اصلاح مقررات و رفع موانع کسب‌وکارهای صنفی در دستور کار

نخستین جلسه ستاد ملی رفع موانع اصناف با هدف بررسی مشکلات و رفع موانع پیش‌روی اصناف و همچنین ایجاد سازوکار اجرایی برای پیگیری و تحقق مصوبات برگزار شد.

به گزارش خبرگزاری مهر، بر اساس اعلام اتاق اصناف ایران، نخستین جلسه ستاد ملی رفع موانع اصناف با هدف بررسی مشکلات و رفع موانع پیش‌روی اصناف و همچنین ایجاد سازوکار اجرایی برای پیگیری و تحقق مصوبات، دیروز دوشنبه ۱۱ آبان ۱۴۰۵ در اتاق اصناف ایران برگزار شد.

این نشست با حضور محمدصادق مفتح، جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی، قاسم نوده‌فراهانی، رییس اتاق اصناف ایران؛ فرامرز رضایی، رییس پلیس نظارت بر اماکن عمومی، سیدهادی صالحی، رییس بسیج اصناف، بازاریان و فعالان اقتصادی، محسن حسینلویی، رییس مرکز امور اصناف و بازرگانان ایران و دبیر هیات عالی نظارت بر سازمان‌های صنفی کشور، فرزاد طهماسبی، سرپرست دبیرکل اتاق اصناف ایران، نمایندگانی از وزارتخانه‌های امور اقتصادی و دارایی، جهاد کشاورزی، تعاون، کار و رفاه اجتماعی، نیرو، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، پلیس امنیت اقتصادی فراجا و بانک مرکزی برگزار شد.

محمدصادق مفتح، جانشین وزیر صمت در امور بازرگانی و رییس ستاد ملی رفع موانع اصناف، با اشاره به اهداف و رویکرد ستاد ملی رفع موانع اصناف، اظهار کرد: با توجه به شرایط اقتصادی کشور و تغییرات مستمر در متغیرهای کلان اقتصادی، اقتصاد خرد و اصناف نیز به‌طور مستقیم تحت تأثیر این تحولات قرار دارند. از این رو، ضروری است سازوکارها و مقررات مرتبط با فعالیت‌های صنفی متناسب با شرایط روز مورد بازنگری قرار گیرد.

وی با تأکید بر ضرورت حمایت از اصناف در برابر تغییرات محیطی و اقتصادی افزود: رسیدگی به‌موقع به مشکلات اصناف، در بسیاری از موارد نیازمند تصمیم‌گیری و تصویب مقررات از سوی دستگاه‌های مختلف است. ستاد ملی رفع موانع اصناف این ظرفیت را فراهم می‌کند تا مسائل و موانع موجود بررسی و در صورت نیاز، اصلاح قوانین و مقررات نیز در دستور کار قرار گیرد.

مفتح با اشاره به تجربه اقدامات مقررات‌زدایی در بخش صنعت ادامه داد: در حوزه صنعت، اقداماتی برای تسهیل فرآیندها و مقررات‌زدایی انجام شده است و بازنگری در شرایط و ضوابط باید متناسب با اقتضائات روز صورت گیرد. ضروری بود چنین رویکردی در حوزه اصناف نیز دنبال شود تا موانع فعالیت واحدهای صنفی از طریق یک سازوکار مشخص و با مشارکت دستگاه‌های ذی‌ربط برطرف شود.

وی همچنین با اشاره به نقش اتاق ایران در این فرآیند تصریح کرد: دبیرخانه ستاد ملی رفع موانع اصناف در اتاق اصناف ایران مستقر و مدیریت و پیگیری امور آن با محوریت این اتاق انجام می‌شود. تشکیل این ستاد نیز در پی مکاتبات اتاق اصناف ایران و صدور دستور لازم از سوی ریاست جمهوری صورت گرفته است.

در ادامه قاسم نوده‌فراهانی، رییس اتاق اصناف ایران و دبیر ستاد ملی رفع موانع اصناف با اشاره به مکاتبات اتاق اصناف ایران و برگزاری جلساتی با حضور رییس جمهور، اظهار کرد: در جلسات برگزارشده با حضور رییس جمهور و هیات وزیران، بر ضرورت تشکیل ستاد ملی رفع موانع اصناف تأکید و مقرر شد این ستاد با هدف تجمیع، احصا و پیگیری مشکلات اصناف تشکیل و نتایج و مصوبات این ستاد طی گزارشی به شخص رییس جمهور اعلام شود تا در صورت نیاز، رییس جمهور نیز شخصاً در جلسات این ستاد حضور یابند.

وی افزود: آیین‌نامه و شیوه‌نامه اجرایی ستاد ملی رفع موانع اصناف با توجه به مسائل و مشکلات فعالان صنفی تدوین و جمع‌آوری شده است تا زمینه پیگیری منسجم و موثر مطالبات اصناف فراهم شود.

تأمین ارز از محل سپرده و صادرات خود به سامانه مرکز مبادله منتقل شد

مرکز مبادله ایران اعلام کرد از امروز (سه شنبه ۱۲ آبان ماه ۱۴۰۵)، امکان تأمین ارز از محل سپرده و صادرات خود (تأمین ارز اشخاص) با ثبت درخواست در سامانه معاملات ارزی مرکز مبادله فراهم شد.

به گزارش خبرگزاری مهر، بر اساس اعلام مرکز مبادله ایران، از امروز (سه شنبه ۱۲ آبان ماه ۱۴۰۵)، امکان تأمین ارز از محل سپرده و صادرات خود (تأمین ارز اشخاص) با ثبت درخواست در سامانه معاملات ارزی مرکز مبادله ارز و طلای ایران فراهم شد.

بر اساس این گزارش برای بهره‌مندی از این قابلیت، ادمین بانک عامل باید از بخش «نقش‌ها» دسترسی مربوطه را به کاربران خود اعطا کند.

این گزارش حاکی است، پیش از این و بر اساس بخشنامه بانک مرکزی در ۵ مهرماه سال جاری، تأمین ارز از محل سپرده دیگران نیز به مرکز مبادله ایران منتقل شده بود و تأکید شده بود که تأمین ارز از محل صادرات و سپرده دیگران صرفاً از طریق سامانه معاملات بازار ارز تجاری مرکز مبادله انجام می‌شود و انجام آن خارج از این سامانه معتبر نیست.

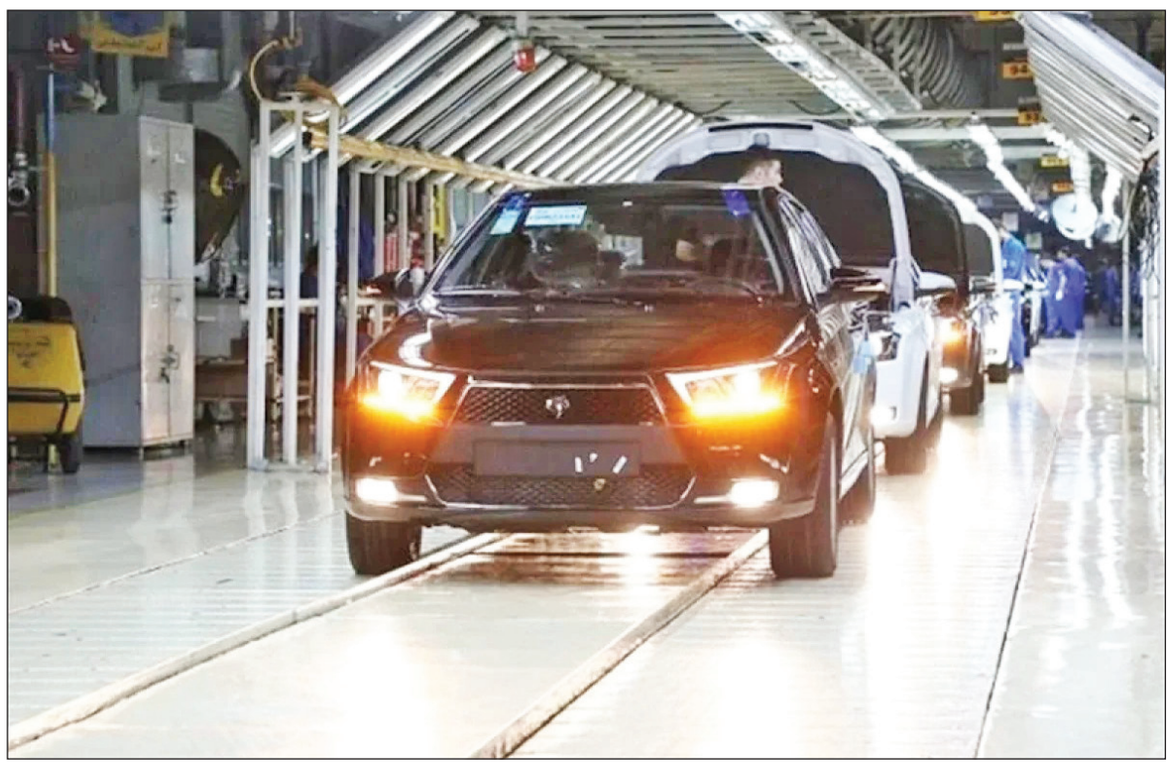
افزایش نرخ اسقاط خودرو صحت ندارد

رییس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، در خصوص افزایش نرخ اسقاط گفت که تاکنون قیمت جدیدی اعلام و اعمال نشده است.

به گزارش خبرنگار مهر، در پی انتشار اخباری درباره افزایش ۵۰ درصدی نرخ اسقاط خودرو، این موضوع از رییس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده پیگیری شد. محمدصادق حاتمی در پاسخ به خبرنگار مهر اعلام کرد که: «تاکنون قیمت جدیدی در خصوص اسقاط اعلام و اعمال نشده است.» گفتنی است، بر اساس آخرین نرخ رسمی اعلام‌شده، ارزش گواهی اسقاط خودروی سواری ۶۰ میلیون تومان تعیین شده است؛ با این حال، در روزهای اخیر گمانه‌زنی‌هایی درباره افزایش این رقم به ۹۰ تا ۱۱۰ میلیون تومان مطرح شده بود.

بازار خودرو در محاصره گرانی و کمبود عرضه؛ قیمت‌ها جلوتر از نظارت حرکت می‌کنند

قیمت‌گذاری در کارخانه، رهاشدگی در بازار



تعادل | فرشته فریادرس |

بازار خودرو در ماه‌های اخیر بار دیگر در مسیر افزایش قیمت‌ها قرار گرفته است؛ روندی که این‌بار نه‌تنها در نرخ خودروهای داخلی و مونتاژی، بلکه در محصولات وارداتی نیز خود را نشان داده است. همزمان با رشد قیمت‌ها در بازار آزاد، آمارهای تولید و فروش خودروسازان از کاهش قابل توجه عرضه حکایت دارد؛ وضعیتی که در کنار محدودیت واردات، نوسانات ارزی و انتظارات تورمی، تعادل بازار را بیش از گذشته برهم زده است. در این میان، سازوکارهای نظارتی و دستورالعمل‌های قیمت‌گذاری نیز نتوانسته‌اند مانع شکل‌گیری فاصله قابل توجه میان قیمت کارخانه و بازار شوند؛ فاصله‌ای که همچنان به یکی از مهم‌ترین زمینه‌های فعالیت واسطه‌گران و تقویت تقاضای سرمایه‌ای در بازار خودرو تبدیل شده است.

قیمت‌ها همچنان می‌تازند

بررسی روند قیمت چند خودروی منتخب در بازار آزاد طی هفته گذشته تاکنون نشان می‌دهد بهای تمامی خودروهای بررسی‌شده در سه گروه داخلی، مونتاژی و وارداتی افزایش یافته است. با این حال، شدت رشد قیمت‌ها در گروه وارداتی‌ها بیشتر بوده است. تویوتا کمری هیبرید با افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومانی در صدر خودروهای مورد بررسی قرار گرفته و پس از آن، تویوتا کرولا کراس با رشد ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون تومانی و کیا K۵ با افزایش ۲ میلیارد تومانی قرار دارند. در گروه مونتاژی‌ها نیز لوکانو L۷ افزایش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومانی را تجربه کرده است. در میان خودروهای داخلی، داناپلاس اتوماتیک با رشد ۵۵۰ میلیون تومانی بیشترین افزایش قیمت را به ثبت رسانده است. البته بررسی تغییرات روزانه در یازدهم آبان از تداوم افزایش قیمت در برخی مدل‌ها و کاهش محدود بهای پژو ۲۰۷ و داناپلاس حکایت دارد؛ موضوعی که نشان می‌دهد با وجود روند عمومی صعودی، تغییرات قیمت در همه محصولات یکسان نیست. افزایش قیمت‌ها در شرایطی اتفاق افتاده که بازار خودرو همچنان با محدودیت عرضه مواجه است. آمار فروش سه خودروساز بزرگ کشور در هفت‌ماهه امسال نشان می‌دهد مجموع فروش ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو با افت ۳۰.۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ۳۱۴ هزار و ۱۹۲ دستگاه رسیده است. این رقم در هفت‌ماهه سال گذشته ۴۵۳ هزار و ۸۷۱ دستگاه بود. به بیان دیگر، فروش سه خودروساز بزرگ در این مدت بیش از ۱۳۹ هزار دستگاه کاهش یافته است؛ افتی که می‌تواند در کنار سایر عوامل، فشار بر سمت عرضه بازار را افزایش دهد.

افت فروش؛ عرضه در مسیر نزولی

بررسی عملکرد ماهانه این شرکت‌ها نیز تصویر چندان امیدوارکننده‌ای ارایه نمی‌کند. فروش مهرماه سه خودروساز نسبت به شهریورماه با کاهش ۳۰ درصدی از ۶۲ هزار و ۲۲۶ دستگاه به ۴۳ هزار و ۵۷۹ دستگاه رسیده است. در سطح شرکت‌ها، فروش ایران‌خودرو در هفت‌ماهه امسال ۲۸.۳ درصد و سایپا ۳۰.۷ درصد کاهش داشته است. پارس‌خودرو نیز با افت ۵۳.۴ درصدی، بیشترین کاهش فروش هفت‌ماهه را در میان این سه شرکت ثبت کرده است؛ هرچند فروش ماهانه این شرکت در مهرماه نسبت به شهریور ۶.۳ درصد افزایش یافته است. بنابراین، کاهش عرضه صرفاً به عملکرد یک خودروساز محدود نیست و مجموعه شرکت‌های بزرگ تولیدکننده خودرو با افت فروش مواجه شده‌اند. البته افت فروش لزوما به معنای کاهش به همان میزان در تولید نیست و برای ارزیابی دقیق وضعیت عرضه باید آمار تولید، موجودی انبار و تحویل خودرو به مشتریان نیز در کنار یکدیگر بررسی شوند. با این حال، کاهش نزدیک به یک‌سومی فروش سه خودروساز بزرگ در هفت‌ماهه و افت قابل توجه فروش مهرماه، نشانه‌ای از تضعیف جریان عرضه به بازار است؛ آن هم در شرایطی که تقاضای مصرفی و سرمایه‌ای همچنان در بازار حضور دارد. هنگامی که عرضه با محدودیت روبرو می‌شود، حتی تغییرات محدود در انتظارات خریداران و فروشندگان نیز می‌تواند به نوسانات شدیدتر قیمت منجر شود.

شایعه‌ای که بازار خودرو را تکان داد

در چنین فضایی، انتشار خبر درخواست افزایش ۵۵ درصدی قیمت محصولات بزرگ‌ترین خودروساز کشور نیز به گمانه‌زنی‌ها درباره آینده بازار دامن زده است. این خبر که در برخی کانال‌های خبری و رسانه‌های غیررسمی بازتاب گسترده‌ای داشت، تاکنون با تأیید یا تکذیب رسمی مدیران شرکت یا سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان همراه نشده است. از این رو، هنوز نمی‌توان درباره اصل درخواست، میزان افزایش پیشنهادی یا سرنوشت آن اظهارنظر قطعی کرد. با این حال، اهمیت این خبر صرفا به احتمال تغییر قیمت کارخانه محدود نمی‌شود؛ زیرا تجربه بازار خودرو نشان داده است اخبار مربوط به افزایش قیمت محصولات، حتی پیش از طی مراحل قانونی و اعلام نرخ‌های جدید، می‌توانند بر انتظارات فعالان بازار اثر بگذارند. در بازاری که خودرو برای بخشی از خریداران علاوه بر کالای مصرفی، نقش ابزاری برای حفظ ارزش دارایی را نیز ایفا می‌کند، اخبار افزایش قیمت کارخانه‌ای ممکن است رفتار عرضه‌کنندگان و متقاضیان را تغییر دهد. خریدارانی که انتظار رشد بیشتر قیمت‌ها را دارند، ممکن است خرید خود را جلو بیندازند و فروشندگانی که به افزایش نرخ‌ها امیدوارند، عرضه خودرو را به تعویق بیندازند یا قیمت‌های پیشنهادی خود را بالا ببرند. به این ترتیب، حتی یک خبر تأییدنشده نیز می‌تواند از مسیر انتظارات تورمی بر فضای معاملات اثر بگذارد. البته همزمانی انتشار این خبر با افزایش قیمت برخی خودروها، به‌تنهایی برای اثبات رابطه مستقیم میان این دو اتفاق کافی نیست؛ به‌ویژه آنکه نوسانات ارزی، محدودیت عرضه و سایر عوامل اقتصادی نیز در تعیین قیمت‌ها نقش دارند.

بازار خودرو در خلأ نظارتی

در این میان، مساله نظارت بر بازار خودرو نیز همچنان حل‌نشده باقی مانده است. دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری، موسوم به مصوبه ۵۴۳ شورای رقابت، در بهمن‌ماه ۱۴۰۱ با هدف مقابله با انحصار و ساماندهی قیمت‌گذاری و عرضه به تصویب رسید. این دستورالعمل خودروهای سواری تولید داخل و مونتاژی را مشمول ضوابط تنظیم بازار دانسته و خودروهای برقی را از این شمول مستثنی کرده است. با این حال، اجرای مفاد آن در بخش قیمت‌گذاری و نظارت بر عرضه با ابهام‌ها و چالش‌هایی همراه بوده است. بر اساس بند ۳-۱ این مصوبه، خودروسازان باید قیمت‌های محاسباتی محصولات خود را به سازمان حمایت ارایه کنند و این سازمان پس از دریافت مستندات، یک ماه برای بررسی و اعلام نظر فرصت دارد. نکته مهم آن است که در صورت اعلام‌نشدن نظر در مهلت مقرر، قیمت پیشنهادی عرضه‌کننده تأییدشده تلقی می‌شود. چنین سازوکاری در شرایطی که فرآیند بررسی مستندات و ارزیابی قیمت‌ها اهمیت زیادی دارد، می‌تواند در صورت تأخیر در رسیدگی، نقش نظارتی سازمان حمایت را با محدودیت مواجه کند. آنطور که ایسنا در این زمینه گزارش داده، از دیگر ابزارهای پیش‌بینی‌شده در این دستورالعمل، شاخص رقابت‌پذیری یا CI است که بر مبنای مقایسه قیمت هر خودرو با حداقل سه محصول خارجی هم‌رده محاسبه می‌شود. این شاخص قرار است با رتبه‌بندی خودروها در شش سطح A تا F، مبنایی برای ارزیابی قیمت محصولات باشد. با این حال، طبق تبصره ۴ ماده ۳، اگر وزارت صمت در مهلت یک‌ماهه خودروهای رقیب خارجی را معرفی نکند، اجرای این شاخص در دوره مربوطه الزامی نخواهد بود. همچنین اطلاعات شفافی درباره خودروهای خارجی مبنای مقایسه محصولات داخلی منتشر نشده است. آن‌طور که ایسنا گزارش کرده، این موارد از جمله ابهاماتی است که می‌تواند کارآمدی ابزارهای پیش‌بینی‌شده برای ارزیابی قیمت خودرو را تحت تأثیر قرار دهد. در بخش عرضه نیز ماده ۵ دستورالعمل، خودروسازان را به ارایه برنامه تولید ماهانه به شورای رقابت ملزم کرده و در صورت بیشتر بودن تقاضا از عرضه، فروش از طریق سامانه و قرعه‌کشی را پیش‌بینی کرده است. با این حال، حذف برخی محدودیت‌های ثبت‌نام، از جمله الزام به داشتن گواهینامه و محدودیت پلاک فعال در برخی مقاطع، این پرسش را مطرح می‌کند که سیاست‌های اجرایی تا چه اندازه توانسته‌اند تقاضای سوداگرانه را مهار کنند. به نظر می‌رسد تمرکز بر نحوه ثبت‌نام و توزیع خودرو، بدون توجه کافی به عوامل شکل‌دهنده تقاضا و فاصله قیمت کارخانه و بازار، نمی‌تواند به‌تنهایی تعادل را به بازار بازگرداند. نکته اساسی این است که نظارت بر قیمت کارخانه، لزوما به معنای نظارت بر کل بازار خودرو نیست. در حالی که قیمت‌گذاری محصولات تولیدکنندگان تابع ضوابط مشخصی است، سازوکار موثری برای کنترل قیمت‌های پیشنهادی در بازار آزاد و مقابله با قیمت‌سازی وجود ندارد. در نتیجه، ممکن است نرخ‌های غیرمتعارف در آگهی‌ها و معاملات، انتظارات قیمتی را تحت تأثیر قرار دهند؛ بی‌آنکه روشن باشد کدام نهاد مسوول بررسی و کنترل این وضعیت است. تقسیم وظایف میان شورای رقابت، وزارت صمت و سازمان حمایت نیز به ابهام درباره حدود مسوولیت هر یک دامن زده است. از سوی دیگر، افزایش فاصله قیمت کارخانه و بازار، انگیزه خرید با هدف کسب سود از اختلاف قیمت را تقویت می‌کند. این وضعیت نه‌تنها دسترسی مصرف‌کننده واقعی به خودرو را دشوارتر می‌سازد، بلکه می‌تواند به شکل‌گیری چرخه‌ای معیوب منجر شود: محدودیت عرضه و افزایش انتظارات قیمتی، فاصله نرخ‌ها را بیشتر می‌کند؛ فاصله قیمتی نیز تقاضای واسطه‌ای را افزایش می‌دهد و در نهایت، فشار بیشتری برای افزایش قیمت کارخانه‌ای به وجود می‌آورد. در چنین چرخه‌ای، مصرف‌کننده نهایی بیش از دیگران از بی‌ثباتی بازار آسیب می‌بیند.

مشکلات ساختاری است!

در مجموع، تحولات اخیر بازار خودرو را نمی‌توان صرفا به انتشار یک خبر درباره افزایش قیمت یا عملکرد یک خودروساز نسبت داد. رشد قیمت ۱۵ خودروی منتخب، افت ۳۰.۷ درصدی فروش سه خودروساز بزرگ در هفت‌ماهه، کاهش ۳۰ درصدی فروش مهرماه و ابهام در سازوکار نظارت بر بازار آزاد، همگی از وجود مجموعه‌ای از مشکلات ساختاری حکایت دارند. نوسانات نرخ ارز، کاهش عرضه، محدودیت واردات و انتظارات تورمی نیز این مشکلات را تشدید می‌کنند. بنابراین، ساماندهی بازار خودرو به تصمیم‌های مقطعی برای افزایش یا تثبیت قیمت کارخانه محدود نمی‌شود. تعیین دقیق مسوولیت نهادهای متولی، شفاف‌سازی فرآیند محاسبه و تأیید قیمت‌ها، انتشار اطلاعات مربوط به شاخص رقابت‌پذیری، نظارت موثر بر معاملات بازار آزاد و بهبود جریان عرضه، از جمله اقداماتی است که می‌تواند به کاهش بی‌ثباتی کمک کند. تا زمانی که سیاست‌گذاری بر قیمت کارخانه متمرکز بماند و سمت عرضه و معاملات بازار آزاد از نظارت و شفافیت کافی برخوردار نباشد، شکاف قیمت‌ها و نوسانات بازار همچنان پابرجا خواهد ماند.

تراز تجاری ۶۵۴ میلیون دلاری شد

ترکیه نخستین مقصد صادراتی



تجارت ایران و ترکیه در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ برخلاف روند عمومی تجارت خارجی کشور، با رشد همراه شده است. بررسی آمارهای تجاری نشان می‌دهد ارزش مبادلات دو کشور از ۷ میلیارد و ۱۷۳ میلیون دلار در شش‌ماهه نخست سال گذشته به ۷ میلیارد و ۹۱۴ میلیون دلار رسیده که از افزایش ۷۴۱ میلیون دلاری حکایت دارد. این رشد در شرایطی رقم خورده که ارزش کل تجارت خارجی ایران از ۵۴ میلیارد و ۶۶۶ میلیون دلار به ۴۱ میلیارد و ۷۹۸ میلیون دلار کاهش یافته است. به این ترتیب، سهم ترکیه از مجموع تجارت خارجی ایران نیز از ۱۳.۱ درصد به ۱۸.۹ درصد افزایش پیدا کرده و این کشور پس از امارات متحده عربی، دومین شریک تجاری ایران شده است. افزایش سهم ترکیه البته تنها حاصل رشد مبادلات دوجانبه نیست و کاهش تجارت ایران با برخی شرکای عمده نیز در ارتقای جایگاه این کشور نقش داشته است. با این حال، تغییر ترکیب تجارت دو کشور و پیشی گرفتن صادرات ایران از واردات، از تحولات مهم این دوره به شمار می‌رود. در شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، واردات ۶۱.۷ درصد و صادرات ۳۸.۳ درصد از ارزش تجارت ایران و ترکیه را تشکیل می‌داد؛ اما در دوره مشابه امسال، سهم صادرات ایران به ۵۴.۱ درصد افزایش و سهم واردات به ۴۵.۹ درصد کاهش یافت. ارزش صادرات ایران به ترکیه با رشد ۵۶.۱ درصدی از ۲ میلیارد و ۷۴۴ میلیون دلار به ۴ میلیارد و ۲۸۴ میلیون دلار رسیده است.

این افزایش در حالی رخ داده که ارزش کل صادرات کشور در همین دوره حدود ۲۵ درصد کاهش داشته است. وزن کالاهای صادراتی نیز با رشد ۴۱.۸ درصدی از حدود ۵ میلیون و ۵۷ هزار تن به ۷ میلیون و ۱۷۲ هزار تن رسیده است. همزمان، متوسط ارزش هر تن کالای صادراتی از ۵۴۳ دلار به ۵۹۷ دلار افزایش یافته است. مقایسه این شاخص‌ها نشان می‌دهد بخش عمده رشد ارزش صادرات به ترکیه از افزایش حجم کالاهای صادرشده ناشی شده و افزایش متوسط ارزش واحد صادراتی نیز در این روند سهم داشته است. در مقابل، واردات ایران از ترکیه از نظر ارزشی ۱۸ درصد کاهش یافته و از ۴ میلیارد و ۴۲۹ میلیون دلار به ۳ میلیارد و ۶۳۰ میلیون دلار رسیده است. با این حال، وزن واردات با رشد ۵.۱ درصدی از ۳ میلیون و ۶۲۶ هزار تن به ۳ میلیون و ۸۱۰ هزار تن افزایش یافته است.

کاهش متوسط ارزش هر تن کالای وارداتی از یک‌هزار و ۲۲۲ دلار به ۹۵۳ دلار نشان می‌دهد تغییر ترکیب کالاهای وارداتی و افزایش سهم محصولات با ارزش واحد پایین‌تر می‌تواند در افت ارزش واردات موثر بوده باشد.

افزایش صادرات و کاهش ارزش واردات موجب شده تراز تجاری ایران با ترکیه از کسری یک میلیارد و ۶۸۵ میلیون دلاری در نیمه نخست سال گذشته به مازاد ۶۵۴ میلیون دلاری در سال جاری برسد. به این ترتیب، تراز تجاری دو کشور حدود ۲ میلیارد و ۳۳۹ میلیون دلار بهبود یافته که حدود ۶۶ درصد آن از محل افزایش صادرات و ۳۴ درصد آن ناشی از کاهش واردات بوده است. این تحولات جایگاه ترکیه را در میان مقاصد صادراتی ایران نیز تغییر داده است. ترکیه که در نیمه نخست سال گذشته چهارمین مقصد صادراتی کشور پس از چین، عراق و امارات متحده عربی بود، در شش‌ماهه نخست امسال به رتبه نخست صعود کرده است. در همین دوره صادرات ایران به چین ۵۲.۵ درصد، به امارات ۴۹.۴ درصد و به عراق ۳۰ درصد کاهش یافته، در حالی که صادرات به ترکیه ۵۶.۱ درصد رشد داشته است. در نتیجه، سهم ترکیه از کل صادرات ایران از ۱۰.۶ درصد به ۲۲ درصد رسیده است.

در مجموع تجارت خارجی نیز ترکیه با ۷ میلیارد و ۹۱۴ میلیون دلار پس از امارات متحده عربی با ۸ میلیارد و ۹۸۲ میلیون دلار و بالاتر از چین با ۷ میلیارد و ۸۰۸ میلیون دلار قرار گرفته است. فاصله تجارت ایران با ترکیه و چین تنها ۱۰۶ میلیون دلار است؛ موضوعی که رقابت نزدیک این دو کشور برای جایگاه دوم شرکای تجاری ایران را نشان می‌دهد.

بازرگان؛ محور اصلی مبادلات و تردد مرزی

آمارهای گمرکی نیز جایگاه محوری مرز بازرگان را در تجارت دو کشور تأیید می‌کند. از مجموع ۴ میلیارد و ۲۸۴ میلیون دلار صادرات ایران به ترکیه، یک میلیارد و ۶۴۳ میلیون دلار در گمرک بازرگان ثبت شده که معادل ۳۸.۳ درصد کل صادرات است. در بخش واردات نیز منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با ۷۲۴ میلیون و ۸۰۰ هزار دلار و گمرک بازرگان با ۴۳۳ میلیون و ۷۲۰ هزار دلار از مهم‌ترین مبادی ثبت واردات از ترکیه بوده‌اند. افزایش تجارت دوجانبه در وزن کالاها نیز منعکس شده است.

مجموع وزن صادرات و واردات دو کشور از حدود ۸ میلیون و ۶۸۳ هزار تن به ۱۰ میلیون و ۹۸۲ هزار تن رسیده که رشد ۲۶.۵ درصدی را نشان می‌دهد. در همین حال، تردد وسایل نقلیه در مرز بازرگان از ۹۳ هزار و ۸۸ مورد در شش‌ماهه نخست سال گذشته به ۱۲۴ هزار و ۶۸۴ مورد در دوره مشابه امسال افزایش یافته است؛ یعنی رشد ۳۳.۹ درصدی. مجموع این آمارها نشان می‌دهد ترکیه در شرایط افت تجارت خارجی ایران، به یکی از مهم‌ترین تکیه‌گاه‌های صادراتی و تجاری کشور تبدیل شده است. با این حال، تداوم این جایگاه به حفظ دسترسی به بازار ترکیه، تنوع‌بخشی به سبد صادراتی و تقویت زیرساخت‌های مرزی وابسته است.

افزایش تردد در بازرگان نیز ضرورت کاهش زمان توقف کامیون‌ها، توسعه ظرفیت‌های گمرکی و بهبود خدمات حمل‌ونقل و تخلیه و بارگیری را بیش از گذشته برجسته می‌کند.

اتابک: بخشی از ارز صادراتی باید در اختیار تولیدکنندگان قرار گیرد

وزیر صمت در حاشیه نشست با اعضای کمیسیون ویژه حمایت از تولید مجلس، با اشاره به مسائل و هزینه‌های تولید اظهار کرد: شرایط فعلی تولید با مشکلات متعددی همراه است و ناترازی‌ها و موانع موجود از جمله موضوعاتی بود که در این نشست مورد بررسی قرار گرفت.

سید محمد اتابک با اشاره به ضرورت اصلاح و بازنگری برخی قوانین گفت: بخش عمده مباحث به راهکارهای تأمین مالی تولید، رفع موانع فعالیت واحدهای تولیدی و کاهش هزینه‌های تحمیل‌شده به این بخش اختصاص داشت.

وزیر صمت در مصاحبه با صداوسیما، مباحث مطرح‌شده در این نشست را سازنده و مفید ارزیابی کرد و گفت: پیشنهادهای خوبی برای حمایت از تولید ارایه شد و امیدواریم با فراهم شدن تسهیلات و زمینه‌های لازم، موانع پیش روی تولیدکنندگان، به‌ویژه در حوزه تأمین منابع مالی و قوانین بازدارنده، از طریق تصویب قوانین مناسب برطرف شود.

اتابک در ادامه با اشاره به ضرورت حمایت از صادرکنندگان و نحوه استفاده از ارز حاصل از صادرات تصریح کرد: معتقدیم باید برای افرادی که اقدام به صادرات می‌کنند، مشوق‌هایی در نظر گرفته شود تا میزان صادرات کشور افزایش یابد.

وی افزود: یکی از حداقل مشوق‌های قابل پیش‌بینی، محاسبه کامل میزان صادرات و فراهم کردن امکان استفاده از بخشی از ارز حاصل از آن برای صادرکنندگان است؛ به‌گونه‌ای که بتوانند این منابع را برای تأمین نیازهای تولیدی خود یا واردات کالاهای مورد نیاز کشور به کار بگیرند. وزیر صنعت، معدن و تجارت تأکید کرد: این امکان باید برای تولیدکنندگان فراهم شود؛ چون قوانین تجاری کشور نباید تحت‌تأثیر قوانین ارزی و پولی قرار گیرد. وی گفت: با این حال، در شرایط فعلی چنین امکانی برای تولیدکنندگان فراهم نیست و لازم است این موضوع مورد توجه قرار گیرد و برای رفع آن چاره‌اندیشی شود.

ساماندهی سازوکار جدید رجیستری گوشی‌های مسافری

رییس کمیسیون تخصصی موبایل و لوازم جانبی اتاق اصناف ایران، از ساماندهی و بررسی سازوکار جدید ثبت و رجیستری گوشی‌های مسافری در جلسه‌ای با حضور مسوولان و ذی‌نفعان این حوزه در ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز خبر داد.

سید حسین سادات حسینی روز سه شنبه در گفت‌وگو با ایرنا با اشاره به محورهای مطرح‌شده در این جلسه اظهار داشت: یکی از موضوعات اصلی، بازنگری در فرآیند ثبت گوشی‌های مسافری و لحاظ کردن سه مولفه مهم شامل خدمات پس از فروش، احراز اصالت دستگاه و الزامات امنیتی است و مقرر شده این الزامات در ساختار جدید ثبت گوشی‌های مسافری نیز مورد توجه قرار گیرد.

وی با اشاره به وضعیت واردات تلفن همراه از ابتدای سال جاری افزود: بر اساس آمار مطرح‌شده در جلسه، امسال حدود ۲۰۰ میلیون دلار واردات گوشی تلفن همراه از مسیر تجاری و تقریبا همین میزان نیز از مسیر مسافری انجام شده است؛ در حالی که انتظار می‌رود سهم واردات مسافری به‌مراتب کمتر از واردات تجاری باشد.

رییس کمیسیون تخصصی موبایل و لوازم جانبی اتاق اصناف ایران ادامه داد: تامین بخش قابل توجهی از بازار تلفن همراه از طریق رویه مسافری، می‌تواند چالش‌هایی در زمینه نظارت حاکمیتی، ارایه خدمات پس از فروش، اطمینان از اصالت کالا و برررسی الزامات امنیتی دستگاه‌ها ایجاد کند و در نهایت تبعات آن متوجه مصرف‌کنندگان خواهد شد.

سادات حسینی تصریح کرد: بر همین اساس، مقرر شده ساختار جدیدی برای ثبت گوشی‌های مسافری طراحی و تدوین شود تا موضوعاتی همچون خدمات پس از فروش، اصالت و امنیت دستگاه‌ها در این فرآیند مورد توجه قرار گیرد.

وی گفت: نمایندگان صنف و فعالان بازار نیز در این زمینه نقش مشورتی و کارشناسی خواهند داشت و تلاش می‌کنیم با انتقال دیدگاه‌ها و تجربیات فعالان بازار، به تصمیم‌گیران و مسوولان حاکمیتی در تدوین سازوکار جدید کمک کنیم ضمن اینکه تصمیم‌گیری نهایی در این خصوص بر عهده مراجع ذی‌صلاح حاکمیتی است.

رییس کمیسیون تخصصی موبایل و لوازم جانبی اتاق اصناف ایران به وضعیت برخی گوشی‌هایی که طی هفته‌های اخیر هزینه‌های مربوط به ثبت آنها پرداخت شده اما کد فعال‌سازی دریافت نکرده‌اند، اشاره کرد و گفت: با توجه به اینکه پرداخت‌های مربوط به این گروه انجام شده و مبالغ به گمرک رسیده است، مقرر شد تمهیدات لازم برای ارسال کدهای فعال‌سازی از سوی سامانه همتا اندیشیده شود تا مشکلات این دسته از متقاضیان برطرف شود. سادات حسینی بیان کرد: هدف از اصلاح فرآیند ثبت گوشی‌های مسافری، ساماندهی بازار، تقویت نظارت، صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان و ایجاد شفافیت بیشتر در فرآیند ورود و عرضه تلفن همراه است.

قیمت مرغ تغییر می‌کند

دبیر انجمن کشتارگاه و صنایع بسته‌بندی طیور از تغییر قیمت مرغ از بیستم آبان خبر داد.

مهدی یوسف خانی دبیر انجمن کشتارگاه و صنایع بسته‌بندی طیور گفت: با توجه به مازاد عرضه در برابر تقاضا هر کیلو مرغ طی ماه‌های اخیر کمتر از نرخ مصوب در بازار عرضه می‌شود.

به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، وی قیمت هر کیلو مرغ زنده درب مرغداری را ۲۲۰ هزار تومان و مرغ گرم ۳۳۰ هزار تومان اعلام کرد.

یوسف خانی ادامه داد: برآوردها حاکی از آن است که قیمت مرغ از ۲۰ آبان به بعد بهبود می‌یابد که براین اساس تولیدکننده متحمل زیان نمی‌شود.

دبیر انجمن کشتارگاه و صنایع بسته‌بندی طیور از توزیع روزانه ۱۷۰۰ تا ۱۸۰۰ تن مرغ در تهران خبر داد و گفت: خرید حمایتی ۱۰۰ هزار تن مرغ توسط پشتیبانی امور دام منجر به تعدیل نسبی قیمت شده است.