تولید سالانه ۱۰ میلیون تن محصولات گلخانه‌ای در برنامه هفتم

وزیر جهاد کشاورزی گفت: بر اساس برنامه هفتم توسعه مکلف هستیم سالانه برای ۳۵۰ هزار هکتار از اراضی کشاورزی سیستم آبیاری هوشمند را اجرا و ۱۰ میلیون تن محصولات گلخانه‌ای تولید کنیم. غلامرضا نوری، در مراسم هفتمین نمایشگاه بین‌المللی کشاورزی با اشاره به دغدغه‌های تولیدکنندگان حوزه کشاورزی، در بحث بازار، گفت: در کشور از بالاترین مقام تا سایر رده‌ها تاکید بر تأمین امنیت غذایی دارند. وی افزود: سیستم نوین آبیاری و کشت‌های متراکم در سطح وسیع از نیازمندی این بخش بوده زیرا منابع آبی کشور محدود است.

نوری ادامه داد: بر اساس برنامه هفتم توسعه مکلف هستیم سالانه برای ۳۵۰ هزار هکتار از اراضی کشاورزی سیستم آبیاری هوشمند را اجرا کنیم؛ به اضافه تولید ۱۰ میلیون تن محصولات گلخانه‌ای که در برنامه هفتم تعریف شده است. وی تصریح کرد: تولید پایدار و توسعه عمودی که یکی از اهداف دیگر بخش کشاورزی است نیاز دارد از تولیدات داخلی به شکل گسترده استفاده شود. نوری به تولیدکنندگان توصیه کرد: هزینه تمام شده را باید به حداقل برسانید تا توان رقابت به وجود آید؛ به ویژه در سیستم آبیاری، ساخت گلخانه‌ای این هزینه‌ها باید کاهش یابد تا مشتریان بیشتری داشته باشید. وزیر جهاد کشاورزی با اشاره به صادرات عنوان کرد: ارتباطات تجاری بین‌المللی قطعاً یکی از راه‌های توسعه تولید است.

انباشت مواد اولیه قطعه‌سازان در گمرکات

محمدرضا نجفی‌منش رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور به بازار گفت: قطعه‌سازان بزرگ کشور به دلیل عدم تخصیص ارز با انباشت مواد اولیه در گمرکات مواجه شدند که این مسئله منجر به افت تولید قطعات و خودرو شد. وی با تاکید بر اینکه وزیر صمت دولت چهاردهم باید دو تصمیم جدی در وزارتخانه متبوعش را دنبال کند، به خبرگزاری بازار توضیح داد: ابتدا اینکه شخص نخست سیاستگذار صنعتی باید مدیریت واحدهای تولیدی را واگذار کند. خصوصی‌سازی خودروسازان می‌تواند چالش‌های دولت در مسائله خود را کاهش دهد، در این شرایط دولت باید برنامه‌ریز و نظاره‌گر به جای تصدی‌گر باشد. دوم اینکه قیمت‌گذاری دستوری برای صنایع خودروسازی باید در دولت چهاردهم حذف شود. انجام این دو مولفه مهم در جاده مخصوص می‌تواند منجر به کاهش احضار وزیر صمت به مجلس شورای اسلامی شود. زیرا تاریخ ثابت کرده است که وزرای صمت دولت‌های پیشین به دلیل وضعیت صنعت و بازار خودرو بارها به خانه ملت احضار و کارت قرمز دریافت کردند. وی تصریح کرد: در حال حاضر وضعیت نقدینگی در زنجیره تامین اسف بار است، زیرا خودروسازان به دلیل قیمت گذاری دستوری توان پرداخت مطالبات به قطعه سازان را ندارند. بنابراین چالش نقدینگی به زنجیره تامین بیشتر فشار مالی را تحمیل کرده است. عدم تامین مواداولیه سبب کاهش تیراژ تولید واحدهای قطعه سازی و به تبع آن خودروسازان شده است.

تجارت بررسی می‌کند

افزایش قیمت برنج پیامد ایجاد محدودیت در واردات

گروه صنعت و تجارت: هشدار کمبود و گرانی برنج در بازار از روزهای آینده به صدا درآمد؛ از آنجایی که دولت هیچ برنامه مشخص و مدونی برای میزان واردات، تولید و از همه مهم‌تر تخصیص ارز به برنج ندارد همین امر منجر به روند افزایش قیمت برنج در بازار شده است. در حال حاضر بخش زیادی از مردم به دلیل عدم توانایی مالی از برنج خارجی استفاده می کنند، اما برنج خارجی نیز به دلیل کمبود با افزایش قیمت مواجه شده است؛ به طوری که قیمت برنج پاکستانی از ۳۷ هزار تومان به ۵۰ هزار تومان و هندی از ۴۶ هزار تومان به ۶۵ هزار تومان رسیده است. بنا به آماری که منتشر شده در ۸ ماهه ابتدایی سال گذشته، بیش از ۷ هزار تن انواع برنج وارد کشور شد که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴۶ درصد کاهش داشت و همین کاهش واردات برنج امروز با افزایش قیمت تاثیر خود را بر بازار داخلی گذاشته است. از دیگر سو، در سال جاری نیز تولید برنج ایرانی با ۳۰ درصد کاهش همراه بود. با وجود کمبود برنج در بازار با دستور وزارت جهاد کشاورزی در نامه‌ای به معاونت امور زراعت برای حمایت از تولیدکنندگان داخلی در زمان فصل برداشت، اقدامات لازم از جمله ممنوعیت واردات این محصول ظرف چهار ماه از ۱۵ تیر تا ۱۵ آبان سال جاری تصویب و ابلاغ کرد. اخیرا انجمن تولیدکنندگان و تأمین کنندگان برنج ایران با ارسال نامه‌ای خطاب به معاون اول رئیس جمهور، نسبت به خالی شدن بازار از برنج وارداتی و جهش قمیت‌ها در این بازار هشدار داد. انجمن تولیدکنندگان و تامین کنندگان برنج در این نامه عدم واردات کافی در چهار ماهه ابتدایی سال جاری، تقاضای افزایشی برنج در ماه‌های محرم و صفر و همچنین خروج برنج از کشور برای اربعین، تهدید و کمبود و گرانی برنج خارجی و اثر مستقیم آن در گران تر شدن برنج پر محصول ایرانی عنوان کرده است. از سوی دیگر با افزایش قیمت برنج خارجی که نیاز سفره شش دهک آسیب‌پذیر را فراهم می کند در بازار نسبت به سال قبل در حدود ۲۰ الی ۳۰ درصد مواجه هستیم و تهدید به اینجا ختم نمی‌شود چرا که عرضه برنج‌های با رتبه‌های پایین‌تر نیز با قیمت بالا از نظر موجودی در سطح عرضه به حداقل رسیده و با اتمام سطح عرضه بیم آن می‌رود که شوک جدی کمبود مطلق به بازار برنج که قوت غالب مردم است وارد شود. با افزایش قیمت برنج‌های پر محصول ایرانی در حدود ۲۰ الی ۳۰ درصدی و عدم کنترل و تنظیم بازار آن که با واردات کسری برنج کشور انجام می‌شود دغدغه رکود بازار برنج ایرانی نیز در راه است. اعضاء این انجمن با دارا بودن زنجیره صنعت برنج از مرحله تولید و فرآوری برنج ایرانی، توزیع زنجیره‌ای و مستقیم به مصرف کننده، صادرات و واردات، تجربه نشان داده مسئولیت‌های ناشی از ایجاد بحران‌های احتمالی بسیار سنگین خواهد بود. در بخش دیگری از این نامه شرایط بازار را به گونه‌ای تحلیل کرده است که از وضعیت هشدار و بحران در حال ورود به وضعیت قرمز هست و این وضعیت نگران کننده در حالی بر بازار تحمیل شده است که هم اکنون برنج‌های رسوب کرده در گمرکات که به صورت قانونی وارد و در مرحله ترخیص با آغاز دوره ممنوعیت روبرو شده است، می‌تواند وارد بازار شده و با ایجاد توازن میان عرضه و تقاضا مانع از تداوم شرایط کنونی شود. همچنین در این نامه از نگرانی انجمن تولیدکنندگان و تأمین کنندگان برنج ایران به عنوان تنها تشکل فراگیر صنعت برنج کشور به دلیل ادامه گرانی و سپس خالی شدن سطح عرضه از برنج، خبر داده و بر این مهم تاکید شده است که انجمن آمادگی دارد تمام ظرفیت خود را برای همراهی با دولت و تأمین برنج مورد نیاز هموطنان از منابع داخلی و خارجی به کار گیرد.

▪ کشاورزان، برنج ایرانی را روانه بازار نمی‌کنند

در حالی عدم عرضه کافی برنج خارجی در بازار زنگ هشدار افزایش قیمت برنج ایرانی را نیز به صدا درآورده که خبرهای حاکی از آن است که کشاورزان فعلا قصد فروش نیمی از برنج تولیدی خود را ندارند؛ آنطور که سیدعلی طاهری اطاق سرا، رییس اتحادیه برنج‌فروشان شهر بابل در این باره به ایلنا گفته است نی‌ها نیمی از محصول برنج امسال را فروخته‌اند و فعلا قصد فروش نیمی دیگر را ندارند، بنابراین بازار برنج اکنون در وضعیت مازاد تقاضا نسبت به عرضه قرار دارد و توقف عرضه برنج از سوی برنج کاران به این دلیل است که آنها هم به این نتیجه رسیده‌اند که برنج در ماه‌های پیش رو افزایش قیمت خواهد داشت و شرایطی فراهم خواهد شد که آنها محصول خود را با قیمت بالاتر عرضه کنند، با این حال قیمت کنونی محصول ایرانی در بازار قیمت متعادلی است و با قدرت خرید مردم همخوانی دارد. بنا به گفته او، هرچند پیش‌بینی می‌شد محصول برنج امسال از شالیزارهای مازندران به بیش‌تر از یک میلیون تن برسد، اما تولید امسال استان به ۹۰۰ هزار تومان رسید و دلیل این کاهش هم چنانچه اشاره شد بارش‌های بی‌موقع بود. بر اساس این گزارش لازم به ذکر است که با احتساب سرانه مصرف و ذخایر استراتژیک، سالانه ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار تن برنج مورد نیاز کشور است.

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات خودرو خبر داد

بدهی ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی سایپا و ایران‌خودرو به قطعه‌سازان

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ضمن تاکید بر اینکه نبود استراتژی ثابت و مدون برای صنعت خودرو کشور، سبب شده که با هر تغییر، نقشه و مسیر راه صنعت هم تغییر کند، این موضوع را از جمله اصلی‌ترین موارد عدم توسعه صنعت دانسته و معتقد است چنانچه با قید فوریت برای رفع مشکلات مجموعه صنعت خودرو (خودروسازی و قطعه‌سازی) چاره‌اندیشی نشود، نابودی این صنعت، قطعی است. فرهاد به‌نیا ضمن تاکید بر اینکه وزیر صنعت، معدن و تجارت بایستی هر چه سریع‌تر به مشکلات صنعت قطعه‌سازی کشور ورود کند، به ایسنا گفت: نیاز است که وزارت صمت، رسیدگی به مشکلات مجموعه صنعت خودرو (خودروسازی و قطعه‌سازی) را در اولویت قرار دهد؛ چراکه خطر توقف صنعت یک خانواده حداقل ۳۵۰ هزار نفری (غیر از صنایع زیر مجموعه‌ای) در کشور وجود دارد و با آهنگی که این صنعت پیش‌رو گرفته است، در حقیقت صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی کشور بسیار زود متوقف خواهد شد. توقف این صنعت، قطعا هزینه بسیار سنگینی برای کشور در پی خواهد داشت. سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو کشور، ضمن گلایه از اینکه دوستان وزارت صمت گویی هنوز خطر تعطیلی این صنعت را جدی نگرفته یا از آن غافل هستند، گفت: نبود استراتژی ثابت در صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور سبب شده است که دائماً با تغییر وزرای کشور، برنامه‌ها هم تغییر کند. یک روز بحث تیراژ تولید مطرح است، یک روز بحث واردات بسیار جدی می‌شود و روز دیگر موضوع خودرو برقی، آن هم بدون توجه به اینکه کشور هنوز ظرفیت‌های لازم برای آن را پیدا نکرده است و بایستی فعلا مشکل خود را در عرصه خودروهای فسیلی رفع کند و در کنار آن، جذب تکنولوژی خودروهای برقی را هم پیگیر باشد. وی افزود: این نبود استراتژی مدون در صنعت خودرو، باعث شده که هر وزیری که در سکان وزارت صمت می‌نشیند، سعی می کند که ایده‌ها و نظرات خود را بدون توجه به اینکه این صنعت، کار خود را از کجا آغاز کرده، برای توسعه آن لازم است که چه کارهایی انجام شود، چه عارضه‌هایی دارد و به کجا حرکت خواهد کرد، پیاده‌سازی کند. این عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازی کشور تصریح کرد: اگر واقعا وزارت صمت یا مسئولان، صنعت خودرو را نمی‌خواهند، یکبار شفاف به فعالان این صنعت اعلام کنند که صنعت خودرو، هیچ مزیتی برای کشور ندارد؛ در اینصورت حداقل ما نیز تکلیف خودمان را با کارگاه‌ها و وضعیت سیستم تولیدی خود می‌دانیم. به‌نیا تاکید کرد: در مجموع نبود این استراتژی واحد و مشخص، مشکلات بسیاری را به وجود آورده است، بطور مثال مقرر بود که وضعیت پرداختی خودروسازان (بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان) متعادل شود که نشد. در حال حاضر بالغبر ۱۰۰ هزار میلیارد تومان هر دو خودروساز به قطعه‌سازان بدهی دارند و احتمالا تا امروز این عدد بیشتر هم شده است. همچنین قرار بود که قیمت‌ها توسط خودروسازان به روز شود که این نیز عملیاتی نشد. این‌ها سبب شده که صنعت قطعه‌سازی در تامین مواداولیه، تامین نیروی انسانی و تکنولوژی خود دچار مشکلات عدیده‌ای شود که قطعا می‌تواند مشکلات بسیاری را برای صنعت خودرو هم به دنبال داشته باشد. سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودروهای کشور، یادآور شد: طبق آمار و اطلاعاتی که انجمن در رابطه با بحث افزایش قیمت خودروها تهیه کرد که براساس آن در سال ۱۳۹۱ (۲۰۱۱ میلادی)، صنعت خودرو ما در جهان به رتبه سیزدهم رسید؛ تیراژ تولیدی که در آن سال داشتیم، بالغ بر یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو بود و دقیقا همان سالی بود که قیمت بازار از قیمت کارخانه‌ای محصولات، پایین‌تر و خودروسازان پیشنهاد فروش قسطی محصولات را می‌دادند. این فعال صنعتی ادامه داد: بسیاری از افراد با پرداخت یک مبلغ پیش پرداخت و در حقیقت به قیمت بازار، خودرو را از شرکت‌های خودروسازی خریداری می کردند که همانطور که اشاره شد در بسیاری از خودروها، قیمت بازار از قیمت کارخانه پایین‌تر بود. علت این موضوع چه بود؟ تنها علت این امر، افزایش تولید بود و میزان خودرویی که در کشور تولید شد، بیش از نیاز بازار بود. وی تصریح کرد: در حال حاضر اما متاسفانه با سیاست‌هایی که وزارت صمت و همچنین دو خودروساز پیش گرفته‌اند، تیراژ تولید که قرار بود به روزانه ۳۰۰۰ دستگاه برسد اما متاسفانه با عدم بی‌سیاستی همین امروز، تیراژ تولید گروه سایپا حدود ۱۵۰۰ خودرو و در ایران‌خودرو حدود ۱۹۵۰ دستگاه است. این درحالی است که مقرر شد هریک از خودروسازان روزانه ۳۰۰۰ دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۳ تولید داشته باشند تا بتوانند نیاز بازار را به طور کامل مرتفع کنند.

▪ افت ۶ میلیارد یورویی ارزش تجارت ایران و ایتالیا

گروه صنعت و تجارت: رئیس اتاق مشترک ایران و ایتالیا گفت: حدود ۱۴ سال پیش ارزش تجارت ایران و ایتالیا بیش از ۷.۵ میلیارد یورو بود و صادرات ایران به ایتالیا بر واردات آن غلبه داشت اما با تشدید تحریم‌ها این رقم به یک میلیارد یوروی کنونی افت کرده و از این یک میلیارد یورو دوسوم آن شامل مواد غذایی و مواد دارویی است که ایران از ایتالیا وارد می کند، ایتالیا دیگر از ایران نفت نمی‌خرد و برای تامین نفت موردنیاز خود به کشورهای افریقایی روی آورده است. احمد پورفلاح، رئیس اتاق مشترک ایران و ایتالیا از اهمیت جذب سرمایه‌های خارجی در توسعه اقتصادی کشور گفت و توضیح داد: حتی کشورهایی که از نظر اقتصادی در رده‌های بالا هستند و نه تنها مشکل تامین سرمایه ندارند بلکه در دیگر سرزمین‌ها نیز سرمایه‌گذاری کرده‌اند جذب سرمایه را در اولویت امور قرار می‌دهند. وی به ایلنا عنوان کرد: دامنه دستاوردهای برآمده از جذب سرمایه خارجی تنها به امور اقتصادی محدود نمی‌شود و می‌تواند به کسب دستاوردهای سیاسی، اجتماعی، رفاهی و فناورانه برای کشورها بینجامد و سرمایه‌گذار خارجی علاوه بر سرمایه با خود فناوری، تخصص و تجربه می‌آورد.

پورفلاح ادامه داد: سرمایه جذب نقطه‌ای می‌شود که زایا و قابل تاثیر و امنیت داشته باشد، همچنین بازگشت‌پذیر باشد و هر زمان سرمایه‌گذار بخواهد سرمایه خود را به نرخ روز به پول تبدیل کند این امکان برای او مهیا باشد. با این حال، متاسفانه در کشور ما هیچ یک از این پیش‌نیازها فراهم نیست و من به عنوان شخصی که پنج دهه است مدیریت واحدهای تولیدی را در بخش خصوصی بر عهده دارم می‌توانم بگویم که در ایران صنعت و تولید آمیخته به چالش و دردسر است و سلامت حرفه‌ای تولیدکننده را به ورطه ورشکستگی سوق می‌دهد. چنین مسائلی گویای این است که در کشور ما سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تولید و در واحدهای صنعتی کوچک‌مقیاس و متوسط مقیاس سودآور نیست مگر در یک یا دو رشته صنعتی که به دلیل تخصیص ارز ارزان‌قیمت و یا قرار نداشتن در شمول تحریم‌ها توانسته‌اند در این شرایط تولید خود را با سودآوری پیش برند و یک سرمایه‌گذار خارجی تمام این امور و وضعیت سرمایه‌گذاران داخلی را پیش از ورود سرمایه رصد می کند.

با حضور وزیر صمت و رئیس جدید سازمان توسعه تجارت

نشست بزرگ تجاری ایران و اوراسیا برگزار می‌شود

طبق اعلام سازمان توسعه تجارت ایران، رئیس جدید این سازمان، به منظور شرکت در "نشست بزرگ تجاری ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا" راهی جمهوری ارمنستان می‌شود. به گزارش ایسنا، نشست بزرگ تجاری ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، در حالی ۹ و ۱۰ مهر در ارمنستان برگزار خواهد شد که در این نشست سیدمحمد اتابک، وزیر صمت و محمدعلی دهقان دهنوی، رئیس جدید سازمان توسعه تجارت ایران شرکت خواهند کرد. طبق اعلام سازمان توسعه تجارت ایران، این نشست با حضور بیش از ۳۰۰ شرکت ایرانی و پنج کشور عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا (روسیه، ارمنستان، بلاروس، قزاقستان و قرقیزستان) در ایروان جمهوری ارمنستان برگزار خواهد شد.

▪ تصویب نهایی موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران با اتحادیه اوراسیا، ظرف چند ماه آینده

در رابطه با این نشست، اکبر گداری –سرپرست دفتر آسیای میانه، قفقاز و روسیه سازمان توسعه تجارت ایران– ضمن تاکید بر اهمیت برگزاری نشست بزرگ تجاری ایران و اوراسیا، اظهار کرد: هر سال اتحادیه اقتصادی اوراسیا، برگزارکننده مجمع سالانه است و از آنجایی که ریاست مجمع ۲۰۲۴ را ارمنستان برعهده گرفت امسال در ایروان، این مجمع برگزار می‌شود. وی افزود: سال گذشته موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران با اتحادیه اوراسیا امضا و به احتمال زیاد، ظرف چند ماه آینده توسط مجالس تمام کشورهای عضو به تصویب نهایی خواهد رسید؛ بنابراین اتحادیه اوراسیا در سال جاری پیشنهاد داد که ایران نیز در این اجلاس شرکت کند از این‌رو یک روز را برای سخنرانی سیدمحمد اتابک وزیر صمت ایران اختصاص دادند. این مقام مسئول ضمن اشاره به هیات همراه وزیر در سفر به ارمنستان، گفت: در این سفر علاوه‌بر محمدعلی دهقان دهنوی (معاون وزیر صمت و رئیس سازمان توسعه تجارت ایران) و هیات دولتی، بیش از ۱۰۰ شرکت از بخش خصوصی ایران، وزیر را همراهی خواهند کرد؛ همچنین ۲۰۰ شرکت از کشورهای اوراسیا در این اجلاس شرکت خواهند کرد. گداری با بیان اینکه در حاشیه این اجلاس دولتی جلسات B2B شرکت‌های خصوصی نیز برگزار خواهد شد، تصریح کرد: چهار میزگرد با حضور نمایندگان شرکت‌ها و موسسات تخصصی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ایران در خصوص موضوعات مربوط به ارتقای حجم تجارت و سرمایه‌گذاری متقابل، لجستیک، اتصال حمل و نقل در کریدور شمال –جنوب، همکاری در صنعت و کشاورزی، امنیت غذایی؛ مسائل تسویه حساب‌های متقابل؛ و همینطور نشست‌های B2Bحضوری و آنلاین برای شرکت‌ها و بخش‌های خصوصی ایران و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا برنامه ریزی شده است. به گفته سرپرست دفتر آسیای میانه، قفقاز و روسیه سازمان توسعه تجارت ایران؛ به نظر می‌رسد پیش از اجرایی شدن موافقتنامه تجارت آزاد برگزاری نشست بزرگ تجاری ایران و اوراسیا، فرصت مغتنمی خواهد بود تا با استفاده از این امکان، زمینه لازم برای بهره‌مندی حداکثری فعالان اقتصادی ایران از این موافقتنامه را فراهم آوریم.

اخبار کوتاه

نیمه اول سال چقدر موبایل وارد کشور شد؟

در ۶ ماهه سال جاری ۵ میلیون و ۴۱۶ هزار و ۴۴۶ دستگاه گوشی تلفن همراه به شیوه تجاری و مسافری از گمرکات کشور ترخیص و وارد کشور شد. ارزش این تعداد گوشی تلفن همراه وارداتی به کشور در ۲ رویه تجاری و مسافری یک میلیارد و ۲۲۵ میلیون دلار بوده است. بر اساس این گزارش، واردات گوشی تلفن همراه به کشور در دو رویه تجاری و مسافری در ۶ ماهه امسال از لحاظ تعداد ۱۶ درصد و از حیث ارزش ۸ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش نشان می‌دهد. این گزارش حاکیست، از مجموع گوشی تلفن همراه وارداتی به کشور در این مدت ۵ میلیون و ۲۴۹ هزار و ۹۶۰ دستگاه به ارزش یک میلیارد و ۱۳۶ میلیون دلار به شیوه تجاری و ۱۶۶ هزار و ۴۸۶ دستگاه به ارزش ۸۹ میلیون و ۳۰۹ هزار دلار به شیوه مسافری وارد کشور شده است. براساس این گزارش در این مدت واردات گوشی تلفن همراه در رویه تجاری از لحاظ تعداد ۱۵ درصد و از حیث ارزش ۴ درصد کاهش و در رویه مسافری از لحاظ تعداد ۳۸ درصد و از حیث ارزش ۴۱ درصد کاهش داشته است.

آمار واردات خودرو در ٦ ماهه ابتدای سال

محمدرضوانی‌فر رئیس کل گمرک ایران، گفت: با توجه به آخرین آمار گمرک از واردات خودروی سواری، در ۶ ماهه امسال ۲۲ هزار و ۲۶۴ دستگاه خودرو سواری از گمرکات ترخیص قطعی و وارد کشور شده و ارزش این تعداد خودرو وارداتی به کشور در بازه زمانی ذکر شده، ۴۳۸ میلیون و ۶۶۸ هزار دلار بوده است. وی با اشاره به اینکه تعداد خودروهای سواری وارداتی در ۶ ماهه سال گذشته ۱۷۳۶ دستگاه بوده است، افزود: ارزش واردات خودرو سواری در سال قبل ۳۶ میلیون و ۵۶۵ هزار دلار بود. رضوانی‌فر در خصوص واردکنندگان عمده خودرو به کشور در ۶ ماهه امسال، تصریح کرد: در این مدت شرکت‌های معین خودرو ایرانیان با واردات ۵۶۵۰ دستگاه، سایپا با ۵۴۴۵ دستگاه، بهمن موتور با ۱۶۵۰ دستگاه و کرمان موتور با ۱۵۲۴ دستگاه به ترتیب بزرگترین واردکننده خودرو سواری به کشور بودند.

حذف خودروهای چینی از جاده‌های آمریکا

وزارت بازرگانی آمریکا با استناد به نگرانی‌های امنیتی، ممنوعیت سخت افزار و نرم افزار چینی خودروهای متصل را در جاده‌های آمریکا پیشنهاد کرد. مقررات پیشنهادی، عملا خودروها و کامیون‌های چینی را در بازار آمریکا حذف خواهد کرد و خودروسازان آمریکایی و سایر خودروسازان بزرگ را وادار می کند نرم‌افزار و سخت‌افزار چینی را از خودروهای خود در آمریکا حذف کنند. ایسنا در گزارشی نوشت: دولت جو بایدن، رئیس جمهور آمریکا، نگرانی‌هایی را درباره جمع آوری داده کاربران آمریکایی در خودروهای متصل و احتمال دستکاری خودروهای متصل به اینترنت و سیستم‌های ناوبری توسط عوامل خارجی، مطرح کرده است. ممنوعیت پیشنهادی مانع از تست خودروهای خودران خودروسازان چینی در جاده‌های آمریکا خواهد شد و این ممنوعیت شامل سخت‌افزار و نرم‌افزار ساخت روسیه هم می‌شود و ممکن است به سایر کشورهای متخاصم گسترش پیدا کند. بر اساس این پیشنهاد، ممنوعیت نرم‌افزاری در سال ۲۰۲۷ اجرایی می‌شود و ممنوعیت سخت‌افزاری در سال ۲۰۳۰ یا ژانویه ۲۰۲۹ به اجرا گذاشته می‌شود. وزارت بازرگانی یک مهلت ۳۰ روزه برای دریافت بازخورد درباره این پیشنهاد داده و امیدوار است آن را تا ۲۰ ژانویه نهایی کند. این مقررات همه خودروهای جاده‌ای را پوشش می‌دهد اما شامل خودروهای کشاورزی یا معدنی که در جاده‌های عمومی استفاده نمی‌شوند و همچنین پهپادها و قطارها نمی‌شود. این اقدام تشدید قابل توجهی در محدودیت‌های آمریکا بر خودروها، نرم‌افزارها و قطعات چینی است. دولت بایدن در ماه جاری، افزایش شدید تعرفه‌ها بر واردات چینی، از جمله تعرفه ۱۰۰ درصدی بر خودروهای برقی و افزایش تعرفه واردات برای باتری‌های برقی و مواد معدنی کلیدی را اعمال کرد.

کمبودی در حوزه شکر نداریم

رئیس اتحادیه صنف بنکداران مواد غذایی از رفع مشکلات توزیع شکر خبر داد و اظهار کرد: توزیع شکر در بازارگاه و با نرخ مصوب انجام می‌شود و دیگر مشکلاتی همچون نوسانات قیمتی وجود ندارد و حتی با قیمتی کمتر از نرخ مصوب نیز عرضه می‌شود. رضا کنگری رئیس اتحادیه صنف بنکداران مواد غذایی درباره علت ناترازی قیمت خرید و عرضه شکر به ایسنا اظهار کرد: علت این ناترازی‌ها نبود اتحادیه بنکداران در سامانه بازارگاه و مشخص نبودن منبع تامین بنکداران مواد غذایی بود که از بازار آزاد به نرخ‌های متفاوت تهیه می‌شد، به همین دلیل نیز مشکلاتی در قیمت به وجود آورده بود که خوشبختانه این مشکل رفع شده و در حال توزیع است و همین امر موجب ثبات در بازار شده است. وی افزود: با برگزاری جلسات متعدد بنکداران به بازارگاه متصل شدند به قیمت مصوب ۳۸ هزار و ۵۰۰ تومان تامین و به قیمت مصوب ۴۰ هزار و ۵۰۰ تومان به دست مصرف کننده نهایی می‌رسد و در این زمینه هیچ مشکلی نداریم. رئیس اتحادیه صنف بنکداران مواد غذایی با تاکید بر اینکه کمبودی در حوزه شکر نداریم و حتی با قیمت کمتر از قیمت مصوب نیز عرضه می‌شود، درباره شیوه صحیح توزیع اظهار کرد: نظام توزیع در برخی زمینه‌ها همچون شکر مشکلاتی داشت که پیگیری‌ها و مکاتباتی انجام شد تا مشکل حل شود و در این زمینه دیگر مشکلی نداریم، اما در حوزه برنج به دلیل اینکه فصل برداشت برنج ایرانی است و ما در فصل ممنوعیت برداشت برنج ایرانی قرار داریم، برنج خارجی در بازار کم شده و این موارد موجب افزایش قیمت برنج در کشور است. وی در پایان ضمن اشاره به اینکه میزان عرضه و تقاضای شکر در کشور با هم مطابقت دارد و هیچ چالشی در این زمینه نداریم، اظهار کرد: شکرهای بسته‌بندی نیز ۴۹ هزار و ۵۰۰ تومان قیمت‌گذاری شده و بر روی محصولات این قیمت درج می‌شود و تنها به همان قیمت به فروش می‌رسد.