اخبار

گندم صنایع آزاد شد؛ ماکارونی تا پایان مهر یارانه‌ای می‌ماند

معاون امور برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی از ابلاغ دستورالعمل جدید تأمین گندم صنف و صنعت خبر داد و گفت فعالان این بخش می‌توانند گندم مورد نیاز خود را از تولیدکنندگان داخلی خریداری یا برای واردات اقدام کنند. به گزارش ایسنا، بر اساس این سیاست، تأمین گندم صنایع از سازوکار دولتی خارج شده و بخش خصوصی مسوول تأمین نیاز این واحدها خواهد بود. روسیه و قزاقستان نیز از جمله مبادی اصلی احتمالی واردات گندم به‌دلیل مسیر کوتاه‌تر و مطمئن‌تر هستند. با این حال، گندم مورد نیاز صنعت ماکارونی تا پایان مهرماه همچنان با نرخ یارانه‌ای عرضه می‌شود و انتظار می‌رود قیمت‌های مصوب فعلی تا آن زمان حفظ شود. پس از پایان این دوره، افزایش هزینه تأمین گندم می‌تواند بر قیمت ماکارونی و برخی دیگر از محصولات وابسته به آرد اثر بگذارد؛ هرچند حذف بخشی از واسطه‌گری ممکن است از شدت افزایش هزینه‌ها بکاهد.

هند با کیوی ایران آشتی کرد

با اعلام سازمان حفظ نباتات کشور، پروتکل‌های فنی صادرات کیوی به هند رعایت شده و صادرات به این کشور آغاز می‌شود. به گزارش خبرگزاری تسنیم، ۶ سال پیش هند به‌دلیل آنچه که رعایت پروتکل‌های بهداشتی گفته بود، واردات کیوی از ایران را ممنوع کرد؛ طبق اسناد، گلایه هندی‌ها از تاخیر در پاسخگویی به نامه گلایه‌آمیز آنها دلیل اصلی این موضوع بوده است. مریم جلیلی‌مقدم، رییس سازمان حفظ نباتات، با تشریح مسیر دشوار رفع ممنوعیت صادرات کیوی به هند پس از سال ۲۰۲۰ میلادی اظهار کرد: با اتخاذ نظم و نظام دقیق در فرآیندهای صادراتی و پایبندی به پروتکل‌های فنی، خوشبختانه توانستیم ضمن بازگشت به بازار هند، شاهد افزایش ارزش این محصول و سودآوری مستقیم برای باغداران باشیم؛ دستاوردی که اکنون انگیزه توسعه باغات را دوباره در کشور زنده کرده است. وی با تأکید بر اینکه زمان محدود باقی‌مانده تا آغاز فصل صادرات (مهر ماه) افزود: هم‌افزایی حداکثری برای اجرای بند خ ماده ۷۱ برنامه هفتم توسعه الزامی بوده و همه بخش‌های مرتبط باید در قالب سامانه یکتا نسبت به ثبت دقیق اطلاعات مربوطه اقدام کنند.

سهمیه بنزین کدام خودروها قطع می‌شود؟

خودروهای سواری بالای ۲۰ سال و وانت‌های بالای ۱۵ سال در صورت اسقاط نشدن، سهمیه بنزین یارانه‌ای خود را از دست می‌دهند فاطمه مهاجرانی سخنگوی دولت در نشست خبری امروز سه‌شنبه ۱۰ شهریور اعلام کرد خودروهای سواری با بیش از ۲۰ سال عمر، وانت‌های با بیش از ۱۵ سال و کامیون‌های با بیش از ۵۰ سال کارکرد، مشمول اسقاط اجباری خواهند شد. به گزارش فرارو؛ به گفته مهاجرانی مالکان خودروهای سواری و وانت‌های مشمول در صورتی که در مهلت تعیین‌شده برای اسقاط اقدام نکنند سهمیه بنزین با نرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی آنها قطع خواهد شد. در این صورت سوخت مورد نیاز این خودروها باید با نرخ آزاد تأمین شود.

ثبت سفارش واردات انواع حبوبات به زودی آغاز می‌شود

بنا بر اعلام معاونت توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی، ثبت سفارش واردات انواع حبوبات، پنجشنبه ۱۲ شهریور ۱۴۰۵ آغاز می‌شود. به گزارش مهر، ۷۰ درصد نیاز کشور به حبوبات از طریق تولید داخل تأمین می‌شود و فقط ۳۰ درصد از این پروتئین گیاهی مثل عدس و نخود سیاه، وارداتی است. عدس محصول مناطق سردسیر مثل کانادا و روسیه است. همچنین واردات نخود سیاه هم برای تهیه لپه انجام می‌شود. بنا بر اعلام معاونت توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی، در راستای مصوبه ستاد تنظیم بازار مبنی بر تسهیلگری واردات کالاهای اساسی و ضروری کشاورزی، ثبت سفارش واردات حبوبات شامل انواع عدس، لوبیا، نخود، ماش و... از تاریخ ۱۲ شهریور ۱۴۰۵ از طریق سامانه جامع تجارت امکان‌پذیر است. شایان ذکر است، این سری از ثبت سفارش اقلام مذکور، همانند نوبت قبل، بدون اعمال شرط سابقه بازرگان بوده و سایر ضوابط تغییر نکرده است.

افزایش میانگین ۳۵ درصدی نرخ فروش ۴۱ محصول دارویی

یک شرکت دارویی از صدور مجوز افزایش قیمت برای ۴۱ قلم از محصولات تولیدی خود با میانگین رشد ۳۵ درصدی خبر داد. به گزارش تسنیم، یک شرکت داروسازی بورسی از افزایش نرخ فروش محصولات خبر داد. این شرکت بیان کرد قیمت فروش ۴۱ قلم از محصولات این شرکت در سال مالی ۱۴۰۵ به‌طور میانگین ۳۵ درصد افزایش یافته است. بر اساس این شفاف‌سازی، سازمان غذا و دارو مجوز افزایش قیمت ۴۱ قلم از محصولات این شرکت را در سال مالی ۱۴۰۵ صادر کرده است که نرخ فروش آنها به‌طور میانگین ۳۵ درصد نسبت به قیمت‌های گذشته رشد داشته است. در میان سبد دارویی شامل این مصوبه، نام داروها و مکمل‌های پرمصرف و شناخته‌شده‌ای به چشم می‌خورد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

کپسول‌های ژلاتینی نرم (ژل‌فن): شامل ژل‌فن ۳۰۰ میلی‌گرم (۵۶ درصد افزایش)، ژل‌فن کلد (۱۲۱ درصد افزایش)، ژل‌فن سینوس (۹۴ درصد افزایش) و ژل‌فن ۲۰۰ میلی‌گرم (۵۸ درصد افزایش).

داروهای آنتی‌بیوتیک و تخصصی: قرص کوآموکسی‌کلاو ۶۲۵ (۱۱۵ درصد افزایش)، قرص آزیترومایسین ۵۰۰ میلی‌گرم تحت لیسانس نوباکسین (۱۶۴ درصد افزایش)، کپسول آموکسی‌سیلین ۵۰۰ میلی‌گرم (۸۷ درصد افزایش)، کپسول سفالکسین ۵۰۰ میلی‌گرم (۴۰ درصد افزایش) و ویال مروپنیم ۱ گرم (۹۷ درصد افزایش).

داروهای فشار خون و قلب: قرص لوزارتان ۲۵ و ۵۰ میلی‌گرم (بین ۴۳ تا ۴۶ درصد افزایش).

مکمل‌ها و ویتامین‌ها: کپسول ویتامین D۳ پنجاه هزار واحدی (۵۰ درصد افزایش) و قرص ویتامین B۱ سیصد میلی‌گرم (۳۱ درصد افزایش).

مسکن‌ها و سایر داروها: استازول ۵۰۰ یا استامینوفن (۲۲۷ درصد افزایش)، کپسول گاباپنتین ۲۰۰ میلی‌گرم (۶۷ درصد افزایش) و کپسول دکسترومتورفان (۱۲۳ درصد افزایش).

روایت یک صنعت گرفتار: از برق گران تا انحصار در برگزاری نمایشگاه!

نبرد تولیدکنندگان با قاچاق

تعادل | فرشته فریادرس |

صنعت تهویه مطبوع ایران در شرایطی وارد دهه‌های هفتم فعالیت خود شده که همچنان با یک پرسش اساسی مواجه است: متولی واقعی این صنعت کجاست؟ آنچه از اظهارات فعالان و تولیدکنندگان این حوزه برمی‌آید، مساله صرفا مشکلات یک صنعت خاص نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از چالش‌های به‌هم‌پیوسته در سیاستگذاری، واردات، استاندارد، انرژی، تأمین مواد اولیه، حمایت از تولید و حتی فضای رقابتی بازار است که طی سال‌های گذشته بر این صنعت سایه انداخته است. انجمن تولیدکنندگان سیستم‌های تهویه مطبوع ایران معتقد است این صنعت با وجود قدمت حدود ۷۰ ساله و ظرفیت‌های قابل توجه، هنوز از یک سیاستگذاری منسجم و ساختار مشخص نظارتی برخوردار نیست. یکی از مهم‌ترین نشانه‌های آشفتگی بازار، فاصله میان ظرفیت تولید، واردات رسمی و حجم واقعی عرضه تجهیزات تهویه مطبوع است. بر اساس اظهارات اعضای این انجمن، تداخل این صنعت با حوزه‌های مختلف موجب شده مسوولیت سیاستگذاری و نظارت میان دستگاه‌های متعدد پراکنده باشد و در نتیجه، خلأهای جدی در زمینه استانداردسازی و تنظیم بازار شکل بگیرد. بر اساس مجوزهای تولید و پروانه‌های صادرشده از سوی وزارت صمت، ظرفیت اسمی تولید کولر گازی در کشور حدود ۲ میلیون دستگاه در سال است. در حالی که نیاز بازار سالانه بین دو تا ۲.۵ میلیون دستگاه برآورد می‌شود. با این حال، تولید واقعی شرکت‌های داخلی کمتر از ۲۰۰ هزار دستگاه در سال اعلام شده است. در سوی دیگر، آمارهای مورد اشاره انجمن از واردات حدود ۷۰۰ هزار دستگاه کولر گازی از مسیرهای رسمی حکایت دارد. همین فاصله میان تولید داخلی، واردات رسمی و حجم کالاهای موجود در بازار، این پرسش را ایجاد می‌کند که بخش باقی‌مانده نیاز بازار از چه مسیری تأمین می‌شود. پاسخ فعالان صنعت روشن است: بخش قابل توجهی از بازار از مسیر قاچاق یا کانال‌های غیررسمی تأمین می‌شود. البته مساله قاچاق تنها به از دست رفتن سهم تولیدکننده داخلی محدود نمی‌شود. ورود محصولاتی که از نظر کیفیت، مصرف انرژی و استانداردهای فنی قابل کنترل نیستند می‌تواند هزینه‌های پنهان قابل توجهی به اقتصاد کشور تحمیل کند.

سه حلقه مفقوده در بازار

تهویه مطبوع از جمله صنایعی است که ارتباط مستقیمی با مساله انرژی دارد. بر اساس آمار مطرح‌شده از سوی اعضای انجمن در نشست با خبرنگاران، تجهیزات سرمایشی و گرمایشی حدود ۴۰ درصد مصرف برق کشور در ساعات پیک را به خود اختصاص می‌دهند. در چنین شرایطی، ورود تجهیزات کم‌بازده و پرمصرف به بازار، موضوعی فراتر از رقابت میان کالای ایرانی و خارجی است. هر دستگاه پرمصرف، در مقیاس میلیون‌ها دستگاه، به معنای افزایش تقاضا برای برق و فشار بیشتر بر شبکه در دوره اوج مصرف خواهد بود. از همین منظر، استانداردسازی تجهیزات تهویه مطبوع را نمی‌توان صرفا یک موضوع فنی یا صنفی دانست. این مساله مستقیما با سیاست انرژی کشور ارتباط دارد. اگر حتی کاهش ۱۰ درصدی مصرف انرژی تجهیزات سرمایشی بتواند از فشار وارد شده به شبکه برق بکاهد، آنگاه کنترل کیفیت و بهره‌وری انرژی تجهیزات باید بخشی از سیاست کلان مدیریت مصرف کشور باشد؛ نه موضوعی که صرفا میان تولیدکننده و دستگاه‌های نظارتی دست‌به‌دست شود. فعالان این صنعت، سه حلقه «آزمایشگاه‌های مرجع، گمرکات تخصصی و اجرای دقیق استانداردهای انرژی» را از نقاط ضعف اصلی بازار می‌دانند. نبود آزمایشگاه‌های مرجع و مستقل به معنای آن است که ارزیابی کیفیت و میزان بهره‌وری محصولات با چالش مواجه می‌شود. از سوی دیگر، نبود کنترل تخصصی در مبادی ورودی می‌تواند امکان ورود کالاهای فاقد کیفیت لازم را افزایش بدهد. در این میان، استاندارد زمانی اثرگذار است که اجرای آن نیز جدی گرفته شود. داشتن استاندارد روی کاغذ، بدون سازوکار موثر برای کنترل و برخورد با تجهیزات فاقد استاندارد، نمی‌تواند بازار را اصلاح کند. بنابراین، ساماندهی صنعت تهویه مطبوع نیازمند یک زنجیره کامل نظارتی است؛ از نقطه ورود کالا تا مرحله عرضه و مصرف.

تولیدکننده داخلی زیر فشار مواد اولیه و واردات

مشکل دیگر، ساختار هزینه تولید است. طبق اظهارات نایب‌رییس انجمن به «تعادل» حدود ۷۲ تا ۷۳ درصد بهای تمام‌شده محصولات این صنعت را مواد اولیه تشکیل می‌دهد. این سهم بالا باعث می‌شود صنعت تهویه مطبوع نسبت به تغییرات نرخ ارز، تحریم‌ها، محدودیت‌های وارداتی و اختلال در زنجیره تأمین بسیار آسیب‌پذیر باشد. در چنین شرایطی، تولیدکننده داخلی از یک سو با افزایش هزینه مواد اولیه مواجه است و از سوی دیگر باید با کالاهای ارزان‌قیمت وارداتی و بعضا قاچاق رقابت کند. نتیجه طبیعی چنین رقابتی می‌تواند کاهش حاشیه سود، کاهش ظرفیت تولید و در نهایت خروج برخی واحدهای تولیدی از بازار باشد. این در حالی است که اگر ظرفیت اسمی تولید کشور بتواند به ظرفیت واقعی نزدیک شود، بخش قابل توجهی از نیاز بازار می‌تواند از طریق تولید داخلی تأمین شود؛ موضوعی که علاوه بر کاهش وابستگی به واردات، ظرفیت اشتغال و صادرات صنعت را نیز تقویت خواهد کرد. البته حمایت از تولید داخلی نباید به معنای بستن بازار و حذف رقابت باشد. مساله اصلی، ایجاد یک زمین بازی برابر است. تولیدکننده‌ای که استاندارد، مالیات، هزینه‌های رسمی تولید و الزامات قانونی را رعایت می‌کند، نباید با کالایی رقابت کند که بدون تحمل همان هزینه‌ها وارد بازار شده است. از این منظر، مطالبه انجمن برای تشدید کنترل واردات را می‌توان در چارچوب «تنظیم‌بازار» تحلیل کرد؛ تنظیمی که همزمان باید حقوق مصرف‌کننده، کیفیت کالا، بهره‌وری انرژی و توان تولیدکنندگان داخلی را در نظر بگیرد.

نمایشگاه؛ یک اختلاف صنفی یا نشانه‌ای از یک مشکل بزرگ‌تر؟

اما بخش دیگری از انتقادات انجمن به موضوعی بازمی‌گردد که در نگاه نخست شاید ارتباط مستقیمی با مسائل تولید و انرژی نداشته باشد: برگزاری نمایشگاه تخصصی تهویه مطبوع. به گفته مهدی بوستانچی، رییس هیات‌مدیره انجمن، فعالان این صنعت طی پنج سال گذشته برای دریافت مجوز برگزاری یک نمایشگاه تخصصی مستقل پیگیری کرده‌اند، اما این درخواست هنوز به نتیجه نرسیده است. انجمن معتقد است صنعت تهویه مطبوع در بسیاری از کشورهای جهان دارای نمایشگاه‌های تخصصی و مستقل است و برگزاری چنین رویدادی می‌تواند بستری برای معرفی فناوری‌های جدید، توسعه بازار، ارتباط میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان و گسترش صادرات باشد. در ایران اما، به گفته بوستانچی، این درخواست با موانعی مواجه شده که بخش مهمی از آن به ساختار برگزاری نمایشگاه تأسیسات بازمی‌گردد.

«قاضی، خودش طرف دعواست»

بوستانچی در انتقاد از روند موجود، به این موضوع اشاره کرده که برگزارکننده فعلی نمایشگاه تأسیسات در فرآیند بررسی درخواست برگزاری نمایشگاه رقیب اظهارنظر می‌کند؛ وضعیتی که او آن را با تعبیر «قاضی، خودش طرف دعواست» مورد انتقاد قرار داده است. فارغ از درستی یا نادرستی این ادعا که نیازمند بررسی و پاسخ دستگاه‌های مسوول است، اصل موضوع یک پرسش مهم درباره فضای رقابتی نمایشگاه‌های تخصصی ایجاد می‌کند: آیا بازار نمایشگاهی نیز باید مانند سایر بازارها از قواعد رقابت آزاد پیروی کند یا خیر؟ نمایشگاه تخصصی تنها یک رویداد تبلیغاتی نیست. برای صنایع تخصصی، نمایشگاه می‌تواند بخشی از زنجیره بازاریابی، انتقال فناوری، جذب سرمایه، صادرات و شبکه‌سازی صنعتی باشد. از این منظر، اختلاف بر سر مجوز یک نمایشگاه را نمی‌توان صرفا یک اختلاف میان یک انجمن و یک برگزارکننده تلقی کرد؛ بلکه موضوع به نحوه تنظیم‌گری دولت و چگونگی تضمین رقابت در بازار خدمات نمایشگاهی نیز مربوط می‌شود.

اعتراض کم‌سابقه تولیدکنندگان

یکی از قابل توجه‌ترین بخش‌های اظهارات انجمن، ادعای انصراف بیش از ۹۰ درصد اعضا از نمایشگاه تأسیسات است؛ آن هم در شرایطی که به گفته رییس هیات‌مدیره انجمن، برخی از اعضا هزینه ثبت‌نام خود را نیز پرداخت کرده بودند. اگر این آمار بر اساس مستندات قابل راستی‌آزمایی تأیید شود، می‌تواند نشانه‌ای از عمق نارضایتی بخشی از فعالان صنعت باشد. با این حال، حل این اختلاف نه با تحریم نمایشگاه و نه با نادیده گرفتن مطالبه انجمن ممکن خواهد بود. راه‌حل، ایجاد سازوکاری شفاف برای بررسی درخواست‌ها، اعلام معیارهای صدور مجوز و جلوگیری از هرگونه تعارض منافع احتمالی است.

دولت؛ از مالک بازار تا تنظیم‌گر بازار

آنچه بیش از هر چیز در اظهارات فعالان صنعت تهویه مطبوع به چشم می‌آید، مطالبه برای ورود مستقیم دولت به تولید نیست؛ بلکه درخواست برای ایفای نقش دولت به عنوان «رگولاتور» است. دولت باید قواعد بازی را مشخص کند، استانداردها را اجرا کند، از ورود کالای بی‌کیفیت جلوگیری کند، فضای رقابتی ایجاد کند و در عین حال، به تولیدکننده‌ای که توان فنی و اقتصادی دارد امکان رقابت بدهد. در حوزه انرژی نیز سیاستگذار باید به جای تمرکز صرف بر مدیریت مصرف در زمان بحران، به سمت مدیریت مصرف از مبدأ حرکت کند؛ یعنی محصولی که وارد بازار می‌شود، از ابتدا از نظر بهره‌وری انرژی مورد ارزیابی جدی قرار گیرد. صنعت تهویه مطبوع ایران تنها یک بازار مصرفی نیست. وجود ظرفیت تولید، نیروی انسانی و دانش فنی، این صنعت را به یکی از حوزه‌های دارای قابلیت توسعه صادراتی تبدیل کرده است. اما صادرات زمانی امکان‌پذیر است که تولیدکننده ابتدا بتواند در بازار داخلی رقابت کند، به مواد اولیه دسترسی داشته باشد، از ثبات نسبی مقررات برخوردار باشد و با کالای قاچاق و بی‌کیفیت در یک زمین بازی نابرابر قرار نگیرد. از همین رو، ساماندهی صنعت تهویه مطبوع باید از یک مطالبه صنفی فراتر رفته و به بخشی از سیاست صنعتی و انرژی کشور تبدیل شود. صنعتی که همزمان با مساله برق، تولید، واردات، استاندارد، اشتغال و صادرات درگیر است، نمی‌تواند همچنان بدون یک متولی و سیاستگذاری منسجم به مسیر خود ادامه بدهد. اکنون توپ در زمین دولت و دستگاه‌های تنظیم‌گر است؛ از وزارت نیرو و سازمان ملی استاندارد گرفته تا وزارت صمت، سازمان توسعه تجارت و سایر نهادهای مرتبط. مساله اصلی این است که آیا این دستگاه‌ها می‌توانند میان حمایت از تولید، حقوق مصرف‌کننده، کنترل مصرف انرژی و ایجاد رقابت واقعی در بازار تعادل برقرار کنند یا همچنان هر دستگاه، بخشی از مساله را جداگانه مدیریت خواهد کرد. اگر قرار است صنعت تهویه مطبوع ایران از یک بازار پرمصرف و گرفتار قاچاق به یک صنعت رقابت‌پذیر و صادرات‌محور تبدیل شود، نخستین گام، پایان دادن به پراکندگی مسوولیت‌ها و ایجاد یک سیاست واحد برای این صنعت است؛ سیاستی که در آن استاندارد، انرژی، تولید، واردات و رقابت، اجزای یک مساله واحد دیده شوند.

ابراهیم‌پور: نمی‌توان مردم را به خرید «ارابه‌های مرگ» مجبور کرد

واردات خودرو افزایش یابد

فرشاد ابراهیم‌پور در گفت‌وگو با ایسنا با تأکید بر ضرورت افزایش واردات خودروهای نوو کارکرده، اظهار کرد: واردات خودرو باید به یک سیاست موثر برای ایجاد رقابت در بازار تبدیل شود چرا که انحصاری کردن بازار خودرو زمینه‌ساز رانت و فساد شده و نتیجه آن وضعیتی است که امروز مردم چاره‌ای جز استفاده از خودروهای داخلی با هر کیفیت و قیمتی ندارند. وی با بیان اینکه بازار خودرو نباید منحصر در اختیار خودروسازان داخلی باشد، گفت: یکی از مهم‌ترین دلایل ضرورت افزایش واردات، ایجاد رقابت است. وقتی خودروساز داخلی بداند در بازار رقیب جدی وجود دارد، ناچار خواهد بود کیفیت، ایمنی، مصرف سوخت و خدمات پس از فروش محصولات خود را ارتقا بدهد. بنابراین واردات خودرو می‌تواند به عنوان اهرمی برای اصلاح ساختار صنعت خودرو مورد استفاده قرار بگیرد. این عضو هیات رییسه مجلس با اشاره به آزاد شدن واردات خودروهای کارکرده ۳ تا ۵ سال ساخت گفت: این اقدام می‌تواند بخشی از نیاز بازار را پاسخ بدهد، البته به شرط آنکه به درستی اجرا شود. برای سال جاری سقف واردات خودروهای کارکرده ۲۵ هزار دستگاه تعیین شده است که باید بررسی شود آیا این میزان پاسخگوی نیاز بازار و اهداف سیاست واردات خواهد بود یا خیر؟ ابراهیم‌پور ادامه داد: واردات خودروهای نو نیز باید تسهیل شود و نباید موانع غیرضروری موجب کاهش حجم واردات شوند. هدف این نیست که صرفا چند هزار دستگاه خودرو وارد کشور شود؛ بلکه باید واردات به اندازه‌ای باشد که فضای رقابتی واقعی در بازار ایجاد کند و خودروساز داخلی را به سمت اصلاح تولید سوق بدهد. وی با انتقاد از کیفیت و ایمنی برخی خودروهای داخلی اظهار کرد: برخی از خودروهای داخلی همان «ارابه‌های مرگ» هستند که هم از نظر ایمنی و کیفیت با مشکلات جدی مواجه‌اند و هم مصرف سوخت بالایی دارند. مساله ایمنی خودرو نباید تحت‌الشعاع حمایت از تولید داخلی قرار بگیرد و جان مردم نمی‌تواند هزینه حمایت‌های غیرمشروط از خودروسازان باشد. نماینده ایذه و باغملک در مجلس تصریح کرد: حمایت از صنعت خودرو به معنای آن نیست که بازار را برای تولیدکننده داخلی بدون رقیب نگه داریم. حمایت واقعی زمانی معنا دارد که نتیجه آن تولید خودروی ایمن، باکیفیت، کم‌مصرف و رقابتی باشد. اگر خودروساز داخلی محصولی با این ویژگی‌ها تولید کند، طبیعتا مردم نیز از آن استقبال خواهند کرد. ابراهیم‌پور همچنین با اشاره به مصرف بالای سوخت خودروهای داخلی گفت: بخشی از ناترازی بنزین به کیفیت و فناوری خودروهای تولید داخل و میزان مصرف آنها مربوط می‌شود. بنابراین وزارت صمت باید همزمان با سیاست افزایش واردات، خودروسازان را ملزم به کاهش مصرف سوخت و ارتقای فناوری خودروهای تولید داخل کند. وی افزود: نمی‌توان از یک سو با ناترازی بنزین مواجه باشیم و هزینه‌های سنگینی برای تأمین سوخت متحمل شویم و از سوی دیگر خودروهایی تولید کنیم که مصرف سوخت بالایی دارند. اصلاح خودروها باید یکی از اولویت‌های صنعت خودرو باشد و وزارت صمت باید این موضوع را به‌طور جدی از خودروسازان مطالبه کند. این عضو هیات رییسه مجلس با انتقاد از افزایش قیمت خودرو بدون ارتقای متناسب کیفیت گفت: خودروسازان نباید تصور کنند تنها راه‌حل مشکلات آنها افزایش قیمت خودرو است. اگر قرار است قیمت خودرو افزایش پیدا کند، باید در مقابل شاهد ارتقای کیفیت و ایمنی، کاهش مصرف سوخت و بهبود خدمات پس از فروش باشیم. افزایش قیمت بدون اصلاح محصول قابل قبول نیست. ابراهیم‌پور تأکید کرد: دولت باید از ظرفیت واردات به عنوان اهرمی برای اصلاح صنعت خودرو استفاده کند. واردات خودروهای نوو کارکرده در کنار تولید داخلی می‌تواند رقابت واقعی ایجاد کند و در نهایت این رقابت به نفع مصرف‌کننده خواهد بود. وی افزود: واردات باید با رعایت استانداردهای فنی و ایمنی و ضوابط خدمات پس از فروش انجام شود، اما این الزامات نباید بهانه‌ای برای محدود کردن واردات باشند. در سال ۱۴۰۵ باید شاهد اجرای واقعی سیاست واردات باشیم، نه اینکه قانون وجود داشته باشد اما در مرحله اجرا با موانع متعدد مواجه شود. این نماینده مجلس در پایان خاطرنشان کرد: مردم باید حق انتخاب داشته باشند. اگر خودروی داخلی از کیفیت و ایمنی مناسب برخوردار باشد، با افزایش رقابت نیز می‌تواند سهم خود را در بازار حفظ کند؛ اما نمی‌توان با محدود کردن واردات، ضعف‌های صنعت خودرو را پنهان کرد. مسیر اصلاح بازار خودرو از افزایش واردات، ایجاد رقابت و الزام خودروسازان به ارتقای کیفیت و کاهش مصرف سوخت می‌گذرد.

دبیر کل اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق:

تجارت با عراق همچنان برقرار است

دبیر کل اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق با تأکید بر تداوم تجارت میان دو کشور گفت: عراق همچنان یکی از مهم‌ترین بازارهای صادراتی ایران است و برخلاف برخی شایعات، محورهای اصلی تجارت و مرزهای تجاری دو کشور فعال هستند. جهانبخش سنجابی شیرازی در گفت‌وگو با ایلنا، با اشاره به کاهش ارزش صادرات ایران به عراق در برخی دوره‌ها اظهار کرد: در پنج‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، صادرات ایران به عراق با احتساب گاز حدود ۳.۷۵ میلیارد دلار و بدون احتساب گاز حدود ۲.۷۹۷ میلیارد دلار بوده است. به گفته او، بخش قابل توجهی از کاهش ارزش صادرات، ناشی از افت صادرات گاز بوده و نمی‌توان آن را به معنای کاهش ظرفیت بازار عراق دانست. وی افزود: عراق در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ با حدود ۴.۵۸۹ میلیارد دلار، دومین مقصد صادراتی ایران بوده و تجارت کالاهای غیرانرژی همچنان ظرفیت رشد دارد. سنجابی شیرازی با بیان اینکه شرایط امنیتی، مقررات گمرکی، محدودیت‌های حمل‌ونقل و مناسبت‌های مذهبی ممکن است فعالیت برخی مرزها را به‌صورت مقطعی تحت تأثیر قرار بدهد، گفت: یکی از عوامل کندی صادرات در دوره‌هایی، اجرای نظام تعرفه‌ای جدید و استفاده از سامانه گمرکی «آسیکودا» در عراق بوده که موجب احتیاط برخی تجار عراقی در ترخیص کالا شده است. به گفته وی، سبد صادراتی ایران به عراق شامل محصولات فولادی و فلزی، سیمان، کاشی و سرامیک، محصولات پتروشیمی و پلیمری، محصولات پلاستیکی، مواد غذایی، میوه و تره‌بار، لبنیات و خشکبار است. دبیر کل اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق تأکید کرد: بازار عراق در سال ۱۴۰۵ همچنان بازاری راهبردی برای ایران است، اما افزایش رقابت ترکیه، چین و سایر کشورها، ضرورت ارتقای کیفیت، قیمت رقابتی، استاندارد، خدمات پس از فروش و توسعه لجستیک را بیشتر کرده است.

رویداد

رتبه‌بندی مراکز اسقاط گامی موثر در ارتقای استانداردهای جهانی است

رییس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با تأکید بر ضرورت ارتقای عملکرد مراکز اسقاط خودروهای فرسوده، گفت: استقرار نظام رتبه‌بندی مراکز اسقاط، زمینه‌ساز تحول در کیفیت خدمات، افزایش چابکی عملیاتی و نزدیک‌شدن این مراکز به ترازهای جهانی خواهد بود. به گزارش ایدرو، فرشاد مقیمی در نشست بررسی سازوکارهای توسعه و ساماندهی مراکز اسقاط، اظهار داشت: مراکز اسقاط نقشی کلیدی در اجرای سیاست‌های نوسازی ناوگان، کاهش آلایندگی‌های زیست‌محیطی، ارتقای ایمنی تردد و فعال‌سازی زنجیره اقتصاد چرخشی در کشور دارند. وی افزود: رتبه‌بندی مراکز اسقاط باید بر پایه شاخص‌هایی نظیر ظرفیت و سرعت ارائه خدمت، کیفیت فرایندهای اجرایی، شفافیت عملکرد، رعایت الزامات زیست‌محیطی، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و میزان رضایت ذی‌نفعان انجام شود. رییس هیات عامل ایدرو با بیان اینکه این رویکرد، رقابت سازنده میان مراکز اسقاط را تقویت می‌کند، تصریح کرد: مراکز دارای عملکرد برتر باید از مشوق‌ها و فرصت‌های بیشتری برخوردار شوند و در مقابل، برای ارتقای مراکز کم‌بازده نیز برنامه‌های اصلاحی و توانمندسازی اجرا کرد. مقیمی خاطرنشان کرد: ایجاد یک نظام ارزیابی شفاف و مبتنی بر داده، علاوه بر تسهیل نظارت و تصمیم‌گیری، به کاهش زمان انجام فرایندهای اسقاط، افزایش بهره‌وری، بهبود تجربه متقاضیان و توسعه زیرساخت‌های مرتبط کمک خواهد کرد. وی تأکید کرد: ایدرو با استفاده از ظرفیت‌های قانونی، تخصصی و اجرایی خود، از برنامه‌های تحول‌آفرین در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده حمایت می‌کند تا مراکز اسقاط کشور با استانداردهای روز، عملکرد چابک و جایگاهی در تراز جهانی فعالیت کنند.

نگرانی فعالان بازار از باز شدن مسیر واردات موبایل از مناطق آزاد

یک کارشناس صنعت موبایل با اشاره به باز شدن ثبت آماری تلفن همراه در مناطق آزاد، گفت: این اقدام در شرایطی که واردکنندگان حدود شش ماه در انتظار باز شدن ثبت سفارش هستند، می‌تواند به زنجیره تامین و بازار موبایل آسیب بزند. به گزارش ایسنا، در روزهای اخیر امکان ثبت آماری تلفن همراه هوشمند برای بازرگانان مناطق آزاد هفت‌گانه در سامانه جامع تجارت فراهم شد که با توجه به آن بازرگانان مناطق آزاد کیش، قشم، چابهار، ارس، اروند، ماکو و انزلی از این پس امکان ثبت آماری تلفن همراه هوشمند را خواهند داشت. در همین زمینه رضا عالیان، سخنگوی سابق انجمن تلفن همراه در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به اطلاعیه اخیر اظهار کرد: این اطلاعیه بعدازظهر روز گذشته منتشر شد و از نظر فعالان بازار موبایل می‌تواند اتفاقی نگران‌کننده باشد؛ چرا که در شرایطی که شرکت‌های واردکننده موبایل حدود شش ماه است در انتظار باز شدن ثبت سفارش هستند، اکنون مسیر جدیدی برای ثبت آماری و واردات تلفن همراه از مناطق آزاد ایجاد شده است. وی افزود: طی ماه‌های گذشته، شرکت‌های واردکننده بارها منتظر باز شدن ثبت سفارش بوده‌اند و هر بار وعده داده شده که این فرآیند در هفته جاری یا هفته آینده انجام خواهد شد، اما همچنان این انتظار ادامه دارد، در چنین شرایطی، اعلام امکان ثبت آماری تلفن همراه برای بازرگانان مناطق آزاد می‌تواند پیامدهای نامطلوبی برای بازار و مهم‌تر از آن زنجیره تامین موبایل داشته باشد. سخنگوی سابق انجمن تلفن همراه ادامه داد: نگرانی اصلی این است که با ایجاد این مسیر، افرادی وارد زنجیره تامین و بازار موبایل شوند که سابقه فعالیت مشخصی در این صنف و همچنین شناختی از این زنجیره و سازوکارهای آن ندارند. عالیان گفت: در شرایط فعلی، چنین تصمیمی نه‌تنها لزوما به بهبود وضعیت بازار موبایل و زنجیره تامین منجر نمی‌شود، بلکه می‌تواند شرایط را پیچیده‌تر کرده و آسیب‌های بیشتری به این بازار وارد کند.

ادامه از صفحه اول

غیرقابل انسداد در برابر محاصره اقتصادی

ایران که در شرایط عادی سالانه حجم بالایی از کالاهای کانتینری را از طریق خلیج‌فارس وارد می‌کرد، امروز در مواجهه با محاصره دریایی در جنوب، امکان باز تعریف مسیرهای تامین نیازهای خود را دارد. مرزهای آبی شمال، دریای خزر و شبکه حمل ونقل ریلی مرتبط با مناطق شمالی کشور، ظرفیت بی‌بدیلی برای تامین بخش قابل توجهی از واردات کشور محسوب می‌شوند. هرچند تمهیدات و جزییات عملیاتی این مسیرهای جایگزین در شرایط حساس جنگی نیازمند ملاحظات امنیتی است و نپرداختن به جزییات آن خردمندانه‌تر می‌نماید، اما اصل وجود این معبرها نشان‌دهنده بن‌بست‌ناپذیری جغرافیا و اقتصاد ایران است. بی‌تردید، تحریم‌ها و فشارهای ترانزیتی کتمان‌پذیر نیستند و مواردی چون نوسانات ارزی، تورم قیمتی و دشواری‌های لجستیکی از تبعات طبیعی آنهاست. اما واقعیت این است که ایران از چنان وسعت، ارزشمندی راهبردی و مانایی تاریخی و جغرافیایی برخوردار است که امکان انسداد کامل و مسدودسازی مسیرهای ارتباطی و اقتصادی آن عملا وجود ندارد. ایران را نمی‌توان به‌طور کامل محاصره یا از معادلات تجاری حذف کرد. در نهایت نکته قابل توجه اینکه عبور کم‌هزینه و پرصلابت از گلوگاه تحریم‌ها و محاصره دریایی فعلی نیازمند حرکت متوازن در دو مسیر است: نخست، رفع نارسایی‌های مدیریتی و تقنینی داخلی و بهره‌برداری حداکثری و بهینه از تمامی ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و دریایی کشور تا سرمایه‌های ملی در درون کشور متوقف نشوند. دوم، فعال‌سازی همزمان و هوشمندانه کانون‌های