مجلس و اصناف به دنبال بازنگری قوانین صنفی

رییس اتاق اصناف ایران از تشکیل کارگروه مشترک مجلس و اتاق اصناف -متشکل از ۷ نفر- برای بررسی مداخلات در امور صنفی خبر داد.به گزارش خبرنگار مهر، قاسم نوده فراهانی در حاشیه نشست هم‌اندیشی نمایندگان مجلس شورای اسلامی و روسای اتاق‌های اصناف سراسر کشور با هدف بررسی مسائل و مشکلات فعالان صنفی اظهار کرد: موضوعاتی از جمله قانون نظام صنفی، کالابرگ، مشکلات درگاه ملی مجوزها و دخالت دستگاه‌ها و نهادهای دولتی در امور اصناف مورد اشاره قرار گرفت.وی افزود: در این نشست، از نمایندگان مجلس درخواست شد با بررسی قوانین و مقررات مرتبط، نسبت به تعیین تکلیف مواردی که موجب مداخله دستگاه‌ها در امور اصناف می‌شود، اقدام کنند.نوده فراهانی افزود: در همین راستا، مقرر شد کارگروهی هفت‌نفره متشکل از سه نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، سه نفر از نمایندگان اتاق اصناف و یک نفر از دبیرخانه هیات عالی نظارت تشکیل شود.وی گفت: این کارگروه وظیفه بررسی قوانین و مقررات مرتبط با فعالیت اصناف و شناسایی دستگاه‌ها و نهادهایی را بر عهده خواهد داشت که در امور صنفی مداخله می‌کنند تا از طریق مجلس شورای اسلامی، اقدامات لازم برای رفع این مداخلات و تعیین تکلیف قوانین و مقررات مربوطه پیگیری شود.

تخصیص ۲،۸ میلیارد لیتر سوخت به معادن در سال ۱۴۰۵

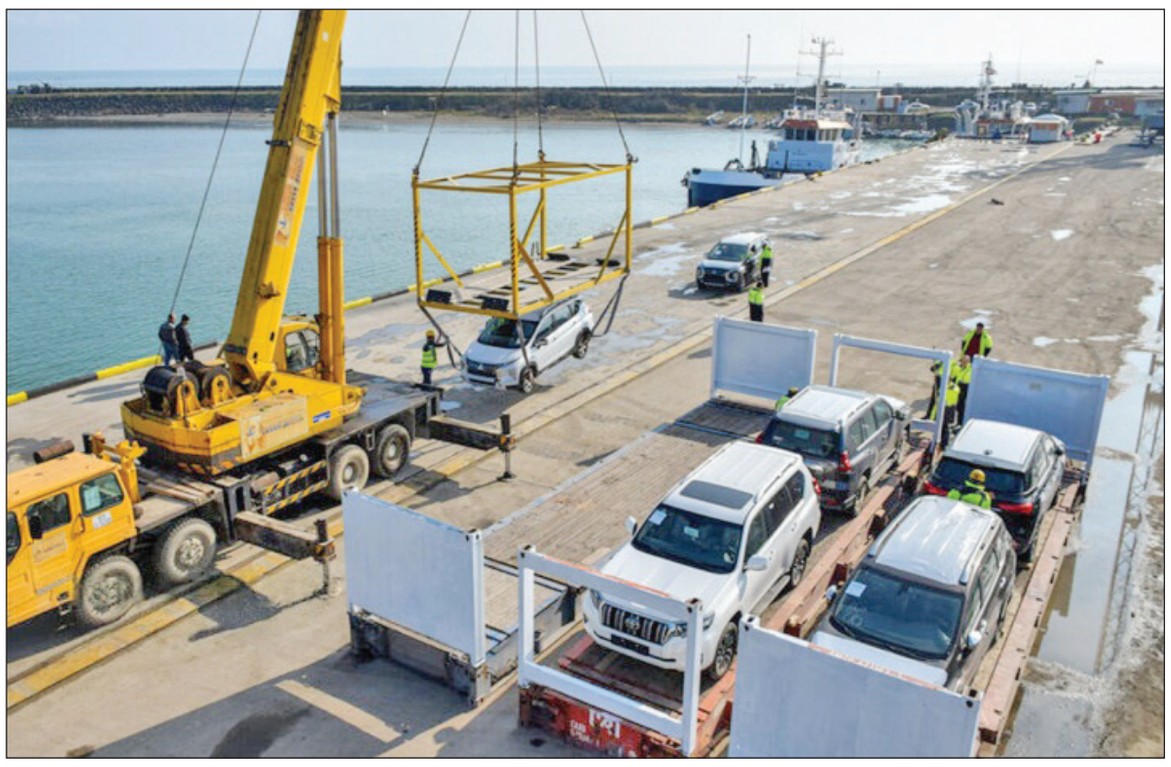
سخنگوی وزارت صمت، با اشاره به کسری ۱۰۰ میلیون لیتری سوخت معادن در برنامه سال ۱۴۰۵، از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی خواست به تعهدات خود در تأمین سوخت این بخش پایبند باشد.به گزارش خبرگزاری مهر، عزت‌الله زارعی سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: معادن کشور سال گذشته حدود ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون لیتر سوخت مصرف کردند و براساس بررسی‌های وزارت صمت، نیاز این بخش برای سال ۱۴۰۵ حدود ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون لیتر برآورد شده است که نسبت به سال گذشته ۲۵ درصد افزایش دارد.وی افزود: شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی با تخصیص حدود ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون لیتر سوخت به بخش معدن موافقت کرده است؛ بنابراین، میزان پیش‌بینی‌شده حدود ۱۰۰ میلیون لیتر کمتر از نیاز برآوردی وزارت صمت است.سخنگوی وزارت صمت گفت: از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی درخواست داریم به تعهدات خود عمل کند و برای تأمین به‌موقع سوخت مورد نیاز معادن اهتمام داشته باشد.زارعی در گفت‌وگوی تلویزیونی همچنین از سرپرست وزارت نفت خواست با ورود به این موضوع، زمینه اجرای مناسب توافق‌های انجام‌شده را فراهم کند تا فعالیت معادن در نیمه دوم سال با کمبود سوخت مواجه نشود.

نگرانی از تجمع نیترات در گوجه‌فرنگی‌های ایرانی وجود ندارد

رییس بخش آزمایشگاه‌های موسسه تحقیقات خاک و آب کشور با اشاره به بررسی بیش از ۶ هزار نمونه از محصولات کشاورزی گفت: گوجه‌فرنگی به‌طور طبیعی ظرفیت بسیار پایینی برای تجمع نیترات دارد و نتایج مطالعات، نگرانی درباره مصرف این محصول را تایید نمی‌کند.کریم شهبازی -رییس بخش آزمایشگاه‌های موسسه تحقیقات خاک و آب کشور- در گفت‌وگو با ایسنا، درباره احتمال تجمع نیترات در محصولات کشاورزی، به‌ویژه گوجه‌فرنگی، اظهار کرد: گیاهان از نظر ظرفیت تجمع نیترات با یکدیگر متفاوت هستند؛ به‌طوری که برخی محصولات مانند اسفناج و کلم ظرفیت بالایی برای تجمع نیترات دارند، در حالی که این ظرفیت در برخی دیگر از محصولات، به‌ویژه میوه‌ها، به‌طور طبیعی بسیار پایین است.وی با بیان اینکه عوامل متعددی بر میزان تجمع نیترات در گیاهان تاثیرگذار است، افزود: نحوه مدیریت مصرف کود، میزان کود مورد استفاده، شرایط دمایی و میزان تابش نور خورشید از جمله عواملی هستند که می‌توانند بر میزان تجمع نیترات در محصولات کشاورزی اثر بگذارند.طی شش سال گذشته، تعداد زیادی از محصولات کشاورزی تولیدشده در نقاط مختلف کشور مورد بررسی و آنالیز قرار گرفته‌اند و در مجموع بیش از ۶۰۰۰ نمونه از محصولات کشاورزی ارزیابی شده که گوجه‌فرنگی نیز یکی از محصولات اصلی مورد مطالعه بوده است.شهبازی ادامه داد: نکته مهم درباره گوجه‌فرنگی این است که این محصول ذاتا ظرفیت بسیار پایینی برای تجمع نیترات دارد؛ موضوعی که در مطالعات و گزارش‌های علمی بین‌المللی نیز به اثبات رسیده است. نتایج بررسی‌های انجام‌شده در کشور نیز نشان می‌دهد که تقریبا هیچ نگرانی درباره تجمع نیترات در گوجه‌فرنگی تولید داخل وجود ندارد و مصرف‌کنندگان نباید از این بابت نگران باشند.وی در ادامه درباره احتمال تجمع نیترات در سایر محصولات کشاورزی توضیح داد: در برخی سبزیجات که به‌صورت تازه مصرف می‌شوند، از جمله اسفناج، کرفس، کاهو و سبزی خوردن، احتمال تجمع نیترات بیشتر است و به همین دلیل در سطح جهانی نسبت به میزان نیترات این گروه از محصولات حساسیت بیشتری وجود دارد. رییس بخش آزمایشگاه‌های موسسه تحقیقات خاک و آب کشور با اشاره به شرایط اقلیمی ایران گفت: شرایط کشور از نظر میزان تابش آفتاب و دمای هوا به گونه‌ای است که می‌تواند در کاهش تجمع نیترات در محصولات کشاورزی موثر باشد. از سوی دیگر، میزان مصرف کود در ایران نیز به‌طور کلی کمتر از میانگین جهانی است و بر همین اساس، نگرانی جدی و فراگیری درباره تجمع نیترات در محصولات کشاورزی کشور وجود ندارد. ممکن است در برخی مزارع به‌صورت موردی و به دلیل مدیریت نامناسب یا مصرف غیراصولی کود، تجمع نیترات در محصولات مشاهده شود، اما این موارد را نمی‌توان به تمامی تولیدات کشاورزی کشور تعمیم داد.وی با تاکید دوباره بر نتایج مطالعات انجام‌شده درباره گوجه‌فرنگی خاطرنشان کرد: با توجه به ویژگی طبیعی این محصول و نتایج بررسی‌های صورت‌گرفته در کشور، می‌توان با اطمینان گفت که نگرانی درباره تجمع نیترات در گوجه‌فرنگی تولید داخل وجود ندارد و مصرف‌کنندگان نباید از این نظر نباید دغدغه‌ای داشته باشند.

از وعده شکستن انحصار تا واقعیت بازار: تنها ۲۹،۵ درصد ثبت‌سفارش‌های خودرو در سال ۱۴۰۴ به واردات منجر شد

واردات خودرو زیر سایه قیمت‌های نجومی



تعادل | واردات خودرو که با وعده شکستن انحصار و کنترل قیمت‌ها از سر گرفته شد، همچنان با چالش‌هایی از جمله تحقق‌نیافتن بخش قابل‌توجهی از ثبت‌سفارش‌ها، قیمت‌های چندمیلیاردی و ابهام در تعرفه‌های جدید روبه‌روست؛ شرایطی که این پرسش را مطرح می‌کند که آیا سیاست واردات توانسته است قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان را افزایش دهد یا بازار خودرو همچنان زیر سایه گرانی و نااطمینانی حرکت می‌کند؟

خودروهای اقتصادی هم از دسترس خارج شدند

واردات خودرو در سال ۱۴۰۱ پس از حدود پنج سال ممنوعیت، با هدف افزایش رقابت، شکستن انحصار خودروسازان داخلی و کنترل قیمت‌ها از سر گرفته شد. با این حال، آمارهای عملکردی و وضعیت قیمت‌ها نشان می‌دهد فاصله قابل‌توجهی میان اهداف اعلام‌شده این سیاست و نتیجه آن در بازار وجود دارد؛ به‌گونه‌ای که هم واردات نهایی کمتر از میزان ثبت‌سفارش‌ها بوده و هم دسترسی مصرف‌کنندگان به خودروهای متناسب با توان مالی‌شان همچنان با محدودیت مواجه است.

بر اساس گزارش دیوان محاسبات کشور درباره عملکرد واردات خودرو در سال ۱۴۰۴، با وجود پیش‌بینی ۲ میلیارد یورو منابع ارزی و ثبت‌سفارش ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه خودرو، در نهایت ۶۲ هزار و ۷۰۸ دستگاه با تأمین ارز ۹۴۰ میلیون یورویی وارد کشور شده است.

به این ترتیب، تنها حدود ۲۹.۵ درصد ثبت‌سفارش‌ها به واردات انجامیده و ۱۴۹ هزار و ۵۲۲ دستگاه از برنامه ثبت‌شده محقق نشده است. همچنین میزان ارز تأمین‌شده حدود ۴۷ درصد منابع ارزی پیش‌بینی‌شده بوده است.

این آمار نشان می‌دهد ثبت‌سفارش به‌تنهایی معیار مناسبی برای ارزیابی موفقیت سیاست واردات نیست و باید میزان ورود واقعی خودروها و عرضه آنها به بازار را ملاک قرار داد.

میانگین ارزش ارزی خودروهای وارداتی نیز حدود ۱۵ هزار یورو اعلام شده است؛ رقمی که بدون در نظر گرفتن هزینه‌های جانبی واردات، مالیات، حقوق ورودی و هزینه‌های توزیع، نمی‌تواند به‌تنهایی معیاری برای سنجش دسترس‌پذیری خودروها باشد. در بخش واردات خودرو از مسیر ایرانیان مقیم خارج از کشور نیز، با وجود ثبت‌سفارش ۲۴۴ دستگاه، هیچ خودرویی در سال ۱۴۰۴ وارد کشور نشده است.

بررسی قیمت‌های بازار در هفته نخست آبان ۱۴۰۵ نشان می‌دهد حتی خودروهای داخلی نیز با نرخ‌های چندمیلیاردی معامله می‌شوند. قیمت پراید ۱۵۱ مدل ۱۴۰۵ در محدوده یک میلیارد و ۵۵۵ تا یک میلیارد و ۵۸۵ میلیون تومان قرار داشته و کوییک دنده‌ای S حدود یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است. قیمت برخی محصولات دیگر، از جمله پژو ۲۰۷، تارا اتوماتیک و ری‌را نیز به چند میلیارد تومان رسیده است.

در بازار خودروهای مونتاژی نیز فاصله میان قیمت کارخانه و بازار همچنان قابل توجه است. برای نمونه، قیمت بازار تیسان S۵۰۵ حدود ۵ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان در برابر نرخ کارخانه‌ای ۳ میلیارد و ۶۶۸ میلیون تومان گزارش شده است.

لاماری اکو نیز با قیمت بازاری حدود ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و نرخ کارخانه‌ای ۴ میلیارد و ۶۲۸ میلیون تومان معامله شده است.

در بازار وارداتی‌ها نیز، اگرچه برخی مدل‌ها در مقایسه با خودروهای لوکس قیمت پایین‌تری دارند، اما قیمت آنها همچنان برای بخش بزرگی از خانوارها سنگین است.

ام‌جی ۵ حدود ۳ میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان، نیسان کیکس حدود ۴ میلیارد و ۹۰ میلیون تومان و اشکودا اکتاویا حدود ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت داشته‌اند. در مقابل، قیمت برخی خودروهای لوکس از ده‌ها میلیارد تومان فراتر رفته و برای نمونه، مرسدس‌بنز S۴۵۰ حدود ۱۰۵ میلیارد تومان و مرسدس‌بنز GLE کوپه حدود ۱۰۰ میلیارد تومان قیمت‌گذاری شده‌اند.

وجود خودروهای لوکس به‌خودی‌خود به معنای انحراف سیاست واردات نیست؛ مساله اصلی، ترکیب خودروهای وارداتی و میزان عرضه مدل‌هایی است که بتوانند جایگزین واقعی محصولات داخلی و مونتاژی باشند.

افزایش سهم خودروهای گران‌قیمت در ثبت‌سفارش‌ها

یکی از نکات مهم در ارزیابی سیاست واردات، ترکیب قیمتی خودروهای ثبت‌سفارش‌شده است. حسن حسن‌خانی، کارشناس اقتصادی، در گفت‌وگو با خبرگزاری مهر و با استناد به آمار ثبت‌سفارش وزارت صمت اعلام کرده است که سهم خودروهای با قیمت بیش از ۲۵ هزار دلار از کل ثبت‌سفارش‌ها، از حدود ۴۷ درصد در سال گذشته به ۵۸ درصد در پنج‌ماهه نخست سال جاری افزایش یافته است.

به گفته وی، میانگین قیمت خودروهای ثبت‌سفارش‌شده در این گروه نیز از حدود ۲۸ هزار دلار در سال گذشته به ۴۷ هزار دلار در سال جاری رسیده است. این روند، ضرورت بررسی دقیق‌تر ترکیب واردات و میزان توجه به خودروهای متناسب با قدرت خرید مصرف‌کنندگان را برجسته می‌کند.

از سوی دیگر، واردات خودروهای کارکرده نیز با هدف افزایش عرضه و ایجاد گزینه‌های بیشتر برای خریداران مطرح بوده است.

با این حال، صدور مجوز یا آغاز ثبت‌سفارش لزوماً به معنای ورود خودرو و عرضه آن به بازار نیست و تحقق این هدف به رفع موانع اجرایی و تسهیل فرایند واردات وابسته است.

وارداتی‌ها در انتظار تعرفه‌های جدید

بازار خودروهای وارداتی در چهارم آبان نیز با افزایش قیمت برخی مدل‌ها همراه شد؛ روندی که در کنار نوسانات ارزی، ابهام درباره تعرفه‌های جدید واردات را به یکی از عوامل اثرگذار بر انتظارات بازار تبدیل کرده است.

در این روز، بی‌ام‌و iX1 M با افزایش یک میلیارد تومانی از ۱۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان به ۱۸ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید. مزدا ۳ نیز با رشد ۸۰۰ میلیون تومانی، ۱۲ میلیارد تومان قیمت خورد. قیمت هیوندای النترا و کیا K۵ هر کدام ۲۰۰ میلیون تومان افزایش یافت و به‌ترتیب به ۸ میلیارد و ۸۰۰ میلیون و ۱۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

فولکس‌واگن ID.۴ نیز با افزایش ۱۰۰ میلیون تومانی به ۱۰ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید. در همین حال، قیمت تویوتا لندکروزر VXR با موتور ۳.۵ لیتری یک میلیارد تومان افزایش یافت و به ۸۱ میلیارد تومان رسید. در مقابل، قیمت برخی مدل‌ها ثابت ماند یا کاهش محدودی را تجربه کرد.

یکی از پرسش‌های اصلی بازار این است که آیا افزایش قیمت‌های اخیر به معنای پیش‌خور شدن اثر تعرفه‌های جدید است یا ابلاغ رسمی مقررات می‌تواند موج دیگری از افزایش قیمت‌ها را رقم بزند. فعالان بازار معتقدند نمی‌توان افزایش‌های اخیر را به معنای انعکاس کامل تعرفه‌های احتمالی دانست؛ زیرا قیمت‌ها علاوه بر اخبار مربوط به واردات، از نوسانات نرخ ارز و تغییر انتظارات فروشندگان نیز تأثیر می‌پذیرند. در صورت ابلاغ تعرفه‌های جدید، قیمت خودروهای وارداتی به جزییات مقررات، نرخ ارز مبنای محاسبات گمرکی، حقوق ورودی و سایر هزینه‌های ترخیص وابسته خواهد بود. ازاین‌رو، تا زمان اعلام رسمی ضوابط و مشخص‌شدن قیمت‌های جدید نمایندگی‌ها، نمی‌توان درباره میزان افزایش احتمالی قیمت‌ها با قطعیت اظهارنظر کرد. در چنین شرایطی، ابهام تعرفه‌ای در کنار نوسانات ارزی می‌تواند تصمیم‌گیری خریداران را دشوارتر کند و بر روند معاملات بازار خودروهای وارداتی اثر بگذارد.

فاصله میان اهداف واردات و واقعیت بازار

مجموع آمار واردات، سطح قیمت‌ها و تحولات اخیر بازار نشان می‌دهد که سیاست واردات خودرو همچنان با دو چالش اساسی روبه‌روست: «محدودیت دسترسی مصرف‌کنندگان به خودروهای متناسب با قدرت خرید و ابهام در عوامل موثر بر قیمت نهایی خودروهای وارداتی.» این وضعیت نشان می‌دهد که واردات خودرو هنوز نتوانسته به‌طور کامل انتظارات اولیه درباره افزایش رقابت و دسترسی گسترده‌تر مصرف‌کنندگان به خودروهای قابل‌خرید را برآورده کند. از یک سو، بخش قابل‌توجهی از ثبت‌سفارش‌ها به واردات نهایی منجر نشده و از سوی دیگر، افزایش سهم خودروهای گران‌قیمت می‌تواند ضرورت بازنگری در اولویت‌های این سیاست را مطرح کند.

در چنین شرایطی، ارزیابی عملکرد متولیان صنعت خودرو باید بر میزان عرضه واقعی، سهم خودروهای اقتصادی، اختلاف قیمت نمایندگی و بازار و اثر واردات بر رقابت با محصولات داخلی متمرکز شود. واردات زمانی می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند که با عرضه مستمر خودروهای متناسب با قدرت خرید خانوارها همراه باشد؛ در غیر این صورت، افزایش تنوع خودروهای خارجی لزوماً به شکستن انحصار و مهار قیمت‌ها منجر نخواهد شد.

توقف ۳۶۰۰ کامیون پشت مرز میرجاوه

کرایه حمل کالا از ترکیه به ایران به ۷ هزار دلار رسید

یک مقام صنفی گفت: کرایه حمل کالا از ترکیه به ایران در برخی موارد به دلیل کمبود ناوگان و افزایش ترافیک به ۷ هزار دلار رسیده، کامیون‌ها در مرزهای تجاری کشور، تا ۱۵ روز متوقف و معطل هستند.

احسان ملک‌زاده، رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، در گفت‌وگو با خبرنگار مهر با اشاره به تداوم تردد در مرزهای تجاری کشور گفت: در حال حاضر، با وجود جریان تردد در تمامی مرزها، ایستایی کامیون‌ها افزایش یافته و مدت توقف در برخی مرزها به حداقل ۱۰ تا ۱۵ روز رسیده است.

وی افزود: بیشترین تعداد کامیون‌های متوقف‌شده در مرز بازرگان قرار دارند و در سایر مرزهای کشور نیز با ایستایی قابل توجهی مواجه هستیم.

ملک‌زاده با اشاره به بلاتکلیفی کالاهای ایرانی در کشورهای همسایه از زمان جنگ رمضان اظهار کرد: بخشی از کالاهای کشور از زمان جنگ رمضان در پاکستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس دپو شده‌اند و هزینه‌های انبارداری و دموراژ کانتینر به آنها تعلق گرفته است. وی یادآور شد: متأسفانه اسناد برخی از این کالاها به نام ایران نیست و صاحبان کالا همچنان برای انتقال آنها به کشور با مشکلاتی مواجه هستند. با توجه به اینکه برخی کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوتی حدود هفت تا هشت ماه متوقف مانده‌اند، هزینه حق توقف این کانتینرها نیز قطعاً رقم قابل توجهی خواهد بود و این مساله در آینده آثار خود را نشان خواهد داد.

رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران درباره هزینه ترخیص کالاهای متوقف‌شده در پاکستان گفت: هزینه ترخیص به نوع و ارزش کالا، سلامت آن و سایر عوامل بستگی دارد؛ بنابراین، در حال حاضر نمی‌توان رقم دقیقی برای ترخیص این کالاها اعلام کرد.

وی یادآور شد: از سوی دیگر هزینه‌های مربوط به قبض انبار، ترخیص یا ترانزیت کالاها به ایران، به مدت توقف کالا در بندر واسط، زمان تخلیه و فاصله زمانی تا بارگیری مجدد روی کشتی یا انتقال از طریق جاده بستگی دارد. پس از مشخص‌شدن زمان و فرآیند حمل مجدد، هزینه‌های مربوط نیز قابل محاسبه خواهد بود.

ملک‌زاده با اشاره به افزایش چشمگیر کرایه حمل کالا از ترکیه به ایران تصریح کرد: یکی از دلایل اصلی افزایش کرایه حمل در این مسیر، ایستایی کامیون‌ها در پشت مرزهاست. از سوی دیگر، کمبود کامیون در ترکیه نیز موجب شده است حمل بارهای وارداتی ایران با افزایش قابل توجه کرایه مواجه شود.

وی ادامه داد: زمانی که راننده ناچار است مدت زیادی پشت مرز متوقف بماند، برای ادامه فعالیت خود باید هزینه‌های این توقف را در محاسباتش لحاظ کند تا حمل بار از نظر اقتصادی برای او توجیه داشته باشد. در حال حاضر، کرایه حمل در برخی موارد به حدود ۷ هزار دلار می‌رسد؛ البته رقم نهایی به نوع کالا و محل بارگیری آن بستگی دارد.

رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران با اشاره به وضعیت مرزهای شرقی کشور گفت: در مرز میرجاوه نیز امروز حدود ۳ هزار و ۶۰۰ کامیون در وضعیت توقف یا ایستایی پشت مرز قرار دارند، اما تردد همچنان جریان دارد. وی ادامه داد: در مرزهای شمالی کشور، از جمله اینچه‌برون، لطف‌آباد و سرخس نیز تردد ریلی و جاده‌ای برقرار است و میزان ترانزیت در این مسیرها افزایش یافته است. ملک‌زاده با اشاره به تغییر مسیر بخشی از حمل‌ونقل کالا در پی محدودیت‌های مسیر دریایی اظهار کرد: پیش از این، حدود ۷۰ درصد صادرات و ۸۰ درصد واردات کشور از طریق دریا انجام می‌شد، اما اکنون بخشی از این جابه‌جایی‌ها به مسیرهای جاده‌ای منتقل شده است.

رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در پایان خاطرنشان کرد: پیش از این، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای حدود ۸ تا ۹ درصد و سهم حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی حدود ۲ تا ۳ درصد بود. با انتقال بخشی از حمل‌ونقل دریایی به مسیرهای زمینی، طبیعی است که در مسیرهای مختلف با افزایش ترافیک و فشار بر ظرفیت حمل‌ونقل مواجه شویم.

عضو اتاق مشترک ایران و عراق:

با انسداد مرزها بازار عراق با گرانی کالاها روبه‌رو می‌شود

طبق خبرهای منتشرشده، مرز چذابه با تصمیم دولت عراق بسته شده است؛ این گذرگاه گرچه سهم محدودی از تردد کامیون‌های تجاری میان ایران و عراق دارد، اما بسته شدن آن نگرانی‌هایی را درباره تبعات اقتصادی محدودیت‌های مرزی و احتمال تسری آن به سایر گذرگاه‌های تجاری دو کشور ایجاد کرده است.

محمد هلاکو، عضو اتاق مشترک ایران و عراق، با اشاره به وابستگی متقابل دو کشور در حوزه تجارت و صادرات، به تجارت‌نیوز گفت: تجارت رابطه‌ای دوطرفه است و خریدار و فروشنده به یکدیگر نیاز دارند؛ بنابراین، هرگونه تصمیم برای بستن مرزها، علاوه بر محدود کردن صادرات ایران، به بازار عراق نیز آسیب وارد می‌کند و هر دو طرف را متضرر خواهد کرد.

وی با تأکید بر اینکه کالاهای ایرانی طی چند سال گذشته جایگاه خود را در بازار عراق پیدا کرده‌اند، بیان کرد: جایگزین کردن کالاهای ایرانی با محصولات دیگر، با همان قیمت و کیفیت، برای طرف عراقی زمان‌بر خواهد بود و در این فاصله، بازار عراق نیز با افزایش قیمت و تورم کالاها مواجه می‌شود.

به همین دلیل، بسته شدن مرزها تنها به زیان صادرکنندگان ایرانی نیست و طرف عراقی نیز هزینه‌های این تصمیم را متحمل خواهد شد.

هلاکو با بیان اینکه ایران و عراق در حوزه تجارت به یکدیگر وابستگی متقابل دارند، تشریح کرد: در حال حاضر، حدود ۱۳ تا ۱۴ مرز مشترک میان ایران و عراق، شامل مرزهای مرتبط با حکومت مرکزی و اقلیم کردستان، وجود دارد. اگرچه یکی از مرزها به دلایلی که ممکن است سیاسی یا مرتبط با تکمیل زیرساخت‌های ثبت در عراق باشد، بسته شده است، حدود ۱۰ تا ۱۲ مرز مشترک دیگر همچنان فعال هستند و فعالیت‌های تجاری و مسافری از طریق آنها ادامه دارد.

وی افزود: اگر تصمیم به بستن سایر مرزها نیز گرفته شود، هر دو طرف متضرر خواهند شد. چنین اقدامی می‌تواند برای صادرات ایران محدودیت ایجاد کند، اما با توجه به نیاز بازار عراق به کالاهای ایرانی و جایگاه این محصولات در بازار این کشور، بعید است که بسته شدن همه مرزها در دستور کار قرار گیرد.

عضو اتاق مشترک ایران و عراق با اشاره به دشواری جایگزینی کالاهای ایرانی در بازار عراق تصریح کرد: عراق در بسیاری از حوزه‌ها مصرف‌کننده است و به محصولات وارداتی نیاز دارد. از سوی دیگر، کالاهای ایرانی طی چند سال گذشته توانسته‌اند جایگاه خود را در بازار این کشور تثبیت کنند؛ بنابراین، جایگزینی این محصولات با کالاهایی که از نظر قیمت و کیفیت شرایط مشابهی داشته باشند، به زمان نیاز دارد.

او ادامه داد: در صورت محدود شدن دسترسی عراق به کالاهای ایرانی، این کشور نیز با مشکلاتی در تأمین کالا و احتمال افزایش قیمت‌ها مواجه خواهد شد. از این رو، محدودیت‌های مرزی صرفاً بر صادرات ایران اثر نمی‌گذارد، بلکه می‌تواند هزینه تأمین کالا را برای مصرف‌کنندگان عراقی نیز افزایش دهد.

تغییر مسیر مرزهای صادراتی می‌تواند بخشی از مشکلات حمل‌ونقل را کاهش دهد

هلاکو با اشاره به تأثیر محدودیت‌های مرزی بر حمل‌ونقل کالا اظهار کرد: تعدادی از کامیون‌هایی که به مرز چذابه نزدیک هستند، ممکن است از این وضعیت تأثیر بپذیرند، اما تمام کالاهای صادراتی ایران از شهرهای نزدیک به این مرز یا استان‌های مجاور آن تأمین نمی‌شوند. وی با بیان اینکه صادرات ایران به عراق از استان‌های مختلف کشور انجام می‌شود، توضیح داد: کالاهای صادراتی از شهرهایی مانند مشهد، ارومیه، اصفهان و تهران نیز به عراق ارسال می‌شوند. در صورت بروز محدودیت در برخی مرزها، امکان تغییر مسیر حمل‌ونقل و انتقال بخشی از محموله‌ها به مرزهای شمالی‌تر وجود دارد؛ به‌ویژه برای کالاهایی که مبدأ آنها به این مرزها نزدیک‌تر است.

قیمت هر عدد نان باگت ۷۰ هزار تومان شد

اتحادیه نان‌های حجیم تهران نرخ جدید انواع نان صنعتی و فانتزی را اعلام کرد؛ نان باگت معمولی ۷۰ هزار تومان شد.، اتحادیه صنف نان‌های حجیم و نیمه حجیم تهران با صدور جدول قیمتی، نرخ پیشنهادی انواع نان‌های پرمصرف صنعتی و فانتزی را برای واحدهای صنفی اعلام کرد.بر اساس این جدول، قیمت هر عدد مینی هات داگ ۲۰ هزار تومان، نیم باگت فرانسوی ساده و نان همبرگری ۴۵ هزار تومان، نان باگت معمولی ۷۰ هزار تومان و نان باگت فرانسوی و نان بربری فرانسوی ۹۰ هزار تومان تعیین شده است.همچنین نان شیرمال ۱۸۰ هزار تومان، نان فطیر ۱۷۰ هزار تومان، نان تست بزرگ ۲۲۰ هزار تومان و نان تست کوچک ۱۸۰ هزار تومان قیمت‌گذاری شده است.در بخش پایانی این ابلاغیه تاکید شده است که نرخ سایر محصولات تولیدی بر اساس عرضه و تقاضا توسط صنف تعیین می‌شود و قیمت‌های اعلامی بدون احتساب هزینه بسته‌بندی است. هزینه تزئینات نان‌ها (مانند کنجد، تخمه و غیره) نیز جداگانه اخذ می‌گردد.

- **مینی‌هات‌داگ:** ۲۰ هزار تومان
- **نان همبرگری:** ۴۵ هزار تومان
- **نیم‌باگت فرانسوی ساده:** ۴۵ هزار تومان
- **نان باگت معمولی:** ۷۰ هزار تومان
- **نان باگت فرانسوی:** ۹۰ هزار تومان
- **نان شیرمال:** ۱۸۰ هزار تومان
- **نان فطیر:** ۱۷۰ هزار تومان
- **نان تست بزرگ:** ۲۲۰ هزار تومان
- **نان تست کوچک:** ۱۸۰ هزار تومان

هشدار اصناف درباره مطالبات معوق فروشندگان کالابرگ

نایب‌رییس اول اتاق اصناف ایران، با انتقاد از تاخیر در تسویه مطالبات فروشندگان طرح کالابرگ معتقد است: کالابرگ به عنوان یک پروژه ملی برای حمایت از معیشت خانوارها آغاز شد، اما امروز فروشندگان برای تداوم اجرای آن، ناچارند از سرمایه در گردش خود هزینه کنند؛ در حالی که دولت به تعهدات مالی خود در قبال این شبکه عمل نکرده است.

به گزارش اتاق اصناف ایران، امید سامری، اظهار کرد: افزایش مستمر و روزانه قیمت کالاها، سرمایه در گردش فروشندگان را فرسوده کرده و جایگزینی کالا را به یکی از چالش‌های جدی آنها تبدیل کرده است. وقتی فروشنده کالا را عرضه می‌کند، اما مطالباتش به‌موقع تسویه نمی‌شود، عملا ناچار است بخشی از هزینه اجرای یک طرح ملی را از جیب خود بپردازد.

سامری با اشاره به سهم بالای فروشگاه‌های خرد و زنجیره‌ای در اجرای طرح کالابرگ اظهار کرد: واحدهای فروشگاهی عرضه‌کننده کالابرگ حلقه نهایی توزیع و محل دسترسی مستقیم مردم به کالا هستند؛ اما نمی‌توان از آنها انتظار داشت در شرایط افزایش روزانه هزینه‌ها و فشار نقدینگی، بدون دریافت به‌موقع مطالبات، همچنان به عرضه کالا ادامه دهند. فروشنده برای ادامه فعالیت باید موجودی خود را جایگزین کند، هزینه‌های جاری را بپردازد و پاسخ‌گوی تقاضای مشتریان باشد. وقتی منابع حاصل از فروش کالابرگی به چرخه مالی کسب‌وکار بازنمی‌گردد، توان خرید مجدد کالا کاهش پیدا می‌کند و ادامه همکاری با طرح برای واحد صنفی دشوارتر می‌شود.

نایب‌رییس اول اتاق اصناف ایران تاکید کرد: نمی‌توان از یک طرف اجرای طرحی ملی را بر عهده شبکه توزیع گذاشت و از طرف دیگر، پرداخت تعهدات مالی به همین شبکه را به تاخیر انداخت. مسوولیت حمایت از معیشت خانوارها نباید به معنای انتقال هزینه‌های اجرای سیاست‌های حمایتی دولت به کسب‌وکارهای صنفی باشد. ادامه این روند می‌تواند مشارکت فروشندگان در طرح را با تهدید مواجه کند. مساله فقط مطالبات معوق نیست؛ بلکه توان ادامه عرضه و پایداری شبکه توزیع را با مانع مواجه می‌کند و می‌تواند دسترسی خانوارها به کالاهای مشمول را تحت تأثیر قرار دهد.وی با بیان اینکه موفقیت و اثربخشی طرح کالابرگ صرفا به تخصیص اعتبار به خانوارها وابسته نیست، افزود: این طرح زمانی می‌تواند به اهداف خود در حمایت از معیشت و امنیت غذایی برسد که تمام حلقه‌های زنجیره، از تأمین کالا تا عرضه و تسویه مطالبات فروشندگان، به‌درستی عمل کنند. نمی‌توان از شبکه توزیع انتظار مشارکت در طرح‌ها و پروژه‌های ملی داشت، اما الزامات مالی تداوم فعالیت آنها را نادیده گرفت.

سامری در پایان تصریح کرد: صنوف فعال در زنجیره توزیع، با تاکید بر ضرورت تداوم اجرای این طرح ملی، به‌قید فوریت خواستار رسیدگی به مطالبات معوق و تسویه تعهدات مالی به‌تاخیرافتاده فروشندگان هستند. ادامه همکاری این شبکه با طرح کالابرگ، مستلزم تعیین تکلیف فوری این مطالبات است.

عضویت فرود عسگری در هیات نمایندگان اتاق تهران

محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت در نامه به محمود نجفی‌عرب، رییس اتاق تهران، «فرود عسگری» معاون وزیر و رییس کل گمرک را به عنوان نماینده این وزارتخانه برای عضویت در هیات نمایندگان اتاق تهران معرفی کرد.

بر اساس نامه وزیر صنعت، معدن و تجارت به رییس اتاق تهران، فرود عسگری، معاون وزیر و رییس کل گمرک جایگزین سید رسول خلیفه سلطان، دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در هیات نمایندگان اتاق تهران شد.

فرود عسگری از سال ۱۴۰۳ با حکم وزیر وقت امور اقتصادی و دارایی سکان هدایت گمرک را در دست گرفت و طی سال‌های اخیر تعامل مستمر و موثری را با اتاق تهران و بخش خصوصی برقرار کرده است.

عضویت فرود عسگری در هیات نمایندگان اتاق تهران، امکان ارتباط مستقیم این مقام مسوول را با نمایندگان بخش خصوصی و همچنین اطلاع از مسائل و چالش‌های میدانی فعالان اقتصادی در حوزه تجارت خارجی و امور گمرکی را فراهم کرده و زمینه‌ساز پیگیری موثر مطالبات صاحبان کسب‌و کارها در این حوزه‌ها خواهد بود.