

اقتصاد

جام جم

نبض اقتصاد

لاستیک اقساطی

محمدرضا بیرانوند، رئیس اتحادیه تاکسیرانی خرم‌آباد درخصوص مشکلات لاستیک به جام جم می‌گوید: از حدود چهار سال پیش که یارانه لاستیک و روغن ناوگان حمل‌ونقل عمومی را حذف کردند، مشکلات این بخش خودی نشان داد. لاستیک تاکسی‌ها به دلیل این‌که تردد بالایی دارند پس از شش ماه باید تعویض شوند.

وی افزود: قیمت لاستیک ۴۰۰تومانی به یک میلیون تومان افزایش پیدا کرد، از این رو با ورود سازمان صمت، توزیع لاستیک به نرخ تعاونی در دستور کار قرار گرفت که فقط ۲۰۰تا ۳۰۰ هزار تومان با بازار آزاد اختلاف قیمت داشت.

بیرانوند اضافه کرد: در حال حاضر این سیستم همگام‌سازی شده و در همه جا باید لاستیک به نرخ تعاونی توزیع شود اما بالا بودن قیمت، مشکلاتی را برای مصرف‌کننده ایجاد کرده و باید این کالا به صورت اقساطی در اختیار بخش عمومی قرار بگیرد.

بالا بودن قیمت کارخانه نسبت به بازار

علی عیدی، عضو هیأت مدیره شرکت تعاونی تأمین قطعات تاکسیرانی تبریز در مصاحبه با جام جم، مهم‌ترین مشکل حوزه لاستیک در استان آذربایجان شرقی را بالاتر بودن قیمت فروش کارخانه نسبت به قیمت بازار دانسته و عنوان کرد: این تفاوت قیمت باعث بدبینی رانندگان به شرکت‌های تعاونی شده و اعتبار کارخانجات تولید لاستیک را نیز زیر سؤال می‌برد. این در حالی است که تا پنج ماه قبل که یکسان‌سازی قیمت کارخانه و بازار صورت پذیرد، قیمت تحویلی ما از بازار پایین‌تر بود و رانندگان برای استفاده از خدمات ما نام‌نویسی می‌کردند و بر اساس نوبت، لاستیک را به رانندگان تحویل می‌دادیم اما این تفاوت قیمت باعث شده تا اقبال رانندگان از شرکت‌های تعاونی کمتر شود.

وی با اشاره به این‌که در خصوص تأمین لاستیک، باید حمایت بیشتری از رانندگان شود، گفت: تعیین تعرفه و تخفیف برای رانندگان که تأثیرات بیشتری از نوسانات قیمت لاستیک محتمل می‌شوند می‌تواند تا حدودی این مشکل را مدیریت کند اما مشکل اساسی در خصوص قیمت‌گذاری کارخانجات است که باید با نظارت بر آن، قیمت فروش کارخانه از بازار کمتر شود.

مشکلی در هم‌رگان نداریم

احمد عباس‌نژاد، رئیس اتحادیه لاستیک‌فروشان بندرعباس به جام جم گفت: امسال هیچ مشکل یا کمبودی در حوزه لاستیک نداریم. همچنین در حوزه قیمت‌ها نیز مشکلی نیست و برابر با نرخ مصوب لاستیک توزیع می‌شود. وی افزود: متقاضیان لاستیک خودروی سبک وسنگین بابت نام‌در سامانه کالا می‌توانند لاستیک موردنظر خود را به‌راحتی بخرند.



رافراهم کند. علاوه بر این، بانک مرکزی ثبت و تایید چک را با استفاده از پیامک و کدهای دستوری USSD در دستور کار دارد و تا پایان تیر شاهد عملیاتی شدن آن خواهیم بود. به گفته وی، بعضاً بانک‌ها سلاقی مختلفی دارند و بر اساس سلاقی خودشان عمل می‌کنند که در این زمینه تذکرات لازم داده شد.

دولت، عامل بی‌ثباتی بازار لاستیک

عباس سماواتی، عضو اتحادیه فروشندگان لاستیک

سال ۹۸ اعتراض زیادی از سوی کامیون‌داران شد که عامل اصلی آن بحران لاستیک بود. در همان سال، تعرفه واردات لاستیک افزایش پیدا کرد و واردکنندگان از وارد کردن لاستیک خودداری کردند. از سوی دیگر چند نرخ ی بودن لاستیک باعث شده همچنان مشکلات در بخش عرضه ادامه داشته باشد. دولت تمایلی ندارد وضعیت لاستیک در کشور به سامان برسد و خواهان ادامه وجود بازار سیاه در کشور است، چون حدود ۱۰کارخانه تولیدکننده لاستیک در کشور وجود داشته و واردات آن نیز انجام می‌شود. تعرفه بالای واردات لاستیک باعث شده قاچاق رواج پیدا کند و سهم ۴۰ درصدی بازار را به خود اختصاص دهد. سهم تولید داخل نیز ۴۰ درصد و واردات سهم ۲۰ درصدی را به خود اختصاص داده است.

مواد اولیه وارداتی با نرخ ارز نیمایی، لاستیک وارداتی با ارز نیمایی و لاستیک وارداتی با ارز ۴۲۰۰ تومانی روبه‌رو هستیم. با این حال همه خریداران به دنبال لاستیک وارداتی با قیمت پایین یا وارد شده با ارز ۴۲۰۰ تومانی هستند.»

واردات لاستیک نسبت به سال گذشته به‌ویژه در لاستیک‌های خودروهای سنگین با کاهش شدیدی روبه‌رو بوده است و آمارها کاهش ۷۰درصدی را نشان می‌دهند. آن‌طور که واردکنندگان لاستیک می‌گویند، لاستیک خودروهای سواری یا سبک هم با توجه به تعرفه ۴۰ درصدی و ارزش افزوده ۹ درصدی کسی تمایلی به واردات ندارد که تبعات این امر ۴ الی ۵ ماه دیگر در لاستیک کشور خودش را نشان خواهد داد.

عابدینی در این زمینه می‌گوید: «سال گذشته که واردات نیز به شدت کم بود، شاهد بودیم قیمت لاستیک‌ها به طور متوسط با رشد ۱۰۵ درصدی مواجه بودند، اسمال هم با توجه به عدم تعادل عرضه و تقاضا در بازار انتظار می‌رود همانند سال ۹۸ شاهد صفوف تشکیل شده برای خرید لاستیک‌در کشور باشیم.»وازنندگان همیشه به آمار ثبت سفارش لاستیک نگاه می‌کنند. به همین دلیل چون آمار ثبت سفارش اسمال با مدت مشابه سال قبل که این آمار وضعیت مطلوبی را نشان نمی‌دهد، بنابراین انتظار می‌رود همانند سالیان گذشته ۳۰ درصد میزان ثبت سفارش‌ها محقق نمی‌شود، چون نهادهای نظارتی معمولاً انبارها را پلمپ کرده و زسرهای زیادی که سامانه جامع تجارت به بازرگانان می‌زند باعث دلسردی واردکنندگان می‌شود.»

برآوردها نشان می‌دهد هزینه تولید لاستیک نسبت به واردات پایین‌تر است. هزینه تولید داخلی لاستیک به ازای هر کیلو معمولاً دو دلار تمام می‌شود. این در حالی است که لاستیک‌های خارجی هزینه تولیدشان به مراتب بالاتر از دو دلار است. 📌

نیازی به واردات لاستیک نداریم و تولید داخل پاسخگوی نیاز کشور است. « اگر واردات بسیاری از تایرها و لاستیک‌های خارجی به کشور به طوروسیع صورت‌گیرد تولیدکنندگان داخلی هرگز قادر به رقابت به ادامه تولید در کشور نیستند، چون شرکت‌های خارجی حجم زیادی از تولیدات جهانی را انجام می‌دهند و به همین دلیل هزینه‌های تمام شده آنها بسیاری پایین است.»

📌 **صف لاستیک باز می‌گردد**

انجمن تولیدکنندگان لاستیک معتقد است نیازی به واردات لاستیک به‌خصوص در بخش سواری نداریم. اما انجمن واردکنندگان لاستیک اعلام کرده ادامه این روند به بازگشت صف خرید منجر خواهد شد. صفی که از سال ۹۸ تشکیل شده بود و توسط تولیدکنندگان ۲۲ میلیون حلقه در کشور تولید شد. اما این همه ماجرا نیست و تولید به میزان کافی در همه اندازه‌ها انجام نشده است. در بخش غیر سواری تولید داخل به میزان کافی انجام نشده و آمارها نشان می‌دهد به طور متوسط بازار لاستیک کشور را ۷۵ درصد داخلی‌ها و ۲۵ درصد وارداتی‌ها تشکیل می‌دهد. خودروهای پرتیراژ کشور مانند پراید، پژو، سمند و خودروهای مونتاژ چینی برای دریافت لاستیک مشکلی ندارند و طبق گفته تولید کنندگان ۱۰۰ درصد نیاز این بخش از طریق تولید داخل تأمین می‌شود. و نوع تایر سنگین بایاس و رادیال وجود دارد که در تایرهای سنگین بایاس که مخصوص کامیون‌های قدیمی موجود در ایران است و حجم عظیمی از ناوگان حمل و نقل را تشکیل می‌دهند. ایران در تولید لاستیک‌های سنگین بایاس بیشتر از نیاز کشور ظرفیت تولید دارد اما در تایرهای رادیال در طی سالیان گذشته نزدیک به یک سوم ظرفیت تولید داخلی رسیده ایم و دو سوم آن از طریق واردات تأمین شده است.

📌 **آزمون و خطا**

در تنظیم بازار لاستیک

ظاهراً آزمون و خطا در تنظیم بازار این بار به سراغ لاستیک آمده است. گفته می‌شود در سالجاری یکی از کارخانجات خط تولید تایرهای رادیال برای خودروهای سنگین را راه اندازی کرده و قادر است ۲۵ درصد از نیاز کشور را تأمین کند بنابراین کشورمان می‌تواند نیمی از تایرهای رادیال سنگین را تولید و به بازار عرضه کند. یک سالی هست که این کارخانه تولید آزمایشی را شروع کرده و در سال جاری انتظار می‌رود تولید این محصولات به بازار عرضه شود. از این رو وزارت صمت در سال گذشته واردات تایرهای سنگین بایاس و سواری برای رینگ‌های ۱۳، ۱۴، ۱۵ خودروهای سواری را ممنوع کرد به این دلیل که بیش از میزان مصرف داخلی ظرفیت تولید در کشور وجود دارد، به طوری که کارخانجات داخلی از تولید بیشتر این تایرها به دلیل عدم کشش بازار اجتناب می‌کنند. ابوالفضل تنها

سختگوی انجمن تولید کنندگان تایر اما معتقد است در برهه زمانی

ثبت و تأیید پیامکی چک تا پایان تیرماه

آمنه نادعلی‌زاده، سختگوی اجرای قانون جدید چک در برنامه تلویزیونی عیار گفت: بانک مرکزی یک سرویس جدیدی را رونمایی کرده که امکان استعلام ثبت چک را بدون احراز هویت خاصی فراهم می‌کند تا به این وسیله شرکت‌های حقوقی و اشخاص حقیقی بتوانند در لحظه از ثبت چک در سامانه صیاد مطمئن شوند و



عکس: خبرگزاری صدا و سیما

گزارشی از صنعت تولید و بازار لاستیک خودرو که این روزها اوضاع خوبی ندارد

چرخ بازار تایر نمی چرخد

📌 **بازار لاستیک کشور از زمانی که ارز ۴۲۰۰ تومانی برای واردات و تولید آن حذف شد و جای خود را به ارز نیمایی داد با مشکلات متعددی روبه‌رو بوده است به طوری که این بازار در دو سال اخیر از طرفی با اعتراض رانندگان کامیون‌ها به دلیل گرانی و کمبود لاستیک همراه بوده و از طرف دیگر با صفوف طولانی خرید لاستیک در کشور روبه‌رو بوده‌ایم، در حال حاضر نیز بازار دچار چند نرخ ی بودن لاستیک شده و خیرها حاکی از آن است که تا چند ماه آینده به دلیل کمبود شدید ثبت سفارش واردات لاستیک، شاهد صفوف گسترده خرید این محصول در کشور باشیم. اتفاقی که در دولت سیزدهم خود را نشان می‌دهد اما ریشه آن به زمان تصویب ارز ۴۲۰۰ تومانی در سال ۹۷ باز می‌گردد.**

گروه اقتصاد

ارزش کل صنعت لاستیک کشورمان در حال حاضر به ۵۰۰ میلیون دلار می‌رسد که از این میزان ۳۰۰ میلیون دلار آن از طریق واردات و ۲۰۰ میلیون دلار آن از طریق لاستیک‌های داخلی تأمین می‌شود(البته بخش زیادی از آنها نیز از طریق مواد اولیه وارداتی تولید می‌شوند).

در دو سال اخیر همواره رانندگان خصوصاً کامیون‌داران با مشکل گرانی و کمبود شدید لاستیک روبه‌رو بوده‌اند به همین دلیل شاهد اعتصابات و صفوف تشکیل شده زیادی برای خرید این محصول بوده‌ایم. از ۱۲ فروردین سال گذشته ارز ۴۲۰۰ تومانی برای واردات مواد اولیه و همچنین محصول نهایی لاستیک حذف شد. افزایش قیمت مواد اولیه برای ساخت داخل از یک سو و گرانی ۱۰۵ درصدی لاستیک خودروهای سنگین از سوی دیگر باعث شد تا مصرف‌کنندگان از لحاظ قیمتی با مشکلات زیادی روبه‌رو شوند.

📌 چند نرخ ی بودن لاستیک در کشور

اکنون لاستیک در بازار چند نرخ دارد و همین موضوع باعث بروز مشکلاتی در کشور شده است. این در حالی است که داوود سعادت‌نژاد، رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک تهران می‌گوید قیمت لاستیک کارخانه با بازار آزاد تفاوت چندانی ندارد و حتی کار به جایی رسیده که قیمت بازار برخی سایزها که مشتریان کمتری دارد از قیمت مصوب آن پایین‌تر است. تا اواخر سال ۹۸ ارز ۴۲۰۰ تومانی برای واردات لاستیک به شرکت‌ها و افراد خاصی اختصاص یافت ولی با این حال برخی از این شرکت‌ها از واردات این محصول خودداری کردند. دولت در سال گذشته دو بار فرصت واردات به آنها داد ولی بازهم این شرکت‌ها از واردات لاستیک خودداری کردند. اما بالاخره در اواخر بهار تعداد زیادی از این شرکت‌ها اقدام به واردات و توزیع کالا در بازار کردند که این اقدام باعث سه نرخ ی شدن قیمت در بازار شد.

از طرفی برخی لاستیک‌ها به قیمت بسیار ارزان‌ی به دست مصرف‌کنندگان می‌رسد چون با همان ارز ۴۲۰۰ تومانی وارد کشور شده‌اند، اما برخی دیگر از لاستیک‌ها که داخلی هستند با نرخ بیشتری از لاستیک‌های وارد شده نسبت به ارز ۴۲۰۰ تومانی عرضه می‌شوند چون عمده مواد

اولیه این لاستیک‌ها وارداتی بوده و با ارز نیمایی وارد کشور شده‌اند و دسته سوم از لاستیک‌ها هم عمدتاً خارجی بوده و به صورت محصول نهایی از گمرک و با ارز نیمایی وارد کشور شده‌اند. مشخص است مصرف‌کنندگان با توجه به تورم گسترده در کشور و کاهش قدرت خرید خانوار به دنبال تأمین لاستیک ارزان قیمت‌تر باشند.

📌 **دلیل گرانی لاستیک**

در حال حاضر مشکلی در زمینه تأمین مواد اولیه لاستیک نیست و حجم زیادی از مواد اولیه در انبارها وجود دارد اما با این حال همچنان نیاز به واردات ضروری است. ۶۰ درصد مواد اولیه لاستیک از داخل تأمین می‌شود و ۴۰ درصد باقیمانده باید وارد شود. به دلیل

حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی لاستیک خودروهای سنگین از ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان به ۸

📌

با این‌که انتظار می‌رفت با حذف ارز ترجیحی لاستیک این محصول تک نرخی شود و شکلی در بخش توزیع وجود نداشته باشد اما تشکل های صنفی تولیدی و وارداتی تایید کردند که همچنان صف و چند نرخ ی بودن لاستیک وجود دارد

