اخبار

سود بازرگانی خودرو ۱۴۰۵ روی میز دولت

وزارت صمت تعرفه ۱۰۰ درصدی را رد کرد. جزییات پیشنهادی برای سود بازرگانی واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ ارسال شد.
به گزارش تسنیم، در حالی که طی روزهای اخیر اخبار غیررسمی مبنی بر توقف فرآیند ترخیص خودرو از گمرکات کشور به‌دلیل تغییرات احتمالی تعرفه‌ها منتشر شده بود، زارعی، سخنگوی وزارت صمت، در گفت‌وگو با تسنیم این ادعا را رد کرد. وی با تأکید بر اینکه هیچ ابلاغیه‌ای مبنی بر توقف ترخیص خودرو به گمرکات کشور صادر نشده، وضعیت فعلی ورود و ترخیص خودروها را مطابق روال قانونی دانست.
وی در خصوص جزییات سیاست‌گذاری‌های جدید تعرفه‌ای نیز اظهار داشت: پیشنهاد وزارت صمت برای سود بازرگانی واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ به کمیسیون اقتصادی دولت ارسال شده و پیش‌بینی می‌شود این موضوع در جلسه هفته آینده مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار بگیرد.
سخنگوی وزارت صمت همچنین با اشاره به برخی گمانه‌زنی‌ها پیرامون اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی بر تمامی خودروهای وارداتی، این اخبار را نادرست خواند و تصریح کرد: وزارت صمت هیچ‌گاه پیشنهاد تعرفه یکسان ۱۰۰ درصدی را مطرح نکرده است؛ بلکه رویکرد پیشنهادی ما بر اساس مبانی قانونی، حجم موتور و دسته‌بندی خودروها اعم از بنزینی، هیبریدی و برقی تنظیم شده است.

شرایط جدید واردات آناناس اعلام شد

شرایط قرنطینه‌ای واردات میوه آناناس از کشور چین، تایوان و پاکستان از سوی سازمان توسعه تجارت ایران اعلام شد. سازمان توسعه تجارت ایران در بخشنامه‌ای به گمرک ایران شرایط واردات میوه آناناس با کد تعرفه ۰۸۰۴۳۰۰۰ از کشورهای چین، تایوان و پاکستان را اعلام کرد.
در این بخشنامه آمده است: ضمن ارسال تصویر نامه شماره ۷۶۶۳۴۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۶ دفتر تدوین مقررات تجاری وزارت جهاد کشاورزی، منضم به نامه شماره ۷۰۱۲۰۷ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۴ سازمان حفظ نباتات، به اطلاع می‌رساند، میوه آناناس با کد تعرفه ۰۸۰۴۳۰۰۰ در فهرست کالاهای با ریسک قرنطینه‌ای متوسط قرار داشته و واردات آن از مبدأ کشورهای چین، تایوان و پاکستان، صرفا در زمان ترخیص کالا، نیازمند اخذ مجوز از سازمان حفظ نباتات است. مراتب جهت اطلاع و ابلاغ به گمرکات اجرایی ایفاد می‌گردد.

رفع موانع صادرات آبزیان

رییس سازمان توسعه تجارت، در دیدار با اعضای اتحادیه تولید و تجارت آبزیان، صنعت آبزیان را یکی از بخش‌های مهم و ظرفیت‌دار صادراتی کشور خواند و افزود: سازمان توسعه تجارت ایران همواره برای حمایت از صادرات محصولات این حوزه آمادگی دارد و تلاش می‌کند با همکاری دستگاه‌های متولی، موانع موجود در مسیر توسعه تجارت آبزیان را تقلیل بدهد.
به گزارش روابط عمومی سازمان توسعه تجارت ایران، محمدعلی دهقان دهنوی با گریز بر برخی اقدامات انجام‌شده باهدف کوتاه کردن مسیرها و فرایندهای صادراتی، گفت: بخشی از فرآیندها و مسیرهای صادراتی را کوتاه و برخی رویه‌ها را تسهیل کردیم؛ با این حال محدودیت‌های داخلی و تحریم‌ها همچنان موانعی را در مسیر تجارت ایجاد می‌کنند که باید برای رفع آنها راهکارهای عملیاتی و متناسب اخذ کنیم.
دهقان دهنوی در ادامه با اشاره به برنامه‌های سازمان توسعه تجارت ایران برای شناسایی و رفع موانع صادراتی، افزود: تلاش داریم با همکاری دستگاه‌های متولی و استفاده از ظرفیت رایزنان بازرگانی، موانع پیش‌روی صادرکنندگان در داخل و بازارهای هدف را شناسایی و برای تسهیل آنها راهکارهای عملیاتی ارائه کنیم.
رییس کل سازمان توسعه تجارت ایران بر ضرورت حضور موثر و هدفمند صادرکنندگان در بازارهای بین‌المللی تصریح کرد و افزود: نباید به حضور در بازارهای هدف محدود شویم؛ برقراری ارتباط مستقیم و موثر با زنجیره‌های توزیع و پخش و حتی مصرف‌کنندگان نهایی می‌تواند نقش مهمی در افزایش صادرات و ارتقای سودآوری فعالان این حوزه داشته باشد.
معاون وزیر صمت همچنین طرح‌های پیشران صادرات را فرصتی برای ارایه ایده‌ها و راهکارهای نوآورانه در مسیر توسعه تجارت دانست و گفت: طرح‌های پیشران می‌توانند با ارایه راهکارهای جدید، زمینه جهش صادراتی را هموار کنند و در این مسیر دولت نیز می‌تواند از طریق حمایت‌های قانونی و تسهیل فرآیندها، بستر مناسب برای فعالیت بخش خصوصی را فراهم سازد.
دهقان دهنوی ابراز امیدواری کرد با مجموعه اقدام‌های انجام‌شده و تقویت همکاری میان دولت و بخش خصوصی، شاهد رشد تولید، توسعه بازارهای صادراتی و افزایش حضور محصولات آبزی ایران در بازارهای بین‌المللی باشیم.
در ادامه این دیدار، علی‌اکبر خدایی، دبیر اتحادیه تولید و تجارت آبزیان، با اشاره به روند رو به رشد این صنعت طی دهه‌های گذشته، گفت: توسعه صنعت آبزیان همواره یکی از اولویت‌های دولت بوده است، اما تداوم این روند و افزایش ظرفیت صادراتی نیازمند حمایت‌های بیشتر در حوزه‌های ارزی و مالی است.
او مجموع درآمد صادراتی در بخش کشاورزی را حدود ۶ میلیارد دلار اعلام کرد که از این رقم حدود ۶۰۰ میلیون دلار آن به بخش آبزیان اختصاص دارد. به گفته دبیر اتحادیه تولید و تجارت آبزیان؛ در حال حاضر محصولات آبزی ایران به ۷۲ کشور صادر می‌شود.
خدایی در پایان بر ضرورت حمایت هدفمند از توسعه صادرات آبزیان تأکید کرد و افزود: تسهیل برخی فرآیندهای تجاری و فراهم کردن شرایط مناسب‌تر برای فعالیت صادرکنندگان می‌تواند نقش مهمی در افزایش صادرات، توسعه بازارهای موجود و دستیابی به بازارهای جدید داشته باشد.

تجارت پس از جنگ: از مسیرهای پرریسک تا کریدورهای جایگزین

تجارت ایران هنوز نفس می‌کشد

تعادل | فرشته فریادرس |
جنگ و تحریم تجارت خارجی ایران را متوقف نکرده‌اند، اما هزینه و ریسک آن را افزایش داده‌اند؛ از کاهش تردد دریایی و بالا رفتن هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه تا دشواری‌های نقل‌وانتقال مالی. در چنین شرایطی، ایران به‌جای اتکا به مسیرهای سنتی، در حال بازطراحی جغرافیای تجارت خود است؛ از تمرکز بیشتر بر همسایگان و توسعه مسیرهایی مانند بندر دیر ـ قطر گرفته تا تلاش برای ایجاد سازوکارهای پرداخت جدید و استفاده از ظرفیت پیمان‌های منطقه‌ای. با این حال، پرسش اصلی این است که آیا تغییر مسیر می‌تواند تجارت ایران را ارزان‌تر و رقابت‌پذیرتر کند یا فقط راهی برای زنده نگه داشتن جریان مبادلات است؟

کاهش تجارت پس از جنگ

فشارهای تحریمی و افزایش ریسک‌های ژئوپلیتیکی در ماه‌های اخیر، تجارت خارجی ایران را با چالش‌های تازه‌ای مواجه کرده است؛ اما شواهد موجود نشان می‌دهد رویکرد ایران بیش از آنکه بر مقابله مستقیم با محدودیت‌ها متمرکز باشد، به سمت تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری، توسعه تجارت منطقه‌ای، کاهش وابستگی به ارزهای واسط و فعال‌سازی کریدورهای دریایی جایگزین حرکت کرده است.
در همین چارچوب، اظهارات رییس کمیسیون گمرک اتاق بازرگانی ایران درباره غیرقابل‌توقف بودن تجارت خارجی کشور را می‌توان بخشی از یک واقعیت گسترده‌تر دانست: تحریم می‌تواند هزینه و ریسک تجارت ایران را افزایش بدهد، اما الزاما به معنای قطع کامل جریان تجارت نیست. ایران از یک مزیت مهم برخوردار است؛ قرار گرفتن در میان کشورهای متعدد همسایه و دسترسی همزمان به خلیج فارس، دریای عمان و مسیرهای زمینی منطقه، امکان ایجاد چندین مسیر برای صادرات و واردات را فراهم می‌کند. همین موقعیت جغرافیایی باعث شده که تجارت ایران، برخلاف کشورهایی که به یک یا چند مسیر محدود وابسته‌اند، از ظرفیت بیشتری برای بازآرایی برخوردار باشد.
یکی از مهم‌ترین محورهای سیاست تجاری جدید، تمرکز بیشتر بر کشورهای همسایه و شرکای منطقه‌ای است. عراق، افغانستان، ترکیه، پاکستان و قطر از جمله بازارهایی هستند که در این رویکرد اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.
در این میان، مساله فقط افزایش صادرات نیست؛ بلکه ایجاد سازوکارهایی برای حفظ جریان مبادلات در شرایط محدودیت‌های مالی و بانکی اهمیت ویژه‌ای دارد.
پیشنهاد ایجاد سازوکار تجارت ریالی با کشورهایی مانند عراق و افغانستان نمونه‌ای از همین تلاش است. اگرچه صادرات در نهایت باید به ایجاد درآمد ارزی منجر شود، اما ایجاد امکان استفاده از ریال در بخشی از معاملات می‌تواند یکی از موانع عملیاتی تجارت با کشورهای همسایه را کاهش بدهد.
البته این سیاست هنوز در مرحله طراحی و بررسی قرار دارد و موفقیت آن به همکاری بانک مرکزی، شبکه بانکی، صرافی‌ها و طرف‌های تجاری خارجی وابسته است. بنابراین نمی‌توان تجارت ریالی را در شرایط فعلی یک راهکار اجرایی کامل دانست؛ بلکه باید آن را تلاشی برای طراحی ابزارهای جدید پرداخت در شرایط محدودیت‌های مالی بین‌المللی ارزیابی کرد.
یکی از نکات مهم در اظهارات قنات‌زاده، معاون خدمات تجاری سازمان توسعه تجارت، تفکیک آثار تحریم از آثار مستقیم جنگ و افزایش ریسک حمل‌ونقل است. کاهش تجارت پس از جنگ، تا حد زیادی به افزایش ریسک در حمل‌ونقل، به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی، مربوط می‌شود. این موضوع اهمیت زیادی دارد؛ زیرا بخش قابل توجهی از تجارت خارجی ایران از مسیر دریا انجام می‌شود.
افزایش ریسک دریایی می‌تواند زنجیره‌ای از پیامدها ایجاد کند: افزایش هزینه بیمه و حمل، کاهش تردد ناوگان، طولانی‌تر شدن زمان تحویل کالا، افزایش هزینه تمام‌شده واردات و صادرات و در نهایت کاهش رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی.
به همین دلیل، سیاست دولت برای اولویت دادن به کالاهای اساسی، کالاهای ضروری و مواد اولیه تولید را باید نوعی سیاست مدیریت بحران تجاری دانست. هدف این سیاست، جلوگیری از آن است که کاهش تجارت خارجی به کمبود کالاهای حیاتی یا اختلال در فعالیت واحدهای تولیدی تبدیل شود. بنابراین، کاهش تجارت پس از جنگ را نمی‌توان صرفا نشانه شکست سیاست تجاری دانست؛ بخشی از آن واکنشی طبیعی به افزایش ریسک بوده است. مساله اصلی این است که ایران تا چه اندازه می‌تواند پس از کاهش تنش‌ها، این جریان تجاری را دوباره به سطح قبل بازگرداند.

بندر دیر؛ نمونه تغییر جغرافیای تجارت

در این میان، بندر دیر اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. این بندر نمونه‌ای عملی از تلاش برای کوتاه کردن مسیر تجارت و استفاده از ظرفیت‌های جغرافیایی موجود است. فاصله کوتاه دریایی بندر دیر با قطر، سرعت انتقال کالا و امکان تردد روزانه، مزیت‌هایی هستند که می‌توانند هزینه و زمان تجارت میان دو کشور را کاهش بدهد.
فعال بودن مسیر بندر دیر به بندر الرویس قطر و جابه‌جایی محصولات کشاورزی، مواد غذایی و کالاهای مصرفی نشان می‌دهد که ظرفیت این مسیر صرفا در حد یک امکان بالقوه نیست و در حال حاضر نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.
فعال شدن مسیر واردات خودرو از قطر به بندر دیر نیز می‌تواند نشانه‌ای از تلاش برای تنوع‌بخشی به ترکیب کالاهای مبادلاتی در این مسیر باشد. اهمیت بندر دیر البته تنها به تجارت خارجی محدود نمی‌شود. افزایش فعالیت این بندر می‌تواند به شکل‌گیری تقاضا برای خدمات حمل‌ونقل، انبارداری، لجستیک، خدمات گمرکی و سایر فعالیت‌های وابسته منجر شود و در نتیجه، بخشی از منافع تجارت خارجی را به اقتصاد محلی استان بوشهر منتقل کند.
در همین حال، رایزن بازرگانی ایران در قطر، با اشاره به موقعیت این بندر می‌گوید: «بندر دیر به دلیل موقعیت جغرافیایی، فاصله کوتاه دریایی با قطر و برخورداری از ظرفیت مناسب برای جابه‌جایی کالا از اهمیت ویژه‌ای در توسعه تجارت دریایی میان دو کشور برخوردار است.» عباس عبدالخانی، استمرار تردد در این مسیر را نشانه ظرفیت آن برای توسعه تجارت می‌داند و تأکید می‌کند: «این مزیت‌ها می‌تواند ضمن کاهش زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل، زمینه رقابت‌پذیری بیشتر کالاهای ایرانی در بازار قطر را فراهم کند.»
اما یک واقعیت مهم: مسیر جایگزین بدون زیرساخت کافی کافی نیست؛ با وجود تمام این ظرفیت‌ها، نباید میان امکان ادامه تجارت و تجارت کم‌هزینه و رقابت‌پذیر تفاوت قائل شد. ایران می‌تواند مسیرهای تجاری خود را تغییر بدهد، اما تغییر مسیر معمولا هزینه‌هایی نیز به همراه دارد. اگر یک مسیر جدید باعث افزایش زمان حمل، هزینه لجستیک، هزینه بیمه یا پیچیدگی‌های مالی و گمرکی شود، صرف باز بودن مسیر به معنای حل مشکل تجارت نیست.
از این منظر، موفقیت سیاست تجارت منطقه‌ای ایران به چند عامل از جمله «توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل‌ونقل؛ کاهش بروکراسی و زمان تشریفات گمرکی؛ ایجاد سازوکارهای مطمئن پرداخت؛ توسعه پیمان‌های پولی و مالی با شرکای تجاری؛ کاهش هزینه‌های لجستیک؛ ایجاد ثبات در مقررات تجاری؛ و مهم‌تر از همه، کاهش ریسک سیاسی و امنیتی مسیرهای تجاری» است.

راهبرد منطقه‌ای ایران در سه سطح

عضویت ایران در پیمان‌هایی مانند اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان همکاری شانگهای نیز بخشی از همین استراتژی است. این توافق‌ها می‌توانند بازارهای بیشتری را در اختیار صادرکنندگان ایرانی قرار دهند و زمینه کاهش وابستگی تجارت کشور به چند بازار محدود را فراهم کنند.
اما عضویت در یک پیمان تجاری به‌تنهایی به معنای افزایش خودکار صادرات نیست. بهره‌گیری واقعی از این ظرفیت‌ها نیازمند رقابت‌پذیری کالا، استانداردهای قابل قبول، شبکه حمل‌ونقل مناسب، نظام بانکی کارآمد و ثبات مقررات داخلی است.
بنابراین، پیمان‌های منطقه‌ای زمانی می‌توانند اثر واقعی خود را نشان دهند که با اصلاح موانع داخلی تجارت همراه شوند.
تصویری که از مجموع این تحولات به دست می‌آید، تصویر اقتصادی از کشوری است که تلاش می‌کند در برابر فشارهای خارجی، جغرافیای تجارت خود را بازطراحی کند.
راهبرد ایران در این شرایط را می‌توان در سه سطح خلاصه کرد: «اول، تنوع‌بخشی به شرکای تجاری و تمرکز بیشتر بر همسایگان»، دوم، ایجاد «مسیرهای جدید مالی و پرداخت برای کاهش اثر محدودیت‌های بانکی» و سوم، «توسعه کریدورها و بنادر منطقه‌ای برای کاهش وابستگی به مسیرهای پرریسک.»
از این منظر، محاصره اقتصادی لزوما به معنای توقف تجارت ایران نیست؛ اما می‌تواند تجارت را گران‌تر، پیچیده‌تر و پرریسک‌تر کند. چالش اصلی سیاستگذار نیز همین جاست: اینکه صرفاً جریان تجارت را حفظ نکند، بلکه بتواند هزینه مبادلات را کاهش دهد و تجارت منطقه‌ای را به یک مزیت پایدار برای اقتصاد ایران تبدیل کند. بندر دیر، تجارت ریالی با همسایگان و توسعه پیمان‌های منطقه‌ای را می‌توان سه نمونه از این تغییر رویکرد دانست؛ رویکردی که در صورت همراه شدن با اصلاحات داخلی، توسعه زیرساخت و ثبات مقررات، می‌تواند فشارپذیری تجارت خارجی ایران را کاهش بدهد.

خودرو در یک سال بیش از دو برابر گران شد

بازار خودرو در مردادماه با وجود تورم ماهانه ۰.۲ درصدی، همچنان با فشار قیمتی سنگینی روبرو بود؛ به‌طوری که تورم نقطه‌به‌نقطه خرید وسایل نقلیه به ۱۱۷.۵ درصد رسید و خودرو گران ماند.
به گزارش مهر، بازار خودرو در مردادماه یک تصویر دوگانه از وضعیت قیمت‌ها ارائه کرده است؛ از یک سو رشد قیمت خودرو در مقایسه با ماه قبل تقریبا متوقف شده و از سوی دیگر، فاصله قیمت‌ها با سال گذشته همچنان بسیار زیاد است. آمار شاخص قیمت مصرف‌کننده نشان می‌دهد «خرید وسایل نقلیه» با وجود ثبت تورم ماهانه ۰.۲ درصدی، تورم نقطه به نقطه ۱۱۷.۵ درصدی را تجربه کرده است؛ به این معنا که سطح قیمت خودرو نسبت به مرداد سال گذشته بیش از دو برابر شده است.
این وضعیت در شرایطی رقم خورده که تورم عمومی کشور در مردادماه ۳.۴ درصد بوده است. تورم نقطه به نقطه کل کشور نیز به ۸۹ درصد و تورم سالانه به ۶۹.۹ درصد رسیده است. بنابراین اگرچه در مقیاس ماهانه، افزایش قیمت خودرو کمتر از تورم عمومی بوده، اما در مقایسه با سال گذشته، خودرو همچنان در میان بخش‌هایی قرار دارد که رشد قیمت بالاتری را تجربه کرده‌اند.
تصویر کلی بخش حمل‌ونقل نیز از تداوم فشار هزینه‌ای بر خانوارها حکایت دارد. تورم ماهانه این گروه در مردادماه ۲.۵ درصد ثبت شده، اما تورم نقطه‌به‌نقطه آن به ۱۰۴.۸ درصد رسیده است. تورم سالانه حمل‌ونقل نیز ۷۱.۸ درصد بوده؛ بنابراین هزینه‌های مرتبط با جابه‌جایی در یک سال گذشته با سرعتی بالاتر از سطح عمومی قیمت‌ها افزایش یافته است.
در چنین شرایطی، رقم ۱۱۷.۵ درصدی خرید وسایل نقلیه اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. تورم سالانه این بخش نیز ۷۹.۷ درصد ثبت شده است؛ یعنی حتی در بازه‌ای که رشد ماهانه قیمت خودرو به ۰.۲ درصد محدود شده، میانگین قیمت‌ها در یک دوره طولانی‌تر همچنان رشد قابل توجهی داشته است. به همین دلیل، کاهش تورم ماهانه را باید بیشتر نشانه کاهش سرعت افزایش قیمت‌ها دانست، نه کاهش سطح قیمت خودرو. از طرف دیگر، هزینه‌های مربوط به خودرو پس از خرید نیز روند افزایشی داشته است. «استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی» در مردادماه تورم ماهانه ۳.۹ درصدی داشته که از تورم ماهانه کل کشور بیشتر است. تورم نقطه‌به‌نقطه این بخش نیز ۱۰۶.۱ درصد و تورم سالانه آن ۶۵.۶ درصد اعلام شده است. بنابراین فشار تورمی بازار خودرو تنها در زمان خرید خود را نشان نمی‌دهد و هزینه استفاده از خودرو نیز سهم قابل توجهی در افزایش مخارج خانوار دارد.
حمل‌ونقل عمومی نیز در همین مسیر حرکت کرده است. این بخش در مردادماه با تورم ماهانه ۴ درصدی، بیشترین رشد ماهانه را در میان زیرگروه‌های مورد بررسی داشته است. تورم نقطه‌به‌نقطه حمل‌ونقل عمومی ۸۶.۶ درصد و تورم سالانه آن ۶۹.۴ درصد بوده است. در نتیجه، چه خانوارها برای خرید خودرو اقدام کنند و چه از وسایل حمل‌ونقل شخصی یا عمومی استفاده کنند، هزینه جابه‌جایی نسبت به سال گذشته افزایش قابل توجهی داشته است. مقایسه این ارقام نشان می‌دهد مساله اصلی بازار خودرو در مردادماه، جهش قیمت در یک ماه مشخص نیست، بلکه انباشت افزایش قیمت در طول یک سال گذشته است. تورم ماهانه ۰.۲ درصدی خرید وسایل نقلیه در کنار تورم نقطه‌به‌نقطه ۱۱۷.۵ درصدی دقیقا همین تفاوت را نشان می‌دهد؛ یعنی بازار در کوتاه‌مدت آرام‌تر شده، اما سطح قیمت‌ها همچنان تحت تأثیر افزایش‌های شدید ماه‌های گذشته قرار دارد.
بر این اساس، مردادماه را می‌توان ماهی با رشد ماهانه محدود اما سطح قیمت بالای خودرو توصیف کرد. در حالی که تورم ماهانه خرید وسایل نقلیه به ۰.۲ درصد رسیده، تورم نقطه‌به‌نقطه ۱۱۷.۵ درصدی نشان می‌دهد خودرو همچنان یکی از بخش‌های مهم فشار هزینه‌ای بر خانوارهاست. از سوی دیگر، تداوم تورم در هزینه استفاده از خودرو و حمل‌ونقل عمومی نشان می‌دهد افزایش هزینه جابه‌جایی به یک مرحله خاص از بازار محدود نمانده و بخش‌های مختلف این گروه را درگیر کرده است.

حمایت زیرساختی از حوزه اقتصاد دیجیتال ضروری است

رییس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران در دومین روز برگزاری بیست‌ونهمین نمایشگاه بین‌المللی الکامپ از پاویون اتاق و تشکل‌های مستقر در این پاویون و همچنین غرفه سایر شرکت‌های مشارکت‌کننده در این رویداد بازدید کرد و از نزدیک در جریان تازه‌ترین دستاوردها و خدمات فعالان این حوزه قرار گرفت. او در این بازدید حمایت زیرساختی از حوزه اقتصاد دیجیتال را مورد تاکید قرار داد.
محمود نجفی‌عرب، رییس اتاق تهران در بازدید از الکامپ ۲۹ که فریدون وردی‌نژاد، دبیر کل و برخی از معاونان و مدیران اتاق و همچنین مازیار نوربخش، رییس کمیسیون تحول، نوآوری و بهره‌وری نیز وی را همراهی می‌کردند، در ملاقاتی رو در رو با فعالان و صاحبان غرفه‌های این نمایشگاه، ضمن آشنایی با ظرفیت‌ها و توانمندی‌های این بخش، مهم‌ترین موانع و چالش‌های کسب‌وکارها را از زبان آنان جویا شد. همزمان با حضور رییس اتاق تهران در پاویون اتاق، سخنگوی دولت نیز در این پاویون حضور یافت و دقایقی را به گفت‌وگو با وی و فعالان بخش خصوصی اختصاص داد. رییس اتاق تهران در این گفت‌وگوها با اشاره به اینکه اقتصاد دیجیتال و فناوری‌های مرتبط با آن از معدود حوزه‌هایی هستند که می‌توانند در شرایط فعلی به حرکت اقتصاد کشور کمک کنند، گفت: توسعه این صنعت می‌تواند به افزایش بهره‌وری، شکل‌گیری کسب‌وکارهای جدید، ایجاد اشتغال و ارتقای ظرفیت رقابت‌پذیری اقتصاد ایران منجر شود.
نجفی‌عرب با انتقاد از تعدد دستگاه‌های مداخله‌گر در حوزه فناوری و اقتصاد دیجیتال گفت: لازم است یک دستگاه مشخص، مسوولیت سیاستگذاری و هماهنگی این صنعت را بر عهده داشته باشد و سایر دستگاه‌ها از مداخلات مستقیم و موازی پرهیز کنند.
وی تاکید کرد که با اشاره به شتاب تحولات فناوری‌های دیجیتال در جهان گفت که غفلت از این حوزه می‌تواند فاصله ایران با کشورهای پیشرو را چندین برابر افزایش بدهد و فرصت چندانی برای آزمون و خطا باقی نمانده است.
رییس اتاق تهران در ادامه حمایت زیرساختی از فعالان حوزه اقتصاد دیجیتال را ضروری توصیف کرد و گفت: مسوولان اگر تنها دو اقدام اساسی برای این صنعت به انجام برسانند، بخش قابل توجهی از مشکلات برطرف خواهد شد؛ نخست، امکان دسترسی پایدار و مناسب به اینترنت و دیگری، تامین سایر زیرساخت‌های مورد نیاز از جمله برق و انرژی است.
نجفی عرب با بیان اینکه «قطع اینترنت به معنای قطع شریان حیاتی حوزه اقتصاد دیجیتال است» افزود: هرگونه اختلال گسترده در دسترسی به شبکه، به‌طور مستقیم فعالیت شرکت‌ها، متخصصان و کسب‌وکارهای این حوزه را تحت تاثیر قرار می‌دهد و لازم است در سیاستگذاری‌های کشور به این بخش به عنوان یک حوزه راهبردی و پیشران نگریسته شود.
وی با اشاره به نقش اتاق تهران در پیگیری مسائل و مطالبات بخش خصوصی توضیح داد که این اتاق طی سال‌های اخیر، ظرفیت‌های موجود از جمله شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی و همچنین تعامل با نمایندگان مجلس را برای طرح و پیگیری چالش‌های بنگاه‌های اقتصادی به کار گرفته است. نجفی‌عرب، همچنین به رییس کمیسیون تحول، نوآوری و بهره‌وری اتاق تهران ماموریت داد که با همکاری معاونت مطالعات اقتصادی و آینده‌پژوهی اتاق، گزارشی از چالش‌ها و موانع توسعه اقتصاد دیجیتال، همراه با پیشنهادها برای ارائه به مراجع ذی‌صلاح تهیه و تدوین کنند.
در این بازدید، فعالان و مدیران شرکت‌های حوزه اقتصاد دیجیتال با اشاره به ظرفیت‌های این بخش برای کمک به رشد اقتصادی و افزایش بهره‌وری، تاکید کردند که تداوم برخی محدودیت‌ها و موانع، روند توسعه این بخش را با چالش مواجه کرده است.
فعالان این حوزه همچنین با اشاره به توانمندی شرکت‌های ایرانی در ارایه محصولات و خدمات فناورانه به این موضوع پرداختند که کسب‌وکارهای حوزه اقتصاد دیجیتال با وجود محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و دشواری‌های محیط کسب‌وکار، توانسته‌اند بخش قابل توجهی از نیازهای بازار را پاسخ داده و ظرفیت‌های خود را توسعه بدهند.
به گفته آنها، تداوم محدودیت‌های زیرساختی، دشواری دسترسی به منابع و تجهیزات و تعدد و پیچیدگی مقررات، همچنان از مهم‌ترین موانع رشد کسب‌وکارهای این حوزه بوده و بر روند فعالیت و سرمایه‌گذاری در این بخش اثر گذاشته است.

رویداد

پیش‌بینی خرید ۴ همتی برگ سبز چای

رییس سازمان چای، از تداوم برداشت برگ سبز خبر داد و گفت: پیش‌بینی می‌شود بهای برگ سبز به ۴ هزار میلیارد تومان برسد. حبیب جهانساز در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه خرید برگ سبز چای از اردیبهشت آغاز می‌شود، اظهار کرد: سه چین بهاره و تابستانه و یک چین پاییزه داریم. وی از خرید ۱۰۳ هزار تنی برگ سبز از چایکاران گیلان و مازندران خبر داد و افزود: ۱۶۸ کارخانه در حال خرید برگ سبز هستند و تاکنون بالغ بر ۲۳ هزار تن چای خشک تولید شده است. رییس سازمان چای کشور ارزش این میزان برگ سبز خریداری شده را بالغ بر ۳۷۰۰ میلیارد تومان دانست و بیان کرد: تاکنون ۲۷۹۰ میلیارد تومان از بهای برگ سبز در وجه چایکاران پرداخت شده که معادل ۷۵ درصد کل مطالبات است.
جهانساز با بیان اینکه دولت، ۴۰ درصد قدرالسهم خود و کارخانجات، ۷۸ درصد قدرالسهم خود را پرداخت کرده‌اند، اضافه کرد: امروز ۴۰ میلیارد تومان دیگر از قدرالسهم دولت به حساب چایکاران واریز می‌شود. وی نیمی از برگ سبز تولید شده را درجه یک و نیم دیگر را درجه دو دانست و تاکید کرد: قیمت هر کیلو برگ سبز درجه یک، ۴۲ هزار تومان و درجه دو، ۳۰ هزار تومان است که به ترتیب رشد ۷۲ درصدی و ۶۷ درصدی را نسبت به سنوات گذشته نشان می‌دهد. رییس سازمان چای از اجرای پروژه‌های اصلاح و احیا و به‌زراعی و مکانیزاسیون در باغات چای در نیمه دوم سال خبر داد و گفت: از محل صندوق حمایت از توسعه صنعت چای، تسهیلات ارزان قیمت سرمایه در گردش به چایکاران و کارخانجات پرداخت می‌شود. وی با اشاره به پیش‌بینی پرداخت ۳۰۰ میلیارد تومان به‌ازای هر هکتار برای هرس کف‌بر و کمربر و اصلاح باغ و احیای باغات رها شده، اضافه کرد: سال گذشته ۲۰۸ میلیارد تومان تسهیلات از محل صندوق تخصصی چای و ۱۵۹ میلیارد تومان از محل سرمایه‌گذاری صندوق در بانک‌های عامل پرداخت شد.

همکاری‌های ایران و پاکستان در حوزه تست خودرو

سفیر پاکستان در جمهوری اسلامی ایران، مرکز تست تصادف را به عنوان نمونه موفق بخش خصوصی کشور ایران برشمرد و گفت: می‌توانیم با تنظیم قرارداد اولیه و امضای آن، این همکاری را آغاز کنیم. امیدواریم هرچه زودتر شرایط در مسیری پیش‌برود که بتوانیم زیرساخت‌های لازم و بیشتری را برای گسترش این همکاری فراهم‌سازیم. به گزارش از شرکت آزمون‌های ایمنی و کیفیت خودرو (AQS)، عمران احمد صدیقی سفیر پاکستان در جمهوری اسلامی ایران در جریان بازدید از مرکز تست خودرو، این مرکز را به عنوان نمونه موفق بخش خصوصی کشور ایران برشمرد و از فرصت فراهم شده برای بازدید ابراز خرسندی کرد. سفیر پاکستان همچنین در پاسخ به پیشنهادات مطرح شده در خصوص همکاری دو کشور در حوزه خودرو، به بررسی و امکان‌سنجی شرایط همکاری، برگزاری وبینار و جلسات آموزشی برخط برای خودروسازان و قطعه‌سازان در بازار پاکستان پرداخت. عمران احمد صدیقی، با اشاره به شرایط موجود و محدودیت‌های سیاسی، گفت: با توجه به شرایط حاضر، می‌توانیم با تنظیم قرارداد اولیه و امضای آن این همکاری را آغاز کنیم. امیدواریم هرچه زودتر شرایط در مسیری پیش‌برود که بتوانیم زیرساخت‌های لازم و بیشتری را برای گسترش این همکاری فراهم‌سازیم. در ادامه، همه امکانات و بخش‌های مرکز تست تصادف توسط هیات پاکستانی بازدید شد و در پایان یک تست الزامی COP (تطابق تولید) برخورد از روبرو بر روی یکی از خودروهای کشور با حضور نماینده سازمان ملی استاندارد ایران انجام شد که نتایج آن پس از تحلیل در اختیار خودروساز و سازمان قرار خواهد گرفت. رییس هیات مدیره شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در ابتدای این نشست ضمن خوشامدگویی به هیات پاکستانی، از مرکز تست تصادف خودرو به عنوان تنها و بزرگ‌ترین مرکز تست در ایران یاد کرد و گفت: این مرکز با سرمایه‌گذاری کامل بخش خصوصی و سهام عمده شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران و در راستای کاهش تلفات تصادفات در سال گذشته راه‌اندازی شده است. سعید تاجیک ضمن اشاره به آمار قابل توجه تصادفات در جاده‌های پاکستان، به زمینه‌های همکاری با خودروسازان و قطعه‌سازان پاکستانی در تست‌های تصادف و ارتباط با سازمان استاندارد پاکستان به عنوان فرصت مشترک تجاری بین دو کشور پرداخت. حسام‌الدین حلاج، معاون امور بین‌الملل و توسعه تجارت اتاق بازرگانی تهران نیز این دیدار را فرصت مناسبی برای شکل‌گیری همکاری دو کشور دانست و در مورد تعاملات شرکت‌های ایرانی و پاکستانی، ابراز امیدواری کرد. وی با اشاره به رویداد ایران اکسپو ۲۰۲۶ که در آبان ماه برگزار خواهد شد، اعلام آمادگی کرد که هیات تجاری پاکستان با تسهیلگری اتاق بازرگانی تهران ضمن حضور در این رویداد فرصت بازدید از این مرکز تست و تعاملات تجاری را داشته باشند. گفتنی است تست‌های تصادف نظیر R۹۵،۹۴،۳۴، اخیرا در پاکستان الزام شده و بازدید فوق به منظور بهره‌گیری از مرکز تست تصادف ایران برای شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز پاکستانی انجام پذیرفت.

ویژه

بانک ملی ایران اعلام کرد

اطلاعات حساب مشتریان در حال اصلاح و به‌روزرسانی است

بانک ملی ایران طی روزهای گذشته با تکمیل و اصلاح اطلاعات صورتحساب مشتریان، فرآیند به‌روزرسانی و شفاف‌سازی تراکنش‌های حساب‌های مشتریان را در دستور کار قرار داده است. به گزارش روابط عمومی بانک ملی ایران، در زمان بروز اختلال در سامانه‌های بانک، با وجود انجام برخی واریزها و برداشت‌ها از حساب مشتریان، بخشی از اطلاعات مربوط به تراکنش‌ها در همان زمان ثبت و اعمال نشده بود. با رفع کامل اختلالات و تداوم خدمت‌رسانی، طی روزهای اخیر اطلاعات باقی‌مانده مربوط به تراکنش‌های انجام شده در دوره اختلال، در حال اصلاح، ثبت و به‌روزرسانی است. بر این اساس، برخی آثار مالی ناشی از تراکنش‌های انجام شده توسط مشتریان در زمان اختلال، در آن مقطع در صورتحساب‌ها ثبت نشده بود که با اجرای فرآیند اصلاح و تطبیق، اطلاعات حساب‌های مشتریان به تدریج در حال تکمیل و به‌روزرسانی است.