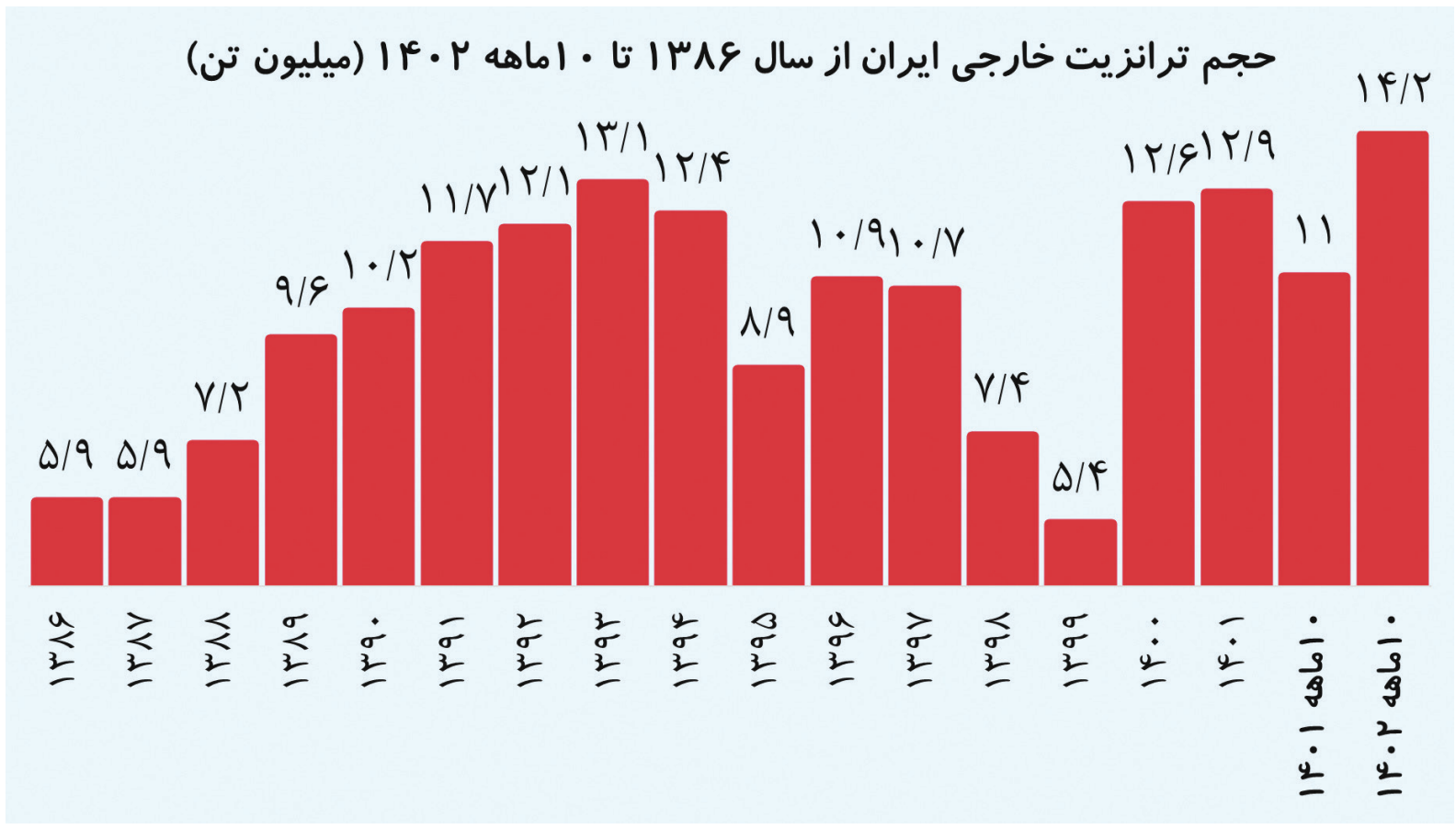
بر اساس داده‌های گمرک ایران حجم ترانزیت کشور در ۱۰ ماهه ۱۴/۲ میلیون تن بوده است

رکورد ۲۰ ساله ترانزیت ایران شکست



فرهیختگان

براساس گزارش رسمی گمرک ایران، حجم ترانزیت خارجی کشورمان در ۱۰ ماهه امسال به ۱۴/۲ میلیون تن رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۹ درصدی داشته است. نکته قابل تامل اینکه براساس داده‌های گمرک، حجم ۱۴/۲ میلیون تنی ترانزیت امسال بالاترین مقدار ترانزیت خارجی در دو دهه گذشته است. این آمارها نشان می‌دهد به احتمال قوی تا پایان سال حجم ترانزیت عبوری از ایران به ۱۶ میلیون تن خواهد رسید. شایان ذکر است فعال‌سازی استعدادهای ترانزیتی علاوه بر ایجاد درآمدهای کلان (سالیانه بیش از ۸ میلیارد دلار) و کمک به رفع مشکلات ارزی، موجب چسبندگی اقتصاد جهانی به ایران و در پی آن، بالا رفتن هزینه‌های تحریم برای دشمنان و درنتیجه کمک به شکست سیاست‌های منزوی‌سازی اقتصاد ایران می‌شود. البته نباید این نکته را فراموش کرد که ایران ظرفیت سالانه عبور ۸۰ میلیون تن کالا را دارد که رقم فعلی گرچه فاصله زیادی با ظرفیت بالفعل دارد اما از این منظر که بالاترین مقدار دو دهه اخیر بوده، حائز اهمیت است.

ثبت رکورد ۲ دهه اخیر

طبق داده‌های گمرک، در ۱۰ ماهه سال جاری حجم ترانزیت عبوری از ایران حدود ۱۴/۲ میلیون تن بوده که این مقدار نسبت به ترانزیت ۱۱ میلیون تنی مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۹ درصدی داشته است. این داده‌ها از این منظر حائز اهمیت است که بالاترین مقدار ترانزیت عبوری که مربوط به سال ۱۳۹۳ با ۱۳ میلیون تن بوده، از رقم ۱۰ ماهه امسال حدود یک میلیون تن کمتر است. طبق آمارها، با روند فعلی در پایان امسال به احتمال قوی حجم ترانزیت کشور به ۱۶ میلیون تن خواهد رسید که یک عدد بی‌سابقه در عملکرد ترانزیتی کشور می‌تواند باشد. داده‌های موجود نشان می‌دهد تا سال ۱۳۸۷ حجم ترانزیت عبوری از ایران زیر ۶ میلیون تن بوده که این مقدار در سال ۱۳۸۸ به ۷/۲ میلیون تن و بین سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۷ به ۱۰ تا ۱۲ میلیون تن رسیده است. در دو سال کرونایی حجم ترانزیت عبوری از ایران به ۷/۴ و ۵/۴ میلیون تن رسید که کمترین مقدار از سال ۱۳۸۶ تاکنون بوده است. درمجموع، رقم امسال یک رکورد در دو دهه اخیر است.

ظرفیت ۸ میلیارد دلاری برای ترانزیت ایران

سیاست‌های خصمانه منزوی‌سازی اقتصاد ایران در عرصه اقتصاد جهانی اگرچه منجر به بروز چالش‌های ملموس و قابل توجه برای کشور شده، اما ازسوی دیگر موجب عیان گشتن نقاط ضعف و برجسته‌تر شدن فرصت‌های مغفول اقتصاد ایران در عرصه بین‌المللی و درنتیجه توجه بیشتر مدیران و سیاستگذاران کشور به موضوع دیپلماسی اقتصادی و بهره‌گیری از مزیت‌های گوناگون کشور در این عرصه ازجمله مزیت‌های بالقوه ترانزیتی شده است. مرکز پژوهش‌های ایران در گزارشی بیان می‌دارد براساس مطالعات مختلف، ظرفیت و استعداد ترانزیتی کشور حدود ۸۰ میلیون تن است. براساس مطالعات بازوی پژوهشی مجلس، برای دستیابی به استعدادهای ترانزیتی یعنی ۸۰ میلیون تن در سال و بالاتر نیاز به یک برنامه میان‌مدت و بلندمدت قابل اتکا برای سرمایه‌گذاری‌های کلان زیرساختی است. طبق این مطالعات، تلاش‌های فعلی برای ارتقای ترانزیت کشور اگرچه مثبت و شایسته قدردانی است، اما خلأ وجودی یک برنامه‌ریزی راهبردی در این مسیر به حدی برجسته و نمایان است که با رجوع به تجربه چند دهه گذشته می‌توان با اطمینان بالایی پیش‌بینی کرد که تلاش‌های فعلی اگرچه توانسته‌اند عقب‌ماندگی‌های ۷ سال اخیر را تا حدودی جبران کنند اما همچنان نمی‌توانند بخش اعظم استعدادهای ترانزیتی ایران را فعال سازند. به بیان دقیق‌تر، تلاش‌های حاضر از نوع کوتاه‌مدت و عملیاتی و در جهت بهره‌برداری بهتر از زیرساخت‌های موجود هستند که در خوش‌بینانه‌ترین حالت می‌توانند عملکرد ترانزیتی در حدود ۲۰ یا نهایتا ۳۰ میلیون تن در سال را محقق کند. عددی که با ظرفیت ۸۰ میلیون تنی کشور در بخش ترانزیت فاصله قابل توجهی دارد. وزارت راه و شهرسازی و شرکت‌های تابعه آن پروژه‌های زیرساختی متعددی را در راستای ارتقای مزیت‌های ترانزیتی ایران مطرح می‌کنند که به ده‌ها هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارند. طرح‌های توسعه فازهای جدید بندر چابهار برای افزایش ظرفیت عملیات بندری از ۸/۵ به ۸۵ میلیون تن در سال، اتصال ریلی بندر چابهار به بندر گوآدر پاکستان، احداث کریدور ریلی شرق کشور (چابهار-زاهدان-سرخس)، احداث راه‌آهن رشت-آستارا، احداث راه‌آهن شلمچه-بصره و مشارکت در کریدور چین-آسیای میانه-آسیای غربی برخی از این طرح‌ها هستند. در کنار این طرح‌های زیرساختی، تلاش‌هایی نیز در جهت تعریف کریدورهای جدید و موافقتنامه‌های متعدد ترانزیتی بین‌المللی درحال انجام است.

مراقب تله ترانزیتی باشیم

در گزارش‌های تخصصی که با عنوان ترانزیت به نگارش درآمده (از طرف مرکز پژوهش‌های مجلس یا نهادهای دیگر)، کارشناسان می‌گویند در خصوص ترانزیت ایران باید به دو نکته توجه داشت: ۱- مراقب غلبه نگاه تک‌بخشی (صرفا حمل‌ونقلی) باشیم. به عبارتی، به مساله ترانزیت که مساله‌ای ملی و فرابخشی است، نباید نگاه تک‌بخشی داشت. این امر موجب می‌شود برنامه‌ریزی راهبردی برای ترانزیت به وزارت راه و شهرسازی محدود شود و سایر دستگاه‌ها (که اتفاقا نقش پررنگ‌تری در تحقق پیشرفت‌های ترانزیتی دارند) در برنامه‌ریزی برای ترانزیت کشور نقش شایسته خود را ایفا نکنند. ۲- به جای خوشبینی بیش از اندازه نسبت به موقعیت ترانزیتی ایران، واقع‌بین باشیم؛ چراکه خوشبینی بیش از حد موجب جدی گرفته نشدن ضرورت برنامه‌ریزی راهبردی برای رقابت ترانزیتی با سایر کشورها می‌شود.

کارشناسان مرکز پژوهش‌های مجلس از غلبه نگاه تک‌بخشی و خوشبینی بیش از حد به تله ترانزیتی نام می‌برند. به گفته آنان، اگرچه توجه مسئولان کشور به موضوع ترانزیت فی‌نفسه امری مبارک و برای بهره‌مندی کشور از این ظرفیت، لازم و ضروری است اما متاسفانه رصد سمت و سوی اظهارات و تلاش‌های مسئولان در رابطه با این موضوع، احتمال گرفتار شدن پیشرفت ترانزیتی کشور در یک تله بزرگ را تقویت می‌کند که می‌توان از آن به «تله ترانزیتی» تعبیر کرد. به عبارتی، موقعیت ویژه جغرافیایی ایران و القابی مانند شاهراه و چهارراه ترانزیتی منطقه، می‌تواند این تلقی را در بین مسئولان کشور ایجاد کند که در صورت سرمایه‌گذاری مالی و مدیریتی روی زیرساخت‌های موجود در هرکدام از مسیرهای ترانزیتی، آن مسیر حتما مزیت رقابتی خواهد داشت و سهم زیادی از تقاضای حمل بار در منطقه را به خود اختصاص داده و منافع پیش‌بینی شده برای آن محقق خواهد شد. درحالی که این تصوری است که می‌تواند با واقعیت فاصله زیادی داشته باشد و منجر به هدررفت سرمایه‌های کشور و از دست دادن سایر فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ترانزیت کشور شود. برخی از دلایل این امر به شرح ذیل است:

۱ هریک از کشورهای همسایه ایران (مانند ترکیه، عراق، آذربایجان، ارمنستان، پاکستان، کشورهای جنوبی حاشیه خلیج فارس و حتی افغانستان) به نوعی موقعیت‌های سرزمینی ارزشمندی دارند و از ابزارها و اهرم‌های مختلف سیاسی و اقتصادی مذکور برای بهره‌برداری هرچه بیشتر از این موقعیت‌ها و تهدید فرصت‌های دیگر رقبا ازجمله ایران استفاده می‌کنند. بنابراین، داشتن موقعیت جغرافیایی مناسب در منطقه، منحصر به ایران نیست و مزیت‌های سایر کشورها نسبت به ایران به اندازه‌ای است که حتی در صورت سرمایه‌گذاری‌های ایران در زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود، آنها نیز بتوانند با سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی یا بهره‌گیری از ابزار دیپلماسی، بازار ترانزیتی خود را حفظ کرده و حتی توسعه دهند.

۲ باتوجه به نقش پررنگ روابط سیاسی و اقتصادی در روابط ترانزیتی کشورها که در بخش قبل توضیح داده شد، مناسبات بین‌المللی کلان می‌تواند موجب شود که اراده سیاسی کشورها بر استفاده از مسیرهای دیگر ترانزیتی متمرکز شود. مصادیق متعددی از احتمالات مرتبط با تاثیر روابط و رقابت‌های سیاسی و اقتصادی بین کشورها بر میزان ترانزیت آنها را می‌توان ذکر کرد که بیان آنها در این مقال نمی‌گنجد و تنها به طور مختصر به داده‌های ترانزیت کشور ترکیه اشاره می‌شود.

تجربه ترانزیت در ترکیه

شناخت ترکیه و اقتصاد آن به عنوان یک بازیگر منطقه‌ای تاثیرگذار و بهره‌مندی از تجربه این کشور در استفاده از موقعیت اقتصادی و جغرافیایی خود، می‌تواند برای ایران که شباهت‌های بسیاری (به رغم تفاوت‌های غیرقابل چشم‌پوشی) به این کشور دارد مفید باشد. تلاش ترکیه برای تبدیل شدن به هاب انرژی منطقه پیرامونی خود (خاورمیانه، قفقاز و اتحادیه اروپا) موفق بوده است. این کشور توانسته با بسته‌های تجاری و حمل‌ونقلی داخلی خود را با این هدف تطبیق دهد. دیپلماسی اقتصادی ترکیه با استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی این کشور توانسته روابط متشنج و حساس آن با روسیه و اتحادیه اروپا را متوازن کند. براساس گزارش‌های مرکز آمار ترکیه، درآمد این کشور از بخش ترانزیت از ۱۹/۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶ به ۲۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲ رسیده است.

الزامات تهیه برنامه ملی ترانزیت

باید توجه داشت که با داشته‌های فعلی کشور، تهیه برنامه ملی ترانزیت به صورت خلق‌الساعه امکان‌پذیر نخواهد بود، بلکه برای تحقق آن، الزاماتی وجود دارد که باید رعایت شوند. براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، این الزامات عبارتند از:

۱ پذیرش کاستی‌های مطالعاتی در زمینه ترانزیت و شکل‌دهی جریان علمی در این زمینه: مساله ترانزیت برای کشوری با موقعیت جغرافیایی ویژه و چالش‌های دیپلماتیک جدی مانند ایران، مساله‌ای محوری و قابل تامل محسوب می‌شود، اما در کمال ناباوری و تأسف مشاهده می‌شود که میزان تولید علم کشور در این حوزه با کمی اغماض در سطح نزدیک به صفر قرار دارد و داشته‌های علمی حال حاضر (که عمدتا از جنس اظهارنظرهای پراکنده و محاسبات ذهنی هستند) با پشتوانه مطالعاتی مورد نیاز برای تهیه یک برنامه راهبردی و حائز اهمیت همچون برنامه ملی ترانزیت فاصله زیادی دارد. درواقع، مطالعات فعلی هنوز برای پرسش‌های متعددی جواب معتبر نیافته‌اند و همچنان مسائل اساسی و ابهام‌های زیادی وجود دارد که بدون یافتن پاسخ‌های علمی برای آنها، نمی‌توان برای ترانزیت ایران برنامه‌ای ملی، دارای حمایت نخبگانی و قابل اتکا در مذاکرات بین‌المللی تهیه کرد. بر این اساس، مهم‌ترین الزام در تهیه برنامه ملی ترانزیت، پرهیز از خوش‌بینی بیش از حد نسبت به مزیت رقابتی موقعیت ترانزیتی ایران (یا همان گرفتار شدن در تله ترانزیت) است که می‌تواند منجر به عدم احساس نیاز به انجام مطالعات علمی و برنامه‌ریزی اصولی شود. به جای آن، باید کاستی‌های مطالعاتی را پذیرفت و با ایجاد سازوکارهای حمایتی برای شکل‌گیری جریان علمی حول موضوع ترانزیت و جهش علمی در این حوزه با استفاده از ظرفیت کم‌نظیر استعدادهای علمی کشور در رشته‌های گوناگون ازجمله علوم سیاسی، علوم اقتصادی و بازاریابی و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل این کاستی‌ها را جبران کرد.

۲ در نظر گرفتن سناریوهای محتمل از آینده روابط سیاسی و اقتصادی بین‌المللی در ارزیابی‌ها: باتوجه به نقش پررنگ روابط سیاسی و اقتصادی کشورها بر میزان همکاری‌های ترانزیتی آنها، همه طرح‌ها و ابتکارعمل‌های ترانزیتی به صورت همزمان نمی‌توانند به اهداف ایده‌آل پیش‌بینی‌شده خود دست یابند و لازم است منافع حاصل از این طرح‌ها نه به صورت قطعی، بلکه تحت سناریوهای محتمل از آینده روابط سیاسی و اقتصادی بین‌المللی مورد ارزیابی قرار گیرد. به بیان عملیاتی، برای ارزیابی طرح‌ها و ابتکارعمل‌های ترانزیتی ابتدا باید سناریوهای محتمل از آینده روابط سیاسی و اقتصادی بین‌المللی تهیه شود و سپس میزان ریسک و منافع حاصل از هریک از طرح‌ها و ابتکارعمل‌های ترانزیتی ایران تحت این سناریوهای محتمل ارزیابی شود.

۳ ارزیابی ایده‌های جدید و ابتکارعمل‌های مبتنی بر مشارکت ایران در زنجیره ارزش جهانی: طرح‌ها و پروژه‌های ترانزیتی در حال حاضر منحصر به پیشنهادهایی هستند که به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل محدود شده‌اند در حالی که در زمینه ترانزیت می‌توان ایده‌ها و ابتکارعمل‌های جدیدی را مورد ارزیابی قرار داد که موجب ایجاد فرصت‌های اقتصادی جدید نیز می‌شود. یکی از ابتکارعمل‌های مهم -که خلأ آن در طرح‌های ترانزیتی فعلی مشاهده می‌شود- طرح‌های مشارکت ایران در زنجیره ارزش جهانی است که از طریق واردات کالاهای نیم‌ساخته و نیمه‌تمام از یک کشور مبدأ به ایران و سپس تکمیل فرآیند ساخت کالا در ایران با استفاده از انرژی و نیروی انسانی موجود در کشور و در نهایت صادرات محصول نهایی به مقصد آن در خارج از کشور صورت می‌گیرد. این طرح‌ها از یک سو موجب وابستگی اقتصادی کشورهای دیگر به کریدورهای ترانزیتی ایران و پایداری بیشتر آنها و از سوی دیگر موجب استفاده بیشتر از استعدادهای فراوان کشور در امر تولید و رشد میزان صادرات می‌شوند. برخی از پژوهشگران به پروژه‌های صنعتی و تولیدات مشترک با همسایگان نیز اشاره دارند.

۴ نگاه شبکه‌ای به جای نگاه نقطه‌ای (در نظر گرفتن هزینه‌های موردنیاز برای رفع کل گلوگاه‌های موجود در یک کریدور): ظرفیت زیرساخت‌های موجود در شبکه حمل‌ونقل کشور (خصوصا زیرساخت‌های ریلی) محدود است و با اضافه شدن تقاضای بار ترانزیتی در نقاط مختلفی از شبکه گلوگاه ایجاد خواهد شد که رفع آنها ممکن است نیاز به هزینه‌های بسیار زیادی داشته باشد. بنابراین، در ارزیابی یک طرح نباید صرفا هزینه‌های رساندن یک نقطه از شبکه حمل‌ونقل به ظرفیت مورد نظر را در نظر گرفت (مانند طرح توسعه یک بندر)، بلکه باید هزینه‌های مورد نیاز برای ارتقای ظرفیت سایر زیرساخت‌های موجود در شبکه (مانند خطوط و ناوگان ریلی) نیز در نظر گرفته شود. این موضوع یکی از محدودیت‌های اساسی مطالعات مرتبط با طرح‌های ترانزیتی کنونی است.

۵ در نظر گرفتن تعارضات احتمالی ترانزیت با صادرات: در برنامه‌ریزی‌های ترانزیتی، باید به تعارضات احتمالی «ترانزیت» و «صادرات» در برخی از اقلام (مثلا سوخت) توجه کرد؛ به گونه‌ای که اگر برنامه دیپلماسی اقتصادی کشور در جهت اولویت دادن به صادرات برخی از اقلام است، مخاطرات ترانزیت این اقلام برای بازارهای هدف صادراتی در نظر گرفته شود.

۶ در نظر گرفتن کریدورهای رقیب در ارزیابی‌ها: تهدیدهای منطقه‌ای که متوجه موقعیت ترانزیتی ایران شده است به خوبی نشان می‌دهد که رقبای ترانزیتی ایران دست روی دست نگذاشته‌اند و برای بالابردن مزیت‌های نسبی کریدورهای ترانزیتی خود برنامه‌های جدی در تمامی ابعاد زیرساختی، اقتصادی و سیاسی دارند. بنابراین، یکی از الزامات اساسی در ارزیابی منافع حاصل از طرح‌های ترانزیتی کشور، محاسبه مطلوبیت‌های نسبی کریدورهای رقیب، خصوصا زیرساخت‌هایی که در فاز مطالعاتی یا در حال ساخت هستند و ارزیابی مزیت رقابتی مسیر ایران در مقایسه با سایر کریدورها است. عدم محاسبات و تحلیل‌های دقیق روی این موضوع می‌تواند موجب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی شود که در عمل قدرت جذب تقاضای ترانزیتی به سمت خود را نداشته باشند.

۷ همکاری نهادهای ذی‌ربط و تشکیل چرخه بازخوردگیری: لازمه در نظر گرفتن ترانزیت به عنوان یک موضوع محوری ازبسته دیپلماسی اقتصادی کشور، نقش‌آفرینی فعال و همکاری نهادهای ذی‌ربط شامل نهادهای بالادست سیاسی، امنیتی، اقتصادی و حمل‌ونقلی در تهیه برنامه ملی ترانزیت است. نحوه همکاری نهادهای بالادست سیاسی، امنیتی و اقتصادی با طرح‌ها و پروژه‌های ترانزیتی می‌تواند در مرحله اول شامل تعریف سناریوهای محتمل آینده از سطوح روابط سیاسی و اقتصادی بین‌المللی جهت کمک به ارزیابی طرح‌ها و پروژه‌های ترانزیتی باشد.

۸ تعیین اولویت‌بندی طرح‌ها و ابتکارعمل‌ها: با توجه به دو نکته کلیدی، یعنی محدودیت منابع مالی و محدودیت زمان برای استفاده از برخی از فرصت‌های ترانزیتی، همه طرح‌ها و ابتکارعمل‌های ترانزیتی پیشنهادی از اولویت یکسان برخوردار نخواهند بود. بر این اساس، آخرین الزام در تهیه برنامه ملی ترانزیت، اولویت‌بندی طرح‌ها، پروژه‌ها و ابتکارعمل‌ها براساس میزان منافع، هزینه‌ها، میزان ریسک در تحقق اهداف، امکان تامین مالی آنها از منابع خارجی و همچنین میزان اجماع و حمایت در بین نهادهای بالادست مرتبط با ترانزیت است.

اخبار کوتاه

صعود ۳۴ پله‌ای ایران در رده‌بندی شاخص توسعه انسانی پس از انقلاب

ایران در رده‌بندی جهانی توسعه انسانی از زمان پیروزی انقلاب ۳۴ پله صعود داشته و با عبور از توسعه پایین و متوسط، در جمع کشورهای دارای توسعه انسانی بالا قرار گرفته است. به گزارش تسنیم، گزارش‌های توسعه انسانی سازمان ملل نشان می‌دهد شاخص توسعه انسانی ایران در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی رشد ۷۷ درصدی داشته است. شاخص توسعه انسانی سطح عدالت و رفاه اجتماعی، اقتصادی، بهداشتی و فرهنگی هر کشور را نشان می‌دهد و رقمی از صفر تا یک را در برمی‌گیرد که هرچه این رقم بیشتر باشد دلالت بر توسعه انسانی بیشتر آن کشور دارد. براساس این گزارش، شاخص توسعه انسانی ایران یک سال قبل از انقلاب اسلامی ۰/۴۳۷ بوده است و این رقم در سال‌های بعد از انقلاب افزایش یافته، در سال ۱۹۹۰ به ۰/۵۵۲، در سال ۲۰۰۰ به ۰/۶۵۲، در سال ۲۰۰۵ به ۰/۶۸۱، در سال ۲۰۱۰ به ۰/۷۲۵، و در سال ۲۰۲۱ به ۰/۷۷۴ واحد رسیده است.

با افزایش شاخص توسعه انسانی ایران، جایگاه ایران در رده‌بندی جهانی از این نظر نیز ارتقا یافته است. ایران در سال ۱۹۷۹ از نظر توسعه انسانی در میان ۱۸۲ کشور جهان رتبه ۱۱۰ را به خود اختصاص داده بود اما در سال ۲۰۲۱ که آخرین آمار ارائه‌شده از سوی سازمان ملل است در میان ۱۹۱ کشور به رتبه ۷۶ ارتقا یافته است که به این ترتیب صعود ۳۴ پله‌ای داشته است. توسعه انسانی ایران از ۱۱۵ کشور جهان در سال ۲۰۲۱ بیشتر بوده است. براساس تقسیم‌بندی سازمان ملل ایران قبل از انقلاب در میان کشورهایی قرار داشت که دارای توسعه انسانی پایین بودند اما در حال حاضر بین کشورهای دارای توسعه انسانی بالا قرار گرفته است. این سازمان کشورها را از نظر توسعه انسانی در چهار گروه دارای توسعه انسانی بسیار بالا، دارای توسعه انسانی بالا، دارای توسعه انسانی متوسط و دارای توسعه انسانی پایین قرار داده است.

وزارت صمت: قیمت کارخانه‌ای خودرو تغییر نمی‌کند

وزارت صمت درباره پاسخ معاون این وزارتخانه در یک برنامه تلویزیونی مبنی بر افزایش قیمت خودرو در ۱۴۰۳، اعلام کرد: منظور از این پاسخ روند افزایش قیمت خودرو در بازار است نه قیمت کارخانه‌ای خودرو. به گزارش خبرگزاری مهر، وزارت صنعت، معدن و تجارت درخصوص پاسخ «خیر» «منوچهر منطقی»، معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت به پرسش پایانی مجری در یک برنامه تلویزیونی مبنی بر افزایش قیمت خودرو در سال آینده در توضیحاتی، اعلام کرد؛ این پاسخ ناظر بر مقدمات و اظهارات قبلی معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت از ابتدا تا انتهای برنامه بوده و توضیحات تکمیلی ایشان مغفول واقع شده است. در این توضیحات بیان شده که منظور، روند افزایش قیمت خودرو در بازار است، نه قیمت کارخانه‌ای خودرو؛ چراکه قیمت خودرو در بازار تابع عواملی نظیر افزایش تورم در سال آینده، پیش‌بینی روند افزایش نرخ ارز در پی وقوع اتفاقات اخیر که باعث افزایش میانگین ۸۰۰ تومانی نرخ ارز شده است، رشد نقدینگی، میزان منابع ارزی قابل تخصیص از سوی بانک مرکزی به حوزه خودرو و اخبار تحولات منطقه است که درصورت عدم کنترل این موارد بر بازار خودرو تاثیر خواهد گذاشت.

پیش‌بینی ۶ میلیارد سفر داخلی در چین در سال ۲۰۲۴

به گزارش ایسنا، انتظار می‌رود گردشگران چینی در سال ۲۰۲۴ بیش از شش میلیارد سفر داخلی داشته باشند و تعداد مجموع گردشگران ورودی و خروجی نیز به بیش از ۲۶۰ میلیون نفر برسد. گزارش اخیر آکادمی گردشگری چین درباره بررسی عملکرد گردشگری این کشور در سال ۲۰۲۳ و پیش‌بینی برای سال ۲۰۲۴ منتشر شد که بهبود قابل توجهی در بخش گردشگری چین در مقایسه با سال گذشته آن را نشان می‌دهد. آمارهای این گزارش نشان می‌دهد که در سال ۲۰۲۳، گردشگری داخلی در چین شاهد رشد قابل توجه با بیش از ۱۰۰ درصد رشد در درآمد و تعداد گردشگران بود که به بیش از ۸۰ درصد از سطح سال ۲۰۱۹ بازگشته است. گردشگری بین‌المللی ورودی و خروجی چین در سال ۲۰۲۳ نیز افزایش یافته و تعداد کل گردشگران از ۱۹۰ میلیون نفر فراتر رفت، که بیش از ۲۸۰ درصد نسبت به سال قبل افزایش را نشان می‌دهد. به گزارش چاینا دیلی، تیم تحقیقاتی آکادمی گردشگری چین اعلام کرد که تمایل به سفر در میان چینی‌ها در طول سال ۲۰۲۳ همچنان بالا بوده است و گردشگران سطح بالایی از رضایت را گزارش کرده‌اند. چین یکی از از مهم‌ترین بازارهای گردشگری جهان است و یک منبع ارزشمند تامین گردشگر برای بسیاری از مقاصد گردشگری در سراسر جهان به شمار می‌آید. بازگشایی مرزهای چین برای سفر در ابتدای سال ۲۰۲۳ عامل مهمی برای برون‌رفت گردشگری جهانی از بحران ناشی از همه‌گیری کرونا بود.

فرآیندهای صدور کارت بازرگانی اصلاح شد

به گزارش خبرگزاری مهر، براساس اعلام اتاق بازرگانی ایران، از مهرماه ۱۴۰۲ مدیریت فناوری اطلاعات و ارتباطات اتاق ایران با مصوبه هیات‌رئیسه اتاق ایران و تایید معاونت کمیسیون‌ها، مجامع و شوراها، طرح اصلاح و تغییر فرآیندهای صدور کارت‌های بازرگانی را با هدف تسهیل، تسریع و کاهش زمان ارائه خدمات مرتبط با کارت بازرگانی در سامانه یکپارچه کارت هوشمند در دستور کار خود قرار داد و از ۱۵ بهمن‌ماه سال جاری در سراسر کشور به بهره‌برداری رسید. وابستگی به فرآیندهای اخذ کارت عضویت اتاق ایران، پیچیدگی و طولانی شدن فرآیندهای اخذ کارت‌های بازرگانی از مهم‌ترین دلایل اجرای این طرح برشمرده می‌شود. با اعمال این تغییرات، اجرای فرآیندهای کارت بازرگانی مستقل از اجرای همزمان فرآیند مشابه روی کارت عضویت بوده و با اتمام فرآیندهای بازرگانی، کارت عضویت به صورت خودکار با نسخه کار بازرگانی، همسان‌سازی می‌شود. همچنین همزمان با عملیاتی شدن این طرح در اتاق‌های بازرگانی و تعاون استانی، طرح جداسازی کارت‌های عضویت و بازرگانی تکمیل و از فرآیند برگزاری آزمون الکترونیکی جهت اخذ کارت بازرگانی در اتاق‌های سراسر کشور نیز رونمایی شد.

دوشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۲
شماره ۴۰۷۸
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
۶۲۹۹۹۴۹۵ (۰۲۱)
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم