گزارش خبری

رئیس سازمان ملی استاندارد:

استانداردهای جدید در راه است

مهدی اسلام پناه، رئیس سازمان ملی استاندارد از تعیین استانداردهای جدید در برخی حوزه‌های خدماتی خبر داد و گفت: هدف ما این است که در بستر ارتقاء شفافیت عمل کنیم و سامانه سازی و در دسترس قرار دادن بر خط خدمات یکی از این هدف گذاری‌هاست. او افزود: امضاهای طلایی در سازمان در هم شکسته و فرایندها منطبق شده و این انطباق‌پذیری نوعی استانداردسازی برای مواجه کردن سایر دستگاه‌ها و مصرف کنندگان و مردم است.

■ استانداردهای جدید در حوزه خدمات

رئیس سازمان ملی استاندارد در ادامه با اشاره به تعیین استاندارد در حوزه‌های آموزش، گردشگری، توانبخشی، پست، مکان‌های ورزشی و اینترنت، افزود: در سال ۱۴۰۱ به استانداردسازی در حوزه‌های آموزش مانند آموزش ابتدایی به کمک وزارت آموزش و پرورش ورود کرده‌ایم همچنین در حوزه گردشگری بخش خدمات اقامتی را به کمک وزارت گردشگری در دستور کار قرار دادیم. او افزود: در حوزه توانبخشی از نوع مصداقی آن خانه‌های سالمندان خدمات ارائه کرده‌ایم، بر استانداردسازی و حسن نظارت بر آن عمل می‌کنیم. همچنین در حوزه پست و مکان‌های ورزشی از جنبه‌های مختلف نیازمند استانداردسازی است تا رضایت و کیفیت زندگی برای مردم را رقم بزنند. به گفته اسلام پناه موارد یاد شده، چهارچوب سازی‌ها و راهبردهای عملیاتی است که سازمان ملی استاندارد در دوره تحول خود در دستور کار دارد و از جمله خدماتی است که برای آگاهی مردم از میزان استاندارد این خدمات امسال به پنجره واحد خدمات اضافه می‌کند.

■ مردم طعم کیفیت را خواهند چشید

رئیس سازمان استاندارد در ادامه افزود: تمام تلاش سازمان به عنوان سازمانی متعلق به مردم تحقق حق‌الناس است و این حق با دسته‌بندی و تکالیفی که برای نظارت دیده شده رقم خواهد خورد و مردم طعم شیرین کیفیت را خواهند چشید. او ادامه داد: نظارت‌هایی که در دست استانداردسازی است در اختیار عموم مردم قرار خواهد گرفت و با توجه به باز بودن همه دسترسی‌ها در سامانه‌های برخط، مردم می‌توانند از حسن و درستی اجرای این نظارت‌ها مطلع شوند. اسلام پناه با اشاره به منطبق کردن خواسته‌های مردم در استانداردها در حوزه خدمات افزود: به عنوان نمونه در مدل جدید در حوزه اقامتی و گردشگری مردم از میزان استاندارد خدمات مورد نظر خود مطلع می‌شوند که آن استاندارد برابر رقمی که بابت قیمت تمام شده آن خدمت می‌دهند همپوشانی مناسبی داشته باشد که سازمان ملی استاندارد به طور جدی به آن پرداخته و بزودی نتایج آن برای مردم حاصل می‌شود. اسلام‌پناه تأکید کرد: تمام خدمات ما برخط و به صورت الکترونیک ارائه می‌شود و به واسطه نداشتن خدمات غیرالکترونیک، مراجعه کننده حضوری نداریم و تلاش ما این است که ضمن سرعت بخشیدن به خدمات، در بازه زمانی کوتاه خدمت مطلوبی ارائه کنیم. رئیس سازمان ملی استاندارد با اشاره به اینکه خدمات سازمان استاندارد از جنس خدمات حاکمیتی و تعیین‌کننده است، افزود: بعضی خدمات سازمان استاندارد تعیین کننده شکل‌گیری یک کسب و کار است که قابلیت عرضه شدن داشته باشد یا خیر. به گفته اسلام‌پناه، استانداردسازی برخی خدمات مکان‌های ورزشی که از قبل نبوده به تازگی در حال انجام است که هنوز برای مردم نمود پیدا نکرده است. او ادامه داد: سازمان استاندارد به موضوع کیفیت خدمات اینترنت هم به تازگی ورود پیدا کرده است که نسبت به میزان قیمت در فروش و ترافیکی که در اختیار مردم قرار می‌دهد، استانداردی برای آن تعریف شود و در اختیار مردم قرار گیرد. رئیس سازمان استاندارد تأکید کرد: هم اکنون دستگاه‌های اجرایی و وزارتخانه‌های مربوطه در حال انجام هماهنگی‌های لازم برابر ماده ۳ تبصره ۳ قانون تقویت و توسعه در جهت استانداردسازی هستند که این امر تلاشی همسو و هم‌جهت است که نتیجه آن افزایش سطح کیفیت زندگی و رفاه عمومی مردم است. او ادامه داد: در این مسیر باید بتوانیم یک رضایت عامه را رقم بزنیم که این رضایت در حوزه مطالبه‌گری مصرف کننده است تا مصرف کننده و گیرنده خدمت بتوانند پایشی از نحوه اجرای استانداردها در حوزه‌های کالایی داشته باشند. رئیس سازمان استاندارد در پایان گفت: باید نظام راهبردی استانداردسازی را به نحوی رقم بزنیم که عوامل تشویقی و جذابی بتواند صاحب خدمت و کالا را به سمتی ببرد که رضایت مردم در فضای رقابتی را تسهیل و مهیج کنیم.

آمایش سرزمین؛ حلقه مفقوده توسعه صنعتی

مجید دهقانی
تحلیلگر اقتصادی

نگاه

اولویت سرمایه‌گذاری و طرح آمایش سرزمین از حلقه‌های مفقوده صنعت کشور به شمار می‌روند و این موضوع باعث شده تا در سالیان گذشته انواع مجوزهای صنعتی بدون بررسی توجیه فنی و اقتصادی صادر شود. سرمایه‌گذاری‌های صنعتی باید بر اساس مزیت هر منطقه تعریف شود ضمن اینکه راهبرد توسعه صنعتی، فقط بخش صنعت را سازماندهی نمی‌کند بلکه با اولویت‌گذاری در صنعت، بخش‌های شهری و جمعیتی و محیط زیست را نیز به عنوان ارکان توسعه بهبود می‌بخشد. سیاست صنعتی در حقیقت به‌کارگیری رویه‌هایی است که سعی می‌کند دامنه بخش‌های مختلف تولیدی یک کشور را تا حد ممکن گسترش دهد و از همه ظرفیت‌های تولیدی موجود بهره‌برداری کند. این سیاست‌ها شامل شناسایی ظرفیت‌های موجود در کشور و سپس تصمیم‌سازی مناسب و معقول برای به ثمر رساندن آنها است. با این حال این موضوع در کشور چندان مورد توجه قرار نمی‌گیرد. از این رو حمایت‌هایی که از صنایع منتخب می‌شود باید ضابطه‌مند، مشروط به افزایش بهره‌وری و دارای بازه زمانی تعیین شده باشد و مسئولیت اجرای آن بر عهده سازمان‌های دارای صلاحیت‌های معین گذاشته شود. همچنین این امکان وجود دارد که صنعت منتخب با وجود عملکرد ضعیف همچنان از حمایت‌های دولت استفاده کند. برای جلوگیری از چنین اتفاقی، لازم است معیاری برای سنجش عملکرد صنعت مورد حمایت دولت تعیین تا در صورت تعدی از آن، حمایت از آن صنعت متوقف شود. در این ارتباط بهتر است به‌جای قرار دادن معیارهایی همچون اشتغال یا خروجی صنعت، از نرخ رشد بهره‌وری استفاده شود که بهترین معیار است. در چهارچوب راهبردی توسعه صنعتی، فولادی‌ها و ماشین‌سازها در یک زنجیره و خودروسازها به عنوان پیش برنده سایر صنایع در کشور باید روند جدیدی را برای خود تعریف کنند. به طور مثال، درباره صنایع خودروسازی و فراز و فرودهای آن باید گفت به لحاظ تحولات سریع نوآوری و فناوری در این صنعت و بالا بودن میزان تولید (تیراژ) و مقیاس اقتصادی تولید آن، تولید متنوع و به روز با هدف صرفاً بازار داخلی فاقد مزیت است و باید استراتژی دیگری برای این صنعت در نظر گرفته شود. در چهار دهه اخیر انبوهی از خط مشی‌های مختلف در برنامه‌های توسعه، بدون جهت‌گیری مشخص و با نوسانات متعدد اتخاذ شده و نبود یک سیاست واحد میان برنامه‌های توسعه را می‌توان با خلأ استراتژی توسعه صنعتی مرتبط دانست. بدین جهت «تعامل بنگاه داخلی با بنگاه‌های معتبر خارجی»، «برقراری قاعده مالی بر رفتار مالی دولت» و «برقراری انضباط پولی و مالی به منظور دستیابی به تورم پایین» از فاکتورهای مهم در راستای توسعه صنعتی است. همچنین «الگوبرداری از کشورهایی با ساختارهای مشابه»، «توجه به مزیت نسبی»، «صنعتی شدن صادرات محور»، «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی»، «تلفیق دولت و بازار در توسعه صنعتی» و توجه به چشم‌انداز تحولات صنعتی و تکنولوژیک پیش‌رو مبتنی بر تحول در سیستم آموزش و اصلاح و توسعه زنجیره صنعت از محورها و ملزومات تدوین و اجرای درست راهبردی توسعه صنعتی در کشور است.

«ایران» از آخرین وضعیت بازار گزارش می‌دهد

عقب‌نشینی دلال‌ها از بازار خودرو

ثبات بازار خودرو سه ماهه شد

گروه اقتصادی / حدود سه ماهی است که بازار خودرو به آرامش رسیده و دیگر خبری از نوسان قیمت در آن نیست؛ اکثر خودروها در قیمت‌های قبلی خود مانده‌اند و بازار در انتظار مشتری است. در این میان دلالان و واسطه‌ها تمایل دارند که بازار خودرو را در رکود به تصویر بکشند و از صفر شدن خرید و فروش‌ها صحبت کنند.

اما واقعیت ماجرا چیز دیگری است؛ اول از همه باید تأکید کرد که مهم‌ترین دلیلی که باعث شده نوسان قیمت از بازار خودرو فاصله بگیرد، رشد تولید خودرو و افزایش تعهدپذیری خودروسازان به‌واسطه هشت فرمانی است که رئیس‌جمهور در تاریخ ۱۱ اسفند ماه سال گذشته ابلاغ کرد. در فرمان ابراهیم رئیسی تأکید شده که در سال ۱۴۰۱ پس از تکمیل وجه، خودروهای پیش‌فروش شده باید بدون تأخیر بلاوجه، قابل تحویل به مشتری باشد.

در دولت روحانی و از سال ۹۷ به بعد، خودروسازان در قبال پیش‌فروش و فروش فوق‌العاده محصولات خود(با وجود انجام قرعه‌کشی) هیچ تعهدی را قبول نمی‌کردند و بعضاً خودروها خوشبینانه با تأخیر ۷ الی ۱۰ ماهه به دست مشتری می‌رسید. دولت دوازدهم با علم بر اینکه خودروسازان برای درآمدزایی و کسب سود، پیش‌فروش و فروش فوق‌العاده غیرقانونی انجام می‌دهند و توانایی تأمین خودرو را ندارند اما هیچ ممانعتی در دستور کار قرار نداد و از سوی وزارت صمت هم مجوزهای لازم داده شد. توجیه مدیران وقت وزارت صمت این بود که اگر مردم مطمئن باشند حتی با تأخیر خودرو به دست‌شان می‌رسد دیگر وارد بازار نمی‌شوند و همین امر به آرامش بازار و کاهش نوسان قیمت خودرو کمک می‌کند. این در حالی است که رویه یاد شده، بازار خودرو را با به‌هم‌ریختگی بیشتری روبه‌رو کرد و قیمت‌ها هفته به هفته افزایش می‌یافت. دلالان و واسطه‌ها بعد از آنکه دیدند خودروسازان توانایی تأمین خودرو در موعد اعلام شده را ندارند، بر قیمت‌ها افزودند و این امر ماه‌های متوالی ادامه پیدا کرد به گونه‌ای که فاصله قیمت کارخانه و بازار به بیش از ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

■ سکوت روحانی در برابر التهاب بازار خودرو

در آن برهه زمانی رئیس‌جمهور هیچ ورودی نکرد و در برابر کوتاهی صنعت خودرو سکوت کرد و وزرا و سرپرست‌های صمت دولت دوازدهم نیز اقدامی برای آرامش بازار انجام ندادند و تنها به قیمت‌گذاری دستوری خودرو بسنده کردند.

اما در دولت سیزدهم روال گذشته ادامه پیدا نکرد و حتی رئیس‌جمهور به صورت سرزده به یکی از شرکت‌های خودروسازی رفت تا وضعیت آنها را مورد پایش قرار دهد و البته همین امر سبب شد که فرمان هشت ماده‌ای در راستای تحول صنعت خودرو در تاریخ ۱۱ اسفندماه سال گذشته ابلاغ شود. یکی از موضوعاتی که دولت سیزدهم در دستور کار قرار داد، ساماندهی وضعیت بازار خودرو بود؛ بازاری که بشدت متشنج و بی‌ثبات از دولت دوازدهم تحویل گرفته شد.

■ ایجاد سامانه یکپارچه فروش خودرو

به این دلیل، افزایش تولید و تکمیل کاری خودروها در دستور کار خودروسازان قرار گرفت و این امر به گونه‌ای دنبال شد که در فصل بهار تولید خودرو ۲۸۹ درصد افزایش یافت. افزایش تولید و متعهد بودن به عرضه خودروها بر اساس زمان تحویل قراردادهای پیش‌فروش و فروش فوق‌العاده باعث شد که تعداد قابل توجهی از متقاضیان خرید خودرو قید بازار را بزنند و سراغ خرید خودرو از کارخانه بروند.

این امر باعث شد تا حدودی تقاضا از بازار کاسته شود، از طرفی سامانه یکپارچه فروش خودرو توسط وزارت صمت ایجاد شد و همین امر از سودجویی‌ها کاست لذا بخش دیگری از خریداران هم که تصمیم داشتند دوباره شانس خود را برای خرید خودرو در فروش‌های قرعه‌کشی آزمایش کنند از بازار خودرو خارج شدند.

■ خروج از قرعه‌کشی

همانگونه که وزیر صمت اعلام کرده بود در سال جاری و به مرور زمان خودروها بایستی از فرایند قرعه‌کشی خارج شوند تا مردم به راحتی امکان ثبت‌نام و خرید خودرو داشته باشند، از همین رو از ابتدای سال جاری حداقل سه خودرو از فرایند قرعه‌کشی خارج شد و لذا این امر کمک کرد که بخش دیگری از متقاضیان خرید خودرو از بازار خودرو خارج شوند و سراغ خرید خودروهایی بروند که بدون قرعه‌کشی عرضه می‌شوند.

قاعدتا با اتفاق‌های یاد شده صف تقاضای خرید خودرو در بازار بشدت کاهش پیدا کرد و آنگونه که برخی از فعالان بازار می‌گویند فقط ۲۵ درصد متقاضیان خرید خودرو در بازار هستند و مابقی سایر روش‌های خرید خودرو را انتخاب می‌کنند یا برخی هم در انتظار واردات خودرو هستند و به همین دلیل دست از خرید کشیده‌اند.

■ دولت روحانی در سه سال نتوانست بازار خودرو را کنترل کند

یکی دیگر از موضوعاتی که سبب شده بازار خودرو این روزها آرامش داشته باشد و دلالان نتوانند برای آن تصمیم‌گیری کنند، آزادسازی واردات خودرو است. گفته شده از شهریورماه واردات خودروهای اقتصادی با قیمت مناسب آغاز می‌شود.

دولت روحانی در مدت سه سال نتوانست بازار بهم‌ریخته خودرو را ساماندهی کند و تصمیم‌های نادرست هم سبب شد که بازار با چالش‌های متعددی مواجه شود، اما دولت رئیسی در کمتر از یک سال بازار خودرو را به آرامش رساند و دلالان را از این بازار جذاب بیرون کرد.

■ ریزش قیمت در بازار

محمدحسین رجبی، فعال بازار خودرو به «ایران» می‌گوید: «حدود سه ماهی است که بازار خودرو دیگر تنش گذشته را ندارد و جریان خرید و فروش خودرو به آرامی طی می‌شود؛ این در حالی است که از سال ۹۷ و بخصوص با ممنوعیت واردات خودرو، بازار خودرو دچار التهابات شدیدی شد.»

او ادامه داد: «اگر واردات خودرو از شهریورماه آغاز شود بازار خودرو با ریزش قیمت جدی مواجه خواهد شد و قطعاً فاصله قیمت خودرو در کارخانه و بازار به حداقل می‌رسد، پیش‌بینی ما این است که در آن برهه زمانی فاصله قیمت بازار و کارخانه نهایتاً یک الی سه میلیون تومان باشد.»

■ دیگر قیمت‌ها ساعتی یک میلیون تومان گران نمی‌شود

این فعال بازار خودرو گفت: «تنها راهی که باعث آرامش بازار خودرو می‌شود، عرضه متناوب خودرو به مردم و افزایش تولید است؛ اگر روند تولید مناسب شود و خودروسازان محصولات جدید هم عرضه کنند این بازار پویاتر از گذشته خواهد شد و سال‌های گذشته جبران می‌شود.» او افزود: «قیمت خودرو در بازار نسبت به ماه‌های گذشته ثبات نسبی داشته و حداکثر نوسان قیمت یک میلیون تومان بوده، این در حالی است که سال‌های گذشته قیمت خودرو ساعتی یک میلیون تومان گران می‌شد.»

■ عقب‌نشینی دلال‌ها از بازار خودرو

این کارشناس بازار خودرو گفت: «دلالان و واسطه‌ها به چهار دلیل از بازار خودرو خارج شدند که اولین دلیل آن، مربوط به افزایش تولید خودرو، دوم؛ خارج شدن برخی از خودروها از فرایند قرعه‌کشی، سوم؛ تحویل خودرو در موعد قید شده در قراردادها و چهارم؛ آزادسازی واردات خودرو است. دولت سیزدهم بر این امر واقف است که با زور و نظارت نمی‌توان بازار خودرو را کنترل کرد لذا از مبدأ اصلاحات لازم انجام شد.»

او تصریح کرد: «فروش خودرو در نمایشگاه‌ها به صفر نرسیده اما خرید و فروش بشدت کاهش داشته است ولی این امر دلیل بر رکود بازار خودرو نیست.» در این میان کورش طواحن، نمایشگاه‌دار و فعال بازار خودروهای خارجی گفته است: بازار همچون ماه‌های گذشته در رکود است و اتفاق خاصی را شاهد نبوده است. این روزها همه به نوعی منتظر به ثمر نشستن برجام هستند تا شاید شوکی به بازار وارد شود، اما معتقدم برجام به‌تنهایی نمی‌تواند کارگشا باشد.

طواحن با اشاره به طرح وزارت صمت برای واردات خودروهای اقتصادی و کمتر از ۱۰ هزار دلاری، تأکید کرد: خودروهای اندکی در جهان وجود دارد که در این بازه قیمتی تولید شوند و شاید تنها بتوان چنین خودروهایی را در هند یافت. با این حال اگر سیاست وزارتخانه بر این باشد، واردکنندگان جست‌وجو و تلاش خود برای یافتن و واردات چنین خودروهایی را انجام خواهند داد.

خودرو	قیمت در بازار (تومان)
سمند	۲۹۵ میلیون
دنا	۴۰۳ میلیون
پرشیا	۳۷۵ میلیون
پژو ۲۰۷ صندوقدار	۳۷۵ میلیون
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۰۲ میلیون
پژو ۲۰۶ صندوقدار	۳۷۵ میلیون
رانا	۳۰۰ میلیون
تیبا	۱۹۰ میلیون
کوییک دنده‌ای	۲۱۰ میلیون
ساینا	۲۰۶ میلیون
شاهین	۳۶۴ میلیون
کوییک اتومات پلاس	۲۱۰ میلیون

برش

مشوق‌های جذاب برای واردات خودروهای اقتصادی

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: مشوق‌های خوب و مناسبی برای واردات خودروهای اقتصادی پیش‌بینی شده است لذا واردکنندگان خودرو می‌توانند از این موقعیت ممتاز برای تأمین بازار استفاده کنند.

سیدرضا فاطمی‌امین اظهار داشت: اگر خودروسازان ما دو شیفت کار کنند، برای امسال ظرفیت مونتاژ ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه را خواهیم داشت و اگر سه شیفت کار کنند ظرفیت بیشتر هم می‌شود، اما هم‌اکنون تولید کمتر از ظرفیت است، به طوری که سال گذشته فقط ۹۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد.

او با بیان اینکه نبود خودروی اقتصادی روی خط تولید یکی از نقایص صنعت خودروسازی است، عنوان کرد: البته شرکت ایران خودرو تولید یک محصول جدید را آغاز کرده است، ضمن اینکه ما هم مشوق‌هایی برای واردات خودروهای اقتصادی پیش‌بینی کرده‌ایم و از دو خودروساز بزرگ کشور هم خواسته‌ام تا محصولات جدید را به سمت خودروهای اقتصادی سوق دهند تا جانشین محصولاتی مانند تیبا بشود.

آیین‌نامه واردات خودرو در کمیسیون اقتصادی دولت تصویب شده و اکنون در صف مطرح شدن در هیأت دولت است. پیش‌تر منوچهر منطقی، معاون امور حمل و نقل وزیر صمت گفته بود پیش‌بینی ما این است تا شهریورماه واردات خودروهای اقتصادی و مناسب انجام شود.

عکس: ایسنا

در دولت سیزدهم محقق شد

افزایش مبادلات تجاری ایران با اروپای شرقی

مبادلات تجاری ایران با کشورهای مجارستان و آلبانی رو به افزایش است. حجم مبادلات تجاری ایران و مجارستان در بازه زمانی دی ۱۴۰۰ تا اردیبهشت ۱۴۰۱ در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، بیش از ۶ میلیون دلار افزایش داشته است و همچنین براساس آمار ارائه شده از مرکز آمار آلبانی صادرات ایران به آلبانی درنیمه نخست سال ۲۰۲۲میلادی حدود ۳ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار بود.

بر اساس داده‌های مرکز آمار رسمی مجارستان موسوم به KSH مجموع کل مبادلات ایران و مجارستان در فاصله زمانی ژانویه - مه(دی - اردیبهشت) ۲۰۲۲ میلادی، ۱۹ میلیون و ۳۵۰ هزار و ۷۰۶ دلار بود.

سهم صادرات کالاهای ایرانی به بازارهای مجارستان در این فاصله زمانی ۵ میلیون و ۷۱۴ هزارو ۲۸۸ دلار بود. واردات کالا از مجارستان به کشورمان در پنج ماه نخست سال میلادی جاری حدود ۱۳ میلیون و ۶۳۶ هزار و ۴۱۸ دلار بود.

بنابراین گزارش در فاصله زمانی ژانویه - مه(دی-اردیبهشت) سال ۲۰۲۱، سهم واردات کالا از مجارستان به ایران به ارزش ۱۱ میلیون و ۲۷۲ هزارو ۴۷۰ دلار و سهم صادرات کالا از ایران به مجارستان به ارزش ۲ میلیون و ۵۳ هزارو ۹۰۹ دلار محاسبه شده است.

کل حجم مبادلات تجاری دو کشور در پنج ماه نخست سال ۲۰۲۱ به ارزش تقریبی ۱۳ میلیون و ۳۶۲ هزارو ۳۷۹ دلار بوده است.

بیشترین محصولات مبادله شده بین دو کشور شامل محصولات دامی و حیوانی، سبزیجات، محصولات پلاستیکی، نساجی و البسه، تجهیزات و قطعات حمل و نقل و لوازم چشم پزشکی بود.

کل مبادلات تجاری دو کشور ایران و مجارستان در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۴۸ میلیون دلار و در سال ۲۰۲۰ حدود ۳۳ میلیون دلار بوده است.

همچنین سازمان آمار آلبانی (Instat) اعلام کرد؛ میزان صادرات کالاهای ایرانی به مقصد آلبانی در نیمه نخست سال ۲۰۲۲ میلادی (دی تا خرداد) حدود ۳.۶ میلیون دلار ثبت شده است.

براساس آمار ارائه شده از سوی مرکز آمار آلبانی، حجم مبادلات تجاری دو کشور در سال ۲۰۲۱ به بالاترین حجم خود در ۷ سال گذشته رسیده است. سال ۲۰۲۱ حجم صادرات ایران به آلبانی حدود ۵.۹ میلیون دلار بوده که نسبت به سال ۲۰۲۰ رشد قابل توجهی داشته است. صادرات ایران به آلبانی در سال ۲۰۲۰ حدود ۲.۲ میلیون دلار بود.

مواد غذایی، خرما، خشکبار، پسته، زعفران، فرش، سنگ‌های ساختمانی، شیشه و بلورجات، مواد نفتی، پتروشیمی و شیمیایی، محصولات معدنی، نساجی، فلزی و ماشین و ابزار آلات برقی مهم‌ترین کالاهای ایرانی صادر شده به بازارهای کشورهای منطقه بالکان بویژه آلبانی است.

دبیر انجمن هماهنگی صنعت خودرو مطرح کرد

پلتفرم مشترک خودرویی بین ایران، چین و روسیه

دبیر انجمن هماهنگی صنعت خودرو با اشاره به فرصت بسیار خوب پیش آمده برای حضور خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی در بازار روسیه پیشنهاد کرد: یک پلتفرم مشترک خودرویی بین ایران، روسیه و چین تعریف و طراحی شود.

احمد قلعه‌بانی با اشاره به فرصت بسیار خوب پیش آمده برای حضور خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی در بازار روسیه گفت: اگر یک پلتفرم مشترک خودرویی بین ایران، روسیه و چین تعریف و طراحی شود می‌توان خودرو بسیار کیفی، اقتصادی و پیشرفته وارد بازار کرد.

او افزود: خودروسازان جهانی به‌منظور کاهش هرچه بیشتر هزینه‌های تولید، اقدام به طراحی پلتفرم‌های مشترک می‌کنند، زیرا سرمایه‌گذاری در بخش موتور، گیربکس، اکسل و غیره هزینه زیادی نیاز دارد.اگر خودروسازان بزرگ ایرانی، همراه با خودروسازان چینی و روسی بتوانند پلتفرم مشترکی طراحی کنند، قادر به تولید خودروهای مختلف با مدل‌های متفاوت خواهند بود تا در بازار این کشورها و همچنین کشورهای منطقه و همسایگان آنها که جمعیت بسیار بالایی را شامل می‌شود، مورد استفاده قرار گیرد.

قلعه‌بانی تصریح کرد: تحقق این مهم به انجام مذاکرات، حسن‌نیت طرف‌ها و قبول داشتن یکدیگر بستگی دارد و نیاز است تا شرکت‌هایی از خودروسازان ایرانی، چینی و روسی پیدا شوند که خواهان انجام این مهم باشند. او خاطرنشان کرد: طراحی و تولید پلتفرم مشترک توسط این کشورها می‌تواند در عرصه خودروهای الکتریکی و همچنین خودروهای با سوخت فسیلی انجام شود که در این صورت به رقابت‌پذیری محصولات تولیدی حاصل از این پلتفرم‌ها با سایر تولیدات جهانی خواهد انجامید.

دبیر انجمن هماهنگی صنعت خودرو کشور ادامه داد: حتی در صورت امکان می‌توان از توانمندی شرکت‌های ترکیه‌ای به این منظور استفاده کرد.

■ همکاری برای تولید پلتفرم مشترک

او در خصوص پلتفرم‌هایی که در حال حاضر در کشورمان استفاده می‌شود، اظهار داشت: ایران‌خودرو و سایپا می‌توانند در این زمینه و طراحی پلتفرم مشترک همکاری بیشتری با هم داشته باشند و حتی می‌توانند از توان و ظرفیت شرکت‌های ژاپنی، چینی و روسی بهره‌مند شوند.

قلعه‌بانی تصریح کرد: در این راستا می‌توان به تجربه موفق پلتفرم تندر ۹۰ اشاره کرد که در گذشته موقعیت خوبی برای صنعت خودروسازی کشور ایجاد کرد در این میان می‌توان واردات خودرو را هم دنبال کرد. اگر واردات خودرو آن‌طور که مدنظر وزارت صنعت، معدن و تجارت است انجام شود، به نفع خودروسازان داخلی خواهد بود.

دبیر شورای هماهنگی صنعت خودرو معتقد است: واردات خودرو در صورت اجرایی شدن سالیانه بین ۵۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه خواهد بود که با توجه به تیراژ خودروسازان داخلی، اندک است.