

بی توجهی چندین ساله به آفریقا

صادرات کشورمان به قاره آفریقا از ۵۷۹ میلیون دلار در سال ۱۳۹۹ به یک میلیارد و ۱۹۵ میلیون دلار در سال ۱۴۰۰ رسید

در سال‌های گذشته تلاش‌های زیادی در رابطه با گسترش صادرات به کشورهای آفریقایی توسط بخش خصوصی و نهادهای دولتی از جمله سازمان توسعه تجارت ایران و وزارت امور خارجه صورت گرفت، اما به دلایلی از جمله اینکه قاره آفریقا در اولویت و تمرکز فعالیت‌های نهادهای دولتی و حتی بخش خصوصی نبود از ظرفیت‌های موجود در این بازار وسیع بخوبی استفاده نشد. با وجود این در سال گذشته توانستیم به سطح جدیدی از روابط تجاری با کشورهای آفریقایی دست پیدا کنیم. روابط تجاری کشورمان با کل قاره آفریقا در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ حدود ۱۰۷ درصد رشد داشته است، بر این اساس صادرات کشورمان به قاره آفریقا از ۵۷۹ میلیون دلار در سال ۱۳۹۹ به یک میلیارد و ۱۹۵ میلیون دلار در سال ۱۴۰۰ رسید که به نوعی رکوردشکنی صادرات به قاره آفریقا نسبت به سال‌های قبل به شمار می‌رود. در سال ۱۴۰۰ حدود ۵۵۳ هزار تن کالا به ارزش ۲۵۴ میلیون دلار به آفریقا جنوبی صادر شد که در مقایسه با ۲۷ هزار تن کالا به ارزش ۲۸ میلیون دلار در سال ۱۳۹۹ از لحاظ وزنی ۳۳۵ درصد و از لحاظ ارزشی حدود ۵۷۰ درصد رشد داشته است. آفریقای جنوبی در رتبه هجدهم کشورهای هدف صادراتی کشور قرار گرفت و در رتبه دوم صادرات جمهوری اسلامی ایران به بازار کشورهای آفریقایی بعد از غنا قرار داشته است. واردات ایران از آفریقای جنوبی در سال ۱۴۰۰ حدود ۶ میلیون دلار بود که در مقایسه با ۸ میلیون دلار در سال ۱۳۹۹ معادل ۲۵ درصد کاهش نشان می‌دهد.

از جمله مهم‌ترین دلایل توسعه صادرات به کشورهای آفریقایی و از جمله آفریقای جنوبی، تلاش‌های بخش خصوصی کشور، سازمان توسعه تجارت ایران و دیگر نهادهای دولتی دست‌اندرکار توسعه صادرات کشور و همچنین افزایش تولید برخی محصولات بویژه در حوزه‌های پتروشیمی و آهن و فولاد در کشور و همچنین مساعدتر شدن شرایط صادرات در نیمه دوم سال ۱۴۰۰ بوده است. ظرفیت برای افزایش صادرات ایران به قاره آفریقا در بلندمدت تا ۵ برابر و در کوتاه‌مدت و میان‌مدت تا ۲ برابر وجود دارد و بر این امیدواری وجود دارد با اولیونی که دولت جدید نسبت به توسعه روابط تجاری با کشورهای آفریقایی قائل است و توجه بیشتری که نسبت به تقویت زیرساخت‌های تجاری از جمله حمل و نقل، بانک، استاندارد، کمرک و... نشان می‌دهد و بویژه رویکردها و برنامه‌های جدیدی که سازمان توسعه تجارت ایران و وزارت امور خارجه در حوزه دیپلماسی تجاری و همچنین توسعه رویدادهای تجاری و فعالیت‌های ترویجی تجاری در پیش گرفته‌اند، به سطح مناسبی از صادرات بر اساس ظرفیت‌های موجود در میان‌مدت و بلندمدت دست پیدا کنیم. به منظور دستیابی به اهداف توسعه همکاری‌های تجاری ایران و کشورهای آفریقایی اقداماتی از جمله افزایش همکاری‌های نمایشگاهی، اعزام و پذیرش هیات‌های تجاری از کشورهای آفریقایی و ارتباط نزدیک‌تر با سفارتخانه‌های کشورهای آفریقایی در تهران و همکاری و فعالیت‌های مشترک با سفارتخانه‌های جمهوری اسلامی ایران در کشورهای آفریقایی و تأسیس مراکز تجاری، اعزام رایزنان بازرگانی، برگزاری کمیسیون‌ها و کمیته‌های مشترک اقتصادی و تجاری و همچنین پیگیری تخصصی خطوط اعتباری به قاره آفریقا و بویژه توسعه روابط بانکی و حمل‌ونقل دریایی و دستورات مشترک سازمان توسعه تجارت ایران و همچنین وزارت امور خارجه قرار دارد. در همین راستا در سازمان توسعه تجارت ایران، اداره کل مستقلی در زمینه مدیریت و توسعه روابط تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای آفریقایی تحت عنوان اداره کل آفریقا در حال تأسیس است و این امیدواری وجود دارد که با تمرکز بر پیگیری و اجرای برنامه‌ها و اقداماتی که در دستور کار قرار دارد و فعال‌تر شدن کمیسیون اقتصادی ستاد آفریقا در دولت بتوان به اهداف مورد نظر در افزایش صادرات به قاره آفریقا و تحقق اهداف پیش‌بینی شده در این زمینه دست یافت.

قیمت خودرو همچنان افزایشی است

گروه اقتصادی آن‌طور که فعالان بازار می‌گویند، قیمت خودروهای داخلی چه نو و چه کارکرده طی یک ماه گذشته بین ۱۰ تا ۱۳ درصد افزایش پیدا کرده است و مصرف‌کنندگان نیز به امید کاهش قیمت و البته کاهش قدرت خرید، از بازار خارج شده‌اند. این وضعیت تا جایی جلو رفته که فاصله قیمت کارخانه و بازار در اغلب دستگانه‌ها صد میلیون تومان را نیز رد کرده است. به عنوان نمونه پژو پارس Lx در کارخانه ۱۷۶ میلیون تومان است اما در بازار نزدیک به ۳۸۰ میلیون تومان معامله می‌شود. همچنین دنا معمولی در کارخانه ۲۰۵ میلیون تومان قیمت دارد اما در بازار ۳۸۵ میلیون تومان به فروش می‌رسد. فعالان بازار می‌گویند که در حال حاضر مشتری در بازار نیست اما قیمت‌های اعلامی از سوی فروشندگان بالا است زیرا می‌دانند که شرکت‌ها نمی‌توانند نیاز بازار را تأمین کنند و واردات هم معلوم نیست چه زمانی آزاد شود؛ بنابراین توصیه آنها برای بهبود فرایند بازار افزایش عرضه است.

قیمت خودرو در بازار و کارخانه		
مدل	بازار	کارخانه
کوییک اتوماتیک	۳۲۰ میلیون تومان	۲۷۷ میلیون و ۸۶ هزار تومان
کوییک دنده‌ای	۲۳۵ میلیون تومان	۱۶۸ میلیون و ۶۱ هزار تومان
پراید ۱۳۱	۱۸۰ میلیون تومان	-
تیبا صندوقدار	۱۹۵ میلیون تومان	۱۱۹ میلیون و ۹۲۶ هزار تومان
ساینا دنده‌ای	۲۱۲ میلیون تومان	۱۲۴ میلیون و ۸۷۲ هزارتومان
رانا پلاس	۲۹۵ میلیون تومان	۲۱۴ میلیون و ۷۸۴ هزار تومان
۲۰۶ تیپ ۵	۳۴۰ میلیون تومان	-
سمند LX، Efv	۳۰۵ میلیون تومان	۱۵۸ میلیون تومان
سمند LX ساده	۲۸۳ میلیون تومان	۱۶۰ میلیون و ۴۳۴ هزار تومان
پژو پارس LX	۳۸۰ میلیون تومان	۱۷۶ میلیون و ۵۹۶ هزار تومان
دنا معمولی	۳۸۵ میلیون تومان	۲۰۵ میلیون و ۹۳۵ هزار تومان
سورن پلاس	۳۴۵ میلیون تومان	۲۴۲ میلیون و ۵۲۴ هزار تومان

رشد ۹۱ درصدی صادرات معدنی ایران

سازمان توسعه تجارت ایران از رشد ۹۱ درصدی صادرات محصولات معدنی فلزی ایران در سال ۱۴۰۰ خبر داد. در ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۰، بالغ بر ۹ میلیون تن اقلام معدنی فلزی به ارزش بیش از یک میلیارد دلار از کشور صادر شده است. مهم‌ترین مواد و محصولات معدنی فلزی صادراتی طی این دوره که از ارزش صادراتی بالایی برخوردار بوده‌اند؛ عبارتند از شمش فولاد (۱۱۵۶ میلیون دلار به وزن ۶۶۳۷ هزارتن) و پوس از آن محصولات طویل فولادی (۱۶۲۱ میلیون دلار)، کاند مس (۱۳۵۷ میلیون دلار)، شمش آلومینیوم (۶۰۷ میلیون دلار)، محصولات تخت نورد شده فولادی (۴۹۲ میلیون دلار)، شمش روی (۲۷۷ میلیون دلار)، سنگ و کنگستره آهن (۲۸۰ میلیون دلار) و آهن اسفنجی (۲۳۸ میلیون دلار). هشت محصول صادراتی مذکور (مجموعاً به ارزش ۹۲۳۰ میلیون دلار) قریب به ۸۷ درصد صادرات کل محصولات معدنی فلزی ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۰ را به خود اختصاص داده‌اند.

- پنجشنبه ۸ اردیبهشت ۱۴۰۱**
- سال بیست و هشتم**
- شماره ۷۸۹۷**

«ایران» از فراموش کردن وظایف برخی نهادهای نظارتی در مقابل صنعت خودروسازان گزارش می دهد

کوتاه آمدن سازمان استاندارد در برابر خودروسازان



تلاش خود را کردند تا این امر اجرایی نشود، خودروسازان

این نوع حمایت در شرایطی است که سازمان ملی استاندارد یکی از سازمان‌هایی است که در سالهای گذشته در برابر بی‌کیفیت بودن خودروها باید پاسخگو باشد. سازمانی که بارها به خواسته‌های خودروسازان تمکین کرده است و چندین بار مهلت داد تا خودروسازان برای ارتقای کیفیت، نصب ایربگ و سایر موارد مدت زمان بیشتری داشته باشند. مدیران سازمان ملی استاندارد می‌گویند چاره‌ای جز همراهی با خودروسازان ندارند، چرا که در شرایط تحریم نمی‌توان تمام استانداردها را رعایت کرد؛ اما موضوع اصلی این است که خودروسازان حتی قبل از تحریم(ها سال ۹۷) نسبت به ارتقای کیفیت بهانه می‌آوردند و سازمان‌های مختلف را تحت فشار قرار می‌دادند تا استانداردهای اجباری با تأخیر بیشتر اجرایی شود. در این میان همواره نزدیک‌ترین سازمان ملی استاندارد، خودروساز را همراهی کرده و به جای آنکه خودروسازان را تحت فشار قرار دهد، مردم را از ارتقای کیفیت محروم کرده است.

مقاومت در برابر استانداردسازی

محمدحسین سجادیان، کارشناس صنعت خودرو به «ایران» می‌گوید: «خاطرهم هست زمانی که موضوع نصب ایربگ و ترمز ای‌بی‌اس مطرح بود، خودروسازان تمام

گزارش ویژه «ایران» از ۷ انحراف در تاریخخانه پارلمان بخش خصوصی در اتاق بازرگانی ایران و روسیه چه خبر است؟

گروه اقتصادی یکی از مهم‌ترین اتاق‌های مشترک بازرگانی اتاق ایران و روسیه است؛ اتاقی که می‌تواند تجار و فعالان اقتصادی ایران را به بازار ۲۵۰ میلیارد دلاری وصل کند. در این روزها که تجارت با کشورهای همسایه و بخصوص روسیه، پررنگ شده است و خیلی از تولیدکنندگان به دنبال رسیدن به این بازار وسیع هستند، می‌بینیم که بخش خصوصی با سردرگمی مواجه شده که بخش اعظم آن نشأت گرفته از رویکرد، سیاست و فعالیت‌های رانت‌گونه اتاق مشترک ایران و روسیه است. با توجه به فرصت‌های بزرگ صادراتی کشورمان به کشورهای همسایه از جمله روسیه، دولت سیزدهم همگرایی اقتصادی با کشورهای همسایه را در اقدامات استراتژیک خود قرار داده که نقش و جایگاه اتاق‌های مشترک در تحقق این استراتژی بسیار تعیین‌کننده است. از بین کشورهای همسایه، همسایه، فدراسیون روسیه به جهت داشتن موقعیت ژئواستراتژیک و ظرفیت ژئواکونومیک، مهم‌ترین کشور هدف در این استراتژی مهم اقتصادی بوده و کشور روسیه نیز در اجرای سیاست‌های توسعه اقتصادی و ژئوپلیتیکی خود با همین رویکرد به دنبال توسعه روابط اقتصادی با ایران است.

جمع‌آوری اطلاعات تجاری، سازماندهی ظرفیت‌های ارزشمند تجار ایرانی در کشور هدف، شناسایی فرصت‌ها، تهدیدها، چالش‌ها و راهکارهای آن از مهم‌ترین اقداماتی است که باید توسط تشکل‌هایی همچون اتاق‌های مشترک در عملیاتی شدن بخشی از سلسله اقدامات لازم در این حوزه انجام شود. اما در این میان برخی از اتفاق‌ها مانع از توسعه همکاری‌ها شده است. یکی از این موارد که باید به آن اذعان کرد مهندسی انتخابات اتاق مشترک ایران و روسیه است.

متأسفانه برگزاری انتخابات مهندسی شده اتاق مشترک ایران – روسیه در تاریخ ۱۰ آذرماه، مصداق بارزی از تعارض عملی با استراتژی توسعه همگرایی اقتصادی دولت است.

اتاق مشترک ایران و روسیه نزدیک به ۳۰۰ عضو از تولیدکنندگان و صادرکنندگان را دارد، اما ضعف عملکردی این اتاق که ناشی از عدم همراهی اعضای تشکل هیأت مدیره بوده، موجب شد بخش بزرگی از این اشکال تمایل به تمدید عضویت نداشته باشند و متأسفانه با توجه به بهبود شرایط تجارت بین ایران و روسیه و در آستانه تمدید قرارداد همکاری ۲۵ ساله دو کشور به جای پذیرش اعضای جدید و افزایش آن، این اتاق با کاهش اعضا مواجه شده و هم‌اکنون اعضای دارای شرایط احراز رای به ۱۹۶ نفر رسیده است.

این روند بشدت می‌تواند بر تجارت ایران و روسیه اثر بگذارد و اجازه ندهد مسیر صادرات به‌درستی و هموار باشد.

او ادامه داد: «همه ما می‌دانیم صنعت خودرو در شرایط تحریمی به سر می‌برد و با چالش‌های زیادی روبه‌رو است، اما باید پذیرفت که تحریم نباید مانعی بر سر راه ارتقای کیفیت خودرو باشد؛ کیفیت برای خودروساز و مردم هزینه دارد، از این‌رو زمینان دارم بخش قابل توجهی از مردم حاضر هستند پول بیشتری پرداخت کنند تا خودروی باکیفیتی از خودروسازان تحویل بگیرند.»

این کارشناس صنعت خودرو گفت: «ادبیاتی که سازمان ملی استاندارد درباره راهور استفاده کرده، درست نیست. صنعت خودرو برای آنکه پیشرفت کند به نقد سازنده نیاز دارد، اگر نقدها تبدیل به تعریف شود بیش از گذشته در وضعیت فعلی درجا خواهیم زد.»

نظارت ۱۰ سال پیش

چندی پیش سردار کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور ناجا گفته بود: «سازمان استاندارد ۱۰ سال پیش نظارتی بر استانداردهای خودرو کرده، آن هم با واسطه شرکت‌هایی که دست خودروسازان است، اما این امر برای تضمین قطعات و ایمنی خودروها کافی نیست.

سردار سید تیمور حسینی، جانشین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا نیز گفته است: واردات خودروی باکیفیت می‌تواند باعث کاهش آمار تصادفات، مصدومان و جانی‌خسگان شود و روند اسقاط خودروهای فرسوده را

صنعت خودرو به نقد نیاز دارد

این کارشناس صنعت خودرو می‌گوید: «سازمان ملی استاندارد از سایر بخش‌ها مجزا نیست و نباید هم خودش را مجزا ببیند، تمام صحبت‌هایی که در مورد واردات خودرو، کیفیت و تولید می‌شود، با هدف ارتقای صنعت خودرو است و قطعاً نباید این موضوعات را با عینک سیاسی و جناح‌بندی دید. خودروسازان نیز به جای پاسخگویی به فکر ارتقای کیفیت خودروهای خود باشند.»

http://irannewspaper.ir

editorial@irannewspaper.ir

افزایش دهد. او یادآور شده بود: واردات خودرو می‌تواند بازار رقابتی را در میان خودروسازان داخلی ایجاد کند و به افزایش کیفیت این خودروها منجر شود که قطعاً نتیجه آن افزایش کیفیت تولیدملی و ایمنی خودروها خواهد شد، لذا وقت آن شده که خودروسازان تغییر کیفی در محصولاتشان داده و استانداردهای آن را ارتقا دهند.

راهور جلوی بی‌کیفیت‌ها را بگیرد

طی چند وقت اخیر مسئولان راهنمایی و رانندگی ناجا درباره کیفیت و استاندارد خودرو صحبت‌های زیادی کرده و عملکرد خودروسازان و سازمان ملی استاندارد را زیر سؤال برده‌اند، اما همین مجموعه چه نقشی در جلوگیری از ورود خودروهای بی‌کیفیت به بازار دارد؟ پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا، نقش شماره‌گذاری خودروها را دارد، یعنی وقتی سازمان استاندارد، سازمان حفاظت محیط زیست و سایر مجموعه‌ها یک خودرو را تأیید می‌کنند، راهور موظف به شماره‌گذاری آن است. ولی به نظر می‌رسد که راهنمایی و رانندگی ناجا می‌تواند نقش پررنگ‌تری را ایفا کند، به گونه‌ای که در برابر شماره‌گذاری خودروهای بی‌کیفیت مقاومت کند.

استاندارد پولی برای نظارت ندارد

رضا فخاری، کارشناس صنعت خودرو به «ایران» می‌گوید: «سازمان ملی استاندارد روبه‌روی راهور قرار گرفته است و این امر می‌تواند آفت صنعت خودرو باشد؛ اگر این مجموعه‌ها کنار هم قرار بگیرند، مردم آسیب می‌بینند و خودروسازان به روند فعلی خود ادامه می‌دهند، از این‌رو ضرورت دارد دولت سیزدهم بازتعریفی در فعالیت سازمان ملی استاندارد و حتی راهور استاندارد به جهت کمبود منابع مالی، در حوزه نظارت بر استانداردها عملکرد خوبی ندارد و در خیلی از حوزه‌ها نقش استاندارد کمرنگ است، اما در حوزه خودرو باید این سازمان نقش آفرین شود و نگران جوسازی‌ها نباشد.»

سازمان استاندارد گزارش کیفیت خودروها را اعلام کند
فخاری اظهار داشت: «سازمان ملی استاندارد نسبت به کیفیت خودرو سکوت کرده و تنها در شعار می‌گوید که در دفاع از حقوق مردم که حق الناس است، به عنوان وکیل مردم ذره‌ای کوتاه نمی‌آیم؛ اما چرا چنین اتفاقی نمی‌افتد، اگر این سازمان می‌خواهد در کنار مردم قرار بگیرد آخرین گزارش کیفیت خودروهای تولید داخل را اعلام کند و بگوید که نظارت بر استانداردهای خودروسازی چگونه انجام می‌شود؟»

مشکل نصف واحدهای راكد كمبود نقدینگی است



سال گذشته ۱۶۱۲ واحد صنعتی راكد در شهرك‌های صنعتی و ۴۵۶ واحد صنعتی در خارج شهرك‌ها و نواحی صنعتی در کشور احیا شد، اما بر اساس آمارها مشکل نصف واحدهای راكد، كمبود نقدینگی است. بر اساس گزارش منتشر شده از سوی سازمان صنایع كوچك و شهرك‌های صنعتی، تاكنون حدود ۱۲ هزار و ۶۷ واحد راكد در کشور شناسایی شده است. اما تمامی این واحدها به دلیل نوع تولیدشان قابلیت احیا ندارند و طبق نظر كارشناسان كلینیک‌های كسب و كار، فقط ۶۲ درصد این واحدها قابل احیا هستند. سال گذشته هزار و ۶۱۲ واحد صنعتی راكد در شهرك‌های صنعتی و ۴۵۶ واحد صنعتی راكد در خارج شهرك‌ها و نواحی صنعتی در کشور مجدداً راه‌اندازی شد. با احیای این واحدها ۲۶ هزار و ۳۳۷ اشتغال نیز احیا شده است. بر اساس این آمار حدود نیمی از واحدهای احیا شده در بخش صنایع شیمیایی، فلزی و غذایی و آشامیدنی بوده است. مابقی واحدهای احیا شده نیز در صنایع كانی غیرفلزی، خدمات، نساجی، سلولزی و برق و الكترونیك فعال بودند. مهم‌ترین مشکل واحدهای صنعتی راكد كمبود نقدینگی بوده است. به طوری كه

۵۵.۴ درصد از كل واحدهای راكد به دلیل همین مشکل با توقف تولید مواجه شده‌اند. مشکل بعدی كه حدود ۱۶.۴ درصد واحدهای راكد با آن مواجه بودند، فقدان بازار بوده است. همچنین به ترتیب ۳.۶ درصد از كل واحدهای راكد به دلیل اختلاف شركا، ۲.۹ درصد به دلیل مشكلات تأمین مواد اولیه، ۱.۵ درصد به دلیل نقصان ماشین آلات ۰.۶ درصد به دلیل مشكلات قضایی، ۰.۳ درصد به دلیل مشكلات زیرساختی و ۱۸.۸ درصد از كل واحدهای راكد نیز به خاطر سایر دلایل، تعطیل شده‌اند. گنتی است برنامه سال جاری سازمان صنایع كوچك و شهرك‌های صنعتی ایران، احیای ۳ هزار و ۳۰۰ واحد راكد صنعتی است.