

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: فیروز اسماعیلی‌نژاد
 قائم مقام مدیر مسئول: ولی یعقوبی
 زیر نظر شورای سیاست گذاری

سردبیر: امید اسماعیلی
 مدیر داخلی: محمد زنگنه
 چاپ: کارگر
 توزیع: کارو کار گر

عضو انجمن صنفی روزنامه‌های غیر دولتی
 عضو انجمن مدیران نشریات ایران
 عضو تعاونی مطبوعات کشور

پست الکترونیکی روزنامه (E-MAIL):
 Eghtesadsaramad@gmail.com
 نشانی‌سایت: Eghtesadsaramad.ir
 کدپستی روزنامه اقتصادسراسرآمد: ۱۵۵۱۷۱۶۱۱۸

دفتر مرکزی:سپهرودی شمالی بین بهشتی
 و هویزه پلاک ۴۵۶ واحد ۳
 تلفن:۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷ تا ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
 سازمان آگهی‌ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

سازمان شهرستان‌ها:
 تلفن تماس: ۰۲۱۶۶۹۳۳۷۱۴
 ۰۲۱۶۶۹۳۳۷۱۸-۶۶۹۳۳۷۱۰۳ داخلی
 ایمیل: saramadrazee@yahoo.com
 تلگرام: ۰۹۰۲۷۸۳۳۶۲۳

صنعت و تجارت

وزیر صمت اعلام کرد

تأمین آرامش اصناف با درج قیمت تولیدکننده روی کالا

وزیر صمت گفت: درج قیمت تولیدکننده روی کالاها یک پروژه شفافیت است که تسهیل بازرسی‌ها و ایجاد آرامش برای واحدهای صنفی را به دنبال دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید رضا فاطمی امین در یازدهمین اجلاس هفتمین دوره هیئت نمایندگان اتاق اصناف ایران با اشاره به اصلاح ساختار وزارت صمت و استقرار ساختار جدید در این وزارتخانه، بیان کرد:به دنبال ادغام واقعی بازرگانی و صنعت و معدن بودیم که در این رویکرد به طور ویژه موضوعات متغوی را در حوزه اصناف مورد تأکید قرار دادیم و در تمامی بخش‌های عملیاتی، اصناف مورد توجه قرار گرفته است.وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: در ساختار جدید به صنف و صنعت به صورت هم‌زمان توجه می‌شود و بسیاری از اصناف تولیدی مانند حوزه پوشاک از واحدهای صنعتی بزرگ تر هستند. در ساختار جدید حوزه‌ها را مبتنی بر رشته فعالیت‌ها سازماندهی کردیم و هر دفتر تخصصی تمامی امور کسب و کارهای همان بخش (صنف و صنعت) اعم از تولید، صادرات، نوآوری، چاقاچق و... را پیگیری می‌کند.وی ادامه داد: همچنین معاونت تجارت و خدمات را برای توجه ویژه در خدمات اقتصاد است و نه اقتصاد در خدمت سیاست.

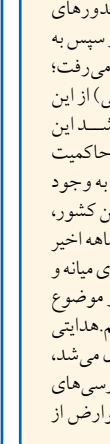
روند رو به رشد توسعه روابط تجاری دو جانبه در منطقه و غفلت ایران

اهمیت تحولات اقتصادهای پیرامونی ایران از حیث حجم انبوه موافقت‌نامه‌های تجاری و توسعه روابط تجاری دو جانبه است. امارت را باید سردمدار موافقت‌نامه‌های تجاری دانست. توافق برای آغاز مذاکرات تجارت آزاد با گرجستان، تلاش برای ایجاد منطقه آزاد تجاری با اتحادیه اقتصادی اوراسا و مذاکره برای موافقت‌نامه‌های موسوم به «مشارکت جامع اقتصادی» با هشت کشور هند، بریتانیا، ترکیه، کره جنوبی، اتیوپی، اندونزی، کنیا و برخی کشورهای دیگر از جمله مهم‌ترین تلاش‌های این کشور در این زمینه است. هند نیز پیشبرد سریع مذاکرات موافقت‌نامه تجارت آزاد با طیفی از کشورها را در دستور کار قرار داده است. به جز موافقت‌نامه تجارت آزاد با امارات کارگروهی برای مذاکرات موافقت‌نامه تجارت آزاد با شورای همکاری خلیج فارس نیز تشکیل شده است. هم‌زمان هند اقدامات مقدماتی برای آغاز گفت‌وگوهای مشابه با بریتانیا، استرالیا، ایالات‌متحده آمریکا، کانادا را در دستور کار قرار داده است.

امروز شاهدیم که در حوزه بین‌المللی یکی از مسائل بسیار قابل تأمل تلاش کشورهای منطقه برای رفع

منزاعات سیاسی در راستای اولویتهای اقتصادی است. رئیس‌جمهور ترکیه اخیراً اعلام کرده در فوریه ۲۰۲۲ عربستان خواهد رفت تا مشکلات تجاری بین دو کشور را حل و فصل کنند. همچنین سفر اخیر ولیدعہ امارات به

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدعلی تیموری اظهار کرد: مهمترین موضوع حال حاضر، بحث خودروهای ناقص دو خودروساز بزرگ کشور است که باعث شده بسیاری از اقساض جامعه درباره آن صحبت و اظهارنظر کنند، بنابراین نخستین و مهمترین کار ما در کوتاه مدت، تمرکز روی تکمیل و تجاری سازی این محصولات است.مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با بیان اینکه کاهش خودروهای ناقص در پارکینگ های سایپا را به صورت شبانه‌روزی دنبال خواهیم کرد، افزود: برای عملی شدن این برنامه و همچنین تحقق هدف گذاری های صورت گرفته در بحث افزایش تیراژ تولید، به همراهی و تقویت زنجیره تامین نیاز مبرم داریم؛ از این رو، ۸۰ درصد توان مالی و غیرمالی ما باید به سمت زنجیره تامین سوق داده شود.تیموری ادامه داد: بعد از زنجیره تامین، باید به زنجیره عرضه که حوزه فروش و خدمات پس از فروش را شامل می‌شود، توجه ویژه ای داشته باشیم؛ چرا که این بخش از گروه، در ارتباط مستقیم با مردم هستند و نوع عملکرد آنها تأثیر زیاد و تعیین کننده بر تصویر ذهنی جامعه و رضایت آنها از سایپا خواهد گذاشت.وی با اشاره به این موضوع که کمبود قطعات در سطح نمایندگی های سایپا یک چالش اساسی است که باید به سرعت برطرف شود، افزود: برای تقویت شبکه خدمات پس از فروش، زنجیره تامین سایپا نیز نقش کلیدی خواهد داشت و می‌توان با تأمین به موقع، به اندازه و باکیفیت قطعات، زمینه های افزایش رضایت مشتریان را فراهم کرد.مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا گفت: یکی از مشکلاتی که همواره صنعت خودرو ایران را با مشکل مواجه کرده، تولید محصول با تیراژ کم یا نهایتاً متوسط است که در خودروسازان برتر دنیا، امری نگوئیده و فراموش شده است.تیموری اظهار کرد: اگر تولید یک محصول اقتصادی نباشد، نمی‌توانیم کیفیت بیشتر و قیمت تمام شده کمتر را در آن انتظار داشته باشیم؛ بنابراین اقتصادی کردن تیراژ تولید هر یک از محصولات یکی از برنامه های اصلی ما خواهد بود و در طراحی و تولید محصولات جدید نیز این موضوع شرط اصلی به حساب می‌آید.وی گفت: یکی از راهکارهایی که برای تولید اقتصادی محصولات مدنظر ماست، همکاری دو خودروساز بزرگ کشور است که می‌تواند با راهبری وزارت صنعت، معدن و تجارت محقق شود.



کاهش ۴ هزار دلاری کرایه حمل کالا میان ایران و روسیه

بهبود وضعیت حمل و نقل جاده‌ای به دنبال عادی شدن روابط سیاسی ایران و آذربایجان



مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از افزایش ۱۱۶ درصدی ترانزیت در ۹ ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد،محمد جواد هدایتی درباره آخرین وضعیت ترانزیت از خاک کشورمان گفت: در ۹ ماهه ۱۴۰۰ حجم ترانزیت کالا در بخش جاده‌ای، ۶.۷ میلیون تن بوده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته (۹ ماهه ۱۳۹۹) به لحاظ وزنی حدود ۱۱۱ درصد و به لحاظ تعداد کامیون عبوری، ۱۱۶ درصد رشد داشته است. وی افزود: ترانزیت جاده‌ای کالا در ۹ ماهه امسال نسبت به مدت مشابه دو سال قبل (۹ ماهه ۱۳۹۸) که کرونا نبوده، ۲۸ درصد رشد وزنی داشته و ۳۴ درصد در تعداد کامیون‌های متردد از خاک ایران افزایش رخ داده است.مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌الملل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یادآور شد: در ۹ ماهه ۱۳۹۹ حجم کالای ترانزیتی جاده‌ای، ۳.۲ میلیون تن و در ۹ ماهه ۱۳۹۸، این شاخص ۵.۲ میلیون تن بوده است که نشان می‌دهد حتی نسبت به زمان قبل از کرونا هم رشد نسبتاً مناسبی معادل ۳۰ تا ۳۳ درصد در ترانزیت جاده‌ای داشته‌ایم.هدایتی تصریح کرد: اوج ترانزیت جاده‌ای ما ۱۲ تا ۱۳ میلیون تن در سال بوده که به سالهای ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ برمی‌گردد. وی تأکید کرد: این رشد ترانزیت در حالی است که چند اتفاق مهم در حوزه ترانزیت افتاده ولی با این حال شاهد رشد آن بوده‌ایم؛ به عنوان مثال در سال‌های گذشته بیشترین حجم ترانزیت کالا از خاک ایران در مسیر ترکیه به ترکمنستان و آسیای میانه بود که از سال ۱۳۹۸ به قبل از آن (تا پیش از شیوع کرونا) یکی از کریدورهای فعال ترانزیتی در ایران بود؛ بارهایی که از اروپا می‌آمد، از مسیر ترکیه به ترکمنستان و سپس به کشورهای دیگر منطقه CIS شامل قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان می‌رفت؛ در این مسیر سالانه فقط ۳۰ هزار دستگاه کامیون خارجی (غیر از کامیون‌های ایرانی) از این کریدور عبور می‌کردند.وی اظهار کرد: یکی دیگر از اتفاقات در بخش ترانزیت، رشد این شاخص کاهش عبور و مرور به مقصد افغانستان است؛ با توجه به تغییر دولت و حاکمیت آمده و همسایه شرقی کشورمان و محدودیت‌هایی که برای سیستم بانکی این کشور به وجود آمده و برخی کشورها با احتیاط یا تجارت افغان تبادلالت تجاری دارند یا اینکه تجار این کشور، افغانستان را ترک کرده اند، کاهش چشمگیری در ترده به خاک این کشور در چند ماهه اخیر تغییر حاکمیت این کشور شاهد بودیم.هدایتی گفت:دو مقصد اصلی ما شامل آسیای میانه و افغانستان مشگل اصلی در حجم ترانزیت جاده‌ای از ایران ایجاد کرده که اگر این دو موضوع نبود، احتمالاً امسال به رقم اوج ترانزیتی سال ۱۳۹۲ (۱۲ تا ۱۳ میلیون تن) می‌رسیدیم.هدایتی تصریح کرد: اما به طور کلی اذیت و آزاری که به رانندگان ایرانی در آذربایجان اعمال می‌شد، تقریباً به صفر رسیده است و دیگر شاهد توقف و نگه داشتن کامیون‌های ایرانی و بازرسی‌های بی‌مورد کامیون‌های ایرانی، اهانت به رانندگان ایرانی و... نیستیم. اما اخذ عوارض از رانندگان ایرانی همچنان ادامه دارد.

گروه صمت – رشد ۱۴۶ درصدی مالیات

بر شرکت‌های غیردولتی در کنار رشد ۸۳ درصدی مالیات بر شرکت‌های دولتی نشان می‌دهد بار اصلی مالیاتی دولتی در سال آینده بر دوش بخش خصوصی است.غلامحسین شافعی در نشست هیات نمایندگان اتاق ایران به ارائه نکاتی درباره اشکالات و ایرادات لایحه بودجه ۱۴۰۱، حل‌وفصل منازعات سیاسی در راستای اولویت‌های اقتصادی در منطقه پرداخته و نسبت به روند رو به رشد توسعه روابط تجاری دو جانبه در منطقه و غفلت ایران از این موضوع هشدار داد.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، شافعی در ادامه می‌افزاید: موضوع مهمی که در حال حاضر تمام سیاست‌یون و فعالان اقتصادی و اقشار مختلف را به خود مشغول کرده لایحه بودجه ۱۴۰۱ است.افزایش حساسیت‌ها نسبت به بودجه سالانه و واکنش نشان دادن بخش‌های مختلف جامعه به لایحه بودجه دارای حسن ذاتی است، چرا که سند بودجه صبر فایک سند حسابداری و مالی ساده برای درآمدها و هزینه دولت نیست، بلکه بازتابی از ارتباط و نحوه تعامل دولت و ملت را در حداقل در یک سال آینده به نمایش می‌گذارد. از همین زاویه و در جایگاه نمایندگی از فعالان اقتصادی زمانی که به بودجه نگاه می‌کنیم چند نکته قابل ذکر است:

نخست آن که بخش خصوصی به کلی در فرآیند تدوین بودجه ۱۴۰۱ غایب بوده است. برخلاف سال‌های قبل که بخش خصوصی هر چند به شکل صوری برای همفکری توسط ستاد تدوین بودجه دعوت می‌شد اما امسال از اتاق‌های سه گانه هیچ دعوتی به عمل نیامد و بخش خصوصی کاملاً در این فرآیند نادیده گرفته شد.

دومین وجه این است که در نحوه نگارش بودجه برای اولین بار حتی یکبار هم عبارت بخش خصوصی به کار برده نشده است. برخلاف سال‌های قبل که دست کم عبارت مشارکت عمومی -خصوصی را به کار می‌بردند امسال آن هم حذف شده و هیچ اسمی از بخش خصوصی برده نشده است. در عوض از عبارت غیردولتی استفاده کرده‌اند که این عبارت بار معنایی و حقوقی دارد. این

رییس اتحادیه شالیکوبی داران مازندران

۸۰ درصد تولید برنج داخلی دیو شده است

رییس اتحادیه شالیکوبی داران مازندران خاطر نشان کرد: صاحبان فروشگاه‌های زنجیره‌ای و دلال‌ها ۸۰درصد برنج تولیدی را از کشاورزان خریداری و در انبارها دپسو کردند و برای اینکه آنها سرخ را تعیین کنند این محصول را به‌صورت قطره چکانی در بازار عرضه می‌کنند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، تقی جعفریان با اشاره به افزایش ۱۰ درصدی قیمت برنج ایرانی نسبت به هفته پیش، به ایلنا گفت: افزایش نرخ برنج همچنان ادامه دارد و روند صعودی نرخ این محصول در هفته‌ای که گذشت متوقف نشد.وی با اشاره به قیمت انواع برنج ایرانی، تصریح کرد: طارم و هاشمی کیلویی ۷۲هزار تومان، کشت دوم کیلویی ۷۵هزار تومان، کشت اول کیلویی ۷۰هزار تومان، فجر کیلویی ۵۵ هزار تومان، شیرودی کیلویی ۴۵ هزار تومان و برنج ندا کیلویی ۴۰ هزار تومان است باید این نکته را در نظر داشته باشید که این نرخ‌ها در بندکاری مازندران به این شرح است و سود واحدهای صنفی در نظر گرفته نشده است.این فعال اقتصادی در پاسخ به این پرسش که آیا ترمز افزایش قیمت برنج کشیده خواهد شد و یا با نزدیک شدن به ماه‌های پایان سال باز هم شاهد افزایش نرخ برنج خواهیم بود؟ افزود: به نظر من قیمت برنج دیگر کشتش افزایش بیش از این را ندارد. در حال حاضر بالای ۸۰درصد از محصول از دست تولیدکنندگان و کشاورزان خارج شده است و در انبارها دپو شده است. به گفته این فعال اقتصادی، دلال‌ها و صاحبان فروشگاه‌های زنجیره‌ای بعد از پایان فصل برداشت برنج و اول محصول آن را از کشاورزان خریداری و در انبارهای خود دپو کردند هم اکنون کنترل بازار در دست این افراد است و آنها به‌صورت قطره چکانی برنج را در بازار عرضه می‌کنند به همین دلیل روزانه قیمت برنج ایرانی بالا می‌رود.جعفریان حباب قیمت برنج را ۲۰درصد عنوان کرد و افزود: این نکته را در نظر داشته باشید که کشاورزان از این افزایش نرخ منتفع نمی‌شوند بسیاری از کشاورزان راضی بودند که محصول خود را ۳۰درصد کمتر از نرخ تعیین شده بفروش برساند، پس دوباره بر این نکته تأکید می‌کنم که این واسطه‌ها و صاحبان فروشگاه‌های زنجیره‌ای معلول این شرایط هستند نه کشاورزان. وی در پاسخ به این پرسشش که آیا ورود دولت به بازار برنج می‌تواند قیمت‌ها را در بازار کنترل کند؟ افزود: ورود دولت به بازار برنج تشویش این بازار را بیشتر خواهد کرد در سال‌های گذشته زمانی که نرخ برنج داخلی افزایش پیدا می‌کرد دولت برنج خارجی را در بازار عرضه می‌کرد و همین مسئله باعث شکستن شدن نرخ برنج داخلی می‌شد. این سیاست نیز امسال اعمال ششد اما نتیجه عکس گرفت و همچنان شاهد افزایش نرخ برنج ایرانی در بازار هستیم.وی با بیان اینکه رغبت مردم برای خرید برنج خارجی کاهش پیدا کرده است، گفت: اعتماد مردم به سلامت برنج خارجی کاهش پیدا کرده است چراکه وجود سم آرسنیک در این برنج‌ها در سال‌های گذشته تأیید شد. این مسئله تا آنجا پیش رفته است که رستوران‌ها نیز غذای خود را با برنج ایرانی بفروش می‌رسانند.



تولید

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا

کیفیت بیشتر و قیمت کمتر با تولید اقتصادی محصول محقق می‌شود

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا گفت: با توجه به شرایط خاصی که در سال های گذشته در حوزه صنعت و بازار خودرو کشور به وجود آمده، خودرو به کالا و محصولی سیاسی تبدیل شده و بخش های زیادی از حاکمیت با آن مرتبط شده اند؛ از این رو لازم است تا تمام تمرکز خود را روی اجرای

برنامه های وزارت صنعت، معدن و تجارت و تحقق هدف گذاری های صورت گرفته در این بخش قرار دهیم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدعلی تیموری اظهار کرد: مهمترین موضوع حال حاضر، بحث خودروهای ناقص دو خودروساز بزرگ کشور است که باعث شده بسیاری از اقساض جامعه درباره آن صحبت و اظهارنظر کنند، بنابراین نخستین و مهمترین کار ما در کوتاه مدت، تمرکز روی تکمیل و تجاری سازی این محصولات است.مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با بیان اینکه کاهش خودروهای ناقص در پارکینگ های سایپا را به صورت شبانه‌روزی دنبال خواهیم کرد، افزود: برای عملی شدن این برنامه و همچنین تحقق هدف گذاری های صورت گرفته در بحث افزایش تیراژ تولید، به همراهی و تقویت زنجیره تامین نیاز مبرم داریم؛ از این رو، ۸۰ درصد توان مالی و غیرمالی ما باید به سمت زنجیره تامین سوق داده شود.تیموری ادامه داد: بعد از زنجیره تامین، باید به زنجیره عرضه که حوزه فروش و خدمات پس از فروش را شامل می‌شود، توجه ویژه ای داشته باشیم؛ چرا که این بخش از گروه، در ارتباط مستقیم با مردم هستند و نوع عملکرد آنها تأثیر زیاد و تعیین کننده بر تصویر ذهنی جامعه و رضایت آنها از سایپا خواهد گذاشت.وی با اشاره به این موضوع که کمبود قطعات در سطح نمایندگی های سایپا یک چالش اساسی است که باید به سرعت برطرف شود، افزود: برای تقویت شبکه خدمات پس از فروش، زنجیره تامین سایپا نیز نقش کلیدی خواهد داشت و می‌توان با تأمین به موقع، به اندازه و باکیفیت قطعات، زمینه های افزایش رضایت مشتریان را فراهم کرد.مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا گفت: یکی از مشکلاتی که همواره صنعت خودرو ایران را با مشکل مواجه کرده، تولید محصول با تیراژ کم یا نهایتاً متوسط است که در خودروسازان برتر دنیا، امری نگوئیده و فراموش شده است.تیموری اظهار کرد: اگر تولید یک محصول اقتصادی نباشد، نمی‌توانیم کیفیت بیشتر و قیمت تمام شده کمتر را در آن انتظار داشته باشیم؛ بنابراین اقتصادی کردن تیراژ تولید هر یک از محصولات یکی از برنامه های اصلی ما خواهد بود و در طراحی و تولید محصولات جدید نیز این موضوع شرط اصلی به حساب می‌آید.وی گفت: یکی از راهکارهایی که برای تولید اقتصادی محصولات مدنظر ماست، همکاری دو خودروساز بزرگ کشور است که می‌تواند با راهبری وزارت صنعت، معدن و تجارت محقق شود.

