

خام فروشی می کنیم

عبدالساده نیسی، دستیار رییس کل و مدیر کل دفتر شرق آسیا، اقیانوسیه و شبه‌قاره هند، در دومین همایش شناخت بازار و فرصت‌های تجارت با هند، با اشاره به وضعیت تجارت بین‌المللی اظهار کرد: واردات، کالاهایی که از جهان به کشورهای مانند چین و هند وارد می‌شود شامل سوخت، ماشین‌آلات، محصولات شیمیایی، پلاستیک، آهن و فولاد است. همچنین در سید کالاهای تجاری، سوخت‌ها، ماشین‌آلات، محصولات دارویی، مواد شیمیایی و آهن و فولاد سهم قابل توجهی دارند. مدیر کل دفتر شرق آسیا، اقیانوسیه و شبه‌قاره هند ادامه داد: در هشت ماهه سال ۱۴۰۴، صادرات ایران به هند به ۸۴۴ میلیون دلار رسیده است.

وی به تجارت با هند اشاره و تصریح کرد: انتظار این است که صادرات هند به جهان در سال ۲۰۲۴ به حدود ۴۴۴ میلیارد دلار برسد. در مسیر چاپهار نیز مسائل متعددی وجود دارد؛ از موضوعات نمایشگاهی گرفته تا مباحث مرتبط با دیپلماسی تجاری که با کمک دستگاه دیپلماسی کشور در حال پیگیری است. بخش‌های بازاری و تجاری این مسیر فعال شده و در این راه به همراهی فعالان اقتصادی نیاز داریم. وی افزود: طبق آمار و گزارش هایی که در اختیار داریم، بخش کشاورزی ظرفیت‌های بالایی دارد، اما به اندازه کافی از آن استفاده نشده است. این در حالی است که قوانین و زیر ساخت‌ها می‌توانند به توسعه این بخش و کمک به اقتصاد کشور منجر شوند. نیسی با اشاره به ظرفیت‌های معدنی دو کشور ایران و هند اظهار کرد: هر دو کشور در حوزه معدن بسیار قوی هستند و هندوستان نیاز جدی به مواد معدنی ایران دارد، اما ما بیشتر به خام‌فروشی و صادرات محدود برخی اقلام بسنده کر ده‌ایم. باید بپذیریم که لازم است محصولات با فناوری بالاتر تولید و صادر شوند. وی ادامه داد: در حوزه سیمان، سنگ و مصالح ساختمانی نیز ظرفیت‌های بسیار خوبی در بازار هند وجود دارد، اما استفاده کافی از این فرصت‌ها نشده است. طبق گزارش سال گذشته، بسیاری از شرکت‌ها و نمایشگاه‌هایی که انتظار می‌رفت در هند حضور داشته باشند، مشارکت فعالی نداشتند. مدیر کل دفتر شرق آسیا، اقیانوسیه و شبه‌قاره هند با اشاره به ارزش صادرات و واردات گفت: متوسط ارزش صادراتی ما حدود ۳۰۰ تا ۵۰۰ دلار است، در حالی که ارزش واردات از چین حدود ۳۳۴۵ دلار و در تجارت با هند بیش از ۱۷۰۰ دلار است. تجاری که در بازار هند حضور دارند می‌توانند نقش مؤثری در بهبود این وضعیت ایفا کنند. وی خاطرنشان کرد: در برخی حوزه‌ها از جمله صنعت پتروشیمی عملکرد نسبتاً قابل قبولی داشته‌ایم، اما تمرکز اصلی ما همچنان بر صادرات مواد اولیه است. باید بررسی شود که این مواد اولیه در هند با چه فناوری‌هایی تبدیل به محصول می‌شوند و چگونه می‌توان همان فناوری‌ها را به داخل کشور منتقل کرد. نیسی گفت: برنامه‌ریزی برای واردات تجهیزات و جذب سرمایه‌گذارانی که بتوانند ارزش افزوده بالاتری ایجاد کنند، ضروری است. پیشنهاد ما این است که سومین همایش با حضور معاونت علمی و دانش‌بنیان بررسی شود.

وی با اشاره به صنعت برق اظهار کرد: صنعت برق ظرفیت بسیار بالایی دارد، اما همکاری دو کشور در این حوزه چندان قوی نبوده است. البته مشکلات مالی و فاصله بالای نرخ دلار و ریال از جمله موانعی است که باید در نظر گرفته شود. دستیار رییس کل سازمان توسعه تجارت افزود: لازم است موضوع تأمین مالی به عنوان یک بحث بین‌المللی در هند مطرح شود. در این کشور وام‌های مناسبی برای شرکت‌ها وجود دارد و پیگیری این تسهیلات می‌تواند به شرکت‌های ایرانی کمک شایانی کند.

عقب ماندگی در تولید اتوبوس

۶ هزار اتوبوس فرسوده داریم

معاون وزیر صمت گفت: اسامل برای تولید هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برنامه‌ریزی کرده بودیم، اما از ابتدای سال حدود ۵۸۰ دستگاه تولید شده است. حامد عاملی اظهار کرد: اسامل برای تولید هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برنامه‌ریزی کرده بودیم، اما از ابتدای سال حدود ۵۸۰ دستگاه تولید شده است. قوای محرکه اتوبوس وابسته به واردات است و ما برای حدود ۵۰۰ دستگاه دیگر هم تأمین ارز انجام داده‌ایم. همچنین واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس بین شهری را در برنامه داشتیم که تاکنون برای هزار و ۶۰۰ دستگاه قیمت سفارش انجام شده است. معاون ماشین‌آلات و زارت صمت، معدن و تجارت گفت: تأمین اتوبوس مصوبه هیات دولت را دارد و باید با شرایط خاص و با مشوق‌های لازم آن را انجام دهیم. بنای ما این بود که با ۲ هزار دستگاه وارداتی هزار و ۵۰۰ دستگاه تولید داخل بتوانیم اسامل در مجموع سه هزار و ۵۰۰ دستگاه را وارد ناوگان حمل و نقل و مسافری کشور کنیم. عاملی در مصاحبه با سیمافرا افزود: هم‌کنون حدود ۶ هزار دستگاه اتوبوس فرسوده در کشور داریم و از این نظر در شرایط نامناسبی هستیم، اگر برنامه اسامل محقق می‌شد ما می‌توانستیم حداقل نیمی از اتوبوس‌های فرسوده را نوسازی کنیم. معاون ماشین‌آلات و زارت صمت با اشاره به تولید بیش از ۱۹ هزار دستگاه کامیون کشته‌ند در کشور گفت: تولید کامیون از ابتدای اسامل حدود ۵۰۰ درصدی داشته است. اسامل واردات کامیون را منوط به اسقاط کامیون فرسوده کردیم، یعنی به ازای هر دستگاه واردات حتماً باید یک خودروی فرسوده از رده خارج شود. وی گفت: از ابتدای اسامل برای واردات یک هزار و ۸۰۰ دستگاه کامیون نیز ثبت سفارش انجام شده است.

صنعت، معدن و تجارت

رییس مرکز مبادله ارزی: تمرکز صادرات در دست ۴۰۰ شرکت و واردات میان ۱۶ هزار بازرگان پراکنده است

زیرمیزی‌های ارزی در تالار دوم

تعال |

تفکیک کامل تالارهای یک و دو در مرکز مبادله ارز و طلا، در شرایطی کلیدی می‌خورد که ساختار تجارت خارجی ایران با دو واقعیت متضاد روبه‌رو است: تمرکز ۹۵ درصد صادرات در دست تنها ۴۰۰ شرکت بزرگ و پراکندگی واردات میان بیش از ۱۶ هزار بازرگان. این عدم توازن، نه تنها کارآمدی نظام تخصیص ارز را زیر سوال برده، بلکه زمینه‌ساز شکل‌گیری بازارهای غیررسمی و زیرمیزی‌های ارزی در تالار دوم شده است؛ جایی که هزینه‌های پنهان تا ۴ هزار تومان به ازای هر دلار، عملاً شفافیت و اعتماد فعالان اقتصادی را تهدید می‌کند. در چنین فضایی، صنایع کوچک و متوسط بیش از دیگران آسیب می‌بینند، زیرا از یک سو در صف تخصیص ارز گرفتار می‌شوند و از سوی دیگر توان رقابت با شرکت‌های بزرگ صادرکننده را ندارند. این وضعیت نشان می‌دهد که اصلاحات ساختاری در نظام اولویت‌بندی و شفاف‌سازی معاملات ارزی، بیش از یک اقدام فنی، به ضرورتی راهبردی برای حفظ تعادل میان صادرکنندگان بزرگ و واردکنندگان خرد تبدیل شده است؛ ضرورتی که اگر به‌موقع محقق نشود، می‌تواند شکاف میان بخش‌های مختلف تجارت خارجی را عمیق‌تر کرده و هزینه‌های مبادله را برای کل اقتصاد افزایش دهد.

تالار یک و دو کامل تفکیک می‌شوند

رییس هیات‌مدیره مرکز مبادله ارز و طلای ایران با اشاره به اینکه تفکیک کامل تالارهای یک و دو تا دو هفته آینده انجام می‌شود، گفت: ۹۵ درصد صادرات در اختیار ۴۰۰ شرکت است، در حالی که در حوزه واردات ۱۶ هزار بازرگان فعال هستند. محمد آرام، رییس هیات‌مدیره مرکز مبادله ارز و طلای ایران در نشست کمیسیون مدیریت واردات اتاق ایران گفت: تالار دوم دو بخش دارد. یک بخش با محوریت تقبل و انتقال از با عاملیت بانک‌هاست و روش غیرمستقیم است ولی در بخش دوم دو مجموعه صادراتی و وارداتی باهم تعامل کرده و خودشان ارز را جابه‌جایی کنند که با عنوان معاملات مستقیم یا تهازی است. تلاش کردیم بانک مرکزی دخالتی در حجم و مقدار نباشد. ما ادامه داد: به دلیل اینکه حجم کل ارز کاشی یافته و تمرکز وزارت صمت نیز بر واردات کالاهای بزرگ مثل خودرو است تخصیص بیشتری در این قسمت داده است. آنچه مربوط به کالاهای غیر بزرگ بوده تخصیص‌ها منجر به معامله نشده است. ثبت سفارش زیر ۱۰۰ هزار دلار تخصیص نشده یا چون بالا نبوده ریال آن تأمین نشده و

بانک‌ها هم همراهی نکردند و این گروه‌ها نتوانسته‌اند واردات کنند. لذا در مورد این گروه‌ها تصمیم گرفتیم که بدون صف تخصیص‌شان انجام شود که صنایع کوچک با مشکل مواجه نشوند.

بر اساس اعلام اتاق ایران، او با بیان اینکه بیش از ۹۵ درصد صادرات کشور توسط ۴۰۰ شرکت انجام می‌شود در حالی که برای خرید و واردات کالا بیش از ۱۶ هزار بازرگان این کار را انجام می‌دهند، افزود: در مبادلات غیرمستقیم فروشنده قابلیت ردیابی ندارد که چه کسی خریدار است که زیرمیزی داشته باشد. در مبادلات مستقیم دو طرف می‌توانند توافق کنند ولی انتظار ما محقق نشد، چون صادرکنندگان واردکنندگان خرید زیادی وارد مرکز مبادله نشده‌اند. آرام اظهار کرد: در باره مقوله شفافیت چند اقدام انجام دادیم تا افراد حقیقی و حقوقی بتوانند عرضه و تقاضا و حجم مبادلات را در هر روز ببینند. الان اگر کسی به عنوان شخص حقیقی وارد مرکز شود، می‌تواند حجم عرضه و تقاضا را ببیند. در مورد شخصیت‌های حقوقی هم ۸۰ درصد کار انجام شده اما تا پایان هفته آینده امر برای آنها هم محقق خواهد شد. او افزود: صف تخصیص

گروه کالایی یک و دو هم ظرف چند روز آینده دقیق مشخص می‌شود. تفکیک‌ها قطعی شده و تا دو هفته آینده دوره انتقال تمام شده و کسانی که بازار اول و کسانی که بازار دوم هستند کاملاً از هم جدا می‌شوند. رییس

مرکز مبادله با بیان اینکه نظام اولویت‌بندی تخصیص ارز با مشکلات جدی روبه‌رو است، گفت: خوب است اتاق ایران با همراهی وزارت خانه‌های جهاد کشاورزی و صمت وقت بگذارند و در معاملات مستقیم موارد استثنا را مشخص کنند. اگر کالایی مورد نیاز است مثل گوشت، برنج و... از صف‌ها مستثنی‌شود. در حال حاضر اولویت‌های تخصیص خیلی باز هستند. اما اگر این اولویت‌ها مشخص باشند هر وقت اولویت یک تأمین شد، می‌توانیم سراغ تأمین ارز اولویت دو برویم و الی آخر. این اولویت‌گذاری باید در صمت و جهاد کشاورزی اعمال شود ولی نشده است.

زیرمیزی‌های ارزی در تالار دوم

به جریان افتاد عضو اتاق ایران با بیان اینکه زیرمیزی‌های ارزی در تالار دوم به جریان افتاده است، گفت: شاهد مطالبه ۴ هزار تومان به ازای هر دلار برای اتصال خریدار و فروشنده

رییس مرکز مبادله ارزی: تمرکز صادرات در دست ۴۰۰ شرکت و واردات میان ۱۶ هزار بازرگان پراکنده است

زیرمیزی‌های ارزی در تالار دوم



ارز هستیم. احمد زافر شچیان، رییس کمیسیون مدیریت واردات اتاق ایران، در نشست این کمیسیون که با حضور رییس هیات‌مدیره مرکز مبادله ارز و طلای ایران برگزار شد، گفت: متأسفانه عدم شفافیت نرخ ارز موجب به راه افتادن پدیده زیرمیزی در تالار دوم شده و هزینه مضاعفی به واردات کشور تحمیل می‌کند. فرشچیان افزود: زیرمیزی در تالار دوم درصد بالایی از هزینه مبادله را به خود اختصاص می‌دهد و در هیچ سندی هم قید نمی‌شود. این به دلیل عدم شفافیت نرخ ارز و عدم شناخت طرفین عرضه‌کننده و خریدار از یکدیگر است. اگر چه صف انتظار ۱۴ روزه توافق شده بود، اما نه در تالار یک و نه در تالار دوم اجرا نمی‌شود و به همین دلیل تجار بیشتر سراغ روش مبادله مستقیم می‌روند. اما به دلیل این‌که شرایط یکدیگر را نمی‌شناسند زیرمیزی‌ها به جریان افتاده است. به ازای هر دلار، ۲ هزار تومان مطالبه می‌شود تا دو طرف را به هم وصل کنند. بر اساس اعلام اتاق ایران، فرشچیان این را هم گفت که قرار بود صف تخصیص گسره کالایی تالار یک و دو جدا از هم باشند اما این اتفاق نیفتاده است.

از دامداران و تحویل آن به کارخانه‌ها شد؛ اقدامی که بار مالی آن مستقیماً بر دوش دولت و مردم خواهد بود.

واکنش دولت

افزایش دوباره قیمت‌ها با واکنش جدی معاون اول رییس‌جمهور همراه شد. محمدرضا عارف در جلسه ستاد تنظیم بازار اعلام کرد اگر کارخانه‌ها قیمت‌ها را کاهش ندهند، صادرات شیر خشک ممنوع خواهد شد. به گفته او، این اقدام حداقل ابزار فشار دولت برای مهار قیمت‌هاست. عارف همچنین دستور تشدید نظارت‌ها را صادر کرد. سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، اتاق اصناف و تعزیرات حکومتی مامور شدند تا در آستانه شب پلدا، با تخلفات احتمالی برخورد کنند. نظارت‌ها شامل کالاهای اساسی مانند آجیل، میوه، شیرینی و لبنیات خواهد بود. مدیران کل استان‌ها نیز موظف شدند گزارش اقدامات خود را تا سوم دی‌ماه به معاونت بازرسی سازمان حمایت ارسال کنند. افزایش دوباره قیمت شیر خام و لبنیات، اختلافات عمیق در زنجیره تأمین این صنعت را آشکار کرده است. دامداران نرخ مصوب را غیرواقعی می‌دانند، صنایع لبنی زیان خود را مطالبه می‌کنند و دولت با تهدید به ممنوعیت صادرات شیر خشک، فشار تازه‌ای بر این صنعت وارد کرده است. این کشمکش نشان می‌دهد بدون اصلاح ساختاری در نظام قیمت‌گذاری و مدیریت زنجیره تأمین، هر بار افزایش هزینه‌ها به شکل گرانی لبنیات بر دوش مصرف‌کننده منتقل خواهد شد.

توضیح است که به‌منظور حفظ یکپارچگی اطلاعات و جلوگیری از بروز مغایرت و تخلف، امکان ورود با‌شماره تلفن همراهی خارج از اطلاعات در یافتی از بانک وجود نخواهد داشت. چنانچه متقاضی به شماره همراه ثبت‌شده در بانک دسترسی نداشته تا تمایل به ورود به سامانه با‌شماره همراه دیگری که به نام ایشان دارد، ضروری است ابتدا به شعب بانک عامل مراجعه کرده و نسبت به اصلاح یا به‌روزرسانی اطلاعات تماس خود اقدام فرمایند. بدیهی است بانک پس از ثبت تغییرات، اطلاعات جدید را در بازه زمانی تقریبی ۲۴ ساعت به سامانه ارسال خواهد کرد و سامانه هیچ گونه مسوولیتی در خصوص ثبت اطلاعات ندارد. تست توسط متقاضیان در بانک ندارد.

چرا هیبرید تنه‌اراه

گذار صنعت خودرو است؟

یک کارشناس صنعت خودرو هشدار می‌دهد در صورت بی‌توجهی به توسعه خودروهای هیبریدی، مصرف بنزین کشور طی چند سال آینده تا ۴۰ درصد افزایش خواهد یافت. بابک صدرایی، کارشناس و فعال صنعت خودرو، ریشه ناترازی بنزین و آلودگی هوادر کشور را حاصل همزمان چندعامل می‌داند: از سن بالای ناوگان و خودروهای فرسوده گرفته تا مصرف بالای سوخت خودروهای داخلی، ضعف فرهنگ مصرف و نبود هموشانی مؤثر میان حمل‌ونقل عمومی و شخصی. به گفته او، با وجود تعداد کمتر خودرو و نسبت به کشورهای مانند بریتانیا، مصرف بنزین در ایران چندبرابر آن‌هاست؛ موضوعی که نشان می‌دهد مسأله صرفه‌فایه تعداد خودروها محدود نمی‌شود. صدراعی معتقد است صنعت خودرو در سطح جهانی به نقطه‌ای رسیده که نه می‌تواند صرفاً بر خودروهای بنزینی تکیه کند و نه امکان گذار سریع به خودروهای تمام‌برقی وجود دارد. از نگاه او، خودروهای هیبریدی و پلاگین هیبریدی بهترین گزینه دوره گذار هستند؛ راه‌حلی میانی که می‌تواند بسا هزینه کمتر، کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوای اتا زمان آماده‌شدن زیرساخت‌های برقی ممکن کند این کارشناس هشدار می‌دهد اگر کشور به‌سمت توسعه هیبرید حرکت نکند، در چند سال آینده مصرف سوخت دست کم ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش خواهد یافت. ورود سالانه بیش از یک میلیون خودروی جدید و افزایش سن ناوگان موجود، ناترازی بنزین را تشدید می‌کند و کشور را با بحران جدی انرژی مواجه خواهد ساخت. به گفته صدرایی، دولت با سیاست‌های تشویقی هدفمند از کاهش تعرفه‌ها عوارض و ارایه تسهیلات اقسائی گرفته تا افزایش تنوع محصولات و فرهنگ‌سازی عمومی می‌تواند مردم را به خرید و استفاده از خودروهای هیبریدی ترغیب کند. صدراعی همچنین حرکت شتاب‌زده به سمت خودروهای برقی را در شرایط فعلی غیرواقع‌بینانه می‌داند و می‌گوید بدون زیرساخت شارژ و ناترازی برق، خودروهای برقی راه به کالایی لوکس تبدیل کرده که اثر محسوسی بر کاهش آلودگی ندارد. از نگاه او، توسعه هیبرید باید به عنوان یک پروژه ملی و مبتنی بر محاسبه هزینه-فایده دنبال شود. فرشچیان گفت: دولت، خودروساز و مردم را یک زنجیره به هم پیوسته می‌داند. دولت باید بستر و مشوق‌ها را فراهم کند، خودروساز مسیر را عملیاتی کند و مردم در این چارچوب همراه شوند. به باور او، بدون این هماهنگی، کاهش مصرف سوخت در حد شعار باقی خواهد ماند.

اصلاح دستورالعمل مشوق‌های صادراتی در دستور کار

فرزاد پیلتن، دستیار رییس کل سازمان توسعه تجارت اعلام کرد که اصلاح دستورالعمل‌های مشوق‌های صادراتی و رانداذاری نظام ارزیابی صادراتی شرکت‌ها برای کاهش هزینه‌ها در دستور کار قرار دارد. او گفت: برنامه‌های بین‌المللی سازمان در چارچوب سیاست‌های دولت جدید و بر سه محور تسهیل، توسعه و ترویج تجارت طراحی شده و هم‌اکنون در حال اجراست. پیلتن با اشاره به بازنگری در شیوه‌بازگشت ارز حاصل از صادرات و اصلاح نظام پرداخت مشوق‌ها افزود: توسعه زیرساخت‌های تجاری و توقافت حمل‌ونقل نیز پیگیری می‌شود. همچنین افزایش تعداد رانران بازاری‌ناترانی ایران در کشورهای مختلف و ارتقای عملکرد مراکز تجاری خارج از کشور از اولویت‌های سازمان است؛ مراکز ضعیف ملزم به ارایه خدمات بهتر شده‌اند. او حضور هدفمند ایران در نمایشگاه‌ها و رویدادهای بین‌المللی را از دیگر برنامه‌ها دانست و گفت: پذیرش هیات‌های خارجی در نمایشگاه‌های داخلی به‌صورت محدود و با کیفیت انجام خواهد شد. توسعه روابط مستقیم با بخش خصوصی کشورهای هدف، تبادل هیات‌های تجاری، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و افزایش شرکت‌های مدیریت صادرات نیز در دستور کار قرار دارد. پیلتن خاطر نشان کرد که نظام ارزیابی صادراتی شرکت‌ها به‌دفعه‌ایه خدمات متناسب و کاهش حدود ۲۰ درصدی هزینه‌های دولتی و خصوصی طراحی می‌شود. به گفته او، صادرات کشور در سال جاری به ۸۴۴ میلیون دلار رسیده که ۲۶ درصد از کل صادرات را شامل می‌شود و نسبت به سال گذشته ۲۰ درصد کاهش داشته، در حالی که واردات ۳۲ درصد افزایش یافته است.

ویژه

رییس سازمان حمل‌ونقل ریلی

شهرداری شیراز، عضو هیات‌مدیره اتحادیه قطار شهری‌های کشور شد

سعیده ناصری | معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری شیراز گفت: با انتخاب علی کلاتری، رییس سازمان حمل‌ونقل ریلی شهرداری شیراز، به عنوان عضو هیات‌مدیره اتحادیه قطار شهری‌های کشور، اعتماد ملی به توانمندی‌های مدیریتی و تخصصی مدیریت شهری شیراز در حوزه حمل‌ونقل ریلی به‌روشنی نمایان شده است. علی کلاتری، رییس سازمان حمل‌ونقل ریلی شهرداری شیراز، عضو هیات‌مدیره اتحادیه قطار شهری‌های کشور شد. محمد قنبرزاده، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری شیراز، با اشاره به انتخاب علی کلاتری و تبریک به وی اظهار داشت: این انتخاب بیانگر توجه ملی به ظرفیت‌های حرفه‌ای شهرداری شیراز در مسیر توسعه و سیاست‌گذاری حمل‌ونقل ریلی شهری است. وی افزود: حضور سازمان حمل‌ونقل ریلی شهرداری شیراز در هیات‌مدیره اتحادیه قطار شهری‌های کشور، علاوه بر تقویت جایگاه شیراز در سیاست‌گذاری‌های کلان ریلی، زمینه‌ساز تسریع در پیشبرد پروژه‌های مترو شیراز، توسعه ناوگان و بهره‌گیری موثر از تجربیات مشترک ک شهرهای پیشرو خواهد بود.