

از فرصت‌های تجاری روسیه استفاده کنیم

موفقیت سیاست‌های تجاری هر کشور منوط به تصمیمات درست حاکمیت آن کشور است. در واقع این سیاست‌ها تنها به معنای حمایت نیست بلکه باید حمایت‌های درست انجام گیرد. گاهی حمایت‌ها نه تنها درست نیست بلکه می‌تواند مضر باشد، کم‌ابنکه در خودروسازی با حمایت‌های غلط نتوانستیم یک صنعت خودروسازی قوی داشته باشیم.

یکی از مهم‌ترین فاکتورها در تصمیم‌گیری درست، مشورت با ذی‌نفعان درگیر است. خوشبختانه در دولت فعلی وزرا سعی می‌کنند در تصمیم‌سازی‌ها، بخش خصوصی را نیز مشارکت دهند تا تصمیمی که گرفته می‌شود درست و صحیح باشد.

آنچه در تجارت خارجی ایران تأثیرگذار است به طور قطع قیمت است چرا که قیمت تمام‌شده کالای ما باید قابل رقابت در بازارهای جهانی باشد. همچنین کالاهای وارداتی باید از نظر قیمت تمام‌شده فاصله زیادی با کالاهای تولیدی در داخل داشته باشد تا به نفع بازار کشور باشد و به جای هزینه‌کرد ظرفیت تولیدی کشور در کالاهایی که تولید در آنها مفید نیست در بخش‌های دیگر متمرکز شویم و بتوانیم مزیت‌ها و ظرفیت‌هایی بسازیم که صادرات خود را افزایش دهیم.

در این میان جنگ اوکراین و روسیه اتفاق بزرگی است که دنیا را تکان داده و روی بورس‌های بین‌المللی تأثیرگذار بوده است. این اتفاق برای کشور ما نیز با توجه به نزدیکی به منطقه بحران، می‌تواند آسیب‌ها و فرصت‌های فوق‌العاده‌ای ایجاد کند. باید مواظب باشیم که از فرصت‌های آن استفاده کنیم، کاری که بعد از فروپاشی اتحادیه جماهیر شوروی نتوانستیم انجام دهیم. وقتی دنیا روسیه را تحریم می‌کند، بخشی از آن می‌تواند برای ما تبدیل به بازار شود یعنی بتوانیم رشد صادرات داشته باشیم. با توجه به ظرفیت موجود بین ایران و روسیه و بزرگی و جمعیت این کشور مقدار ناچیز صادرات ما به این کشور اصلاً قابل قبول نیست و می‌توانیم از این فرصت برای افزایش صادرات به این کشور استفاده کنیم. در هر شرایطی روسیه بازار مهمی برای تجارت ایران محسوب می‌شود و نباید از آن غافل شد.

ایران گزارش می‌دهد

کاهش دوباره قیمت خودرو بعد از ابلاغ فرمان ماده‌ای رئیس جمهور

گروه اقتصادی/ قیمت خودرو برخلاف سال‌های گذشته که در چنین روزهایی مسیر افزایشی به خود می‌گرفت، کاهش یافته است؛ در این میان محصولات پژو بیشترین کاهش قیمت را تجربه کرده‌اند. در شرایطی بازار خودرو داغ نیست و به اذعان فعالان این بازار، رکود بر خرید و فروش حاکم است، قیمت‌ها روند نزولی گرفته است.

علت در مورد کاهش قیمت خودرو مطرح می‌شود. یک کاهش قیمت دلار در بازار و سیگنال‌های مثبت از امضای برجام، دیگری طرح‌های متناوب فروش خودرو از سوی خودروسازان، مبحث بعدی وعده افزایش تولید خودرو برای سال پیش رو و در نهایت واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو برای سال ۱۴۰۱ است.

فعالان بازار خودرو اعتقاد دارند که در سال جدید فاصله قیمت کارخانه و بازار کم می‌شود و مردم با شرایط بهتری می‌توانند خودروهای مورد نیازشان را خریداری کنند. از سوی دیگر به نظر می‌رسد که خودروسازان و قطعه‌سازان خارجی مانند سال‌های گذشته و بخصوص طی سال‌های ۹۷ تا ۹۹، موضع‌گیری مثبت نسبت به ایران ندارند و تمایل به همکاری‌ها بیشتر شده است. البته باید دید در سال جدید چگونه خودروسازان می‌توانند، قطعه‌سازان و خودروسازان خارجی را پای میز مذاکره بنشانند.

خودرو	قیمت روز گذشته (تومان)
۲۰۶ تیپ ۲	۲۶۰ میلیون
پژو ۲۰۷ اتومات	۵۵۰ میلیون
رانا پلاس	۲۶۹ میلیون
ساینا	۱۹۵ میلیون
کوییک دنده‌ای	۱۹۱ میلیون
تیجا	۱۷۸ میلیون
۲۰۶ صندوقدار	۳۲۹ میلیون
پرشیا	۳۲۷ میلیون
دنا	۳۶۵ میلیون
سمند	۲۶۰ میلیون
پژو ۴۰۵	۲۶۷ میلیون

ضرورت نوسازی صنعت دارو

علیرضا بهرپرست، مدیرکل صنایع غذا و داروی وزارت صنعت، معدن و تجارت بر اهمیت نوسازی و بازسازی ماشین‌آلات، رفع موانع صادراتی و نیز لزوم همگرایی همه فعالان صنعت داروسازی کشور، تأکید کرد و گفت: ارتباط نظام‌مند با تشکل‌ها و سندیکاهای صنعت دارو و برگزاری نشست‌های تخصصی مستمر با فعالان این حوزه همواره در دستور کار دفتر تخصصی غذا و داروی وزارت صنعت قرار داشته و نگاه به نخچیان و انجمن‌های تخصصی در این حوزه یک نگاه راهبردی و اجرایی است.

اجرای طرح درج قیمت تولیدکننده

با نظارت امکانپذیر است

حسین ابراهیمی؛ عضو انجمن حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان گفت: مهم‌ترین مسأله‌ای که در اجرای طرح درج قیمت تولیدکننده اهمیت دارد نظارت دقیق بر فرایند این طرح است. مزیت طرح درج قیمت تولیدکننده روی کالا باعث شفافیت قیمت‌ها می‌شود به طوری که مبادی تولید و مبادی ورودی تعیین‌کننده قیمت کالاها است. او اظهار کرد: تمام کشورهای توسعه‌یافته طرح درج قیمت تولیدکننده را انجام دادند، در کشور ما نیز اجرای این طرح شدنی است ولی باید امکان اینکه هر کالایی دارای بارکد بوده تا قابل پیگیری و شناسایی باشد نیز در نظر گرفته شود.

اصلاح نظام مجوزدهی با راه‌اندازی درگاه ملی

علی نقیب؛ نایب‌رئیس کمیسیون بهبود محیط کسب و کار و رفع موانع تولید اتاق بازرگانی تهران گفت: راه‌اندازی درگاه ملی مجوزها منجر به اصلاح نظام مجوزدهی خواهد شد و امضاهای طلایی و رانت‌هایی را که با این شیوه درسره‌های زیادی برای کارآفرینان و کسب و کارها ایجاد کرده، حذف خواهد کرد. صدور هر مجوزی دارای بروکراسی بسیار سنگینی است و گاهی در بعضی از سازمان‌ها و نهادها با توجه به تبصره‌هایی که در قانون وجود دارد مجوز برای افراد صادر نمی‌شود یا این مجوزها بسیار سخت و به‌صورت رانت فقط برای عده‌ای صادر می‌شود. او ادامه داد: مسائلی در کشور برای صدور مجوزها وجود دارد که افراد را ماه‌ها برای دریافت آن دچار مشکل می‌کند، در حالی که در بسیاری از کشورهای همسایه چنین مشکلاتی وجود ندارد و مجوزهای کسب و کار در مدت زمان یک هفته‌ای برای افراد صادر می‌شود.

«ایران» از چرایی نبود خودروهای برقی در کشور گزارش می‌دهد

باقی ماندن خودروهای برقی پشت خط تولید



در تولید خودروهای برقی به پیشرفت‌های خوبی دست پیدا کند. اگر ما می‌خواهیم این موضوع را پیگیری کنیم، باید زیرساخت‌های آن چون شارژر باتری و تعویض آن را نیز فراهم کنیم.»

■ در تولید خودرو برقی بسیار عقب هستیم
مازیار بیگلر؛ دبیر انجمن قطعه‌سازان نیز پیش از این در مورد تولید خودروهای برقی گفته بود: «در قطعات عمومی که با خودروهای فسیلی مشترک هستند، مثل تزئینات داخلی، بدنه، شاسی، بعضی از سیستم‌های عملیاتی مانند ترمز یا سیستم‌های مشابه، قابلیت تولید وجود دارد. مشکل ما متأسفانه کماکان بحث فناوری است. نمونه خیلی ساده را مثال می‌زنم؛ باتری‌های این خودروها فناوری خیلی پیشرفته‌ای دارند. باتری که ظرف ۸ دقیقه به‌صورت کامل شارژ شود و بتواند چیزی حدود ۴۰۰ کیلومتر خودرو را راه ببرد، بحث پیچیده‌ای است. یا بحث سیستم‌های هوشمند این خودروهاست که آن هم باز سیستم‌های پیچیده‌ای دارد. در آنها اصلاً به‌روز نیستیم و بسیار عقب هستیم. تولید خودروی برقی ارزان نیست و سرمایه‌گذاری بلایی می‌خواهد.»

محیط زیست و کاهش گاز co2 هستند.

■ باتری را از چین خریداری می‌کنیم

محمدرضا ضایع منش؛ رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره تولید خودرو برقی به «ایران»، گفت: «تولید خودرو برقی نسبت به تولید خودروهای با سوخت فسیلی بسیار آسان‌تر است و در این خودروها تنها باتری مهم است که کشورهای محدودی آن را دارند. در حال حاضر آمریکا و کشورهای اروپایی و البته چین می‌توانند باتری خودروهای برقی را تأمین کنند، لذا در صورت تولید خودرو برقی در ایران می‌توان باتری آن را از چین خریداری کرد.»

او بیان اینکه تأمین باتری در شرایط عادی سهل است ولی در شرایط تحریم مشکلاتی را ایجاد می‌کند، افزود: «ما می‌توانیم باتری مورد نیاز خودروهای برقی را از چین خریداری کنیم، اما با وجود تحریم‌های ظالمانه اگر باتری داده نشود، خطوط تولید خودروهای برقی تعطیل می‌شود و این امر برای صنعت خودرو ریسک دارد.»

نحفی منش ادامه داد: «چین سال‌های متعددی است که در این حوزه ورود کرده و توانسته

آینده باید در تولید خودرو برقی و پیشرفته فعال شوند، این انتظار وجود دارد که خودروسازان برنامه‌های جدیدی را ترسیم کنند و به دنبال مشارکت با خودروسازانی باشند که در این حوزه ورود کردند.»

این کارشناس صنعت خودرو تأکید کرد: «تحریم صنعت خودرو مانند سال ۹۷ نیست و برخی از شرکت‌های خودروساز آماده همکاری با خودروسازان هستند لذا باید از فرصت موجود در جهت توسعه صنعت خودرو و جلوگیری از پس‌رفت آن استفاده کرد.»

■ استقبال ۵۶ میلیون از خودروهای برقی

چندی پیش مؤسسه بلومبرگ اعلام کرد تا سال ۲۰۴۰ سهم خودروهای برقی از بازار خودرو بیش از ۵۰ درصد می‌شود به گونه ای که فروش سالانه خودروی برقی در سال ۲۰۱۰ به بیش از ۲ میلیون دستگاه می‌رسد و در سال ۲۰۲۵ به ۱۰ میلیون دستگاه، در سال ۲۰۳۰، به ۲۸ میلیون دستگاه و تا سال ۲۰۴۰ به ۵۶ میلیون دستگاه خواهد رسید. در این گزارش هیچ نشانه و اثری وجود ندارد که استقبال از خودروهای برقی کاهش پیدا کند چرا که تمام کشورها به دنبال حفظ

خودروسازان سالانه ۱۰ هزار دستگاه خودرو برقی چه با پلنفرم داخلی و چه خارجی تولید کنند. طی تمام این سال‌ها هیچ مجموعه‌ای نتوانست در تولید خودرو برقی کارنامه خوبی داشته باشد، اما در این دوره وزارت صمت نیز مصمم به عملیاتی شدن تولید خودرو برقی است. حال باید دید که خودروسازان می‌توانند به فرمان‌های ابلاغ شده از سوی رئیس جمهور خودروسازان ابلاغ شد.

چند سال است از خودروسازان خواسته می‌شود که به سمت تولید خودروهای برقی حرکت کنند و فقط تولیدکننده خودروهای بنزینی نباشند. در این سال‌ها بارها خودروسازان از خودروهایی برقی رونمایی کرده و وعده می‌دادند که بزودی خودروی برقی تولید داخل وارد بازار می‌شود. ولی تاکنون هیچ‌کدام از خودروهای برقی رونمایی شده، تجاری‌سازی نشدند و این موضوع در حد یک حرف باقی ماند.

۱۷ دی‌ماه ۹۶ بود که سنایای برقی با حضور مستولان رونمایی شد. قاسم جهرودی مدیرعامل اسبق سایپا گفته بود که سایپا برقی در ۲ پلنفرم ۲۰۰ و ۳۱۰ تولید می‌شود که این ۲ مدل طبق سیاست‌های سایپا در حال تجهیز شدن به فناوری موتور برقی هستند.

۲۹ بهمن ۹۸ نیز فرشاد مقیمی؛ مدیرعامل سابق ایران خودرو از اولین خودرو تمام برقی این مجموعه رونمایی کرد و دوباره تیرماه سال جاری، از برقی شدن خودرو تارا خبر داد. البته مدیرعامل اسبق ایران خودرو نیز/هاشم بیکه زارع) در مورد طراحی پلنفرمی با کمک خارجی‌ها خبر داده بود که بواسطه آن تولید خودرو برقی عملیاتی شود.

رونمایی از خودرو برقی تنها از سوی خودروسازان صورت نگرفت بلکه در برخی از دانشگاه‌ها و معاونت علمی ریاست جمهوری هم این موضوع دنبال شد و در نهایت بدون نتیجه باقی ماند.

۷ اسفند۹۷ طرح مفهومی خودروی برقی دانشکده مهندسی خودروی دانشگاه علم و صنعت ایران، رونمایی شد. یاس، خودروی الکتریکی شهری طراحی شده توسط پژوهشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت بود که فاز طراحی آن به پایان رسیده و آماده ساخت نمونه و تولید بود.

وزارت صمت نیز در سال ۹۵ به‌صورت جدی وارد این حوزه شد و حتی در نشست‌ها و سیاستگذاری خودرویی درباره تولید خودرو برقی صحبت می‌شد و هدف‌گذاری این بود که

تمرکز اقتصادی ایران بر اوراسیا

دور جدید مذاکرات با اتحادیه اقتصادی اوراسیا هفته بعد در تهران آغاز می‌شود. در این دوران مذاکرات قرار است موارد باقی‌مانده از متن موافقتنامه تجارت آزاد مطرح و نهایی شود. پس از نهایی شدن متن موافقتنامه تجارت آزاد، موضوع فهرست‌های کلایی در طرف مطرح و مذاکره برای نهایی کردن این فهرست‌ها آغاز خواهد شد. اگر مذاکرات خوب پیش برود قابل پیش‌بینی است که فضای جدید تجارت برای ایران ایجاد می‌شود. کشوری که در گذشته در پوسته خود و چشم به اروپا دوخته بود این روزها نیم‌نگاهی به کشورهای عضو اوراسیا و همسایه دارد.

علیرضا پیمان‌پاک؛ رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران گفت: موافقتنامه تجارت ترجیحی بین ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا از ۵ آبان سال ۱۳۹۸ اجرایی شده و به مدت سه سال دارای اعتبار است. در همین موافقتنامه پیش‌بینی لازم برای انجام مذاکرات مجدد بین طرف‌های این توافق برای تبدیل آن به موافقتنامه تجارت آزاد صورت گرفته است. بر همین اساس سازمان توسعه تجارت از یک سال گذشته تاکنون مذاکرات با طرف اوراسیا را برای تبدیل این موافقتنامه به موافقتنامه تجارت آزاد شروع کرده است.

او ادامه داد: در فرایند مذاکرات توافق شده که نرخ تعرفه ۸۰ درصد کالاها (موسوم به فهرست مثبت) تا هر دو طرف بتدریج و در طول سال‌های اجرای توافق به صفر برسد. در مورد ۲۰ درصد باقی‌مانده (موسوم به فهرست منفی) نیز توافق شده که دو طرف نرخ فعلی تعرفه‌های خود را بدون هرگونه کاهش حفظ کنند.

رئیس سازمان توسعه تجارت ایران افزود: برای تعیین ۲۰ درصد اقلامی که به دلیل حساسیت، نرخ تعرفه آنها مشمول کاهش نخواهد شد، سازمان توسعه تجارت از سال ۱۳۹۹ جلسات

«ایران» از بررسی فهرست کلایی مذاکرات موافقتنامه تجارت آزاد با اوراسیا گزارش می‌دهد



شاخص	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹
صادرات ایران به اوراسیا	۶۰۰٫۸	۶۹۶٫۴	۶۰۵۰٫۰	۱۰۸۱٫۴	۱۰۴۲٫۹
واردات ایران از اوراسیا	۱۸۰۸۳٫۸۶	۸۱۹۰۱۸٫۱	۱۴۷۱۸۴۱	۱۳۱۴۰۹۵۲	۱۰۹۹۵۸۹
تراز تجاری	-۱۲۰۷٫۶	-۱۲۲٫۸	-۸۶۶٫۸	-۲۳۳۷٫۶	-۵۶٫۷

روید به بازارهای ایران و جنوب آسیا برای اعضای اتحادیه اوراسیا به ایفا نقش بپردازد.

افزوده بود: مناطق آزاد شمالی و جنوبی ما مکمل یکدیگر در عرصه بهره‌برداری حداکثری از منافع همکاری ما با اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌باشند و این همکاری باید در قالب راهبردی جامع که یکدیگر را تقاضی تکرده به اجرا درآید، بی‌تردید به مناطق آزاد ایران می‌توانند در کاهش هزینه‌های تولیدی و تجاری‌سازی صادرات محصولات کشاورزی و صنعتی ما به بازارهای منطقه‌ای با تکیه بر مزیت‌ها و معافیت‌های قانونی خود و همچنین قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی، نقش محوری ایفا کنند.

اوراسیا، به ترتیب فدراسیون روسیه با سه میلیارد و ۵۷۰ میلیون و ۱۷۱ هزار دلار، قزاقستان با ۳۴۲ میلیون و ۳۴۹ هزار دلار، بلاروس با ۲۷ میلیون و ۷۷۳ هزار دلار، ارمنستان با هفت میلیون و ۷۶۹ هزار دلار، قرقیزستان با یک میلیون و ۶۰۶ هزار دلار، اولین تا پنجمین مبدأ کالاهای وارداتی ایران بوده‌اند. هادی تیزهوش تابان، رئیس اتاق بازرگانی ایران و روسیه با بیان اینکه همکاری با اتحادیه اقتصادی اوراسیا یک موقعیت خاصی نصیب کشورمان کرده و باید از فرصت‌پذیرش ایران به عنوان میهمان جهت عضویت دائم در این سازمان استفاده کنیم، افزود: «چین سال‌های متعددی است که در این حوزه ورود کرده و توانسته

بازار بزرگ، بازاری که یکی از اعضای اصلی و محوری آن روسیه است، در نتیجه باید با همکاری و همدمی ملی، جهت استفاده حداکثری تولیدکنندگان و بازرگانان داخلی گام برداریم. همکاری با اتحادیه اقتصادی اوراسیا یک موقعیت خاصی نصیب کشورمان کرده و باید از فرصت‌پذیرش ایران به عنوان میهمان جهت عضویت دائم در این سازمان استفاده کنیم، افزود: «چین سال‌های متعددی است که در این حوزه ورود کرده و توانسته

متعددی را (بیش از ۲۰ جلسه) با ذی‌نفعان متعدد این حوزه برگزار کرده و در خلال این جلسات ضمن تشریح موضوع، زمینه لازم را برای تشریح مساعی و تبادل نظر کارشناسی بین مدیران و کارشناسان دستگاه‌های ذیربط فراهم کرده و نهایتاً بر اساس نظرات واصله نسبت به تعیین ۲۰ درصد کالاها به عنوان فهرست منفی اقدام کرده است.

رئیس سازمان توسعه تجارت ایران گفت: این فهرست در اختیار رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی و معاون وزیر و رئیس