

اخبار کوتاه

صادرات ۸۰ میلیون دلاری صنعت رنگ و رزین

مدیر کل دفتر صنایع شیمیایی و پلیمری و وزارت صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اینکه ۸۰ میلیون دلار صادرات صنعت رنگ و رزین در هشت‌ماه‌امسال است، گفت: با وجود شرایط خاص کشور در سال جاری، این صنعت در حوزه صادرات موفقیت‌هایی کسب کرده به طوری که ارزش صادرات نسبت به سال قبل حدود ۱۰ درصد افزایش یافته است. پروین نباتی دب‌روز چهارشنبه در آیین افتتاح بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی رنگ، رزین، پوشش‌های صنعتی، مواد کامپوزیت و صنعت آبکاری اظهار داشت: تعداد واحدهای فعال این صنعت حدود یک هزار و ۱۰۰ واحد است که ظرفیت تولید کلی آن بیش از ۱۲ میلیون تن است. وی ادامه داد: این صنعت به طور مستقیم برای بیش از ۴۴ هزار نفر اشتغال ایجاد کرده است و بخش قابل توجهی از این واحدها وابسته به واردات نیستند؛ تنها کمتر از ۲۰۰ واحد برای دریافت ارز و ثبت‌برنامه تولید جهت استفاده از سهمیه ارزی واردات انجام داده‌اند. مدیر کل دفتر صنایع شیمیایی و پلیمری وزارت صنعت، معدن و تجارت افزود: در سال جاری، حدود ۸۰۰ هزار تن تولید توسط واحدهای بزرگ و فعال صورت گرفته که نشان‌دهنده پتانسیل صادراتی بالای این صنعت است. وی با بیان اینکه بیشتر رنگ‌ها و رزین‌های تولید شده در داخل کشور برای مصارف خانگی، صنایع خودرو و موارد تخصصی دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرند، گفت: در صورت نبود توجه اقتصادی برای تولید برخی موارد، تولیدکنندگان داخلی از دانش و فناوری لازم برای تأمین نیازهای کشور برخوردارند.

حرت‌ک به سوی هوای پاک با جایگزینی

موتورسیکلت‌های فرسوده

اجرای طرح ملی جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده با ارائه تسهیلات به متقاضیان بعد از چهار دهه، می‌تواند به کاهش آلودگی هوای تهران در این شرایط ناسالم کمک کند. بر اساس آخرین آمارهای منتشر شده از سوی پلیس راهور در کشور حدود ۱۳ میلیون و ۶۶۴ هزار دستگاه موتورسیکلت تردد می‌کنند که از این تعداد حدود ۱۱ میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت فرسوده است که سهم قابل توجهی در آلودگی هوادارند. بیشترین سهم خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده در تهران است که برآورده می‌شود نزدیک به سه میلیون موتورسیکلت فرسوده باشد؛ طبق پژوهش‌های صورت گرفته، یک موتور کاربراتوروی قدیمی می‌تواند روزانه معادل چندین لیتر سوخت اضافی مصرف کند و آلوده‌مهایی تولید کند که معادل خروجی ۱۰ موتور، جدید است. بر اساس آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، سن فرسودگی برای موتورسیکلت‌های کاربراتوروی ۶ سال و برای موتورسیکلت‌های انژکتوری ۱۲ سال تعیین شده است. از این رویااستی طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده سرعت بخشیده‌شود. ستاد نوسازی، شرایطی (برای ثبت‌نام طرح جایگزینی موتورسیکلت‌ها ارائه کرده بود که موتورسیکلت‌های کاربراتوروی با سن بیش از ۶ سال (مدل ۱۳۹۸ و قبل) این مدل‌ها به دلیل سیستم سوخت‌رسانی ناآکار، مانند چن‌د برابر مدل‌های جدید آلاینده تولید می‌کنند. موتورسیکلت‌های انژکتوری با سن بیش از ۱۲ سال (مدل ۱۳۹۲ و قبل) حتی این مدل‌های پیشرفته‌تر هم با فرسودگی، کارایی‌شان کاهش می‌یابد همچنین موتورسیکلت‌های برقی با سن بیش از ۱۵ سال (مدل ۱۳۸۹ و قبل) فرسودگی باتری و قطعات، ایمنی و کارایی آن‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

حذف ۵ محصول کشاورزی از لیست

محصولات آب‌بر صادراتی

سازمان توسعه تجارت ایران اعلام کرد که پنج محصول خرم‌ا، پسته، انجیر، انگور و چای از فهرست محصولات کشاورزی آب‌بر حذف‌شد. سازمان توسعه تجارت ایران در نامه‌ای اعلام کرد که پنج محصول خرم‌ا، پسته، انجیر، انگور و چای از فهرست محصولات کشاورزی آب‌بر حذف‌شد. در این نامه آمده است: در راستای اجرای بند (پ) ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم پیشرفت توسعه و آیین‌نامه اجرایی جزء ۲(ب) (بند ۱) تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور، به‌پیوست تصویر رونوشت نامه وزیر جهاد کشاورزی در خصوص حذف پنج محصول خرم‌ا، پسته، انجیر، انگور و چای از فهرست محصولات کشاورزی ایران ارسال می‌شود و به اطلاع می‌رساند: پنج محصول فوق‌الذکر از فهرست محصولات کشاورزی آب‌بر حذف می‌شوند. فهرست محصولات کشاورزی و مواد غذایی آب‌بر مشمول عوارض صادراتی یک‌درصد اب مجازی در سال ۱۴۰۴ هستند.

کاهش فروش خودروهای برقی در آمریکا

شرکت‌های فورد موتور و هیوندای موتور از کاهش اندک فروش خودرو در آمریکا در نوامبر خبر دادند، زیرا فروش خودروهای برقی پس از پایان اعتبار مالیاتی کاهش یافت. تقاضا برای خودروهای برقی پس از آنکه لایحه مالیات و هزینه‌های دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، اعتبار مالیاتی ۷۵۰۰ دلاری برای خرید خودروهای برقی جدید را در اکتبر لغو کرد، کاهش یافت. فورد همچنین مجبور بود با تأثیر آتش‌سوزی در کارخانه تأمین‌کننده آلومینیوم در نیویورک که به تولید پیک‌آپ «ف ۱۵۰» لانتینینگ، آسیب رساند، دست و پنجه نرم کند. فروش خودروهای برقی فورد، مانند «موستانگ مک ای» (Mustang Mach-E) و «ف ۱۵۰» لانتینینگ، در نوامبر نسبت به مدت مشابه سال گذشته، حدود ۱ درصد کاهش یافت و به ۴۴۷۷ دستگاه خودرو رسید. فروش کلی این خودروها در نوامبر، حدود یک درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته، کاهش یافت و به ۱۶۴ هزار و ۹۲۵ دستگاه خودرو رسید. چندین خودرو ساز، روز سه‌شنبه آمار فروش نوامبر در آمریکا منتشر کردند؛ شرکت کیا کره جنوبی ۲۷ درصد رشد فروش داشت و فروش هوندا موتورز به دلیل کمبود تیپهر ساناتاها، ۱۵ درصد کاهش یافت. فروش دو مدل پر فروش خودروهای برقی هیوندای در آمریکا از جمله آیونیک ۵ و آیونیک ۶ در نوامبر بیش از ۵۵ درصد کاهش یافت. فروش کلی، دو درصد افت کرد.

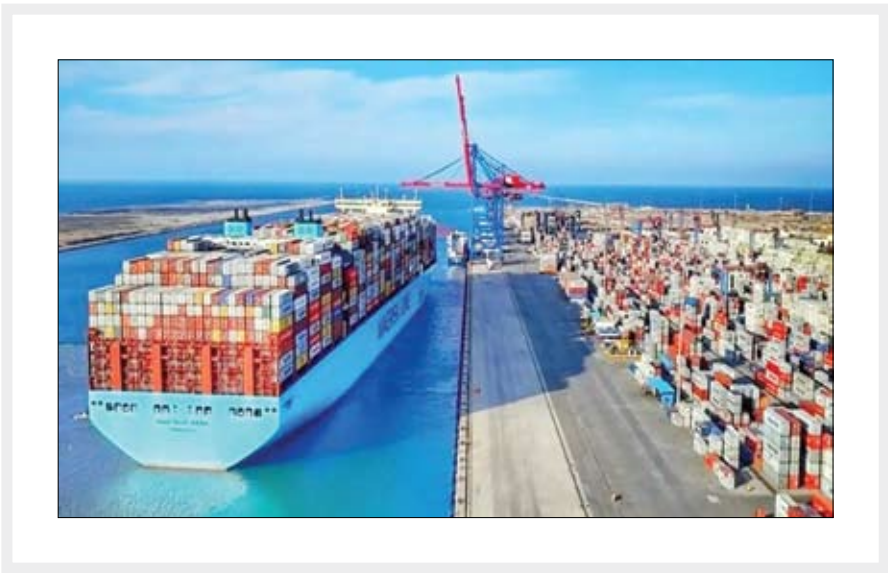
نقش مؤثر شورای گفت‌وگو در ارتباط بین دولت و بخش خصوصی



و حمایت از تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران در استان هاست. وی با بیان اینکه اتاق ایران در دوره پنجم، نقشی فعال در تدوین قوانین و بسته‌های اجرایی داشته است، ادامه داد: در این دوره با همکاری مرکز پژوهش‌ها و کارشناسان اقتصادی، پیشنهادهایی برای بهبود محیط کسب‌وکار تهیه شد و به تصویب دولت و مجلس رسید تا بتوانیم مشکلات بخش خصوصی را به‌صورت قانونی و اجرایی حل کنیم. پیرمؤمن با اشاره به پیگیری مستمر اتاق ایران و مرکز پژوهش‌ها، گفت: اتاق و شورای گفت‌وگو وظیفه دارند بر اجرای مصوبات نظارت کنند و با ارائه پیشنهادهای اصلاحی، موانع اقتصادی را کاهش دهند.

معطل ماندن کالاهای وارداتی در گمرک زیر سایه اختلاف میان استاندارد و تجارت

زمین گیر شدن تجارت با استانداردهای ناهمسو



■ اختلاف اصلی بر سر چیست؟

سازمان استاندارد معتقد است: برخی شاخص‌های کیفی به ویژه در حوزه‌های الکتریکی، ایمنی، آلایندگی، مصرف انرژی و مواد اولیه باید بدون کمترین انعطاف اجرا شود. در مقابل، دستگاه‌های تجاری می‌گویند برخی از این شاخص‌ها با استانداردهای بین‌المللی همخوان نیست، هزینه اعمال آنها برای واردکنندگان بسیار بالاست و سرعت تأمین کالاهای ضروری را کاهش می‌دهد. سازمان استاندارد بسیاری از گروه‌های کالایی را مشمول استاندارد اجباری می‌داند اما وزارت صنعت می‌گوید باید برای کالاهای استراتژیک – به خصوص در زمان کمبود – «استاندارد کفایت شده» از کشور مبدأ پذیرفته شود. همچنین دستگاه‌های تجاری بر کنترل پس از ترخیص تأکید دارند، در حالی که سازمان استاندارد معتقد است کنترل پس از ورود ریسک کالاهای غیراستاندارد

■ چالش معیارهای چند گانه استاندارد برای کالاهای وارداتی

سهم بالای کالاهای وارداتی در بخش‌هایی مثل ماشین‌آلات، قطعات خودرو، لوازم خانگی، مواد اولیه و کالاهای اساسی باعث شده استاندارد این اقلام نقش مهمی در سلامت عمومی و امنیت صنعتی داشته باشد اما در سال‌های اخیر با افزایش فشارهای تحریمی و نیاز کشور به تأمین سریع کالا، دستگاه‌های تجاری به ویژه وزارت صمت و گمرک خواستار تسهیل استانداردها و کاهش الزامات سخت‌گیرانه شده‌اند. در مقابل اما سازمان ملی استاندارد تأکید می‌کند که بسیاری از کالاها بدون کنترل کیفی وارد می‌شوند، استانداردهای مبدأ قابل اتکا نیستند و کاهش سخت‌گیری می‌تواند به تهدید سلامت مصرف‌کننده منجر شود. همین تفاوت رویکرد، شکاف جدی میان نهاد ناظر بر کیفیت و نهادهای متولی تجارت ایجاد کرده است.

بحران تأمین مواد اولیه و رقابت نابرابر صنایع پایین‌دستی با رقبای خارجی

صنعت قربانی قیمت‌های نجومی پتروشیمی‌ها

■ مواد اولیه پلیمری ۳۰ الی ۳۰۰ درصد گران‌تر از قیمت مواد اولیه وارداتی

اگرچه نقش پتروشیمی‌ها در ایجاد ارزش افزوده و صادرات غیر نفتی انکارناپذیر است، اما عملکرد آن‌ها در تأمین مواد اولیه صنایع پایین‌دستی با چالشی جدی مواجه است: اختلاف شدید قیمت داخلی با قیمت جهانی، بررسی قیمت‌های موجود نشان می‌دهد که مواد اولیه پلیمری که از سوی پتروشیمی‌های داخلی در بورس کالا یا بازار آزاد عرضه می‌شوند، در بسیاری از موارد حدود ۳۰ الی ۳۰۰ درصد گران‌تر از قیمت مواد اولیه وارداتی مشابه هستند. برای مثال، پلیمر PPGF (پلی پروپیلن فایبر گلاس – کاربرد در ساخت قطعات انواع ماشین لباسشویی) که قیمت وارداتی آن به ازای هر کیلو حدود ۹۲ هزار و ۳۰۰ تومان است، در بازار داخلی نزدیک به ۱۷۶ هزار تومان به دست تولیدکننده می‌رسد. یعنی اختلافی بیش از ۹۰ درصد، یاد ر نمونه‌ای تکان‌دهنده‌تر، پلیمر PA۶۶ (پلی آمید ۶۶– کاربرد در ساخت قطعات ماشین لباسشویی و یخچال) با قیمت جهانی هر کیلو حدود ۹۲ هزار و ۳۰۰ تومان عرضه می‌شود، اما تولیدکننده داخلی باید آن را با قیمت ۳۹۰ هزار تومان تهیه کند؛ یعنی حدود ۳۰۰ درصد گران‌تر از قیمت جهانی! این اعداد نشان می‌دهد که تقریباً تمامی مواد اولیه پایه‌ای صنعت لوازم خانگی و سایر صنایع مشابه با قیمتی عرضه می‌شوند

که نه تنها هیچ نسبتی با بازار جهانی ندارند، بلکه تولیدکننده داخلی را در نقطه شروع تولید، در شرایطی قرار می‌دهند که هزینه تأمین مواد اولیه‌اش چند برابر هزینه رقبای خارجی است. صنایع پایین‌دستی نه تنها از مزیت داشتن زنجیره تولید داخلی بهره‌ای نمی‌برند، بلکه با هزینه اجباری روبه‌رو هستند که در تولید جهانی بی‌سابقه است.

■ مواد اولیه چند برابر گران‌تر، اما انتظار تولید ارزان‌تر!

این اختلاف قیمتی سنگین بین مواد اولیه داخلی و وارداتی، نه تنها حاشیه سود بنگاه‌ها را می‌بلعد، بلکه قدرت رقابت آن‌ها با محصولات وارداتی و رقبای منطقه‌ای را تضعیف می‌کند. در نتیجه، بخش تولید به‌سای تمرکز بر ارتقای فناوری، تحقیق و توسعه، بهروری و توسعه بازار، ناچار می‌شود منابع خود را صرف جبران هزینه‌های غیرمنطقی مواد اولیه کند. واقعیت این است که تولیدکننده داخلی، چه در صنعت لوازم خانگی، چه در قطعه‌سازی و در سایر صنایع مواد اولیه خود را چندین برابر قیمت روز جهانی از تولیدکننده داخلی مانند پتروشیمی‌ها و فولادسازها می‌پردازد می‌کند. در حالی که رقبای خارجی، همین مواد اولیه را با قیمت جهانی و بدون واسطه تهیه می‌کنند و بنابراین در نقطه شروع، مزیت رقابتی عظیمی نسبت به تولیدکننده ایرانی دارند. ترکیب این عوامل باعث شده صنایع پایین‌دستی عملاً در یک

فروش خودروهای مونتاژی تا ۴۰ درصد گران‌تر از منطقه

گران‌فروشی در بستر بازار انحصاری و فرمول‌های مبهم

در حال حاضر شورای رقابت عملاً از چرخه اثرگذاری خارج شده است. در ادامه برنامه، حسین فرهیخته‌زاده رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان توضیح داد که مبنای قانونی قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی، دستورالعمل‌های شورای رقابت است. وی گفت: قیمت تمام‌شده خودرو بر اساس صورت‌های مالی شرکت‌ها محاسبه می‌شود. مواد، دستمزد و سربار استخراج شده و سپس با احتساب سود متعارف، قیمت نهایی تعیین می‌شود. فرهیخته‌زاده اظهار کرد: این فرایند مالی و حسابداری طبق اطلاعات رسمی و تأییدشده انجام می‌شود و سازمان حمایت اجازه ندارد از چارچوب تعیین‌شده خارج شود.

این مسئله باید بررسی شود. وی افزود: حدود ۳.۵ میلیارد دلار از این بسته به خودروهای مونتاژی اختصاص دارد و با توجه به مزیت‌هایی مثل نیروی کار ارزان‌تر، انرژی ارزان و تعرفه کمتر، انتظار می‌رود قیمت این خودروها پایین‌تر از مدل‌های وارداتی کامل باشد. تقی‌پور تأکید کرد: قیمت خودروهای مونتاژی در برخی موارد حتی از خودروی وارداتی نیز بالاتر است و این نشان‌دهنده نبود شفافیت کشورهای منطقه خریداری کند. وی توضیح داد: در حالی که هر سال بسته‌ای ۹ تا ۱۱ میلیارد دلاری برای صنعت خودرو تخصیص داده می‌شود، مردم همچنان خودرو را ۳۰ تا ۴۰ درصد گران‌تر از بازار منطقه تهیه می‌کنند که

رود سه هزار دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل جاده‌ای



سیدمحمد اتابک در نشست با اعضای کمیسیون صنعت و معدن مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: امسال ساخت داخل اتوبوس هانسیب به سال گذشته چند برابر شده است به طوری که امسال حدود ۶۰۰ دستگاه اتوبوس ساخته شده است و تاکنون ۲ هزار دستگاه اتوبوس وارد شده است که مجموع آن‌ها به ناوگان عمومی کشور افزوده می‌شود. وی افزود: این ناوگان، استانداردهای لازم را برای شاخص‌های زیست محیطی و تأییدیه ایمنی را دارد، همچنین با افزایش قابل توجه کشنده که بیشتر به صورت اسب‌وارد کشور شده: تحول چشمگیری در صنعت حمل و نقل بار و مسافر خواهیم داشت. وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اجرای آیین‌نامه‌های کیفیت خودرو گفت: این آیین‌نامه ابلاغ شده است که از بنگاه‌های اقتصادی و صنعتگران می‌خواهیم که در این زمینه برای توسعه صنعت خودرو و حفظ منافع ملی همکاری و همفکری کنند. وی تأکید کرد: وزارت صمت به دنبال نقش تنظیم‌گری و خروج از تصدی‌گری است تا سیاست‌ها و حمایت‌ها در راستای جلوگیری از طولانی شدن فرایندها به نفع منافع ملی و توسعه صنعت کشور جهت‌گیری شود.

گروه صنعت و تجارت: طی سال‌های اخیر، موضوع استاندارد کالاهای وارداتی به یکی از مهم‌ترین محورهای اختلاف میان سازمان ملی استاندارد ایران و دستگاه‌های متولی تجارت خارجی از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک ایران تبدیل شده است. این اختلاف‌ها نه تنها فرایند تجارت خارجی را با چالش روبه‌رو کرده بلکه موجب افزایش زمان ترخیص، سردرگمی فعالان اقتصادی و رشد هزینه‌های مبادله شده است. به گزارش «تجارت»، آنچه واضح به نظر می‌رسد این است که استانداردها نه تنها ابزار کنترل کیفیت و ایمنی کالاها در داخل کشور هستند بلکه کلید ورود به بازارهای جهانی و عامل اعتماد شرکای تجاری بین‌المللی محسوب می‌شوند. با این حال، ضعف در نظارت، ناهماهنگی میان نهادهای و تفاوت‌های فنی با استانداردهای جهانی سبب شده که بخشی از کالاهای ایرانی در مبادلات بین‌المللی با مشکلاتی مواجه و گاهی حتی مرجوع شوند. هم زمان در داخل کشور نیز اجرای ناقص استاندارد، موانعی برای کار ی نهاده‌ها و ضعف ضمانت اجرا، چالش‌های جدی برای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان ایجاد کرده و کیفیت واقعی محصولات را تحت تأثیر قرار داده است. آن طور که فعالان اقتصادی بخش خصوصی این چالش را روایت می‌کنند، دستگاه‌های اجرایی از جمله وزارت بهداشت، سازمان غذا و دارو، دامپزشکی، جهاد کشاورزی، سازمان محیط زیست و برخی سازمان‌های دیگر، دچار موانعی کاری با سازمان ملی استاندارد هستند که این مساله بخش خصوصی را دچار سردرگمی کرده که نتیجه آن هدر رفت زمان و افزایش هزینه‌ها بوده است. رئیس سازمان ملی استاندارد هم در ماه‌های گذشته در نشست های مشترکی که با بخش خصوصی داشت اذعان کرده بود: «با همکاری مشترک بین استانداردها نسبت به دنیا عقب هستیم، چارهای جز حرکت به سمت مقررات فنی نداریم. بر این اساس بخشی از فرایند نظارت پیش به دستگاه‌های اجرایی واگذار شده و نظارت عالیه را نیز سازمان استاندارد بر عهده خواهد گرفت. روش کار نیز چنین خواهد بود که دیگر نشان استاندارد به صورت اجباری اعطای نمی‌شود و این نشان به صورت تشویقی به کالاها و خدمات ارائه خواهد شد.»