رویداد

فهرست کالاهای کولبری و ملوانی تغییر می‌کند؟

مهراد عباد، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، با تأکید بر ضرورت بازنگری در فهرست کالاهای مجاز کولبری و ملوانی گفت این شیوه تجارت در سال‌های تحریم به تأمین برخی کالاها، قطعات و نیازهای تولید کمک کرده، اما ورود کالاهای مصرفی دارای مشابه داخلی می‌تواند به تولیدکنندگان آسیب بزند. او با اشاره به اینکه تجارت مرزی واقعیتی ریشه‌دار در مناطق مرزی کشور است، تأکید کرد حذف کامل آن امکان‌پذیر نیست و می‌تواند به افزایش فعالیت‌های غیررسمی و قاچاق منجر شود. به گفته وی، نبود آمار دقیق درباره حجم تجارت غیررسمی نیز تصمیم‌گیری در این حوزه را دشوار کرده است. عباد بروکراسی و طولانی بودن فرآیند واردات رسمی، ثبت سفارش و تخصیص ارز را یکی از عوامل سوق دادن تولیدکنندگان به مسیرهای غیررسمی دانست و گفت در برخی موارد، قطعات و مواد مورد نیاز کارخانه‌ها از طریق کولبری و لنج تأمین شده است. وی پیشنهاد کرد در اصلاح فهرست کالاهای مجاز، مواد اولیه و اقلام مورد نیاز تولید در اولویت قرار گیرند و درباره کالاهایی که مشابه داخلی دارند، با نظر انجمن‌های تخصصی هر صنعت تصمیم‌گیری شود. به اعتقاد او، ساماندهی این تجارت می‌تواند آن را شفاف‌تر و رسمی‌تر کند و همزمان از آسیب به تولید داخلی جلوگیری شود.

فاصله ۱۳ تا ۷۸ درصدی قیمت خودرو از کارخانه تا بازار!

فاصله قیمت کارخانه و بازار خودروهای داخلی همچنان قابل توجه است، بررسی قیمت امروز (۹ شهریورماه) نشان می‌دهد این شکاف از ۲۲۰ میلیون تومان برای رانا پلاس (۱۳ درصد) گرفته، تا ۸۶۱ میلیون تومان برای پارس نوآ (۶۰ درصد) و سهند با ۶۵۷ میلیون تومان (۷۸ درصد) در نوسان بوده؛ اختلافی که به گفته کارشناسان گویای افزایش نرخ ارز و تداوم محدودیت عرضه و تقاضای بالا در بازار است. به گزارش ایسنا، بررسی فاصله قیمت کارخانه و بازار برخی از خودروهای پر مخاطب داخلی امروز (۹ شهریورماه ۱۴۰۵) نشان می‌دهد که میان قیمت‌های مصوب خودروسازان و نرخ‌هایی که خودروها در بازار آزاد معامله می‌شوند، شکاف قابل توجهی وجود دارد که بیش از همه ناشی از دو عامل نرخ ارز در بازار آزاد و میزان عرضه (کمتر از تقاضای موجود در بازار) است و اختلاف قیمت کارخانه و بازار از ۲۲۰ میلیون تومان برای رانا پلاس (۱۳ درصد فاصله) تا ۸۶۱ میلیون تومان برای پارس نوآ (۶۰ درصد فاصله) و ۶۵۷ میلیون تومان اختلاف میان قیمت کارخانه تا بازار برای خودرو سهند و فاصله ۷۸ درصدی، متغیر است. در میان محصولات مورد بررسی که در ادامه و در جدول زیر مشاهده می‌شود، بیشترین فاصله قیمت (ریالی) همانطور که گفته شد؛ مربوط به خودرو پارس نوآ با فاصله ۸۶۱ میلیون تومان (۶۰ درصد) است، پس از آن خودرو ری‌را با ۸۰۰ میلیون تومان، خودرو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما با ۷۴۷ میلیون تومان بیشترین اختلاف قیمت میان کارخانه و بازار را به خود اختصاص داده‌اند. اما خودرو سهند با ۶۵۷ میلیون تومان و فاصله ۷۸ درصدی نسبت به قیمت کارخانه بیشترین فاصله (نسبی) قیمت را با بازار دارد. شاهین بدون سانروف با ۶۶۲ میلیون تومان، تارا اتوماتیک توربو با ۶۷۵ میلیون تومان و دنا پلاس اتوماتیک با ۵۷۰ میلیون تومان از دیگر خودروهایی هستند که اختلاف قیمت قابل توجهی میان نرخ کارخانه و بازار آنها وجود دارد. این ارقام در شرایطی ثبت شده که فاصله قابل توجه میان قیمت کارخانه و بازار، همچنان یکی از مهم‌ترین نشانه‌های وجود تقاضای سوداگرانه و محدودیت عرضه در بازار خودرو محسوب می‌شود و هرچه فاصله میان قیمت کارخانه و بازار بیشتر باشد، جذابیت خودرو برای خرید از مسیرهای رسمی و فروش مجدد در بازار افزایش می‌یابد؛ موضوعی که طی سال‌های گذشته یکی از چالش‌های اصلی سیاست‌های فروش و قیمت‌گذاری خودرو است.

خودروهای مجاز برای واردات توسط خارج‌نشین‌ها

سامانه جامع تجارت در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: در راستای اجرای مصوبه هیات وزیران در خصوص واردات خودرو سواری در سال ۱۴۰۴ از محل بند (ر) تبصره (۱) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴، امکان ثبت‌سفارش خودروسواری (صرفا یک دستگاه) توسط هر ایرانی مقیم خارج کشور، از این محل در سامانه جامع تجارت فراهم شده است. دارا بودن تابعیت ایرانی و همچنین اقامت خارج کشور (مورد تایید وزارت امور خارجه)، حداقل سن ۱۸ سال تمام و اقامت در خارج از کشور از تاریخ ۲۱ خردادماه سال گذشته و پیش از آن، از جمله شرایط لازم برای واردات خودرو است. ثبت‌سفارش خودرو سواری نو و کارکرده با حداکثر ۵ سال ساخت، مجاز است. ایرانیان مقیم خارج کشور در این مرحله از اجرای مصوبه، فقط مجاز به واردات خودروهایی هستند که تا پیش از تاریخ ۱۲ آذرماه سال گذشته مالک آن بوده‌اند. فهرست نشان‌های تجاری مجاز خودرو به منظور واردات از این رویه به شرح زیر است:

AUDI - AVATAR - BMW - BYD - Changan - Dacia - Geely - Fiat - HAVAL - Honda - Hyundai - INFINITI - KIA - Lexus - Mazda - Mercedes Benz - MINI - Mitsubishi - MG - Nissan - Opel - Renault - SEAT - Skoda - SsangYong - Suzuki - Tank - Toyoya - Volkswagen - Volvo - Voyah

واردات خودروهای راست فرمان و برندهای امریکایی ممنوع است. واردات خودرو سواری از این رویه صرفا به صورت «بدون انتقال ارز» و صرفا از محل بند (۹) ماده (۳۸) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات انجام خواهد شد. خودروهای مستعمل (با کارکرد بیش از ۹۹ کیلومتر) از دریافت شناسنامه گارانتی معاف است. ثبت سفارش کالاهای وارداتی از رویه مذکور منوط به بررسی و صدور مجوز فنی توسط دفتر صنایع خودرو وزارت صنعت، معدن و تجارت خواهد بود. ثبت‌سفارش خودرو از این رویه صرفا تا پایان سال ۱۴۰۵ امکان‌پذیر است. پیش‌نیاز ضروری اخذ نقش مربوطه و شروع فرآیند ثبت‌سفارش در سامانه جامع تجارت، ثبت‌نام و تکمیل و تایید مدارک مربوطه در سامانه مدیریت یکپارچه خدمات کنسولی است. در صورت تایید نهایی ثبت‌نام متقاضی در سامانه میخک و اخذ نقش «مجوز موردی - واردات خودروی ایرانیان مقیم خارج کشور» در سامانه جامع تجارت امکان‌پذیر خواهد بود. ثبت‌سفارش مربوط به این رویه صرفا با نقش یادشده امکان‌پذیر است.

ترخیص از سر گرفته شد، اما ابهام درباره سیاست واردات ادامه دارد

سایه تعرفه بر بازار

تعادل |

ترخیص خودروهای سواری از گمرک پس از چند روز وقفه از سر گرفته شد، اما همزمان بحث درباره افزایش و احتمال یکسان‌سازی تعرفه واردات، بار دیگر آینده بازار خودرو را در هاله‌ای از ابهام قرار داده است. در حالی که واردکنندگان نسبت به پیامدهای تورمی افزایش حقوق ورودی هشدار می‌دهند، گمرک اعلام کرده است که هیچ بخشنامه رسمی برای توقف واردات صادر نشده و مقررات فعلی همچنان برقرار است. از سوی دیگر، مسیر واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور نیز تا پایان سال ۱۴۰۵ با شرایط مشخص ادامه دارد؛ مسیری که می‌تواند بر عرضه خودروهای خارجی و معادلات قیمتی بازار اثرگذار باشد. اکنون پرسش اصلی این است که سیاست‌گذار در نهایت چه رویکردی را در قبال تعرفه‌ها و مسیرهای مختلف واردات در پیش خواهد گرفت.

ترخیص از سر گرفته شد

بازار خودرو در روزهای اخیر بار دیگر تحت تأثیر ابهام در سیاست‌های وارداتی قرار گرفته است. موضوع از جایی آغاز شد که به گفته مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، از دوشنبه هفته گذشته دستور شفاهی برای توقف ترخیص خودروهای وارداتی صادر شد. این توقف در حالی اتفاق افتاد که خودروهای وارداتی مراحل مختلف قانونی ورود به کشور را طی کرده بودند و انتظار می‌رفت فرآیند ترخیص آنها مطابق روال ادامه پیدا کند. با این حال، پس از چند روز رایزنی و پیگیری، اعلام شد که ترخیص خودروها از سر گرفته شده و واردکنندگان تا شنبه هفته آینده فرصت دارند فرآیند ترخیص را انجام دهند. دادفر علت احتمالی این وقفه را افزایش نرخ تعرفه و بحث مربوط به یکسان‌سازی تعرفه واردات خودروها عنوان کرده است؛ به این معنا که تعرفه خودروهای برقی، بنزینی و سایر انواع خودروها به یکدیگر نزدیک یا یکسان شود. این موضوع در شرایطی مطرح شده که وزارت صنعت، معدن و تجارت با چنین تغییری موافق نیست و به گفته دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، این وزارتخانه در حال پیگیری موضوع است. حتی انجمن واردکنندگان خودرو نیز در این رابطه با رییس جمهور مکاتبه کرده است. در نتیجه، هنوز مشخص نیست که آیا تغییرات احتمالی تعرفه‌ای به مرحله اجرا خواهد رسید یا سیاست فعلی بدون تغییر ادامه خواهد یافت.

گمرک: مقررات واردات تغییر نکرده است

در سوی دیگر، پیگیری‌های انجام‌شده از گمرک نشان می‌دهد که تصویر موجود با آنچه برخی فعالان بازار درباره توقف واردات مطرح کرده‌اند، تفاوت دارد. بر اساس اعلام گمرک، هیچ بخشنامه رسمی مبنی بر توقف واردات خودرو از گمرکات کشور صادر نشده و مقررات واردات خودروهای سواری نیز تغییر نکرده است.

بر این اساس، اگر واردکننده مجوزهای لازم را از وزارت صمت دریافت کرده باشد، امکان جلوگیری از واردات و ترخیص خودرو وجود ندارد. حتی در شرایطی که درباره میزان حقوق ورودی یا ارزش گذاری کالا اختلاف و ابهامی وجود داشته باشد، مقررات برای چنین شرایطی پیش‌بینی لازم را انجام داده است. در این موارد گمرک می‌تواند با دریافت ضمانت، اجازه ترخیص خودرو را صادر کند و اختلافات مربوط به تعرفه یا ارزش گذاری بعدا پیگیری شود. بنابراین، آنچه در روزهای اخیر رخ داده را نمی‌توان به معنای تغییر قطعی مقررات واردات دانست. بخش مهمی از ابهام موجود، به احتمال تغییر تعرفه‌ها و اختلاف دیدگاه دستگاه‌های مختلف درباره نحوه اجرای آن مربوط می‌شود.

هشدار درباره اثر تورمی تعرفه‌ها

بر اساس مقررات اعلام‌شده برای سال ۱۴۰۵، حقوق ورودی خودروهای سواری وارداتی به صورت تجاری بر اساس نوع خودرو و حجم موتور متفاوت است. خودروهای برقی با حقوق ورودی چهار درصدی در پایین‌ترین سطح قرار دارند. برای خودروهای بنزینی و هیبریدی نیز نرخ ۱۵ درصدی تعیین شده است، در حالی که خودروهای بنزینی بر اساس حجم موتور با نرخ‌های بالاتری مواجه هستند. خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی مشمول حقوق ورودی ۲۰ درصدی هستند و این رقم برای خودروهای ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی به ۴۰ درصد می‌رسد. برای خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی نرخ ۱۳۰ درصد، خودروهای ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی نرخ ۱۴۵ درصد و خودروهای بالاتر از ۳۰۰۰ سی‌سی نرخ ۱۶۵ درصد تعیین شده است.

همین تفاوت قابل توجه در نرخ‌هاست که بحث درباره آینده نظام تعرفه‌ای خودرو را جدی‌تر کرده است. اگر قرار باشد تعرفه‌ها به سمت یکسان‌سازی حرکت کنند، طبیعتاً برخی گروه‌های خودرویی با افزایش قابل توجه هزینه واردات مواجه خواهند شد و این افزایش می‌تواند مستقیماً بر قیمت نهایی خودرو در بازار اثر بگذارد.

مهم‌ترین نگرانی واردکنندگان، اثر احتمالی افزایش تعرفه بر قیمت خودرو است. دادفر معتقد است افزایش تعرفه می‌تواند موجب رشد قابل توجه قیمت خودروهای وارداتی شود و حتی از احتمال تورم حدود ۶۰ درصدی در این بخش سخن گفته است. اگرچه میزان دقیق اثر تعرفه بر قیمت نهایی خودرو به عوامل مختلفی از جمله نرخ ارز، قیمت جهانی خودرو، هزینه حمل‌ونقل، مالیات و سایر هزینه‌های واردات بستگی دارد، اما اصل موضوع روشن است: هر اندازه هزینه ورود خودرو افزایش پیدا کند، فشار بیشتری برای افزایش قیمت نهایی ایجاد خواهد شد.

اهمیت این مساله زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم بازار خودرو ایران ارتباط مستقیمی میان قیمت خودروهای وارداتی و خودروهای داخلی ایجاد کرده است. به اعتقاد دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، قیمت خودروهای وارداتی در تعیین سقف قیمتی بازار داخلی نیز اثرگذار است. بنابراین، افزایش قیمت خودروهای خارجی می‌تواند به صورت غیرمستقیم زمینه افزایش قیمت خودروهای داخلی را نیز فراهم کند.

از این منظر، تغییر تعرفه صرفا یک تصمیم گمرکی یا درآمدی نیست، بلکه می‌تواند به یک متغیر مهم در بازار مصرف تبدیل شود. افزایش قیمت خودرو همچنین می‌تواند بر هزینه خانوارها، قدرت خرید مصرف‌کنندگان و حتی میزان تقاضا برای خودروهای مختلف اثر بگذارد. یکی از بخش‌هایی که ممکن است از تغییر سیاست تعرفه‌ای تأثیر بپذیرد، بازار خودروهای برقی و هیبریدی است. این خودروها در سال‌های اخیر به عنوان یکی از مسیرهای کاهش مصرف سوخت و تنوع‌بخشی به بازار خودرو مورد توجه قرار گرفته‌اند و تعرفه پایین‌تر آنها نیز بخشی از سیاست تشویقی برای ورودشان به کشور بوده است. اگر تعرفه خودروهای برقی و هیبریدی افزایش پیدا کند، مزیت قیمتی آنها در برابر خودروهای بنزینی کاهش خواهد یافت. در نتیجه، بخشی از تقاضای بالقوه برای این خودروها ممکن است از بین برود و روند توسعه بازار خودروهای کم‌مصرف و برقی نیز با کندی مواجه شود.

مسیر واردات ایرانیان مقیم خارج

در کنار واردات تجاری توسط شرکت‌ها، مسیر دیگری نیز برای ورود خودرو به کشور وجود دارد که مربوط به ایرانیان مقیم خارج از کشور است. بر اساس اطلاعیه سامانه جامع تجارت، ایرانیان واجد شرایط می‌توانند تا پایان سال ۱۴۰۵ برای واردات یک دستگاه خودرو ثبت سفارش کنند. البته این امکان مشروط به رعایت مجموعه‌ای از شرایط است. متقاضی باید تابعیت ایرانی داشته باشد، اقامت وی در خارج از کشور مورد تأیید وزارت امور خارجه قرار گیرد و حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد. همچنین باید از تاریخ ۲۱ خرداد سال گذشته و پیش از آن در خارج از کشور اقامت داشته باشد.

در این مسیر، واردات خودروهای نو و خودروهای کارکرده با حداکثر پنج سال ساخت امکان‌پذیر است؛ با این شرط که در مرحله فعلی، خودرو پیش از تاریخ ۱۲ آذر سال گذشته در مالکیت متقاضی قرار داشته باشد. بنابراین، این مسیر برخلاف تصور عمومی، یک مجوز آزاد برای خرید هر خودروی خارجی و انتقال آن به ایران نیست و محدودیت‌های مشخصی دارد.

دو مسیر متفاوت، یک بازار مشترک

در مجموع، آنچه در شرایط فعلی اهمیت دارد، تفاوت میان دو مسیر واردات خودرو و تأثیر آنها بر یک بازار مشترک است. واردکنندگان تجاری با تعرفه‌هایی مواجه‌اند که بر اساس نوع خودرو و حجم موتور متفاوت است، در حالی که ایرانیان مقیم خارج از کشور با شرایط و نرخ‌های حقوق ورودی متفاوتی امکان واردات دارند. این تفاوت می‌تواند بر رفتار واردکنندگان و میزان عرضه خودرو در بازار تأثیر بگذارد. هرچه یک مسیر وارداتی از نظر هزینه و فرآیند اجرایی جذاب‌تر باشد، احتمال استفاده بیشتر از آن افزایش پیدا می‌کند. در مقابل، سخت‌تر شدن یک مسیر می‌تواند عرضه برخی مدل‌ها را محدود و قیمت آنها را افزایش دهد.

از همین رو، سیاست تعرفه‌ای را نمی‌توان جدا از سیاست کلی واردات خودرو بررسی کرد. هدف واردات، افزایش عرضه و ایجاد رقابت در بازار است؛ اما اگر هزینه واردات به اندازه‌ای افزایش پیدا کند که خودروهای خارجی از توان خرید بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان خارج شوند، بخشی از اثر مورد انتظار واردات از بین خواهد رفت.

ابهام اصلی؛ تصمیم نهایی درباره تعرفه‌ها

در شرایط فعلی، بنابراین می‌توان گفت ترخیص خودرو متوقف نشده، اما سیاست تعرفه‌ای همچنان در وضعیت ابهام قرار دارد. گمرک از ادامه اجرای مقررات موجود سخن می‌گوید، وزارت صمت با تغییر احتمالی تعرفه‌ها مخالف است و واردکنندگان نیز نسبت به آثار افزایش حقوق ورودی هشدار داده‌اند.

اگر تعرفه‌ها بدون تغییر باقی بمانند، روند فعلی واردات و ترخیص خودرو ادامه پیدا خواهد کرد و واردکنندگان می‌توانند بر اساس چارچوب موجود برنامه‌ریزی کنند. اما در صورت افزایش یا یکسان‌سازی تعرفه‌ها، احتمال افزایش قیمت خودروهای وارداتی وجود دارد؛ اتفاقی که می‌تواند اثر خود را به بازار خودروهای داخلی نیز منتقل کند. در نهایت، چالش اصلی سیاست‌گذار ایجاد تعادل میان افزایش عرضه، کنترل قیمت، حمایت از تولید داخلی، توسعه خودروهای برقی و مدیریت درآمدهای گمرکی است. تصمیمی که درباره تعرفه‌ها گرفته می‌شود، صرفا بر واردکنندگان اثر نخواهد گذاشت؛ بلکه می‌تواند بر قیمت خودروهای داخلی و خارجی، قدرت خرید مصرف‌کنندگان و حتی مسیر آینده بازار خودرو در ماه‌های باقی‌مانده سال ۱۴۰۵ تأثیر بگذارد.

دبیر کل اتاق بازرگانی:

اصلاح نظام ارزی باید با مدیریت منابع همراه شود

دبیر کل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، در گفت‌وگو با ایرنا، درباره اجرای طرح کالابرگ و ارزیابی عملکرد دولت در این زمینه اظهار داشت: یکی از مطالبات و پیشنهادهای دایمی فعالان اقتصادی به دولت، از زمان‌های بسیار طولانی، این بود که ارز چندگانه و چندقیمتی نباشد؛ چرا که فاصله قیمتی ایجادشده میان نرخ‌های مختلف ارز، در عمل زمینه ایجاد رانت را فراهم می‌کرد.

ابوالفضل روغنی گلپایگانی افزود: فعالان اقتصادی معتقد بودند اگر قرار است کالای گران به دست مردم برسد، باید به نحوی از طریق سازوکارهای حمایتی، تخفیف آن به مردم منتقل شود، اما اصل وجود ارز چندنرخی، به هر حال رانت ایجاد می‌کند. این فعال اقتصادی با تاکید بر اینکه اصل حرکت به سمت اصلاح نظام ارزی اقدامی درست محسوب می‌شود، اظهار داشت: مساله اینجاست که این سیاست در زمانی اجرا شد که هم تحریم‌ها وجود داشت و هم جنگ تحمیلی آغاز شد. روغنی گلپایگانی با بیان اینکه مشکلاتی ناشی از جنگ در حوزه تامین ارز قابل مشاهده است، افزود: شاید بهتر بود این اقدام در زمانی انجام می‌شد که شرایط مناسب‌تری به لحاظ سیاسی، اجتماعی و اقتصادی فراهم شده باشد. دبیر کل اتاق بازرگانی ایران با یادآوری اینکه دولت شرایط خاصی که فرصت چندانی برای تصمیم‌گیری نداشت، اصلاحات ارزی را کلید زد، اظهار داشت: اکنون مشکل اصلی کمبود منابع ارزی است که به دلیل کاهش صادرات، تحریم‌های اقتصادی و جنگی و محاصره اقتصادی رخ داده است. وی تاکید کرد: اگر ارز کافی وارد کشور می‌شد، آثار مثبت این سیاست برای مردم بیشتر نمایان می‌شد، اما اکنون مشکل اصلی، کمبود ارز است. بنابراین، اصل کار غلط نیست و باید به گونه‌ای رفتار کنیم که با آرامش و رفع تنش‌ها، مشکلات اقتصادی را حل کنیم. روغنی گلپایگانی با تاکید بر ضرورت اصلاح ساختار ارزی کشور از واجبات است، گفت: واقعی‌سازی بازار ارز می‌تواند به اقتصاد سالم و شفاف‌سازی در همه اوضاع و احوال و امور اقتصادی کشور کمک کند. دبیر کل اتاق بازرگانی ایران با اعلام مخالفت با چندگانگی نرخ ارز گفت: اگر روزی شرایطی داشته باشیم که اقتصاد شفاف و بدون دردسر باشد، تنها مسیر این است که ارز از طریق بازار عرضه شود و همه کالاها و خدمات داخل کشور از همین مسیر تامین شوند. مسیر درست همین است، اما امروز مشکلات خاص مملکتی وجود دارد و نمی‌توان شرایط موجود را نادیده گرفت.

وی با تاکید بر اینکه چندنرخی بودن ارز ثمری برای مردم ندارد، درباره مهم‌ترین مشکلات دولت برای اجرای سیاست‌های حمایتی و ارزی گفت: مشکلات ناشی از جنگ و کاهش فروش نفت محدودیت‌هایی را بر دولت ایجاد کرده است زیرا در این شرایط دولت ابتدا باید در حوزه ارزاق مردم و تامین مواد اولیه تولید برنامه‌ریزی کند. روغنی گلپایگانی بخش مهمی از مشکلات امروز در حوزه اقتصادی را ناشی از تنش‌های سیاسی و جنگ تحمیلی دانست و گفت: اگر مسائل سیاسی رفع شود، مسائل اقتصادی به سرعت حل خواهد شد.

وی ایجاد تورم به دلیل کمبود منابع ارزی را اجتناب‌ناپذیر دانست و تاکید کرد: وقتی کاهش جدی در صادرات و درآمدهای ارزی کشور اتفاق افتاده و ورود کالا به کشور نیز به شکل جدی کاهش پیدا کرده است، طبیعی است که تورم به وجود بیاید؛ بنابراین برای حل این مشکل باید به سراغ ریشه‌های آن رفت و یکی از مهم‌ترین مسائل، رفع مشکلاتی است که در حوزه صادرات و درآمدهای ارزی کشور ایجاد شده است.

دبیر کل اتاق بازرگانی ایران با تاکید بر اینکه کاهش منابع ارزی مانع از اجرای کامل سیاست اصلاح ارزی است، خواستار تمرکز دولت بر موضوع تامین ارز و کاهش صادرات و برنامه‌ریزی برای جبران آن از مسیرهای دیگر شد و گفت: در شرایط فعلی باید یک سری محدودیت‌ها و معادل‌های اقتصادی ایجاد شود و دولت تلاش کند که مدیریت به صورت کامل انجام شود. وی با تاکید بر اینکه در شرایط فعلی مدیریت ۱۰۰ درصدی توسط دولت باید انجام شود و نمی‌توان بازار را به حال خود رها کرد، افزود: آزاد گذاشتن بازار در شرایط کنونی به هیچ‌وجه جواب نمی‌دهد. دولت باید آن را کنترل کند، حتی اگر به صورت کنترل نرخ باشد.

مدیر کل دفتر غرب آسیا سازمان توسعه تجارت خبر داد

بی‌اعتنایی شرکای تجاری ایران به تحریم‌های اخیر امریکا

مدیر کل دفتر غرب آسیا سازمان توسعه تجارت با اشاره به بی‌اعتنایی شرکای تجاری ایران به اعلام تحریم‌های جدید امریکا گفت: تجارت با این کشورها همچنان در حال انجام است. عبدالامیر ربیهاوی در گفت‌وگو با ایرنا اظهار داشت: توسعه تجارت با کشورهای همسایه و همچنین اقتصادهای بزرگ شرق می‌تواند فرصت مناسبی برای تقویت تجارت خارجی کشور باشد. وی تاکید کرد: نباید بیش از اندازه تحت تاثیر اظهارنظرهای غیرکارشناسی مقامات امریکایی قرار گرفت؛ چرا که بسیاری از کشورها به کالاهای ایرانی نیاز دارند و محصولات کشورمان از نظر کیفیت و قیمت از قابلیت رقابت در بازارهای هدف برخوردار هستند. این مقام مسوول خاطرنشان کرد: تجارت یک رابطه دوسویه و برد-برد است. همانطور که ما به دنبال بازار برای کالاهای ایرانی هستیم، کشورهای طرف تجاری نیز برای تامین نیازهای خود به دنبال تامین‌کنندگان مناسب هستند و ایران می‌تواند بخشی از این نیازها را تامین کند. مدیر کل دفتر غرب آسیا سازمان توسعه تجارت ایران با تاکید بر ضرورت تنوع بخشی به بازارهای صادراتی کشور گفت: قاره آفریقا با حدود ۵۰ کشور و جمعیتی نزدیک به یک و نیم میلیارد نفر، یکی از بازارهای مهم و کمتر مورد توجه برای توسعه صادرات کالا و خدمات ایرانی است و باید حضور فعال‌تری در این بازار داشته باشیم. وی با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی قاره آفریقا اظهار کرد: حجم تجارت این قاره حدود یک هزار و ۴۰۰ میلیارد دلار است و همین ظرفیت نشان می‌دهد که افریقا می‌تواند یک بازار مصرفی متنوع و قابل توجه برای شرکت‌ها و صادرکنندگان ایرانی باشد. ربیهاوی ادامه داد: در کنار کشورهای آفریقایی، کشورهای آسیای میانه نیز با توجه به ظرفیت‌های موجود و به ویژه استفاده از موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد، می‌توانند بازار بسیار مناسبی برای کالاهای ایرانی باشند و باید از این فرصت‌ها به شکل جدی استفاده کنیم. مدیر کل دفتر غرب آسیا سازمان توسعه تجارت با اشاره به اقدامات انجام شده برای توسعه روابط اقتصادی با کشورهای آفریقایی گفت: ستاد آفریقا برنامه‌ریزی مناسبی برای فعال کردن ظرفیت‌های این قاره انجام داده است و در مردادماه نیز نشست این ستاد برگزار شد. وی افزود: در کمیسیون اقتصادی ستاد آفریقا نیز جلسه‌ای با حضور بخش خصوصی برگزار کردیم و دیدگاه‌ها و پیشنهادهای فعالان اقتصادی درباره موانع و فرصت‌های تجارت با کشورهای آفریقایی دریافت شد تا تصمیم‌گیری‌ها بر اساس نیازها و ظرفیت‌های واقعی بخش خصوصی انجام شود.

اخبار

واردات تلفن همراه از طریق مناطق آزاد کلید خورد

امکان ثبت آماری تلفن همراه برای بازرگانان مناطق آزاد هفت‌گانه فراهم شد. امکان ثبت آماری تلفن همراه هوشمند برای بازرگانان مناطق آزاد هفت‌گانه در سامانه جامع تجارت فراهم شد. بازرگانان مناطق آزاد کیش، قشم، چابهار، ارس، اروند، ماکو و انزلی از این پس امکان ثبت آماری تلفن همراه هوشمند را خواهند داشت. ثبت آماری تلفن همراه در این مناطق صرفاً با نوع عملیات ارزی بانکی و از محل تأمین ارز «ارز خود» یا «ارز دیگران» امکان‌پذیر است. همچنین ثبت آماری تلفن همراه منوط به برخورداری از خدمات پس از فروش فعال از دفتر آماد و خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام شده است. بر اساس این اطلاعیه، پرونده‌های ثبت‌شده از این محل باید مجوز دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد را نیز دریافت کنند. سایر ضوابط ورود تلفن همراه به محدوده مناطق آزاد، از جمله کنترل سقف قیمتی و سهمیه هر منطقه، توسط دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اعمال و کنترل خواهد شد. گفتنی است، در این میان، واردات تجاری تلفن همراه از ابتدای سال تاکنون با بلاتکلیفی در فرآیند ثبت‌سفارش مواجه بوده و تاکنون امکان ثبت‌سفارش تجاری این کالا فراهم نشده است؛ موضوعی که موجب ایجاد وقفه در روند تأمین و واردات تجاری تلفن همراه به کشور شده است.

بند تسهیل آزمایش کالاهای اساسی لغو شد

هیات وزیران با صدور تصویب‌نامه‌ای، بند ۳ تصویب‌نامه موضوع تضمین امنیت غذایی و بهبود معیشت مردم و اصلاح بعدی آن را لغو کرد. بر اساس بند لغوشده، کالاهای اساسی مشمول مقررات استاندارد اجباری باید توسط سازمان مجوزدهنده یا سازمان ملی استاندارد ایران، صرفاً یک‌بار و از طریق آزمایشگاه‌های مرجع و استانی مورد آزمایش قرار می‌گرفتند. همچنین طبق این بند، نتایج صادرشده از آزمایشگاه‌های مرجع و استانی که به تأیید وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت جهاد کشاورزی یا سازمان ملی استاندارد ایران می‌رسید، باید مورد پذیرش دستگاه‌های ذی‌ربط قرار می‌گرفت. در این مصوبه همچنین تصریح شده بود که گواهی‌نامه‌های بین‌المللی مجاز و معتبر صادرشده درباره کالاهای مشمول این بند، ملاک عمل سازمان مجوزدهنده و سازمان ملی استاندارد ایران باشد و انجام آزمایش‌های موازی ممنوع شود. با لغو بند مذکور، ضابطه‌ای که بر انجام یک‌باره آزمایش کالاهای اساسی و ممنوعیت آزمایش موازی تأکید داشت، از متن مصوبه حذف شده است. این تصمیم هیات وزیران در شرایطی اتخاذ شده که فرآیند بررسی و تأیید استاندارد و سلامت کالاهای اساسی وارداتی، از جمله مراحل موثر بر سرعت ترخیص این کالاها از گمرکات کشور به شمار می‌رود.

تعیین تعداد گواهی اسقاط برای شماره‌گذاری خودروها

تعداد گواهی اسقاط مورد نیاز برای خودروهای سواری، سنگین، نیمه‌سنگین و موتورسیکلت‌ها مشخص شد. ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، دستورالعمل جدید نحوه محاسبه گواهی اسقاط مورد نیاز برای شماره‌گذاری خودروهای تولیدی و وارداتی را ابلاغ کرد. این دستورالعمل در پی اصلاح آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو صادر شده و نحوه محاسبه تعداد گواهی‌های اسقاط مورد نیاز برای خودروهای تولیدی و وارداتی را مشخص می‌کند. بر اساس این دستورالعمل، تعداد گواهی اسقاط مورد نیاز برای گروه‌های مختلف وسایل نقلیه از جمله خودروهای سواری، سنگین، نیمه‌سنگین و موتورسیکلت‌ها تعیین شده است. در محاسبه گواهی اسقاط، شاخص کاربری خودرو مبنای تعیین تعداد گواهی قرار گرفته و برای هر گروه از وسایل نقلیه تعداد مشخصی گواهی در نظر گرفته شده است. طبق اعلام ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، جدول تولید گواهی اسقاط که پیش‌تر در مصوبات هیات وزیران در سال‌های ۱۳۹۳، ۱۳۹۶ و ۱۴۰۲ ابلاغ شده بود، بار دیگر اصلاح شده است. هدف از این اصلاح، همسان‌سازی ارزش خودروهای فرسوده با رشد تورم و نزدیک شدن ارزش گواهی‌ها به قیمت خودروهای فرسوده عنوان شده است. بر این اساس، اسقاط هر دستگاه خودروی فرسوده تنها تابع شاخص کاربری خواهد بود و تعداد گواهی‌های مورد نیاز نیز مطابق جدول پیش‌بینی‌شده در ماده ۱۵ اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو تعیین می‌شود. آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو ۱۲ مردادماه امسال اصلاح و ابلاغ شده و اصلاحات آن از ۱۲ شهریورماه لازم‌الاجرا خواهد بود.

ویژه

رکورد ۲۴ ساله شرکت روانکار تاپیکو در فروش ماهانه شکست

مرداد تاریخی ایرانول

شرکت نفت ایرانول در مرداد ماه جاری رکوردهای فروش ماهانه تاریخ ۲۴ ساله خود را جابه‌جا کرد. بر اساس این گزارش؛ مقدار فروش محصولات ایرانول در مرداد ماه به ۸۳،۴۰۷ مترمکعب و مبلغ فروش ۲۱۵/۶۷۶/۶۸۶،۶۷۶،۲۱۵ میلیون ریال رسید. این میزان فروش در مقایسه با مرداد ماه سال گذشته، از نظر مقدار ۵۶ درصد و از نظر مبلغ ۱۵۰ درصد افزایش داشته است. بر اساس این آمار رکوردهای فروش ماهانه ایرانول در ۲۴ سال گذشته، در مرداد ماه جاری شکسته شد. گفتنی است؛ روند صعودی فروش ایرانول به مرداد محدود نمانده و گزارش عملکرد ۵ ماهه این شرکت نشان می‌دهد، مجموع فروش ایرانول در ۵ ماه نخست سال جاری به ۲۲،۶۶ همت رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۸۲ درصد افزایش داشته است.