

لوازم آرایشی که در مترو فروخته می شوند، تقلبی هستند



ایسنا | دبیر کمیسیون فرآورده‌های زیبایی، بهداشتی و عطریات مجمع واردات بایبان این تقریباً همه لوازم آرایشی که در مترو به فروش می‌رسند، تقلبی هستند و به دنبال محصولات مورد نیاز خود است، اما کالاهایی که از مجاری غیرقانونی به کشور وارد می‌شود، از سوی وزارت بهداشت کنترل و آزمایش نشده است. وزارت بهداشت اخیراً اعلام کرده که برای حفظ سلامت جامعه حاضر است به وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) نامه دهد و خواستار لغو ممنوعیت واردات محصولات آرایشی و بهداشتی شود. اما وزارت صمت در این زمینه همکاری نمی‌کند.

تقلبی هستند، تنها راه تشخیص کالای اصل از تقلبی را داشتن پروانه بهداشتی از سازمان غذا و دارو و برگ سبز از گمرک عنوان کرد. موسی احمدزاده، دبیر و عضو هیأت‌نایب کمیسیون فرآورده‌های زیبایی، بهداشتی و عطریات بایبان این که ممنوعیت واردات فرصت جدیدی برای قاچاق ایجاد کرده، گفت: «تقریباً همه لوازم آرایشی که در مترو به فروش می‌رسند، تقلبی هستند و به صورت قاچاق به کشور وارد می‌شود. مشتری به دنبال محصولات مورد نیاز خود است، اما کالاهایی که از مجاری غیرقانونی به کشور وارد می‌شود، از سوی وزارت بهداشت کنترل و آزمایش نشده است. وزارت بهداشت اخیراً اعلام کرده که برای حفظ سلامت جامعه حاضر است به وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) نامه دهد و خواستار لغو ممنوعیت واردات محصولات آرایشی و بهداشتی شود. اما وزارت صمت در این زمینه همکاری نمی‌کند.»

جزئیات خرید تضمینی محصولات زراعی اعلام شد

تسنیم | شورای اقتصاد بنا به درخواست و نامه وزارت جهاد کشاورزی در مورد قیمت خرید تضمینی محصولات زراعی سال ۱۳۸۹-۱۳۸۸ اتخاذ تصمیم کرد. بر این اساس قیمت خرید هر کیلوگرم گندم معمولی برای سال زراعی جاری ۲۲۰۰ تومان، گندم دوروم ۲۲۹۰ تومان و ۶ ریال تعیین شده است. قیمت هر کیلو چغندر قند بهاره ۵۰۲۰ تومان و برنج گروه یک ۶۱۱۲ تومان در نظر گرفته شده است. بر اساس این تصمیم، قیمت ارقام مختلف برنج بر حسب درصد شکستگی دانه، توسط وزارت جهاد کشاورزی و با هماهنگی این سازمان تعیین می‌شود. به موجب این تصمیم، خرید تضمینی برنج توسط سازمان مسئول خرید، منحصر به استان‌های گیلان و مازندران خواهد بود.

نان به جمع کالاهای اولویت‌دار در بازار سی‌ها پیوست



مهر | معاون سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با بیان این که نان نیز به جمع کالاهای اولویت‌دار در بازار سی‌ها پیوسته است،

گفت: «ناوایی‌ها به نصب پلاکاردهای قیمت برای اعلام نرخ جدید مکلف شدند. سیدجواد احمدی در این باره گفت: «در جلسه ستاد تنظیم بازار که به صورت مرتب برگزار می‌شود، کالاهای اولویت‌دار برای بازرسی تعیین می‌گردند که بر این اساس، برنج، شکر، لوازم التحریر، لاستیک و گوشت قرمز در اولویت بازرسی هاف قرار گرفته‌اند. بر این اساس نان نیز به جمع کالاهای اولویت‌دار بازرسی‌ها پیوسته است و مقرر شده تا از هفته پیش‌رو، بازرسی از ناوایی‌ها نیز تشدید شده و شرایطی فراهم شود تا تخلفات در ناوایی‌ها با انجام نظارت‌های دقیق، به حداقل ممکن کاهش یابد؛ این در شرایطی است که در هفته گذشته، اتحادیه‌ها به دستور وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شده‌اند تا موضوع چاپ و نصب نر خنامه قیمت‌های جدید نان را پیگیری کرده و در تمامی ناوایی‌ها قیمت را نصب کنند و در معرض دید مردم قرار دهند.»

قیمت متوسط لاشه گوساله، ۵۰ هزار تومان

ایسنا | رئیس شورای تأمین دام کشور گفت: «میزان انباشت دام سنگین در دامداری‌ها به بیش از ۵۰ درصد رسیده است و دولت تنها تا پایان پاییز فرصت نجات این صنعت را از ورشکستگی دارد.» منصور پوریان با بیان این که بهترین وزن برای کشتار گوساله تا ۴۰۰ کیلوگرم است، گفت: «تا وزن ۴۰۰ کیلوگرم گوشت در دام‌های سنگین از کیفیت مناسبی برخوردار است، ضمن این که دام در بهترین شرایط ضربه تبدیل غذایی قرار دارد و هزینه نگهداری آن در سطح مطلوب است. از وزن ۵۰۰ کیلوگرم به بالا ضربه تبدیل نامناسب شده و دام به جای تبدیل خوراک به گوشت آن را تبدیل به چربی و استخوان می‌کند و از حجم گوشت کاسته می‌شود.» به گفته پوریان، از این وزن به بعد زیان دامدار آغاز می‌شود؛ چراکه علاوه بر کاهش وزن گیری دام، قیمت خرید آن از دامدار کاهش می‌یابد.

آبگرمکن، یخچال، فریزر، اجاق گاز و اشیای بلند و بسیار سنگین باید با بست یا تسمه‌های مناسب به کف و دیوار منزل محکم شوند.

رئیس کل بانک مرکزی:

مشکل ریالی داریم نه ارزی



ایسنا | رئیس کل بانک مرکزی گفت: «جلوگیری از خروج سرمایه و توجه به عوامل بنیادی شکل دهنده نرخ ارز دو راهبر اصلی بانک مرکزی در مقابله با تحریم‌ها بوده است.» عبدالناصر همتی بایبان این که رشد اقتصاددغتی منفی است و سال آینده بهتر می‌شود، گفت: «رشد اقتصاد غیر نفتی مثبت است و در بخش صنعت اگر چه اوایل رشد صفر بود اما اعلام شد بر اساس شرکت‌های صنعتی در بورس که ۵۰ درصد صنعت آنجا است، این رشد در شهریور ماه مثبت شده است و اکنون برای پیشرفت برنامه داریم.» رئیس بانک مرکزی ادامه داد: «اکنون بانک مرکزی مشکل از ندارد بلکه مشکل ریال دارد.» شرایط تحریمی برای ما محدودیت ایجاد کرده، در غیر این صورت ارزش ذاتی ریال بالاتر از ارقام موجود است.»

سفر به گرجستان و ترکیه دلایل دیگری غیر سیاحت و تجارت هم دارد

تعمیر خودروهای لوکس در کشورهای همسایه

رئیس اتحادیه تعمیرکاران: صاحبان برخی خودروهای میلیاردی برای تأمین قطعات خودروهایشان به کشورهای مثل گرجستان و ترکیه سفر می‌کنند

بسیاری از قطعات خودروهایی که در کلاس قیمتی ۲۰۰ تا ۷۰۰ میلیون هستند، تقلبی‌اند



پریسا اسلامزاده - شهروند | دامنه تحریم‌ها به لوازم یدکی خودروها هم کشیده شده است. این اتفاق در حالی روی داده که از سال گذشته فعالان بازار لوازم یدکی هشدار آن را داده بودند و حالا در حالی که موجودی انبارهای لوازم یدکی رو به پایان است، حرف از تعمیر برخی خودروها در خارج از کشور به میان آمده است. اغلب خودروهای وارداتی در ماه‌های اخیر با کمبود لوازم یدکی روبه‌رو شده‌اند. از طرف دیگر بحث لوازم یدکی تقلبی هم داغ است و همین موضوع باعث سردرگمی کسانی شده که خودروهای خارجی دارند و برای تعمیر آن به دردمرست می‌افتند. چون از یک طرف به دلیل تحریم دیگر خبری از واردات لوازم یدکی خارجی نیست و از سویی دیگر بازار پر شده از لوازم تقلبی و قاچاق. تعمیرکاران می‌گویند یا قطعات موجود نیست یا تقلبی آنها به بازار آمده و هیچ راه‌حلی برای تشخیص قطعات و لوازم یدکی تقلبی در بازار وجود ندارد و حتی شناسایی قطعه بی کیفیت و تقلبی از توان تعمیرکاران نیز خارج شده است. علاوه بر این برخی از تعمیرکاران به صاحبان خودروها پیشنهاد می‌دهند اتومبیل‌هایشان را برای تعمیر به کشورهای مثل گرجستان و ترکیه بفرستند که این کار هم هزینه گزافی دارد.

مشکل از کجا شروع شد؟

با بدعهدی آمریکا و خروج یک جانبه از برجام، خروج شرکت‌های خودروسازی نیز از ایران آغاز شد. این شرکت‌ها با توجه به سهمی که در بازار دنیا دارند، با شرکت‌های خودروسازی ایرانی به‌طور کامل قطع رابطه کردند. شرکت‌هایی مثل پژو، رنو، کیا موتورز و حتی برخی شرکت‌های چینی از جمله مهم‌ترین خودروسازانی بودند که ترجیح دادند بازار ایران را ترک کنند. همین موضوع باعث شد صاحبان این خودروها با چالش جدی تأمین قطعات یدکی مواجه شوند.

ولوو: یکی از نخستین کشورهایی که طی یک سال اخیر بازار خودروسازی ایران را با تحریم‌های اعمال شده آمریکا ترک کرد، شرکت سوئدی ولوو بود. سوئدی‌ها در مهرماه سال ۱۳۹۷ ایران را ترک کردند و سختگویی ولوو گفت که این گروه کامیون‌سازی دیگر نمی‌تواند مبلغی بابت قطعات فرستاده شده به ایران دریافت کند، به همین دلیل تصمیم گرفت در ایران فعالیت نکند.

اسکانیا: دومین برند خودروسازی سوئدی که بازار ایران را ترک کرد، شرکت اسکانیا بود. اسکانیا یک برند سوئدی است، اما بیش از ۷۰ درصد سهام آن در اختیار شرکت فولکس واگن است. زمزمه خروج اسکانیا از بازار ایران در مرداد ۹۷ آغاز شد. در ایران دو شرکت «عقاب افشان» و «هاموت» نمایندگان ساخت و مونتاژ محصولات اسکانیا بودند که به ترتیب به ساخت اتوبوس، موتور سنگین و تریلی تحت لیسانس این شرکت می‌پرداختند که فعالیت آنها هم در کشور ما متوقف شد.

رنو: میسان برندهایی که بازار ایران را ترک کردند، شرکت فرانسوی رنو شرایط متفاوتی داشت و روند خدحفاظی این برند فرانسوی طولانی بود. در روزهایی که برندهای خودروسازی ساز رفتن از ایران را می‌زدند، رنو رسماً اعلام کرد که بازار ایران را ترک نخواهد کرد، اما سه ماه بعد اعلام کرد که بازگشت تحریم‌های آمریکا فعالیتش را در ایران متوقف می‌کند. این در حالی بود که شرکت رنو ۱۵ مدل خودرو در ایران عرضه کرده است.

هیوندای و مزدا: این شرکت‌های در دست مثل مزدا ژاپنی از شرکای مهم تجاری آمریکا هستند که همکاری‌های زیادی با برندهای آمریکایی دارند. خروج هیوندای و مزدا از بازار ایران قابل پیش‌بینی بود. هیوندای، ۱۵ خودرو به ایران صادر می‌کرد و از برندهای خارجی پرطرفدار در ایران بود. مزدا ژاپنی هم خودرو به ایران صادر می‌کرد و با جدی شدن تحریم‌ها، فعالیتش را در کشورمان خاتمه داد.

کیا موتورز: یکی از آخرین برندهایی که از بازار خودروسازی ایران خارج شد، کیا موتورز کره جنوبی بود. این شرکت کره‌ای هم به پیروی از تحریم‌های یک جانبه آمریکا، به همکاری با ایران و گروه خودروسازی سایپا پایان داد. با این تصمیم شرکت کره‌ای، تولید خودرو کیاسراتو در سایپا متوقف و

خطوط تولید آن نیز جمع‌آوری شد. کیا موتورز هم ۱۵ خودرو در ایران داشت.

علاوه بر دارندگان خودروهای خارجی، صاحبان خودروهای خاص و لاکچری هم برای تأمین قطعات یدکی با دردمرست مواجه هستند. مشکل واردات قطعات یدکی خودروها باعث شده که برخی افراد به صورت قاچاق و مسافری اقدام به واردات قطعات برخی خودروها کنند که البته تعداد آنها هم پایین است. همین موضوع باعث شده صاحبان برخی خودروهای لوکس و لاکچری برای تأمین خودروهایشان به کشورهای مثل گرجستان و ترکیه سفر کنند

برندهای چینی: شرکت‌های خودروسازی چینی تا پیش از نواخته شدن زنگ تحریم‌ها حضوری فعال و چشمگیر در ایران داشتند. چند شرکت چینی در خودروسازی ایران حضور داشتند که بیشتر آنها در بخش خصوصی فعالیت می‌کردند و برخی نیز با ایران خودرو و سایپا همکاری داشتند. چری، جک، لیفان، جیلی، ام‌جی، برلیانس و چانگان شاخص‌ترین شرکت‌های خودروسازی چینی در ایران هستند که هنوز به فعالیت خود در کشورمان به‌طور کامل پایان نداده‌اند، اما تیراژ همه آنها در ۶ ماه اخیر کاهش قابل توجهی داشته است. چالش تأمین قطعات و بی‌مبلی چشم‌پادامی‌ها به ادامه همکاری با شرکت‌های ایرانی که ناشی از همکاری آنها با آمریکا است، از مهم‌ترین دلایل توقف فعالیت آنها در کشورمان بوده است. آمار تولید خودروسازان طی سال‌های ۹۳ تا ۹۶ نشان می‌دهد تیراژ مونتاژی‌های چینی ایران خودرو و سایپا روندی رو به رشد داشته و این خودروها توانستند در این مدت بازار نسبتاً قابل توجهی را برای خود دست و پا کنند. این در حالی است که تولید مونتاژی‌های چینی ایران خودرو و سایپا طی یک‌سال گذشته رو به افت گذاشته و برخی حتی در آستانه توقف قرار گرفته‌اند.

گمرک می‌تواند مشکل را حل کند

با پایان حضور شرکت‌های خودروسازی خارجی در ایران، تأمین قطعات یدکی و تعمیر این خودروها به دردمرست بزرگی برای صاحبان آنها تبدیل شده است. علیرضا نیک‌آیین، رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو در این باره به «شهروند» می‌گوید: «از بازار لوازم یدکی خودروهای چینی، فرانسوی و برخی خودروهای کره‌ای همچون سسانگ‌یانگ کمبودهایی گزارش شده است. در خصوص خودروهای فرانسوی جدید مانند ساندر و ۲۰۰۸ و برخی خودروهای چینی، مشکلاتی وجود دارد و صاحبان آنها هم برای تأمین قطعات با مشکل روبه‌رو هستند. به عنوان مثال برای خودروهای در رنج قیمت ۲۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان با مشکل قطعات تقلبی روبه‌رو هستیم چون نمونه‌های تقلبی قطعات بسیار در کشور افزایش پیدا کرده است.»

نیک‌آیین با بیان این که ثبت‌سفارش از مهم‌ترین مشکلات تأمین قطعات لوازم یدکی است، ادامه می‌دهد: «ثبت سفارش امروز مسیر دشواری را پیش پای واردکنندگان گذاشته است. تخصیص ارز نیامی، حواله ارز، موانع بانکی بین‌المللی و... باعث شده واردکنندگان مشکلات زیادی برای واردات داشته باشند. ضمن این که امکان ترخیص از گمرک هم چالش بزرگی است. مسأله‌ای که باید مورد توجه قرار گیرد، این است که بازار لوازم یدکی خودرو همواره باید تأمین شود و ضروری است این روند مداومت داشته باشد. اگر ترخیص قطعات مانده در گمرک هر چه زودتر انجام شود، مشکلات موجود در این زمینه حتما برطرف خواهد شد. ضمن این که باید فکری هم به حال قطعات قاچاق کرد.»

سفر خودروهای میلیاردی

به کشورهای همسایه برای تعمیر

علاوه بر دارندگان خودروهای خارجی، صاحبان خودروهای خاص و لاکچری هم برای تأمین قطعات یدکی با دردمرست مواجه هستند. مشکل واردات قطعات یدکی خودروها باعث شده که برخی افراد به صورت قاچاق و مسافری اقدام به واردات قطعات برخی خودروها کنند که البته تعداد آنها هم پایین است. همین موضوع باعث شده صاحبان برخی خودروهای لوکس و لاکچری برای تأمین خودروهایشان به کشورهای مثل گرجستان و ترکیه سفر کنند. این افراد با خودروهای خود به کشورهای مثل ترکیه و

گرجستان می‌روند و با مراجعه به نمایندگی‌ها اقدام به تعمیر خودروی خود می‌کنند که البته هزینه‌های سنگین را هم متحمل می‌شوند. مصرف زیاد سوخت و هزینه بالای آن به علاوه گران بودن قطعات، این سفرها را به سفرهایی گران تبدیل کرده است. کاهش ارزش پول ایران و پرداخت هزینه قطعات به دلار هم یکی از مشکلات کسانی است که خودروهای خود را برای تعمیر به کشورهای همسایه می‌برند.

علیرضا نیک‌آیین، رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو در این باره به «شهروند» می‌گوید: «نبود قطعات خودرو لوکس در ایران باعث شده صاحبان آنها به دردمرست برفتند. آنها مجبورند یا از قطعاتی که به صورت غیرقانونی وارد کشور شده، استفاده کنند که البته به اصل بودن آنها تردید داریم یا این که خودشان به کشورهای همسایه مثل گرجستان و ترکیه سفر و با مراجعه به نمایندگی‌ها، خودروهای خود را تعمیر کنند. متأسفانه شرکت‌هایی که این خودروها را وارد کرده‌اند، امروز جوابگو نیستند و این خلاف قوانین واردات و پشتیبانی خدمات پس از فروش است. در واقع این شرکت‌ها وظیفه خود را درست انجام نداده‌اند. آنها باید هم خدمات گارانتی و هم وارانتی خودروهای جدیدی را که وارد کشور کرده‌اند، پشتیبانی کنند، اما به سادگی از زیر بار مسئولیت خود شانه خالی کرده‌اند. در حال حاضر هیچ راهی برای تعمیر این خودروها وجود ندارد و صاحبان آنها مجبورند با پرداخت هزینه‌های گزاف به کشورهای دیگر سفر و خودروهایشان را تعمیر کنند. برخی از آنها هم برای این که این هزینه را پرداخت نکنند با مشکلات خودروی خود سر می‌کنند که این کار بسیار خطرناک است و حتی ممکن است هزینه تعمیر خودرو را افزایش دهد، چون خرابی یک قطعه امکان دارد به قطعات دیگر هم آسیب وارد کند. این روال اصلاً درست و منطقی نیست و مثل مُسکن برای بازار قطعات یدکی است. البته چاره دیگری هم نیست چون با شرایط فعلی نمی‌توان راه حل دیگری پیدا کرد.»

نیک‌آیین می‌گوید: «واقعیت این است که شرکت‌های خارجی ظلم بزرگی به ایرانی‌ها کرده‌اند. آنها خودروهای خود را بدون هیچ‌گونه پشتیبانی به ایرانی‌ها فروخته‌اند و الان هم زیر بار مسئولیت خود نمی‌روند. خودمان هم نمی‌توانیم این قطعات را تولید کنیم، چون هزینه تولید آنها بسیار بالا است و از تکنولوژی تولید آنها هم بی‌بهره هستیم.»