسته ایرانی به ظرفیت ورودی 2 تن به ساعت
شماره مناقصه	1404-14

آدرس: شهرکرد، کیلومتر 17 جاده شهرکرد- اسفهان، شرکت شیر خشک نوزاد پگاه
تلفن تماس : 03832222186- 03832222287 - داخلی 125

موانع تعرفه‌ای و بانکی فرصت طلایی تجارت با اوراسیا را به سایه می‌برد

نایبرئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه گفت: موانعی نظیر تعرفه‌های بالا و مشکلات بانکی رشد تجارت ایران با کشورهای اوراسیا را محدود کرده‌اند.

علی روشن یکتا، نایبرئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه در گفتگو با مهر اعلام کرد: حجم تجارت ایران با کشورهای اوراسیا تا سال گذشته تنها ۵ میلیارد دلار بوده که با توجه به جمعیت جهان (۸ میلیارد نفر) و جمعیت روسیه (۱۴۴ میلیون نفر)، رقم نسبتاً کمی است و ظرفیت‌های قابل توجهی برای رشد وجود دارد.

وی افزود: تولید ناخالص داخلی کشورهای

زنگ هشدار برای معدنکاری بازسازی معادن جدی گرفته نمی‌شود

مدیرکل دفتر صنایع معدنی با بیان اینکه بازسازی معادن و حرکت به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر باید در اولویت سیاست‌های معدنی قرار گیرد، هشدار داد: بی‌توجهی به اصول محیط زیستی می‌تواند آینده صادرات و توسعه این صنعت را با چالش جدی روبه‌رو کند.

محمدرضا کریمی در گفت و گو با تسنیم، با اشاره به اهمیت توسعه پایدار معدن و تمرکز بر شاخص محیط زیست اظهار داشت: انتظار می‌رود نشست‌های مشترک میان نهادهای معدنی و محیط زیست به تدوین ضوابط مشترک منجر شود تا ضمن کاهش نگرانی‌ها، مسیر

رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان در گفت‌وگو با ایلنا: فرصت طلایی سرمایه‌گذاری مشترک با افغانستان فرارسید

فرصت طلایی سرمایه‌گذاری مشترک با افغانستان فرارسید

رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان با بیان اینکه ظرفیت توسعه تجارت با افغانستان وجود دارد، گفت: فرصت طلایی سرمایه‌گذاری مشترک با افغانستان فرارسیده است.

محمود سیادت، رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان در گفت‌وگو با ایلنا و در مورد حجم صادرات ایران به افغانستان در ۳ ماهه نخست امسال، گفت: صادرات غیر نفتی ایران به افغانستان در ۳ ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۱ درصدی در ارزش و ۲۳ درصدی در وزن داشته و به بیش از ۵۱۷ میلیون دلار رسیده است. این رشد در شرایطی اتفاق افتاده که کل صادرات غیر نفتی ایران کاهش ۱۴.۴ درصدی داشته است. این موضوع نشان از اهمیت استراتژیک و ثبات بازار افغانستان برای کالاهای ایرانی است.

معاون اسبق حمل‌ونقل صنایع وزارت صمت ضمن تاکید بر اینکه استراتژی‌های غلط خودروسازان در به‌روزرسانی محصولات، استانداردهای غیرواقع‌بینانه و ضعف حکمرانی، سه عامل اصلی کاهش تولید خودرو در کشور هستند، معتقد است که حذف خودروهای پرتیراژ و پرترفدار به‌دلیل سیاست‌های نادرست، ناترازی میان قطعه‌ساز و خودروساز و قیمت‌گذاری دستوری موجب تشدید نابسامانی در بازار خودرو شده است.

منوچهر منطقی، به تشریح مهم‌ترین دلایل کاهش تولید خودرو، مشکلات ناشی از سیاست‌های قیمت‌گذاری، چالش‌های رابطه قطعه‌ساز و خودروساز، وضعیت خصوصی‌سازی و جایگاه وزارت صمت در مدیریت صنعت خودرو پرداخت.

منطقی در خصوص مهم‌ترین علل کاهش تولید خودرو اظهار کرد: سه نکته‌ای که کمتر به آن توجه می‌شود را می‌توانم تاکید کنم. بحث عمده‌ای که وجود دارد تولید ما افت پیدا کرده است؛ می‌بینیم خودروهای که تیراژ بالایی داشته به دلیل استانداردها یا به دلیل اینکه نتوانستیم قیمت آن را به‌روز کنیم، حذف کردیم. بطور مثال، مدلی از وانت‌ها که حذف شد و وانت تیسان هم در حال حذف شدن است یا خودروی پارس که حذف شد. این‌ها خودروهای پرمصرف و پرترفدار بوده که به دلیل یک استراتژی غلط خودروسازان در جهت اینکه ارتقا دهند، حذف شدند. مثلاً فرض کنید وانت تیسان ۵۰ سال عمر تولید می‌شود؛ هر یک سال یا یک سال و نیم شما می‌توانید وانت جدید طراحی کنید. یک بحث جدید هم این است که استاندارد ما در یک فضای البته الان نه، در فضای اروپا زندگی می‌کند و می‌آید شرایطی را می‌گذارد که هم برای اجرا و هم از نظر توانمندی ملکی کار سختی است و نه‌تنها ارزی‌ری اضافه می‌کند. اتفاقاً کیفیت خودرو پایین می‌آید.

وی افزود: دلیل دیگری که سبب حذف خودروهای پرمصرف شده، حکمرانی است. موضوع حکمرانی، مسئله کلون نیست؛ موضوع فوق‌العاده موثری است. اگر حکمرانی در پارامترهای مختلف از جمله تامین ارز، تخصیص به موقع یا در واگذاری‌ها، نقش خودش را درست ایفا می‌کرد، این چالش‌ها

معاونت معدنی وزارت صمت و معاونت علمی در این بخش، فرآیند استحصال مواد معدنی را باطله‌ها را تسریع کرده و به تحقق اقتصاد چرخه‌ای کمک می‌کند.

وی انرژی‌های تجدیدپذیر را از دیگر شاخص‌های توسعه پایدار دانست و افزود: از سال گذشته با همکاری صنایع معدنی، سهم انرژی‌های نو در تامین برق مصرفی افزایش یافته است.

وی با اشاره به تجربه جهانی گفت: «در یکی از معادن شیلی سهم انرژی خورشیدی طی چهار سال از ۳,۴۵ درصد

به ۴۹,۴۵ درصد رسیده است.»

به گفته مدیرکل دفتر صنایع معدنی، شرکت‌های بزرگ معدنی در ایران نیز احداث نیروگاه‌های خورشیدی را آغاز کرده‌اند که این روند در کاهش انتشار کربن اهمیت ویژه‌ای دارد.

♦ صادرات خدمات و دانش ایرانی به افغانستان

سیادت با بیان اینکه صادرات ایران به افغانستان در سال گذشته نزدیک به ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار بوده که سهمی ۴.۱ درصدی از صادرات ۵۷ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلاری ایران داشته است، گفت: مرز مشترک ۹۵۰ کیلومتری و بازار ۴۱۰ میلیون نفری افغانستان، فرصت طلایی را برای صادرات به این کشور فراهم آورده است.

رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان افزود: بازار افغانستان بدون زیرساخت است و طالبان از زمانی که روی کار آمده، توانسته است امنیت را برقرار کند و وارد دوره سازندگی این کشور شود. امروز افغانستان برای ما صرفاً یک بازار صادرات کالا نیست، بلکه صادرات خدمات و دانش برای افغانستان مورد توجه است.

♦ فرصت طلایی صادرات به افغانستان

رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان گفت: صادرات به افغانستان تنها یک پروژه نیست، بلکه یک جغرافیاست که نیاز به ساخت و ساز دارد و آن را آغاز کرده است. ۹۵۰ کیلومتر مرز مشترک، زبان و فرهنگ درآمیخته و مشترک، بازار ۴۰ میلیون نفری و رشد اقتصادی صعودی این کشور در سال‌های اخیر، اهمیت صادرات جدید را مطرح می‌کند.

سیادت در مورد چالش‌های صادرات به افغانستان نیز گفت: سیاست دولت امارت اسلامی بر این است که با حمایت از تولید داخل کشور

بازار خودرو قربانی تصمیمات اشتباه

زیاد است؛ بطور مثال در حال حاضر ۳۰درصد است. منطقی خاطرنشان کرد: دو رابطه وجود دارد؛ اگر شورای رقابت به صورت علمی عمل می‌کرد، خودبه‌خود این اختلاف از بین می‌رفت؛ همچنین اگر می‌گفت به جای اینکه یکباره، ۱۵ درصد یا ۲۰ درصد اضافه کنیم، به‌عنوان مثال هر سه ماه یکبار دو درصد یا پنج درصد اضافه می‌کنم. این تغییر را مصرف‌کننده می‌پذیرفت؛ چراکه دو تا پنج درصد خیلی احساس نمی‌شود؛ خود این باعث می‌شود آن اختلاف قیمت بازار طبق محاسبات، ۱۲ تا ۱۴ درصد نسبت به آن ۳۰ درصد، پایین بیاید. نکته دوم این است که اگر ۲۰ درصد افزایش دهند، این ۲۰ درصد اثرش در قیمت بازار موثر است.

مدیر سابق پروژه ارتقاء و نوآوری در صنعت خودرو متذکر شد: بنابراین اگر شورای رقابت به صورت علمی بیاید بررسی کند، باید در وهله اول، قیمت را به صورت تدریجی (نه اینکه مثلاً شش ماه یک بار یا سالی یکبار) بالا ببرد و دوم اینکه به‌زای کاهش درصدی که می‌دهد، افزایش تولید را هم در برنامه خودروساز بگذارد. بطور مثال با افزایش ۲۰ درصد قیمت خودرو، تولید حدود ۵ درصد بیشتر شود. در اینصورت در عرض حداکثر ۱۵ سال، بازار به تعادل می‌رسد و دیگر نیازی به شورای رقابت هم نیست.

این عضو هیئت علمی دانشگاه در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه ایران‌خودرو از نظر مالکیتی به قطعه‌ساز بزرگ کشور وصل شده و ممکن است، با افزایش‌های غیرمنطقی قیمت قطعات، برای قیمت خودرو چه اتفاقی بیفتد؟، گفت: قاعده‌ای وجود دارد که می‌گویند هر خودروسازی که خودرویی را بسازد و به بازار بدهد، ۵۰ درصد قیمتی که می‌خواهد به بازار مصرف شده است. این ۵۰ درصد در ایران بین ۸۵ تا ۹۰ درصد است که نشان می‌دهد ما در یک جایی، ناترازی داریم. اگر قطعه‌ساز و خودروساز را بررسی کنیم، با قیمت‌های دستوری، خودروسازان خیلی وضع‌شان خراب و متخصص‌ها خیلی وضع‌شان بهتر شده است. اگر ببینیم که ثروتی که به قطعه‌سازها اضافه شده و ثروتی که از خودروسازها کم شده است، این



مشکلات بانکی رشد تجارت ایران با کشورهای اوراسیا را محدود کرده‌اند و گفت: با رفع این موانع و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل، فرصت‌های بیشتری برای گسترش همکاری‌های تجاری ایران در این منطقه فراهم خواهد شد.

۱۵.۲ درصد به ظرفیت‌های اقتصادی اوراسیا اضافه می‌کند. صادرات ۸۰ میلیارد دلاری و واردات ۷۷ میلیارد دلاری ایران نیز به ترتیب ۱۲.۲ و ۱۶ درصد به ظرفیت‌های این منطقه کمک می‌کند.

یکتا تاکید کرد: موانعی نظیر تعرفه‌های بالا و

گذشته در دو محور معدنکاری سبز و کاهش تولید کربن آغاز شده است. وی توضیح داد: در حوزه معدنکاری سبز، مطالعاتی در برخی معادن تحت نظارت ایمیدرو انجام شده که اکنون گزارش آن‌ها در حال بررسی است. در موضوع کربن نیز با توجه به معاهده پاریس، اقدامات لازم باید به‌گونه‌ای طراحی شود تا در آینده بازارهای صادراتی صنایع معدنی کشور با محدودیت مواجه نشود.

وی خاطرنشان کرد: در قطر بازاری برای خرید و فروش اعتبار کربن راه‌اندازی شده است و شرکت‌های ایرانی می‌توانند با حضور در این بازار از منافع آن بهره‌مند شوند. به گفته کریمی، وزارت صمت نیز در حال تکمیل مطالعات و تدوین دستورالعمل‌های مربوطه است تا کشور از عوارض مالیات کربن در امان بماند.

خود و وضع تعرفه برای ورود کالا به افغانستان، درصدد کاهش واردات و حمایت از کالای تولید داخل است. وی افزود: در حال حاضر در افغانستان ۹۰ درصد اقتصاد در دست بخش خصوصی است و دولت مداخله‌ای ندارد.

♦ بخش‌های جذاب برای سرمایه‌گذاری تجار ایرانی در افغانستان

رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان ۳ حوزه مواد غذایی و کشاورزی، صنعت و معدن و عمران و ساخت‌وساز را حوزه‌های مهم برای سرمایه‌گذاری ایرانیان در افغانستان نام برد. سیادت افزود: آب، منابع و زمین فراوان، نیروی کار زیاد و ارزان و اقلیم و آب و هوای مناسب باعث شده که کشاورزی و دامپروری جزو حوزه‌های جذاب برای سرمایه‌گذاری در افغانستان باشد.

♦ ممنوعیت خام‌روشی در افغانستان

رئیس اتاق مشترک ایران و افغانستان گفت: جاده‌سازی و سدسازی و ساخت و ساز نیز در شرایط کنونی اولویت دولت امارت اسلامی است. وی خاطرنشان کرد: به طور قطع در ۱۰ سال آینده اگر ایران وارد بازار افغانستان نشود سایر کشورها از جمله ترکیه، جایی ما را می‌گیرند. امروز زمان طلایی برای سرمایه‌گذاری در ولایات و شهرهای افغانستان است به جهت اینکه افغانستان می‌خواهد ساخته شود.

دوتا معادل هم هستند. پس نشان می‌دهد که ما در مورد قطعه‌سازی یک معیار دقیقی نداریم. اگرچه فرض کنیم که مجموعه‌هایی که دو خودروساز بزرگ دارند، ادعا می‌کنند که چنین مکانیزمی نیست که می‌شود دستکاری کرد، اصولاً هیچ جای دنیا اینگونه نمی‌آیند قیمت را تعیین کنند. منطقی تصریح کرد: ما دو خودروساز بزرگ داریم که این‌ها ضرر می‌دهند، اما بقیه ضررده نیستند. این قاعده‌ای که همه ضرر می‌دهند، اشتباه است. اطلاعی که ما داشتیم هم‌شما سود می‌داند جز این دو مجموعه؛ ایران‌خودرو از اول خصوصی بوده است. در دو دوره اخیر بیش از حد دولت آمده و مداخله کرده است. در دوره‌های قبل، اینگونه نبوده است. همان اختیاراتی که اکنون آق‌ای ایمانی (قائم مقام مدیرعامل ایران‌خودرو) داشت، من هم داشتم و طبق آن عمل می‌کردیم. منطقی در واکنش به صحبت‌های قائم‌مقام مدیرعامل ایران‌خودرو که گفته است، «در دوره فعالیت شما قیمت‌گذاری این‌قدر تحت تسلط نبود»، تصریح کرد: اتفاقاً بود. وزارت صمت کنترل می‌کرد. ما تک‌تک قیمت‌هایی که ارائه می‌کردیم، در بعضی از محصولات ضرر می‌دادیم. اما یک نکته در مورد ابلاغ وزارت صمت این است که وزارت صمت نامهرسان نیست که قیمت‌ها را ابلاغ کند. می‌بینیم که خودروهایی که بیشتر ضرر می‌دهند، میانگین وزارت صمت ۱۵ درصد دخل و تصرف داشته است. که موضوعی که در مورد خصوصی‌سازی است این است که هیچ‌کس با خصوصی‌سازی مخالف نیست. با خصوصی‌ها، وضعیت چالاک‌تر می‌شود و تصمیمات سریع‌تر اتخاذ می‌شوند و روی کیفیت توجه بیشتری می‌کنند. اکنون می‌بینم که کیفیت در ایران‌خودرو بصورت نسبی بالا رفته، اما سایپا تغییری پیدا نکرده است. اما دو نکته وجود دارد؛ یکی این است که شرکت‌ها در خصوصی‌سازی صرفاً به سود خود توجه کنند یا وظیفه دیگری هم دارند؟ اگر اینجا حکمرانی همه موضوعات را می‌رود و هر جا که سودش دچار مشکل شود، از ابزار قانونی استفاده می‌کند.