اخبار

بازگشایی ۹۰ روزه کارت‌های بازرگانی مسدودی

با پیگیری دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه و مصوبه کارگروه بازگشت ارز حاصل از صادرات، امکان ازسرگیری فعالیت تجاری واحدهای تولیدی صادرات‌محور فراهم شد. به گزارش دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در راستای حمایت از واحدهای تولیدی و صادرکنندگان غیرنفتی و با هدف رفع موانع پیش‌روی فعالیت‌های تجاری، کارت‌های بازرگانی واحدهای تولیدی صادرات‌محور که به دلایل مختلف مسدود شده بودند، با پیگیری‌های مستمر دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و بر اساس مصوبه چهل‌وهفتمین جلسه کارگروه بازگشت ارز حاصل از صادرات مستقر در بانک مرکزی، به مدت ۹۰ روز بازگشایی شدند. این اقدام با هدف تسهیل فرآیندهای تجاری، کمک به تداوم فعالیت بنگاه‌های تولیدی و صادراتی و فراهم‌سازی زمینه استمرار صادرات غیرنفتی انجام شده‌است. همچنین، پیگیری‌های لازم برای تعیین تکلیف تعهدات ارزی صادراتی ناشی از رویه ورود موقت در مناطق آزاد تجاری -صنعتی همچنان در دستور کار دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی قرار دارد. این پیگیری‌ها ناظر بر پرونده‌هایی است که پیش از سیستمی‌شدن رویه مذکور، اطلاعات مربوط به آنها برای بانک مرکزی ارسال شده‌است. لازم به ذکر است اقدامات یادشده با هدف تسهیل ایفای تعهدات ارزی، کاهش موانع اداری و کمک به استمرار فعالیت شرکت‌های فعال در مناطق آزاد دنبال می‌شود؛ موضوعی که می‌تواند در بهبود فرآیندهای تجاری و حمایت از ظرفیت‌های صادراتی واحدهای تولیدی نقش موثری داشته باشد.

افزایش تقاضا برای لوازم خانگی دست‌دوم

افزایش قیمت لوازم خانگی در ماه‌های اخیر، علاوه بر کاهش قدرت خرید خانوارها و افت تقاضا برای محصولات نو، مسیر تازه‌ای را پیش روی بخشی از مصرف‌کنندگان قرار داده است؛ بازاری که در آن، کالاهای دست‌دوم بیش از گذشته به گزینه‌ای برای تامین نیازهای ضروری خانه تبدیل شده‌اند. به گزارش ایسنا، در شرایطی که خرید یخچال، ماشین لباسشویی یا اجاق گاز نو برای بسیاری از خانوارها دشوار شده، لوازم خانگی کارکرده با وجود قیمت پایین‌تر، به انتخابی همراه با تردید و ریسک تبدیل شده است؛ از احتمال خرابی و هزینه‌های تعمیر گرفته تا نبود ضمانت و اطمینان از کیفیت کالا. افزایش قیمت لوازم خانگی، تنها مشتریان را از خرید منصرف نکرده؛ بخشی از تقاضا را هم به سمت بازار کالاهای کارکرده برده است. برای خانوارهایی که خرید یخچال، لباسشویی یا اجاق گاز نو از توان مالی‌شان خارج شده، جنس دست‌دوم به گزینه‌ای ارزان‌تر تبدیل شده؛ هرچند این انتخاب با ریسک خرابی، نبود ضمانت و هزینه‌های احتمالی بعدی همراه است. یکی از فروشندگان لوازم خانگی دست‌دوم می‌گوید: ترکیب مشتریان این بازار نسبت به گذشته تغییر کرده، قبلا بخش قابل توجهی از خریداران برای خانه دانشجویی، محل کار یا خانه اجاره‌ای سراغ جنس کارکرده می‌آمدند، اما حالا خانواده‌هایی که قصد استفاده بلندمدت دارند نیز بیشتر دیده می‌شوند. بعضی مشتری‌ها اول قیمت جنس نو را می‌گیرند و بعد می‌آیند اینجا. وقتی می‌بینند با همان پول می‌توانند یک مدل بهتر ولی دست‌دوم بخرند، ترجیحشان عوض می‌شود. به گفته این فروشنده، در کالاهایی مانند یخچال و ماشین لباسشویی که قیمت نمونه نو بالاتر رفته، این رفتار بیشتر دیده می‌شود؛ به‌خصوص زمانی که وسیله قبلی خانواده از کار افتاده و خرید را نمی‌توان مدت زیادی عقب انداخت. فروشنده دیگری از افزایش حضور زوج‌های جوان در این بازار خبر می‌دهد. خرید کالای کارکرده برای جهیزیه دیگر مانند گذشته اتفاقی نادر نیست و برخی زوج‌ها برای کم کردن هزینه اولیه زندگی، چند قلم اصلی را دست‌دوم تهیه می‌کنند. خیلی‌ها نمی‌آیند همه وسایل را دست‌دوم بخرند، ولی مثلا یخچال یا لباسشویی را کارکرده می‌گیرند و برای بقیه وسایل پولشان را نگه می‌دارند. بیشتر دنبال جنس تمیز و سالمند که چند سال برایشان کار کند. در بازار کالاهای نو نیز نشانه‌هایی از همین تغییر دیده می‌شود؛ بعضی مشتریان به جای کالای کاملا نو سراغ اجناس بدون کارتن، خط‌وخش‌دار یا کالاهایی می‌روند که به دلیل ایراد ظاهری با قیمت پایین‌تری فروخته می‌شوند. سومین فروشنده می‌گوید: افزایش تقاضا در همه گروه‌های کالایی یکسان نیست، وسایلی که نبودشان زندگی روزمره را مختل می‌کند، در بازار دست‌دوم مشتری بیشتری دارند. اگر تلویزیون خراب شود شاید خانواده خریدش را چند ماه عقب بیندازد، اما یخچال یا لباسشویی را نمی‌شود خیلی طولانی کنار گذاشت. وقتی پول جنس نو نیست، مشتری دنبال یک گزینه دست‌دوم سالم می‌گردد. این تفاوت نشان می‌دهد رشد بازار کالای کارکرده فقط نتیجه علاقه به خرید ارزان‌تر نیست؛ در بسیاری از موارد، خانواده ناچار است برای وسیله‌ای ضروری سریع جایگزین پیدا کند و بودجه موجود، انتخاب‌های او را محدود می‌کند. کاهش قیمت مهم‌ترین مزیت بازار دست‌دوم است، اما خریدار در مقابل با ابهام‌های بیشتری روبه‌رو می‌شود. عمر واقعی دستگاه، سابقه تعمیر، سلامت موتور یا برد، میزان مصرف انرژی و نبود ضمانت از جمله مواردی است که تشخیص آنها برای مشتری عادی آسان نیست. یکی از فروشندگان می‌گوید: بیشتر مشتری‌ها می‌پرسند دستگاه تعمیر شده یا نه، چند سال کار کرده و قطعه‌ای عوض شده یا نه. ظاهر تمیز کافی نیست؛ مخصوصا در یخچال و لباسشویی باید از سلامت بخش‌های اصلی مطمئن شد. اختلاف قیمت زیاد با کالای نو باعث می‌شود برخی مشتریان این ریسک را بپذیرند، اما اگر دستگاه مدت کوتاهی بعد از خرید نیاز به تعمیر پیدا کند، ممکن است بخشی از صرفه‌جویی اولیه از بین برود. فشار قیمت‌ها فقط میزان فروش را تغییر نداده، بلکه مسیر خرید خانوار را هم عوض کرده است؛ کالای نو برای بخشی از مشتریان از انتخاب اول به انتخابی دورتر تبدیل شده و در مقابل، تعمیر، بازسازی و خرید دست‌دوم سهم بیشتری از تصمیم مصرف‌کننده گرفته‌اند.

تنوع بی‌ضابطه محصولات و ناترازی عرضه و تقاضا، دسترسی مصرف‌کننده به خودرو را دشوارتر کرده است

تسلسل ناکارآمدی در خودروسازی

تعادل | صنعت خودروی ایران در شرایطی با تحریم، محدودیت تامین قطعات، افت قدرت خرید مصرف‌کنندگان و کاهش توان تولید دست‌وپنجه نرم می‌کند که تنوع بی‌رویه مدل‌ها، تیراژ پایین تولید و فاصله عمیق قیمت کارخانه و بازار نیز به چالش‌های ساختاری این صنعت افزوده شده است؛ وضعیتی که از یک‌سو هزینه تولید را افزایش می‌دهد و از سوی دیگر، دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو را دشوارتر می‌کند. بررسی قیمت‌های بازار آزاد نشان می‌دهد برخی خودروهای داخلی با اختلافی چندصد میلیون تا بیش از یک میلیارد تومان نسبت به نرخ کارخانه معامله می‌شوند؛ شکافی که در کنار تورم، نوسانات ارزی و محدودیت عرضه، ضرورت بازنگری در سیاستگذاری صنعت خودرو را برجسته می‌کند. راه برون‌رفت از شرایط فعلی، افزایش قیمت کارخانه، صدور مجوزهای جدید یا افزودن مدل‌های بیشتر به بازار نیست. آنچه بیش از هر چیز اهمیت دارد، اصلاح ساختار تولید و سیاستگذاری به گونه‌ای است که ظرفیت‌های موجود به تولید اقتصادی‌تر و عرضه پایدارتر منجر شوند.

از تعدد خودروسازان تا افزایش هزینه تولید

تنوع محصولات در یک بازار رقابتی می‌تواند به پاسخگویی بهتر به سلیقه و قدرت خرید مشتریان منجر شود، اما زمانی که این تنوع با تیراژ پایین، تعدد شرکت‌های تولیدکننده و نبود صرفه اقتصادی همراه باشد، به عاملی برای افزایش هزینه‌ها تبدیل می‌شود. صنعت خودروی ایران اکنون با چنین مساله‌ای روبه‌روست؛ مساله‌ای که به اعتقاد امیرحسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو، ریشه آن را باید در سیاستگذاری‌های کلان، صدور بی‌رویه مجوزها و گسترش شرکت‌های خودروساز جست‌وجو کرد. کاکایی در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به فشار تحریم‌ها بر صنعت خودرو توضیح داده است که خودروسازان داخلی در حال حاضر ارتباط و قرارداد مستقیم با شرکت‌های اصلی چینی ندارند و مراودات آنها از طریق واسطه‌ها انجام می‌شود؛ واسطه‌هایی که خود نیز با محدودیت‌های تحریمی مواجه شده‌اند. به گفته او، اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل دریایی و هوایی و احتمال محدودیت در مسیرهای زمینی، در کنار اثرگذاری بر بازار ارز، تامین قطعات را با ریسک بیشتری مواجه کرده است. اگرچه توان داخلی‌سازی تاکنون به تداوم فعالیت بخشی از صنعت خودرو کمک کرده، واردات قطعات در مقیاس صنعتی همچنان به مسیرهای تجاری و تامین خارجی وابسته است. از سوی دیگر، رکود بازار و کاهش قدرت خرید متقاضیان واقعی، شرایطی ایجاد کرده که افت تولید و نوسانات ارزی می‌توانند فشار بیشتری بر قیمت خودرو وارد کنند. با این حال، تمام مشکلات بازار را نمی‌توان به تحریم‌ها نسبت داد. بخشی از مساله به ساختار تولید و تصمیم‌هایی بازمی‌گردد که در سال‌های گذشته به افزایش تعداد بازیگران بازار، بدون فراهم شدن زیرساخت‌های لازم برای تولید اقتصادی انجامیده است. کاکایی معتقد است گسترش شرکت‌هایی که با الگوهایی مانند «تولید بدون کارخانه» فعالیت می‌کنند، برای صنعتی همچون خودروسازی که به زنجیره تامین پایدار، مسوولیت‌پذیری تولیدکننده و خدمات پس از فروش نیاز دارد، راهکار مناسبی نیست و ممکن است به اتلاف منابع منجر شود.

پلتفرم مشترک
راهکار اقتصادی یا همکاری پرهزینه؟

یکی از راهکارهای مطرح برای کاهش هزینه‌های تولید، استفاده از پلتفرم‌های مشترک و تقسیم ظرفیت‌ها میان خودروسازان است؛ رویکردی که می‌تواند از تکرار سرمایه‌گذاری‌ها، پراکندگی منابع و تولید مدل‌های کم‌تیراژ جلوگیری کند. با این حال، تجربه‌های گذشته نشان می‌دهد که صرف الزام شرکت‌ها به همکاری، لزوما به نتیجه مطلوب نمی‌انجامد. به گفته کاکایی، تجربه پروژه‌هایی مانند ال ۹۰ و استفاده همزمان از موتور TU۵ نشان داده است که بدون شکل‌گیری منافع مشترک واقعی، همکاری پایدار میان خودروسازان شکل نمی‌گیرد و حتی ممکن است رقابت منفی، هزینه‌ها را افزایش دهد؛ بدون آنکه منفعت قابل توجهی به مصرف‌کننده نهایی برسد. از این منظر، مساله اصلی صرفا افزایش یا کاهش تعداد مدل‌ها نیست، بلکه تناسب میان تنوع محصول، مقیاس تولید، توان تامین قطعات و هزینه تمام‌شده است. تنوع زمانی به مزیت تبدیل می‌شود که پشتوانه تولید اقتصادی داشته باشد؛ در غیر این صورت، پراکندگی منابع می‌تواند توان رقابتی صنعت را تضعیف کند. کاکایی با اشاره به تجربه بازسازی صنعت خودرو در کره جنوبی پس از بحران‌های مالی دهه ۱۹۹۰، بر ضرورت اصلاح ساختار مالکیت، خصوصی‌سازی واقعی و تجمیع ظرفیت‌های تولید تاکید کرده است. از نگاه او، فراهم کردن زمینه مشارکت‌های راهبردی، اصلاح قوانین مخل و ایجاد مقیاس اقتصادی برای تولید، از الزامات افزایش تاب‌آوری صنعت خودرو در برابر تحریم‌هاست.

نشانه‌ای از ناترازی عرضه و تقاضا

پیامد مشکلات ساختاری صنعت خودرو را می‌توان در فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد نیز مشاهده کرد؛ فاصله‌ای که در برخی محصولات داخلی به بیش از یک میلیارد تومان می‌رسد و هزینه دسترسی مصرف‌کننده به خودرو را افزایش می‌دهد. بررسی قیمت ۱۶ محصول پرمخاطب دو خودروساز بزرگ کشور در معاملات روز چهارشنبه ۲۲ مهر، مطابق گزارش ایسنا، نشان می‌دهد که اختلاف قیمت کارخانه و بازار در برخی مدل‌ها به سطوح قابل توجهی رسیده است. در میان این محصولات، پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما با اختلاف یک میلیارد و ۶۸۹ میلیون تومان و شکاف ۷۵ درصدی، بیشترین فاصله مطلق قیمت را داشته‌است. ری‌را نیز با اختلاف یک میلیارد و ۵۶۰ میلیون تومان و فاصله ۴۸ درصدی در جایگاه بعدی قرار گرفته و پارس نوآ با اختلاف یک میلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان، از دیگر محصولات دارای شکاف قیمتی بالا بوده است. در مقابل، پژو ۲۰۷ دنده‌ای TU۳ با اختلاف ۵۳۰ میلیون تومان، کمترین فاصله مطلق را در میان خودروهای بررسی‌شده داشته است. با این حال، از نظر درصد اختلاف، پارس نوآ با شکاف ۹۸ درصدی رکورددار بوده؛ به این معنا که قیمت بازار آن به حدود دو برابر نرخ کارخانه رسیده است. برخی دیگر از محصولات نیز شکاف نسبی قابل توجهی دارند؛ شاهین بدون سانروف با ۸۰ درصد، پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما با ۷۵ درصد، سهند با ۷۳ درصد، ساینا S با ۷۰ درصد، اطلس S با ۶۷ درصد و کوییک S با ۵۷ درصد اختلاف قیمت نسبت به کارخانه در این گروه قرار می‌گیرند. این ارقام نشان می‌دهد که مساله بازار خودرو فقط بالا بودن سطح عمومی قیمت‌ها نیست، بلکه فاصله میان قیمت مصوب و قیمت بازار نیز به مانعی جداگانه برای خریداران تبدیل شده است. البته اختلاف مطلق و درصدی دو شاخص متفاوتند: خودرویی ممکن است بیشترین اختلاف ریالی را داشته باشد، اما از نظر نسبت قیمت بازار به کارخانه، در جایگاه نخست قرار نگیرد.

بازار خودرو در محدوده چندمیلیارد تومان

تصویر قیمت‌های اعلامی بازار در هفته منتهی به ۲۳ مهر ۱۴۰۵ نیز نشان می‌دهد که حتی برخی محصولات اقتصادی‌تر داخلی در محدوده قیمتی بیش از یک میلیارد تومان قرار دارند و خودروهای اتوماتیک یا مجهزتر با نرخ‌های چندمیلیارد تومانی عرضه می‌شوند. بر اساس قیمت‌های گزارش‌شده، پژو ۲۰۷ اتوماتیک حدود ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و نسخه اتوماتیک پانوراما حدود ۳ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده‌اند. دنا پلاس اتوماتیک نیز با نرخ تقریبی ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان در بازار حضور دارد؛ در حالی که قیمت دنا پلاس MT۶ حدود ۲ میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان اعلام شده است. در گروه محصولات ایران‌خودرو، تارا اتوماتیک V۴ حدود ۳ میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان و تارا دستی V۱ حدود ۲ میلیارد و ۸۴۸ میلیون تومان قیمت دارند. همچنین سورن XU۷P با نرخ تقریبی ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و رانا پلاس با قیمت نزدیک به ۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان عرضه می‌شوند. در گروه سایپا، کوییک S حدود یک میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان، کوییک RS حدود یک میلیارد و ۶۴۰ میلیون تومان و ساینا S نزدیک به یک میلیارد و ۶۹۹ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده‌اند. اطلس G نیز با نرخ تقریبی یک میلیارد و ۹۷۰ میلیون تومان عرضه می‌شود. در همین گروه، قیمت شاهین GL به حدود ۲ میلیارد و ۵۷۵ میلیون تومان و شاهین G مجهز به سانروف به حدود ۲ میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان رسیده است. این ارقام، تصویری از سطح بالای قیمت‌های اعلامی بازار ارایه می‌کنند؛ با این حال، نرخ‌های درج‌شده لزوما معادل قیمت نهایی معاملات نیستند و عواملی مانند تیپ دقیق، سال ساخت، میزان کارکرد، وضعیت بدنه و شرایط فروش بر ارزش نهایی خودرو اثر می‌گذارند. همچنین برای مقایسه دقیق قیمت کارخانه و بازار، باید نرخ‌های مربوط به یک تیپ مشخص و یک بازه زمانی یکسان مبنا قرار گیرند.

از افزایش قیمت
تا محدود شدن انتخاب مصرف‌کننده

ترکیب این سه تصویر، یعنی ساختار پراکنده تولید، فاصله چشمگیر قیمت کارخانه و بازار و سطح بالای قیمت محصولات داخلی، نشان می‌دهد که مشکلات صنعت خودرو در یک حلقه به‌هم‌پیوسته قرار گرفته‌اند. از یک‌سو، محدودیت‌های تجاری و ارزی، تامین قطعات و تداوم تولید را دشوار می‌کنند؛ از سوی دیگر، تیراژ پایین برخی مدل‌ها و پراکندگی ظرفیت‌های تولیدی می‌توانند هزینه تمام‌شده را افزایش دهند. در چنین شرایطی، هنگامی که عرضه نیز پاسخگوی تقاضای موثر بازار نباشد، فشار بر قیمت‌ها تشدید می‌شود. البته نمی‌توان تمام شکاف قیمت کارخانه و بازار را مستقیما به تنوع مدل‌ها نسبت داد. تورم عمومی، نرخ ارز، محدودیت عرضه، انتظارات قیمتی و شرایط فروش نیز در شکل‌گیری این فاصله نقش دارند. با این حال، ناکارآمدی ساختاری تولید می‌تواند توان صنعت را برای افزایش عرضه پایدار و کاهش هزینه‌ها محدود کند و در نتیجه، اصلاح آن به یکی از پیش‌شرط‌های بهبود بازار تبدیل شود. در این میان، مصرف‌کننده با دو مانع همزمان روبه‌روست: از یک طرف، قیمت نهایی خودرو در بازار آزاد از توان خرید بخش بزرگی از متقاضیان فاصله گرفته و از طرف دیگر، اختلاف قیمت کارخانه و بازار، دسترسی به خودرو با نرخ مصوب را نیز به مساله‌ای جدی تبدیل کرده است. بنابراین، حتی اگر تنوع محصولات روی کاغذ انتخاب بیشتری در اختیار خریدار بگذارد، این تنوع زمانی ارزش واقعی دارد که با قیمت قابل دسترس، عرضه پایدار و خدمات پس از فروش مناسب همراه باشد.

پیش‌شرط خروج از چرخه ناکارآمدی

راه برون‌رفت از شرایط فعلی، صرفا افزایش قیمت کارخانه، صدور مجوزهای جدید یا افزودن مدل‌های بیشتر به بازار نیست. آنچه بیش از هر چیز اهمیت دارد، اصلاح ساختار تولید و سیاستگذاری به گونه‌ای است که ظرفیت‌های موجود به تولید اقتصادی‌تر و عرضه پایدارتر منجر شوند. محدود کردن گسترش بی‌ضابطه بازیگران، بازنگری در مجوزهای تولید، فراهم کردن زمینه مشارکت‌های راهبردی، استفاده هدفمند از پلتفرم‌های مشترک و تقویت زنجیره تامین می‌توانند بخشی از این مسیر باشند. در کنار آن، خصوصی‌سازی واقعی و اصلاح ساختار مالکیت، در صورتی که با رقابت موثر، پاسخگویی و نظارت مناسب همراه شوند، می‌توانند به بهبود بهره‌وری کمک کنند. با این حال، اصلاح ساختار صنعت خودرو نباید به کاهش رقابت یا محدود کردن غیرضروری انتخاب مصرف‌کننده منجر شود. هدف اصلی باید ایجاد تعادل میان تنوع محصول، مقیاس اقتصادی تولید، کیفیت و قیمت نهایی باشد؛ تعادلی که در آن خودروساز امکان تولید پایدار داشته باشد و مصرف‌کننده نیز ناچار نباشد هزینه ناکارآمدی‌های ساختاری را از طریق قیمت‌های بالاتر بپردازد. در نهایت، مساله صنعت خودرو ایران فقط تحریم، کمبود قطعه یا گرانی نیست، بلکه نحوه سازماندهی تولید و کیفیت تصمیم‌های سیاستی نیز در آن نقش دارد. وقتی تعدد مدل‌ها به تولید اقتصادی منجر نشود، فاصله قیمت کارخانه و بازار عمیق بماند و خودروهای داخلی از قدرت خرید بخش بزرگی از جامعه دور شوند، هزینه این ناکارآمدی از سطح بنگاه‌ها فراتر می‌رود و به خانوارها منتقل می‌شود. اصلاح این چرخه، بیش از هر چیز، به سیاستگذاری مبتنی بر بهره‌وری، تولید رقابت‌پذیر و منافع واقعی مصرف‌کننده نیاز دارد.

چین؛ برنده بزرگ تجارت جهانی؟

صادرات چین در سپتامبر ۲۰۲۶ حدود ۳۶.۳ درصد افزایش یافت و مازاد تجاری ماهانه این کشور را به ۱۳۳.۵ میلیارد دلار رساند؛ تحولی که نگرانی شرکای تجاری پکن درباره عدم‌توازن تجارت جهانی را تشدید کرد. به گزارش خبرنگار مهر، طبق گزارش فایننشال تایمز در ۱۴ اکتبر ۲۰۲۶، صادرات چین در سپتامبر نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۶.۳ درصد افزایش یافته است. رقمی که از رشد ۲۵ درصدی ماه آگوست بیشتر بود و از پیش‌بینی ۲۵.۷ درصدی اقتصاددانان شرکت‌کننده در نظرسنجی بلومبرگ فراتر رفت. داده‌های اداره کل گمرک چین مبنای این گزارش بوده است. رویترز نیز در گزارشی در ۱۴ اکتبر اعلام کرد واردات چین در همین ماه ۳۱ درصد افزایش یافته است؛ در حالی که اقتصاددانان رشد ۲۴.۵ درصدی را پیش‌بینی کرده بودند. با وجود رشد واردات، افزایش صادرات باعث شد مازاد تجاری ماهانه چین به ۱۳۳.۵۳ میلیارد دلار برسد؛ در حالی که این رقم در آگوست ۱۱۹.۱ میلیارد دلار بود. مازاد تجاری چین در ۹ ماه نخست سال جاری میلادی به حدود ۹۳۸ میلیارد دلار رسیده است. این روند، احتمال عبور مازاد تجاری سالانه چین از رکورد حدود ۱.۱۹ تریلیون دلاری سال ۲۰۲۵ را افزایش داده است. رشد تقاضای جهانی برای تجهیزات مرتبط با هوش مصنوعی، نیمه‌رساناها و تجهیزات پردازش داده از عوامل مهم افزایش صادرات چین بوده است. فایننشال تایمز گزارش داده است که کالاهای مرتبط با هوش مصنوعی، شامل تراشه‌ها و تجهیزات پردازش خودکار داده، در سپتامبر ۱۷.۹ درصد از کل صادرات چین را تشکیل دادند و حدود ۱۳ واحد درصد از رشد صادرات را توضیح دادند؛ سهمی که از ۱۱.۳ واحد درصد در آگوست بیشتر بود. ارزش صادرات نیمه‌رساناهای چین در سپتامبر نسبت به سال قبل ۱۳۶ درصد افزایش یافته، اما حجم صادرات تنها یک درصد رشد کرده است. این اختلاف نشان می‌دهد افزایش قیمت تراشه‌ها نقش مهمی در رشد ارزش صادرات داشته و نباید رشد ارزش دلاری را معادل افزایش مشابه در تولید فیزیکی دانست. همچنین داده‌های گمرکی چین که رویترز گزارش کرده است، از افزایش ۱۰۸.۱ درصدی ارزش صادرات نیمه‌رساناها در ۹ ماه نخست سال حکایت دارد. صادرات تجهیزات پردازش خودکار داده و قطعات آن نیز در همین دوره ۵۴.۶ درصد افزایش یافته است.

رکورد مازاد تجاری چین با اتحادیه اروپا

افزایش صادرات چین به بازارهای خارجی در تجارت این کشور با اتحادیه اروپا نیز منعکس شده است. بلومبرگ در گزارشی در ۱۴ اکتبر اعلام کرد: مازاد تجارت کالایی چین با اتحادیه اروپا در سپتامبر به ۳۴.۸ میلیارد دلار رسیده است؛ رقمی که نزدیک به ۲۱ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل بود. رویترز نیز در گزارش ۱۵ اکتبر خود درباره نشست رهبران اتحادیه اروپا در بروکسل نوشت: کسری تجارت کالایی اتحادیه اروپا با چین در سال ۲۰۲۵ به ۳۶۰ میلیارد یورو رسیده است. رهبران اروپایی در این نشست درباره افزایش صادرات چین، هزینه‌های انرژی و ابزارهای حمایت از صنایع داخلی گفت‌وگو کردند. اختلافات تجاری دو طرف در شرایطی ادامه دارد که اتحادیه اروپا نگران فشار واردات کالاهای چینی بر تولیدکنندگان داخلی خود است. خودرو، فولاد، مواد شیمیایی و ماشین‌آلات از جمله بخش‌هایی هستند که در بحث‌های مربوط به عدم‌توازن تجاری اهمیت دارند. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، پکن و بروکسل همچنین درباره سازوکارهایی برای مدیریت واردات خودروهای هیبریدی چین به اروپا به تفاهم رسیده‌اند. با این حال، این توافق به معنای حل کامل اختلافات تجاری دو طرف نیست. افزایش صادرات در شرایطی رخ داده که اقتصاد داخلی چین همچنان با ضعف تقاضا و مشکلات بخش مسکن روبه‌رو است. از این رو، صادرات نقش مهمی در حفظ فعالیت کارخانه‌ها و حمایت از رشد اقتصادی این کشور ایفا می‌کند. آسوشیتدپرس در گزارشی در ۱۴ اکتبر نوشت: رشد صادرات چین به افزایش نگرانی شرکای تجاری این کشور درباره فشار کالاهای چینی بر صنایع داخلی آنها منجر شده است. در همین گزارش، به رشد صادرات کالاهای فناوری‌محور و افزایش مازاد تجاری چین در کنار ضعف نسبی مصرف و سرمایه‌گذاری داخلی اشاره شده است. با این حال، تداوم رشد صادرات به شرایط تقاضای جهانی، چرخه سرمایه‌گذاری در هوش مصنوعی، قیمت محصولات فناوری و سیاست‌های تجاری کشورهای واردکننده وابسته است. تشدید تعرفه‌ها یا محدودیت‌های وارداتی می‌تواند در ادامه بر جریان کالا و زنجیره‌های تامین اثر بگذارد. در مجموع، آمار سپتامبر نشان می‌دهد چین همچنان از ظرفیت بالایی در تولید و صادرات برخوردار است، اما افزایش مازاد تجاری این کشور می‌تواند اختلافات با شرکای اصلی را تشدید کند. مساله اصلی برای اقتصاد چین در ماه‌های آینده، حفظ رشد صادرات در کنار تقویت تقاضای داخلی و مدیریت تنش‌های تجاری خواهد بود.

صادرات بخش خصوصی در انتظار مقررات پساجنگ

احمد عشقان‌ملک، عضو کمیسیون کشاورزی اتاق ایران با تاکید بر نقش صادرات بخش خصوصی در بهبود شرایط اقتصادی کشور گفت: با وجود پیامدهای جنگ بر فعالیت بنگاه‌ها، قوانین و مقررات صادرات و واردات همچنان بر مبنای شرایط پیش از جنگ اجرا می‌شود و محدودیت‌های ارزی، از جمله دشواری استفاده از ارز حاصل از صادرات، فعالیت تولیدکنندگان و صادرکنندگان را با مشکل مواجه کرده است. تغییر شرایط اقتصادی پس از جنگ، بازنگری در مقررات و سازوکارهای پشتیبان تولید و تجارت را ضروری می‌کند. در چنین وضعیتی، فعالان اقتصادی برای تصمیم‌گیری درباره ادامه تولید، سرمایه‌گذاری و تامین کالا به سیاست‌های روشن و قابل پیش‌بینی نیاز دارند. احمد عشقان‌ملک، عضو کمیسیون کشاورزی اتاق ایران در گفت‌وگو با اتاق ایران آنلاین، با اشاره به ضرورت توجه به الزامات رشد اقتصادی و توسعه محیط کسب‌وکار در دوره پساجنگ گفت: بخشی از اقدامات موردنیاز برای تسهیل فعالیت‌های اقتصادی، از جمله تامین نقدینگی و تسهیل فرآیندهای گمرکی برای واردات و صادرات انجام شده‌است؛ اما اقدامات لازم برای متناسب‌سازی مقررات با شرایط جدید هنوز به‌طور کامل صورت نگرفته است. این فعال اقتصادی تاکید کرد: قوانین جاری همچنان بر اساس شرایط پیش از جنگ تنظیم شده‌اند و مقررات جدیدی که وضعیت تولیدکنندگان و صادرکنندگان را در دوره پساجنگ در نظر بگیرد، تدوین نشده است. عضو کمیسیون کشاورزی اتاق ایران با اشاره به تداوم آثار اقتصادی جنگ بر فعالیت بنگاه‌ها گفت: فعالان اقتصادی در شرایطی قرار دارند که درباره ادامه تولید و افزایش سرمایه با ابهام روبه‌رو هستند. از این رو، لازم است دولت آثار جنگ بر فعالیت‌های اقتصادی را در سیاستگذاری‌ها و مقررات خود لحاظ کند. عشقان‌ملک تداوم اجرای قوانین پیشین بدون در نظر گرفتن شرایط جدید را با نیازهای امروز بنگاه‌ها ناهماهنگ توصیف کرد و گفت: بنگاه‌ها همچنان با پیامدهای جنگ مواجهند. او صادرات بخش خصوصی را یکی از ظرفیت‌های مهم برای بهبود وضعیت اقتصاد کشور دانست و گفت: قوانین صادراتی همچنان تغییر متناسبی با شرایط پساجنگ نداشته‌اند و فعالان اقتصادی در زمینه واردات کالا با محدودیت‌هایی مواجهند. به گفته عشقان‌ملک، یکی از مشکلات صادرکنندگان، دشواری استفاده از ارز حاصل از صادرات خود یا ارز صادراتی دیگران برای واردات است؛ در این فرآیند، محدودیت‌های مربوط به ثبت سفارش و تخصیص ارز نیز بر مشکلات می‌افزاید. این فعال اقتصادی همچنین با اشاره به تخصیص ارز به متقاضیان در بازار، این وضعیت را در کنار دشواری‌های پیش روی تولیدکنندگان و صادرکنندگان از مسائل نیازمند رسیدگی دانست. عشقان‌ملک در پایان بر ضرورت بازنگری در مقررات صادرات و واردات و طراحی سازوکارهایی متناسب با شرایط پساجنگ تاکید کرد؛ اقداماتی که از نگاه او می‌تواند به کاهش بلاتکلیفی فعالان اقتصادی و تسهیل فعالیت‌های تولیدی و تجاری کمک کند.

رویداد

تامین ارز واحدهای غیرتولیدی مناطق آزاد از مرکز مبادله

محدودیت استفاده واحدهای غیرتولیدی مستقر در مناطق آزاد از منشا ارز مرکز مبادله با نرخ معامله مستقیم برطرف شد. با پیگیری‌های دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و اصلاح ضوابط ارزی بانک مرکزی، امکان استفاده واحدهای غیرتولیدی مستقر در مناطق آزاد از منشا ارز مرکز مبادله با نرخ معامله مستقیم فراهم شد. بر اساس این اصلاحیه، واحدهای غیرتولیدی مناطق آزاد نیز از این پس می‌توانند همانند واحدهای تولیدی، از سازوکار مذکور برای تامین ارز مورد نیاز فعالیت‌های اقتصادی خود بهره‌مند شوند؛ امکانی که پیش از این صرفا در اختیار واحدهای تولیدی قرار داشت. این اقدام در راستای تسهیل فعالیت‌های تجاری و خدماتی، کاهش محدودیت‌های ارزی و بهبود شرایط فعالیت فعالان اقتصادی در مناطق آزاد صورت گرفته و می‌تواند به روان‌سازی فرآیندهای تجاری و رفع بخشی از موانع پیش‌روی واحدهای غیرتولیدی کمک کند. ضوابط مربوط به این اصلاحیه روز پنجشنبه ۲۳ مهرماه ۱۴۰۵، در سامانه جامع ارزی بانک مرکزی اعمال و امکان بهره‌مندی متقاضیان از این سازوکار فراهم شده‌است.

جزییات تسهیلات جدید گمرکی برای تجارت آزاد ایران و اوراسیا

معاون وزیر اقتصاد و رییس کل گمرک ایران به تشریح اقدامات گمرک در راستای تسهیل تجارت پرداخت. به گزارش خبرگزاری تسنیم، فرود عسگری گفت: با اقدامات انجام گرفته از سوی گمرک ایران، تجارت خارجی ایران با کشورهای عضو اوراسیا در سال جاری بیش از پیش تسهیل و تسریع شده است. رییس کل گمرک ایران اظهار داشت: گمرک ایران با ارایه تسهیلات ویژه گمرکی از جمله بهره‌گیری از مسیر سبز برای فعالان اقتصادی و ارایه تسهیلات ویژه گمرکی در قالب طرح فعالان اقتصادی برگزیده گمرکی قدم‌های موثری در افزایش تجارت بین ایران و کشورهای عضو اوراسیا برداشته است. وی همچنین به دیگر اقدامات انجام‌شده از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران برای اجرای موثر موافقتنامه تجارت آزاد بین ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا اشاره کرد و گفت: به‌روزرسانی فهرست کالاهای مشمول، معرفی نماینده ویژه در دفتر واردات، استقرار میز اوراسیا در گمرک، تشکیل گروه پایش اجرای موافقتنامه و آموزش کارکنان از جمله دیگر اقداماتی است که در این زمینه انجام شده است. رییس کل گمرک ایران از برنامه‌ریزی برای گسترش همکاری‌های گمرکی با کشورهای عضو اوراسیا خبر داد و اظهار کرد: تشکیل کمیته‌های تخصصی همکاری، توسعه تعاملات در حوزه محصولات کشاورزی، تبادل الکترونیکی اطلاعات و توسعه کریدورهای ترانزیتی میان گمرکات کشورهای عضو از مهم‌ترین برنامه‌های پیش‌رو است.

قطعی برق صنایع از دو روز به یک روز در هفته کاهش یافت

رییس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس گفت: با توجه به عبور از ماه‌های گرم سال، ساعات قطعی برق صنایع از دو روز در هفته به یک روز کاهش یافت. حسن‌علی محمدی، رییس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس گفت: با توجه به عبور از ماه‌های گرم سال، ساعات قطعی برق صنایع از دو روز در هفته به یک روز کاهش یافت. بر اساس اعلام صداوسیما، وی ادامه داد: این کاهش ساعات قطعی برق همچنان ادامه دارد و تا زمان آغاز فصل سرما و افزایش مصرف گاز، این وضعیت ادامه خواهد داشت. رییس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس بیان کرد: برای آغاز فصل سرما و افزایش مصرف گاز نیز باید برای برقراری فعالیت صنایع، تدبیر ویژه‌ای صورت گیرد. محمدی ادامه داد: مدیریت مصرف و صرفه‌جویی در مصرف انرژی در بخش خانگی و همچنین اولویت‌بندی واحدهای صنعتی برای تخصیص برق با توجه به تولیدات آنها و نیاز جامعه به این تولیدات، از جمله اقداماتی است که می‌تواند برای مدیریت مصرف انرژی در فصل سرما انجام شود.

گندم دامی در اولویت ارزی مسیر واردات ۵۰۰ هزار تن باز شد

فرآیند تغییر گروه کالایی گندم دامی با خروج این محصول از گروه کالایی ۴ و انتقال به اولویت ارزی ۲۱ کلید خورد؛ بر این اساس، واردات گندم دامی تا سقف ۵۰۰ هزار تن تا پایان سال ۱۴۰۵ در دستور کار قرار گرفته است. بر اساس ابلاغ بهپوری، مدیرکل دفتر واردات گمرک ایران به گمرکات اجرایی، گندم دامی با ردیف تعرفه ۱۰۰۱۱۹۱۰ از گروه کالایی ۴ (با اولویت پایین ارزی) خارج شده و در اولویت ارزی ۲۱ قرار گرفته است. مطابق این ابلاغیه، واردات این محصول تا سقف ۵۰۰ هزار تن تا پایان سال جاری امکان‌پذیر خواهد بود و فرآیند ترخیص محموله‌های مشمول از گمرکات کشور بر اساس اولویت ارزی جدید انجام می‌شود.

ویژه

مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای باختر:
۸۲ درصد برق مصرفی استان مرکزی در بخش‌های مولد است

مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای باختر گفت: ۸۲ درصد برق مصرفی استان مرکزی به بخش‌های مولد اختصاص دارد که از این میزان، ۶۷ درصد سهم صنعت و ۱۵ درصد سهم کشاورزی است. مجتبی داودآبادی اظهار کرد: ظرفیت نیروگاه‌های خورشیدی متصل به شبکه در استان مرکزی از هزار مگاوات فراتر رفته و این استان با سهم یک‌ششمی از نیروگاه‌های تجدیدپذیر کشور، رتبه نخست را کسب کرده است. وی افزود: ۶۷ درصد برق مصرفی این استان به بخش صنعت و ۱۵ درصد به بخش کشاورزی اختصاص دارد و در مجموع، بیش از ۸۲ درصد مصرف برق استان در بخش‌های مولد و اقتصادی متمرکز است. داودآبادی تصریح کرد: سهم قابل توجه بخش‌های صنعت و کشاورزی از مصرف برق استان مرکزی، اهمیت توسعه زیرساخت‌های تولید انرژی و افزایش ظرفیت تامین برق را دوچندان کرده است. مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای باختر با اشاره به ظرفیت‌های استان مرکزی در توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر ادامه داد: استان به دلیل برخورداری از شرایط مناسب تابش خورشید و زیرساخت‌های صنعت برق، از مناطق مستعد کشور برای سرمایه‌گذاری در احداث نیروگاه‌های خورشیدی به شمار می‌رود.