



ماشین آلات دپو شده در گمرک ترخیص می‌شوند

معاون وزارت صمت گفت: همه ماشین‌آلات موجود که از قبل وارد شده‌اند و در گمرکات کشور هستند فارغ از قوانین جدید بانک مرکزی (برای آخرین بار) ترخیص می‌شوند. محمدمهدی برداران معاون صنایع عمومی وزارت صمت در این باره اظهار کرد: برخی از ماشین‌آلات در سال‌های گذشته ثبت سفارش شده بودند و در گمرکات کشور وجود داشتند، اما به علت محدودیت‌های بانک مرکزی، ترخیص آنها دچار چالش شده بود، هم اکنون بخشنامه ترخیصی آنها را بانک مرکزی به وزارت صمت ابلاغ کرد. وی افزود: این ماشین‌آلات عمدتاً مشابه داخلی ندارند و می‌توانند در کارخانه‌ها منجر به کاهش مصرف انرژی و افزایش بهره‌وری شوند، همچنین ترخیص این ماشین‌آلات درصد زیادی از موضوع فرسودگی خطوط تولید را حل می‌کند. معاون صنایع عمومی وزارت صمت افزود: واردات ماشین‌آلات فرایند زمان‌بری است از ثبت سفارش تا ساخت ماشین و حمل به کشور حدود ۲ تا ۳ سال طول می‌کشد تا تولیدکننده‌ها بتوانند ماشین‌آلات موردنیاز خود را تأمین کنند، زیرا بعد از ثبت سفارش باید با شرکت‌های خارجی سازنده این ماشین‌آلات قرارداد ببندند و سازنده‌های خارجی مطابق سفارش، ماشین‌آلات را بسازند و اگر از موردنیاز آنها تأمین نشود، خریدار باید به سازنده ماشین‌آلات خسارت بدهد.



مبادلات ریالی با در تجارت با عراق ممکن نیست

عضو هیأت رئیسه اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق اظهار کرد: انجام مبادلات ریالی هم به دلیل تحریم‌ها از مسیر بانک‌ها ممکن نیست و تاجران، ریال حاصل از فروش کالا در بازار عراق را از طریق راه‌تاطات خود با صرافی‌های عراق و ایران و یا کشور سوم مانند امارات دریافت می‌کنند و امکان تسویه‌حساب مستقیم را ندارند. شعبان فروتن، در تشریح آخرین وضعیت تجارت دو کشور به این‌ها گفت: صادرات ایران به عراق با وجود مسائل و چالش‌های مرسوم در روبه‌ای مطلوب ادامه دارد و در این شرایط آنچه می‌تواند به استمرار فعالیت یک تاجر ایرانی در تجارت با این کشور بینجامد حفظ کیفیت کالا است. عراق، تنها مقصد صادراتی تاجران ایرانی نیست و تاجران ترکیه، چین، اردن و دیگر کشورها در تلاش هستند سهم خود را در این بازار افزایش دهند. وی در پاسخ به آخرین وضعیت چالش‌های برآمده از دوترخی شدن دلار برای تاجران ایرانی اظهار کرد: بیشتر صادرکنندگان ایرانی اکنون در تجارت با عراق با ریال کار می‌کنند و بدون استفاده از دلار هم تبادل‌تالی دو کشور پیش می‌رود البته این به معنای حذف کامل دلار نیست اما بخش زیادی از تاجران بدون دلار هم معاملات خود را پیش می‌برند و الزام به تجارت با دلار شامل همه گروه‌های کالایی نمی‌شود، با این حال انجام مبادلات ریالی هم به دلیل تحریم‌ها از مسیر بانک‌ها ممکن نیست.

اخبار کوتاه

امارات بزرگ‌ترین مبدا واردات کالا به کشور

گمرک جمهوری اسلامی ایران طی گزارشی، آمار تجارت خارجی چهار ماهه ابتدایی سال جاری را منتشر کرد که بر اساس آن امارات متحده عربی بزرگ‌ترین مبدا واردات کالا به کشور است. گمرک جمهوری اسلامی ایران طی گزارشی آمار تجارت خارجی کشور در چهارماه نخست سال جاری را منتشر کرد که براساس آن از ابتدای سال جاری تا پایان تیرماه، میزان واردات کشور ۱۲ هزار و ۵۹۲ هزار تن به ارزش ۱۹ هزار و ۹۴۹ میلیون دلار (۱۹۰۹ میلیارد دلار) برآورد شده که در قیاس با مدت مشابه در سال قبل افزایش ۵۰۷۵ درصدی در وزن و ۱۰۱۵ درصدی در ارزش دلاری را تجربه کرده‌است. براساس این گزارش، امارات متحده عربی با اختصاص رقمی بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار و سهم ۳۰٫۸۶ درصدی از کل واردات در جایگاه نخست کشورهای طرف معامله واردات قرار گرفته‌است. همچنین چین با ۵٫۳۸ میلیارد دلار و سهم ۲۷ درصدی، ترکیه با ۲۰۶۵ میلیارد دلار و سهم ۱۳٫۳ درصدی، آلمان با ۲۳۷ میلیون دلار و سهم ۳٫۶۹ درصدی و هند با ۶۳۲ میلیون دلار و سهم ۳٫۰۷ درصدی از کل ارزش واردات، در جایگاه‌های بعدی کشورهای عمده طرف معامله واردات، قرار گرفته‌اند. از ابتدای سال جاری تا پایان تیرماه، میزان صادرات قطعی کالاهای غیر نفتی کشور (به استثنای نفت خام، نفت کوره، نفت سفید و بدون صادرات از محل تجارت چمدانی، ۴۷ هزار و ۹۷۸ هزار تن به ارزش ۱۷ هزار و ۴۳۶ میلیون دلار (۱۷٫۴ میلیارد دلار) بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل (چهار ماه نخست سال ۱۴۰۲) افزایش ۴۰٫۵ درصدی در وزن و ۸۰۱۵ درصدی در ارزش دلاری داشته‌است. براساس این گزارش، طی چهار ماه نخست سال جاری، بیش‌ترین میزان صادرات کشور به مقصد کشورهای چین با ارزش چهار هزار و ۷۷۸ میلیون دلار، عراق با ارزش سه هزار و ۶۲۲ میلیون دلار، امارات متحده عربی به ارزش دو هزار و ۳۶۵ میلیون دلار، به ارزش یک هزار و ۶۷۹ میلیون دلار و افغانستان به ارزش ۷۰۱ میلیون دلار بوده است. همچنین سهم کشور چین از کل ارزش صادرات غیر نفتی کشور طی این مدت ۳۷٫۳۶ درصد، عراق ۲۰٫۷۴ درصد، امارات متحده عربی ۱۳٫۵۴ درصد، ترکیه ۹٫۶۲ درصد و افغانستان ۴٫۰۱ درصد بوده است.

ترخیص بیش از ۱۵ هزار خودرو از گمرکات کشور

براساس آمار گمرک در پنج ماهه نخست سال جاری ۱۵ هزار و ۵۰۴ خودرو سواری از گمرکات کشور ترخیص شده است به ایستادن نوشت: طبق اعلام گمرک جمهوری اسلامی ایران، از ابتدای سال جاری تا پایان مرداد ماه ۱۵ هزار و ۵۰۴ خودرو سواری به ارزش ۲۱۷ میلیون و ۲۷۶ هزار دلار از گمرکات کشور در صورت قطعی ترخیص شده است. این در حالی است که طی پنج ماهه نخست سال گذشته (۱۴۰۲) تنها ۱۳۰۹ دستگاه خودرو سواری به ارزش ۲۸ میلیون و ۳۶۷ هزار دلار ترخیص شده که نشان از رشد تقریباً ۱۲ برابری ترخیص خودرو (سال جاری) در قیاس با مدت مشابه در سال گذشته دارد. گفتنی است: براساس این آمار شرکت معین خودرو ایرانیان با واردات چهار هزار و ۵۱۸ دستگاه، سایپا با سه هزار و ۱۰۸ دستگاه، بهمن موتور با یک هزار و ۳۵۰ دستگاه و کرمان موتور با یک هزار و ۵۱۷ دستگاه، بزرگ‌ترین واردکنندگان خودرو سواری به کشور در این مدت هستند.

سهم ۳۰ میلیارد دلاری ایران از بازار ۱۲۰۰ میلیاردی منطقه

وزیر اسبق بازرگانی گفت: ۱۵ کشور همسایه داریم که سالانه ۲۰۰ میلیارد دلار با هم و با دنیا خرید و فروش می‌کنند و سهم ما از این بازار صرفاً یک دهم ۳۰ الی ۴۰ میلیارد دلار است. تنسین نوشت: یحیی آل اسحاق بر لزوم داشتن یک نقشه راه برای تولید تأکید کرد و افزود: در غیر این صورت تجارت و واردات و صادرات به راه درستی نمی‌رود؛ چون باید بپذیریم که محصولی تولید کنیم تا بدرستی صادر شود. دولت باید محصولی صادرات محور تولید کند که مناسب امریکا و قبا و دیگر کشورها باشد. به عنوان مثال باید در زمینه لوازم خانگی، یخچالی به‌روز تولید کرد تا در کشورهای همسایه به فروش برسد و از طرفی شاهد قاچاق هم نباشیم. اما اگر محصولی گران و بی کیفیت تولید کنیم، مشتری هر دور روز یکبار باید در تعمیرگاه باشدی. وی درباره خودکفایی هم گفت: مزیت نسبی یک نظر قطعی است؛ یعنی هر کشوری باید در بی مزیت‌های خود باشد. البته خلق مزیت هم اهمیت دارد. دولتی شرایط آن باید در کشور وجود داشته باشد. به عنوان مثال ما به میزان کافی محصول پنبه نداریم؛ ولی به‌ازای آن، قادر به تولید میوه هستیم و لذا اگر آب خود را برای تولید هندوانه صرف کنیم و با قیمتی اندک به کشورهای همسایه بفروشیم و در مقابل، کالایی با چندبرابر قیمت وارد کنیم، راه راه خطا رفتاریم. آل اسحاق تأکید کرد: تولیدکننده به تقدیرگویی و حمایت‌های حقوقی نیاز دارد و بیمه و مالیات و تأمین مواد اولیه و نیز روابط بانکی و پولی و بازاریابی نباید کار او را متوقف کند. همه این‌ها جز ضرورت‌هاست و ما رکتینگ و حمل‌ونقل و حمایت‌های بانکی باید از سوی دولت تسهیل شود. آل اسحاق افزود: در تجارت دو طرف باید احساس سود و رفیع نیاز داشته باشند؛ در این راستا باید از طرف‌های مورد تجارت چیزی دریافت کنیم. برای سامان دادن به اقتصاد نمی‌توان همواره صادرکننده بود و کشوری مثل عراق همیشه واردکننده باشد.

تخصیص ارز به واردات خودروهای برقی آزاد شد

بانک مرکزی با تخصیص ارز به واردات خودروهای برقی موافقت کرد. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در نامه‌ای خطاب به مدیر کل سازمان توسعه تجارت ایران در خصوص تأمین ارز خودروهای برقی از محل سپرده خود، بهره‌مندی واردکنندگان را «محل تأمین ارز «سپرده خود» را در ثبت سفارش ثبت آسانی موافق بخش اول مقررات ارزی در مقررات بانک عامل پلا مانع اعلام کرد.

گروه صنعت و تجارت: ناترازی واژه‌ای که این روزها دست

از سسر اقتصاد کشور برنداشته و خود را با این بخش و صنعتی عجین کرده است؛ این بار این ناترازی به‌طور چشمگیری خود را در بخش بنزین نمایان ساخته است. سال گذشته، مصرف بنزین کشور از ۱۴۲ میلیون لیتر در تابستان سال گذشت و این موضوع باعث ناترازی تولید و مصرف داخلی این محصول شد، اما این رقم در سال جاری نیز مجدد تکرار شد و مصرف بنزین در کشور به ۱۴۰ میلیون لیتر در روز رسیده است. این امر با توجه به ظرفیت تولید ۱۱۵ میلیون لیتری بنزین در کشور، به معنای کسری روزانه ۲۵ میلیون لیتری در بنزین است. در حالی مسئولان دولت سیزدهم مدعی افزایش ۱۸ میلیون لیتری تولید بنزین در کشور هستند که افزایش بی‌رویه مصرف بنزین در کشور که این دستاورد را بی اثر کرده است چرا که کارشناسان معتقدند؛ ریشه ناترازی بنزین در بخش تولید نیست بلکه ریشه ناترازی بنزین در مصرف بی‌رویه است؛ این امر موجب شده به جای صادرات، در سال گذشته حدود ۳ میلیارد دلار واردات بنزین داشته‌یم. آنطور که ناصر عاشوری، دبیر انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پالایش گفته است از شرکت‌ها و پالایشگاه‌های فعلی نمی‌توان انتظار رشد ظرفیت تولید داشت، هرچند پروژه‌هایی در راستای افزایش کیفی محصولات در پالایشگاهها در حال اجرا است.

آنطور که وی هشدار داده با اطمینان می‌توان گفت ما تا دو سال آینده در همه حوزه‌های انرژی اعم از آب، برق، گاز و بنزین بحران خواهیم داشت و اگر امروز به اصلاح روند مصرف انرژی در کشور ورود جدی داشته، دو سال دیگر به‌طور حتم بحران تأمین انرژی خواهیم داشت. از آنجایی که ایران از صادرکننده بنزین به واردکننده شد و از طرفی امکان افزایش تولید با شرایط فعلی امکان‌پذیر نیست، «طرح تخصیص بنزین به نفر» مطرح شد. در این رابطه مصطفی پوردقتان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس به بیان توضیحاتی درباره طرح اعطای بنزین به نفر گفته است؛ طرح تخصیص بنزین به نفر در راستای برخوردار شدن تمام مردم کشور از یارانه پنهان بنزین است؛ اما این

شیوه یک ضعف اساسی دارد. با وجود اینکه سیاستگذار هدف مثبتی از تصویب و اجرای آن داشته است و در این جهت بوده است که به دهک‌های پایین جامعه کمک و حمایت شوند، اما متأسفانه می‌بینیم در چهار دهه گذشته نتیجه این تخصیص برعکس بوده است. به جای اینکه این سیاست‌گذاری منجر به این شود که قشر محروم و دهک‌های اول و دوم و سوم و حتی چهارم را به سمت دهک‌های بالاتر هدایت کنیم کسی که در دهک هشتم و نهم و دهم است از این یارانه‌های مستقیم بهره برده است. پوردقتان می‌گوید: به عنوان مثال از یارانه پنهان قبری است که به جاده‌ها می‌دهیم چه کسی استفاده می‌کند؟ مشخص است کسی که چند خودرو دارد و شرایط مالی بهتری دارد. چه کسی از یارانه بنزین هواپیمای استفاده می‌کند؟ کسی که تاجر است و کسی که در دهک‌های بالای هشت است. این موضوعات در چند دهه گذشته اصلاح نشده است.



یک ششم درآمد نفتی صرف واردات بنزین می‌شود

در سال گذشته حدود ۳ میلیارد دلار واردات بنزین داشته‌یم؛ این آمار در کنار آمار واردات کالایی اساسی و دارو در سه ماهه ابتدایی سال نشان می‌دهد چه میزان افزایش مصرف بنزین در کشور به بدنه اقتصاد و رفاه مردم لطمه وارد می‌کند. بنابه آمار منتشر شده، در سه ماهه ابتدایی سال جاری برای واردات کالاهای اساسی و دارو مجموعاً ۳ میلیارد و ۲۶۲ میلیون دلار ارز تخصیص داده شده که ۲ میلیارد و ۷۵۸ میلیون دلار آن برای کالاهای اساسی و کشاورزی و ۵۰۴ میلیون دلار آن برای دارو و تجهیزات پزشکی بوده است. لازم به ذکر است که این میزان از زیان‌رخ ۲۸۵۰ تومان با هدف حمایت از مصرف‌کنندگان و دسترسی اقشار جامعه به کالاهای ضروری با قیمت ارزان‌تر پرداخت شد.

صنعت خودروسازی چقدر ارز نیمایی گرفت؟



مقابل صادرات برای صنایع حمل و نقل و خودرو یک میلیارد و ۴۷۲ میلیون دلار بوده که با توجه به ۲ میلیارد و ۱۷۸ میلیون دلار ارز نیمایی تأمین شده برای این بخش در مجموع صنایع

سال تا ۵ شهرپور ماه جاری ۶ میلیارد و ۳۰۵ میلیون دلار ارز واردات در مقابل صادرات به صنایع تخصیص یافته است، بر همین مبنای در مدت یاد شده میزان ارز تأمین شده واردات در

چرا همکاری گازی ایران و ترکمنستان آسیب دید؟



افزایش تجارت گاز برپروم، وی یادآور شد: یکی از موضوعاتی که طی سال‌های گذشته مغفول واقع شد تکنولوژی آل‌ان‌جی است دنیا اکنون در حال گذار از پروژه‌های پر هزینه خط لوله به سمت توسعه آل‌ان‌جی است چرا که از این مسیر می‌توان با دورترین نقطه دنیا نیز ارتباط گازی داشت و ما اکنون از کشور عربی همسایه عقیم به طوری که قطر در این حوزه حرف اول را در دنیا می‌زند. بنابراین ما باید در یک برنامه منسجم ابتدا نسبت به ورود جدی به توسعه تر میتال‌های آل‌ان‌جی ورود کرده و سپس وارد تجارت گاز از این مسیر شویم. ضمن اینکه خط لوله صادرات به کشورهای همسایه را نیز نباید فراموش کنیم و زودتر وارد فاز اجرا شویم تا عقب‌ماندگی‌های گذشته را جبران کنیم، در این راستا حتماً باید با ایجاد مناسبات سیاسی و اقتصادی برقراری شود. راه حل و فصل کنیم؛ باید به سمت

جهانی و منطقه‌ای بالا ببریم، موضوع دیگری روند مصرف گاز در داخل کشور است، البته عدم توسعه میدانی غیرپارس جنوبی نیز مزید بر علت شده که نتوانسته‌ایم حجم بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و طرفیته‌های گازی جهان هستیم، در زمینه تجارت گاز سهم اندکی داریم، حال آنکه اگر کار نداریم هاب گازی باشیم لازم است از همه انواع تجارت اعم از ترانزیت، سواپ، مبادله و صادرات گاز سه‌هم‌مان را در کشورهای جهان افزایش دهیم. بختیار بیان دادست: ما قبلاً مطالعاتی در حوزه صادرات گاز به اروپا نیز مسیر هند و پاکستان و همچنین ترکیه داشته‌ایم اما هر دو متوقف شد؛ به دلیل اینکه در شرایط تحریم هستیم، یعنی فارغ از این تصمیم‌گیری که کدام بازار اولویت دارد و به لحاظ مسائل فنی و اقتصادی کدام مسیر بهتر است؛ تحریم ما را از اصل ماجرا دور کرد و نتوانستیم روی صادرات گاز به اروپا برنامه‌ریزی کنیم و در واقع یک فرصت بزرگ را از دست داده‌ایم، وی ادامه داد: در زمینه واردات، ترانزیت و خرید گاز از ترکمنستان و فروش به ترکیه به دلیل شرایط فنی و اقتصادی امکان خوبی فراهم بود اما به دلیل اینکه ما ساز و کار پرداخت پول به طرف ترکمنی نداشته‌ایم و پول با تعلق پرداخت می‌شد؛ همکاری دو کشور دچار آسیب شد و نتوانستیم از این فرصت هم استفاده کنیم، در اصل برخی از فرصت‌ها حتی به تهدید تبدیل شد. این عضو پیشین کمیسیون انرژی مجلس با بیان اینکه باید اکنون نگاه جدید به حکمرانی انرژی کشور داشته باشیم، گفت: موضوع مهم و اولویتی که باید در دستور کار قرار گیرد این است که باید ابتدا نسبت به رفع تحریم اقدام کنیم باید مسائلی که برای ایجاد مناسبات سیاسی و اقتصادی برقراری می‌شود راه حل و فصل کنیم؛ باید به سمت

گروه صنعت و تجارت: نماینده پیشین مجلس گفت: ما قبلاً مطالعاتی در حوزه صادرات گاز به اروپا از مسیر هند و پاکستان و همچنین ترکیه داشته‌ایم اما هر دو متوقف شد؛ به دلیل اینکه در شرایط تحریم هستیم، یعنی فارغ از این تصمیم‌گیری که کدام بازار اولویت دارد و به لحاظ مسائل فنی و اقتصادی کدام مسیر بهتر است؛ تحریم ما را از اصل ماجرا دور کرد و نتوانستیم روی صادرات گاز به اروپا برنامه‌ریزی کنیم. علی بختیار درباره همکاری گازی ایران و روسیه به این‌ها اظهار داشت: ایران و روسیه کشورهای بزرگ گازی جهان هستند که ظرفیت‌های بزرگی برای تجارت و همکاری متقابل با یکدیگر دارند و از طرفی بحث ایجاد اوپک گازی نیز مطرح است اما واقعیت امر اینکه ایران علیرغم ذخایر بزرگ گازی از هیچ یک از مزایای آن بخصوص در حوزه تجارت گاز استفاده بهینه نداشته است. ایلتنا در خبری نوشت: وی افزود: ما میداین بزرگ گازی در خزر داریم که به دلیل مسائل زیست محیطی و همچنین عدم اولویت تولید در شمال کشور تاکنون برداشتی نداشته‌ایم و اکنون همکاری دو جانبه ایران و روسیه می‌تواند نقطه قوت برای هر دو کشور باشد یکی اینکه می‌تواند سطح مبادلات تجاری دو کشور را بالا ببرد و دوم اینکه ما توانیم در زمینه تولید در خزر اقدام کنیم و بانوجه به نیاز به تکنولوژی بالا و همچنین عمق زیاد آب می‌توانیم با کمک روسیه پروژه‌های دریایی را پیش ببریم. این کارشناس حوزه انرژی با اشاره به برنامه ایران برای تبدیل شدن به هاب گازی خاطر نشان کرد: این برنامه به لحاظ مسائل ژئوپلیتیکی ژئواستراتژیک برای ایران بسیار حائز اهمیت است اما یکی از موضوعاتی که باعث شده ما توانیم در زمینه تبدیل شدن به هاب گازی موفق باشیم این است که ما با تحریم همه‌جانبه مواجه بودیم. در نتیجه نتوانسته‌ایم سهم‌مان را در تجارت