رویداد

شرایط برگشت ارز به کشور تسهیل شود

رییس اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق معتقد است، رسیدن مبادلات تجاری ایران و عراق به مرز ۲۰ میلیارد دلار شعار نبوده و قابل تحقق است. یحیی آل‌اسحاق، روز چهارشنبه ۱۸ شهریور در نشست با فعالان اقتصادی استان کرمانشاه، با تاکید بر اینکه موضوع تجارت را نباید فقط از منظر اقتصادی نگاه کنیم، اظهار کرد: ارتباطات تجاری با امنیت و توسعه ارتباط مستقیم دارد و اگر به دنبال توسعه و امنیت منطقه‌ای هستم، باید بر توسعه تجارت متمرکز شویم. وی از عراق به عنوان یکی از شرکای تجاری مهم ایران یاد کرد و افزود: تجارت خارجی ایران با عراق می‌تواند تا ۲۰ میلیارد دلار در سال هم افزایش یابد، زیرا همین حالا نیز ارقام غیررسمی حاکی از تجارت ۱۴ تا ۱۵ میلیارد دلاری بین ایران و عراق است. رییس اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق با بیان اینکه در کنار توسعه صادرات با عراق باید بر واردات از این کشور نیز متمرکز شویم، یادآور شد: اکنون یک عدم توازن بین واردات و صادرات با عراق وجود دارد و میلیاردی صادر می‌کنیم و میلیونی وارد می‌کنیم.

آل اسحاق از شرایط خاص کنونی کشور یاد کرد و با بیان اینکه در چنین شرایطی باید از همه ظرفیت‌ها برای واردات کالا استفاده کنیم، ادامه داد: اتاق‌های بازرگانی نیز باید در زمینه توسعه واردات از عراق خصوصا وارداتی که نیاز کشور است از جمله کالاهای اساسی، مواد اولیه و قطعات، فعال‌تر شوند. وی در ادامه از شرایط خاص کشور عراق در زمینه تجارت خارجی یاد کرد و گفت: با توجه به اینکه شرایط این کشور در زمینه تجارت خارجی مدام تغییر می‌کند و ثابت نیست، قوانین و مقررات ما نیز باید بگونه‌ای باشد که قدرت مانور داشته باشیم و بتوانیم متناسب با شرایط عمل کنیم.

رییس اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق بر ضرورت وحدت رویه در حوزه تجارت با عراق نیز تاکید کرد و یادآور شد: نباید اجازه دهیم مسائل مرتبط با تجارت خارجی با کشور عراق به صورت پراکنده در کشور مطرح و برای آن تصمیم‌گیری شود، بلکه در زمینه تجارت خارجی با عراق نیازمند وحدت رویه هستیم. آل اسحاق معتقد است، باید مرکزیتی داشته باشیم تا برای همه استان‌های کشور که با عراق تجارت خارجی دارند، متناسب با زمان و مکان تصمیم بگیرد و قدرت مانور و تصمیم‌گیری آنی داشته باشد. وی اضافه کرد: نمی‌شود با یک فرمول ثابت با عراق پیش برویم و با یک فرمان همه مسائل و توسعه تجارت را حل کنیم. باید در زمینه تجارت با عراق مبتنی بر واقعیات پیش برویم. رییس اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق گفت: ما نیز به عنوان اتاق مشترک ایران و عراق وظیفه خود می‌دانیم مسائل را پیگیری کنیم.

وی در ادامه از ظرفیت‌های ویژه کرمانشاه در زمینه تجارت خارجی با عراق و نقش مهمی که این استان می‌تواند ایفا کند یاد کرد و گفت: کرمانشاه می‌تواند در زمینه توسعه تجارت خارجی با عراق یک بازیگر مهم باشد. در زمینه واردات از عراق نیز کرمانشاه هم در زمینه مرزها و تجارت رسمی و هم روش‌هایی مانند کولبری می‌تواند کمک شایانی داشته باشد.

به گزارش ایسنا، آل اسحاق در ادامه به موضوع رفع تعهدات ارزی و چالش‌هایی که برای صادرکنندگان ایجاد شده اشاره کرد و گفت: اگر چه کشور به ارز حاصل از صادرات نیاز دارد، اما شرایط برگشت ارز به کشور برای صادرکنندگان باید تسهیل شود. وی با تاکید بر اینکه راهکار رفع تعهدات ارزی فقط برگشت ارز و تحویل مستقیم آن به بانک مرکزی نیست، بر لزوم استفاده از سایر روش‌ها از جمله واردات در برابر صادرات تاکید کرد و یادآور شد: سابقه و قوانین مورد نیاز برای این کار را داریم و تنها باید شرایط برای کسانی که می‌خواهند از این روش‌ها استفاده کنند تسهیل شود.

اصرار بانک مرکزی بر اینکه ارز حاصل از صادرات فقط به بانک مرکزی تحویل داده شود درست نیست و باید امکان استفاده از سایر ظرفیت‌ها هم فراهم شود. آل اسحاق از فعالین اقتصادی و صادرکنندگان به عنوان جهادگران عرصه اقتصادی یاد کرد و ادامه داد: نباید به دلیل مشکلاتی که در زمینه بازگشت ارز ایجاد می‌شود، صادرکنندگان با القاب نادرست خطاب قرار گیرند.

لزوم تنظیم الزامات صادراتی متناسب با شرایط بخش کشاورزی

معاون خدمات تجاری سازمان توسعه تجارت ایران بر ضرورت تنظیم دقیق سیاست‌ها و الزامات صادراتی متناسب با شرایط بخش کشاورزی تاکید کرد و گفت: اقتضائات این بخش باید به‌صورت دقیق و کارشناسی مورد بررسی قرار گیرد تا سیاست‌های اتخاذ شده علاوه‌بر حمایت از تولیدکنندگان و صادرکنندگان، به توسعه صادرات محصولات کشاورزی نیز منجر شود.

به گزارش سازمان توسعه تجارت ایران، سید محمدصادق قنادزاده در نشست فعالان بخش کشاورزی با تصریح بر ضرورت توجه به اقتضائات تولید و صادرات بخش کشاورزی در سیاست‌گذاری‌های تجاری، افزود: موضوع تعهدات ارزی محصولات کشاورزی باید متناسب با شرایط این بخش مورد بازنگری و بررسی کارشناسی قرار گیرد.

وی با اشاره به پایین بودن سقف تعهدات ارزی در برخی حوزه‌های صادراتی، بیان‌داشت: در کار گروه تعهدات ارزی باید به‌گونه‌ای تصمیم‌گیری شود که ضمن حفظ چارچوب‌های سیاست ارزی کشور، شاهد نتایج مثبت در حوزه صادرات باشیم و صادرکنندگان توانمند و فعال از چرخه صادرات خارج نشوند.

در ادامه این نشست، فعالان و نمایندگان بخش کشاورزی به بیان دیدگاه‌ها و چالش‌های موجود در مسیر صادرات پرداختند و موضوعاتی از جمله موانع حمل‌ونقل، دسترسی به بازارهای هدف، تعرفه‌های صادراتی و مسائل مرتبط به تعهدات ارزی را مطرح کردند.

در پایان، بر تداوم تعامل و گفت‌وگو میان سازمان توسعه تجارت ایران و فعالان بخش کشاورزی به‌منظور شناسایی و رفع موانع صادرات و تقویت حضور محصولات کشاورزی ایران در بازارهای بین‌المللی تصریح شد.

اختلاف ۷۸۰ میلیونی ایران خودرو؛ سود دلالان یا فرصت برای مصرف کننده!

فرصت خرید یا گرانفروشی پنهان؟

طرح فروش جدید ایران خودرو در شرایطی آغاز شده که فاصله قیمت کارخانه و بازار برخی خودروها به صدها میلیون تومان رسیده است؛ اختلافی که بار دیگر این پرسش را مطرح می‌کند: سهم مصرف‌کننده واقعی از این بازار چقدر است و چه میزان از این رانت قیمتی نصیب دلالان می‌شود؟

ایران خودرو در جدیدترین طرح فروش خود، از ۱۸ تا ۲۰ شهریور ۱۴۰۵، تعداد ۲۵ هزار و ۲۰۰ دستگاه خودرو را عرضه می‌کند که نیمی از آن، معادل ۱۲ هزار و ۶۰۰ دستگاه، به فروش فوری اختصاص دارد. در نگاه نخست، اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد می‌تواند این طرح را به فرصتی جذاب برای متقاضیان تبدیل کند؛ اما بررسی دقیق‌تر قیمت‌ها و شرایط فروش، پرسش‌های جدی‌تری درباره میزان واقعی جذابیت این طرح ایجاد می‌کند.

یکی از مهم‌ترین ابهام‌ها، سطح جدید قیمت‌گذاری خودروهاست. قیمت برخی محصولات عرضه‌شده از حدود یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان آغاز می‌شود؛ رقمی که با توجه به قدرت خرید خانوارها، برای بسیاری از مصرف‌کنندگان واقعی همچنان سنگین است.

ایران خودرو افزایش قیمت‌ها را به عواملی از جمله رشد هزینه‌های تولید، افزایش نرخ گواهی اسقاط و سایر هزینه‌های مرتبط با نوسازی ناوگان نسبت می‌دهد. با این حال، پرسش اینجاست که آیا افزایش این هزینه‌ها به اندازه‌ای بوده که چنین رشد قیمتی را توجیه کند یا بخشی از این افزایش قیمت، عملاً به گران‌تر شدن خودرو برای مصرف‌کننده منجر شده است؟ در چنین شرایطی، زمانی که خودرویی ابتدا با قیمت بالاتری عرضه می‌شود و سپس اختلاف آن با قیمت بازار به عنوان «فرصت خرید» برجسته می‌شود، این نگرانی وجود دارد که جذابیت ظاهری طرح فروش، بیش از آنکه ناشی از ارزان بودن واقعی خودرو باشد، نتیجه فاصله ایجادشده میان قیمت کارخانه و بازار باشد.

اختلاف ۷۸۰ میلیون تومانی چه کسی برنده است؟

فاصله قیمت کارخانه و بازار در برخی محصولات همچنان بسیار قابل توجه است. برای نمونه، اختلاف قیمت دنا پلاس اتوماتیک به حدود ۷۸۲ میلیون تومان می‌رسد؛ فاصله‌ای که به‌طور طبیعی انگیزه بالایی برای ورود واسطه‌ها و دلالان ایجاد می‌کند.

در چنین بازاری، حتی اگر هدف اصلی طرح فروش، دسترسی مصرف‌کننده واقعی به خودرو باشد، وجود چنین اختلاف قیمتی می‌تواند انگیزه سوداگری را افزایش دهد. هر چه فاصله میان قیمت کارخانه و بازار بیشتر باشد، خودرو از یک کالای مصرفی به دارایی‌ای با جذابیت سرمایه‌گذاری تبدیل می‌شود و همین مساله می‌تواند رقابت میان مصرف‌کننده و واسطه را تشدید کند.

در این دوره، شرط مسدودسازی حساب بانکی حذف شده است؛ تصمیمی که از یک سو می‌تواند فرآیند ثبت‌نام را برای متقاضیان ساده‌تر کند، اما از سوی دیگر این پرسش را به وجود می‌آورد که آیا حذف این محدودیت، امکان ورود گسترده‌تر متقاضیان غیرمصرفی را فراهم نمی‌کند؟ مصرف‌کننده واقعی ممکن است تنها با هدف خرید یک خودرو برای استفاده شخصی وارد سامانه شود، در حالی که دلالان و واسطه‌ها معمولاً با آمادگی بیشتر و تجربه قبلی، فرآیند ثبت‌نام و پیگیری نتایج را دنبال می‌کنند.

از سوی دیگر، مهلت ۴۸ ساعته برای تکمیل قرارداد پس از اعلام اولویت نیز باعث می‌شود سرعت عمل متقاضیان اهمیت بیشتری پیدا کند؛ موضوعی که می‌تواند در صورت نبود سازوکارهای دقیق برای شناسایی مصرف‌کننده واقعی، رقابت را به نفع واسطه‌های حرفه‌ای تغییر دهد.

بازار خودرو همزمان با دلار و طلا صعودی شد

در همین حال، بازار خودرو نیز در روز چهارشنبه ۱۸ شهریور ۱۴۰۵ تحت تأثیر افزایش نرخ ارز و طلا، عمدتاً روندی صعودی داشت.

در حالی که قیمت طلا از مرز ۲۳ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان عبور کرده و دلار در محدوده ۲۲۶ هزار تومان قرار گرفته است، انتظارات تورمی بار دیگر بر بازار خودرو اثر گذاشته است.

بررسی معاملات امروز نشان می‌دهد قیمت خودروهای داخلی بین ۵ تا ۱۶۰ میلیون تومان و خودروهای مونتاژی بین ۵ تا ۸۰۰ میلیون تومان افزایش داشته است. البته در برخی مدل‌ها کاهش قیمت نیز ثبت شد، اما این کاهش‌ها نتوانستند روند کلی بازار را تغییر دهند. در بازار خودروهای داخلی، تارا اتوماتیک بیشترین افزایش قیمت را تجربه کرد و با رشد ۱۶۰ میلیون تومانی نسبت به روز گذشته، به ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان رسید.

سورن پلاس دوگانه‌سوز کپسول کوچک نیز ۳۰ میلیون تومان گران شد و در بازار آزاد به ۲ میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان رسید. قیمت پژو ۲۰۷ اتوماتیک با افزایش ۱۵ میلیون تومانی، به ۲ میلیارد و ۸۴۹ میلیون تومان رسید. کوییک S نیز ۱۳ میلیون تومان افزایش قیمت داشت و با قیمت یک میلیارد و ۳۹۵ میلیون تومان معامله شد.

در همین حال، شاهین اتوماتیک با رشد ۳۰ میلیون تومانی به ۲ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان رسید و اطلس GL نیز با افزایش ۲۸ میلیون تومانی، در محدوده یک میلیارد و ۵۸۸ میلیون تومان قرار گرفت. سایناد و گانه‌سوز نیز ۵ میلیون تومان گران شد و قیمت آن به یک میلیارد و ۵۸۵ میلیون تومان رسید.

در بازار مونتاژی‌ها، افزایش قیمت‌ها شدیدتر بود. هاوال H9 با جهش ۸۰۰ میلیون تومانی، بیشترین افزایش قیمت روزانه را در کل بازار ثبت کرد و به ۱۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید. فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره نیز ۱۶۰ میلیون تومان افزایش قیمت داشت و با قیمت ۸ میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان معامله شد.

در مقابل، تیگو ۹ برخلاف روند بازار، ۱۲۰ میلیون تومان کاهش قیمت داشت و به ۱۱ میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان رسید. هایما S۷ پرو نیز با افزایش ۱۰ میلیون تومانی، در محدوده ۵ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان قرار گرفت.

ترکیب افزایش قیمت کارخانه، رشد قیمت بازار آزاد و فاصله چندصد میلیون تومانی میان این دو، تصویری پیچیده از بازار خودرو ترسیم می‌کند. از یک سو، خودروساز با افزایش هزینه‌های تولید و الزامات قانونی روبروست و از سوی دیگر، مصرف‌کننده با قدرت خرید محدود و قیمت‌های روزافزون مواجه است.

در این میان، هر چه فاصله میان قیمت کارخانه و بازار بیشتر شود، انگیزه دلالی نیز افزایش پیدا می‌کند. بنابراین صرف عرضه خودرو با قیمت پایین‌تر از بازار، به‌تنهایی به معنای حمایت از مصرف‌کننده نیست؛ بلکه مهم‌تر از آن، سازوکار تخصیص خودرو و اطمینان از رسیدن آن به مصرف‌کننده واقعی است.

در نهایت، پرسش اصلی همچنان پابرجاست: وقتی اختلاف قیمت یک خودرو میان کارخانه و بازار به حدود ۷۸۰ میلیون تومان می‌رسد، چه کسی بیشترین منفعت را از این فاصله می‌برد؟ مصرف‌کننده‌ای که خودرو را برای استفاده شخصی می‌خواهد، یا واسطه‌ای که خودرو را یک فرصت سودآوری می‌بیند؟

پاسخ به این پرسش، بیش از هر چیز به شفافیت در قیمت‌گذاری، اولویت‌بندی متقاضیان و نظارت بر فرآیند فروش وابسته است. در غیر این صورت، حتی بزرگ‌ترین طرح‌های فروش نیز ممکن است به جای کاهش فاصله مصرف‌کننده با خودرو، تنها به بازتوزیع سود میان تولیدکننده و واسطه‌ها منجر شوند.

از کاهش ایستایی بازرگان تا بسته تشویقی پاکستان

دو خبر برای تجارت زمینی ایران

تعادل |

در شرایطی که تجارت زمینی ایران با کشورهای همسایه بیش از گذشته به مسیرهای جایگزین و ظرفیت مرزهای زمینی وابسته شده است، تازه‌ترین گزارش‌ها از کاهش زمان ایستایی کامیون‌ها در مرز بازرگان، افزایش ظرفیت پذیرش کامیون‌ها و همزمان پیگیری وضعیت کامیون‌های متوقف‌شده در مرز پاکستان حکایت دارد؛ تحولاتی که می‌تواند بر سرعت جابه‌جایی کالا و هزینه‌های تجارت خارجی اثرگذار باشد. تردد کامیون‌ها در مرزهای زمینی ایران طی روزهای اخیر در حالی مورد توجه قرار گرفته که فعالان حوزه حمل‌ونقل بر ضرورت کاهش زمان توقف خودروهای باری و تسهیل فرآیند ترخیص کالا تأکید دارند.

در مرز بازرگان، طبق اعلام انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، اقدامات مشترک میان طرف‌های ایرانی و ترکیه‌ای به افزایش ظرفیت پذیرش کامیون‌ها و کاهش زمان ایستایی منجر شده است.

کاهش ۸ روزه زمان ایستایی در بازرگان

احسان ملک‌زاده، رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، با اشاره به نشست‌های برگزارشده میان انجمن‌های حمل‌ونقل ایران و ترکیه در مرزهای بازرگان و گوربلاغ، از بهبود روند تردد در این مرز خبر داده است. به گفته او، با حضور نمایندگان وزارت راه و شهرسازی، سازمان پایانه‌ها و گمرکات دو کشور، پایش مشترک وضعیت مرز بازرگان طی سه هفته گذشته در دستور کار قرار گرفته و این روند همچنان ادامه دارد. در نتیجه این اقدامات، ظرفیت پذیرش کامیون در مرز بازرگان از میانگین ۲۷۵ دستگاه در روز به ۳۵۰ دستگاه افزایش یافته و در برخی روزها حتی به ۴۰۵ دستگاه رسیده است.

این افزایش ظرفیت در حالی رخ داده که زمان ایستایی کامیون‌ها نیز کاهش یافته است. بر اساس اعلام انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، میانگین زمان انتظار کامیون‌ها در مرز بازرگان از ۲۵ روز به ۱۷ روز رسیده و به این ترتیب، هشت روز از زمان ایستایی خودروهای باری کاهش یافته است.

با وجود این بهبود، باقی ماندن متوسط ۱۷ روز توقف همچنان رقم قابل توجهی برای فعالان حمل‌ونقل محسوب می‌شود؛ چراکه طولانی شدن زمان توقف کامیون‌ها می‌تواند هزینه حمل، انبارداری و در نهایت قیمت تمام‌شده کالا را افزایش دهد.

مرز پاکستان توقف کامیون‌ها در دست پیگیری

در سمت دیگر، وضعیت کامیون‌های ایرانی در مرز پاکستان نیز طی روزهای اخیر به یکی از موضوعات مورد توجه فعالان تجارت خارجی تبدیل شده است. محمدرضا فاروقی، رییس کمیسیون گمرک اتاق بازرگانی ایران، درباره گزارش‌ها و تصاویر منتشرشده از توقف کامیون‌های ایرانی در مرز ریمدان اعلام کرده که موضوع در دست بررسی است و تلاش می‌شود موانع موجود در کوتاه‌ترین زمان برطرف شود. او همچنین از برگزاری جلسه‌ای در هفته آینده با حضور رییس اتاق بازرگانی ایران و رییس کل گمرک ایران خبر داده است؛ جلسه‌ای که قرار است در آن موضوع ترخیص کانتینرها و مسائل مربوط به حمل‌ونقل مورد بررسی قرار گیرد.

فاروقی تأکید کرده است که تجارت میان ایران و پاکستان همچنان برقرار است و در صورت اعمال هرگونه تغییر در نرخ تعرفه‌ها، این تغییرات باید به صورت رسمی اعلام و ابلاغ شود. عبدالحکیم ریگی، رییس اتاق مشترک ایران و پاکستان نیز پیش‌تر با اشاره به کامیون‌های متوقف‌شده در مرز پیشین، تأکید کرده بود که افزایش تعرفه لزوماً به معنای ممنوعیت تجارت نیست و باید وضعیت کامیون‌های معطل‌مانده هرچه سریع‌تر تعیین تکلیف شود تا روند ترخیص و جابه‌جایی کالا با مشکل بیشتری مواجه نشود.

پاکستان به دنبال حفظ جریان تجارت؟

در کنار نگرانی‌ها درباره وضعیت کامیون‌های متوقف‌شده، خبرهایی از ارایه مشوق‌های تجاری از سوی پاکستان برای کالاهای ایرانی نیز منتشر شده است. ملک‌زاده در این زمینه اعلام کرده است که طرف پاکستانی بسته‌های تشویقی برای کالاهای ایرانی در نظر گرفته است. به گفته او، کالاهایی که از کشورهایی مانند چین وارد پاکستان شده و قرار است از مسیر این کشور به ایران منتقل شوند، مشمول تخفیف‌های قابل توجه در هزینه‌های انبارداری خواهند شد؛ تخفیف‌هایی که در برخی موارد به ۸۰ درصد می‌رسد.

این اقدام می‌تواند برای فعالان حمل‌ونقل و تجارت منطقه‌ای اهمیت داشته باشد؛ به‌ویژه در شرایطی که کاهش هزینه‌های انبارداری و کوتاه‌شدن زمان توقف کالا، نقش مستقیمی در کاهش هزینه‌های نهایی تجارت دارد.

رد شایعه تعرفه‌های سنگین برای کامیون‌های ایرانی

با وجود انتشار برخی اخبار در فضای مجازی درباره وضع تعرفه‌های سنگین از سوی پاکستان برای ورود کامیون‌ها و تریلی‌های ایرانی، رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران اعلام کرده است که تاکنون هیچ مدرک یا سند رسمی در این خصوص دریافت نشده و این اخبار را شایعه دانسته است.

ملک‌زاده همچنین تأکید کرده که در حال حاضر همه مرزهای زمینی کشور باز هستند و تردد حمل‌ونقل کالا از طریق آنها ادامه دارد. مجموع این تحولات نشان می‌دهد که وضعیت مرزهای زمینی ایران در شرایطی دوگانه قرار دارد؛ از یک سو، کاهش هشت‌روزه زمان ایستایی در بازرگان و افزایش ظرفیت پذیرش کامیون‌ها نشانه‌ای از امکان بهبود فرآیندهای مرزی است و از سوی دیگر، توقف کامیون‌ها در مرز پاکستان نشان می‌دهد که تجارت زمینی همچنان در برابر تغییرات مقرراتی، تعرفه‌ای و هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف آسیب‌پذیر است.

فعالان تجاری معتقدند حل مشکلات مرزی نباید تنها به مدیریت مقطعی صف کامیون‌ها یا رفع یک مانع در یک مقطع زمانی محدود شود. ایجاد سازوکارهای پایدار میان ایران و کشورهای همسایه، شفافیت در تعرفه‌ها، هماهنگی گمرکی و حمل‌ونقلی و کاهش زمان ایستایی می‌تواند نقش مهمی در کاهش هزینه‌های تجارت و افزایش جذابیت مسیرهای زمینی داشته باشد.

در همین چارچوب، پیشنهاد تجارت آزاد میان ایران و پاکستان نیز از سوی رییس اتاق مشترک دو کشور به عنوان یکی از راهکارهای بلندمدت برای توسعه روابط تجاری مطرح شده است. اکنون پرسش اصلی این است که آیا اقدامات اخیر می‌تواند از یک سو زمان و هزینه عبور کالا از مرزهای زمینی ایران را کاهش دهد و از سوی دیگر، زمینه‌ای پایدار برای توسعه تجارت با کشورهای همسایه ایجاد کند؟ پاسخ به این پرسش، بیش از هر چیز به استمرار همکاری‌های مرزی و تبدیل اقدامات مقطعی به سازوکارهای پایدار تجاری وابسته است.

نخستین پلاک ملی برای خودروی منطقه آزاد اروند صادر شد

مدیر امور بازرگانی و توسعه صادرات دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از ملی‌شدن نخستین خودروی دارای پلاک منطقه آزاد اروند خبر داد و گفت: این اقدام در راستای اجرای تکالیف قانونی و با پیگیری‌های مستمر دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و سازمان منطقه آزاد اروند انجام شده است. ناصر خرمالی با اشاره به فرآیند ساماندهی خودروهای پلاک مناطق آزاد گفت: نخستین خودروی دارای پلاک منطقه آزاد اروند، پس از طی مراحل قانونی و انجام تشریفات مربوط، موفق به دریافت پلاک ملی و مجوز تردد در سرزمین اصلی شد.

خرمالی افزود: این اقدام در چارچوب اجرای ماده (۹) آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو، موضوع ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو و با استناد به تصویب‌نامه شماره ۶۶۵۳۸/ت۶۱۶۸۷هـ مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۲۴ هیات وزیران صورت گرفته است.

وی ادامه داد: بر اساس این مصوبه، خودروهای وارداتی موجود در مناطق آزاد تجاری ـ صنعتی که پیش از ابلاغ آیین‌نامه مذکور، مطابق مقررات قانونی از مبادی گمرکی وارد مناطق آزاد شده و دارای مجوز تردد در این مناطق بوده‌اند، در صورت پرداخت کلیه عوارض، بدهی‌ها، حقوق ورودی، سود بازرگانی و رعایت سایر ضوابط قانونی، امکان پلاک‌گذاری ملی و تردد در سرزمین اصلی با ثبت آماری را خواهند داشت.

مدیر امور بازرگانی و توسعه صادرات دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی تصریح کرد: تحقق این فرآیند حاصل تعامل و همکاری سازنده بین دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سازمان منطقه آزاد اروند، دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت ایران و گمرک جمهوری اسلامی ایران است و نشان‌دهنده عزم جدی دستگاه‌های اجرایی برای تسهیل فرآیندهای قانونی و رفع محدودیت‌های پیش‌روی مالکان خودروهای پلاک مناطق آزاد است. در این خصوص ضرورت دارد «کمیته تعیین ارزش وزارت صمت» با قید فوریت نسبت به تعیین ارزش خودروهای مورد اشاره اقدام و مراتب جهت اجرا به گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام شود. خرمالی با تأکید بر تداوم این فرآیند گفت: پلاک‌گذاری ملی سایر خودروهای واجد شرایط در مناطق آزاد نیز پس از طی مراحل قانونی، انجام استعلامات لازم و پرداخت حقوق و عوارض دولتی ادامه خواهد یافت. وی در پایان خاطرنشان کرد: مالکان خودروهای واجد شرایط می‌توانند برای کسب اطلاعات تکمیلی و انجام امور اداری مربوط، به مدیریت‌های ذی‌ربط در سازمان‌های مناطق آزاد مراجعه کنند.

خبر

تسهیلات مالیاتی برای واحدهای آسیب‌دیده از جنگ ابلاغ شد

واحدهای تولیدی آسیب‌دیده از جنگ مشمول حمایت‌های مالیاتی شدند. معاونت صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در بخشنامه‌ای خطاب به مدیران عامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان‌ها، تصویب‌نامه هیات وزیران درباره حمایت مالیاتی از واحدهای تولیدی آسیب‌دیده در جریان جنگ را ابلاغ کرد. مطابق این مصوبه، به‌منظور جبران خسارت‌های وارده به مراکز بهداشتی، موسسات درمانی و بیمارستان‌های خصوصی، شرکت‌های تأمین‌کننده کالاهای سلامت‌محور و همچنین واحدهای تولیدی صنفی، صنعتی و معدنی و سایر واحدهای صنفی آسیب‌دیده، وزارت امور اقتصادی و دارایی مجاز است در چارچوب ماده (۱۶۵) قانون مالیات‌های مستقیم، معادل خسارت وارده به واحدهای آسیب‌دیده را از درآمد مشمول مالیات مودی کسر کند. این کسر مالیاتی به میزان درخواست متقاضی و تا سقف خسارت تأییدشده از سوی کارشناسان رسمی دادگستری انجام می‌شود و تأیید هیات موضوع ماده (۴) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۶۵) قانون مالیات‌های مستقیم نیز برای اجرای آن الزامی است. این مزیت می‌تواند در همان سال وقوع خسارت و سنوات بعد اعمال شود. همچنین بر اساس بخش دیگری از این مصوبه، واحدهایی که به دلیل خسارت‌های وارده توان پرداخت بدهی‌های مالیاتی خود را ندارند، می‌توانند با تأیید وزارت امور اقتصادی و دارایی، تمام یا بخشی از بدهی مالیاتی خود را حداکثر تا پنج سال تقسیط کنند. معاونت صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در این بخشنامه، بر اطلاع‌رسانی به واحدهای تولیدی مشمول تأکید کرده تا واحدهای آسیب‌دیده بتوانند از مزایای پیش‌بینی‌شده در این مصوبه بهره‌مند شوند.

بازدید دبیر شورای عالی مناطق آزاد از شهر فرودگاهی امام

دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، به همراه هیاتی از مسوولان با هدف بررسی ظرفیت‌ها، زیرساخت‌ها و فرصت‌های توسعه‌ای، وارد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) شد. حسین فروزان، دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، به همراه هیاتی از مسوولان با هدف بررسی ظرفیت‌ها، زیرساخت‌ها و فرصت‌های توسعه‌ای، وارد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) شد. این بازدید با حضور دشتی اردکانی، معاون امور حقوقی و مجلس وزارت امور اقتصادی و دارایی و حاکم ممکان، نماینده مردم شریف ارومیه در مجلس شورای اسلامی و با هدف آشنایی نزدیک با ظرفیت‌های شهر فرودگاهی و منطقه آزاد فرودگاه امام خمینی (ره) و بررسی زمینه‌های توسعه فعالیت‌های اقتصادی، سرمایه‌گذاری و بهره‌گیری موثرتر از مزیت‌های این منطقه انجام می‌شود.

ادامه از صفحه اول

منطق «بقای سوداگرانه» در مواجهه با تورم مزمن

ابطال آماری فرضیه واکنش خطی مردم به تورم

برای سنجش اثر مستقل نوع کالا بر میزان توجه عمومی، پژوهشگران از مدل رگرسیون دو جمله‌ای منفی (Negative Binomial Regression) استفاده کرده‌اند. نتایج این آزمون آماری نشان می‌دهد:

۱. در مورد متغیر نرخ تورم سالانه، به لحاظ آماری تاثیر معنی‌داری بر حجم بازنمایی در شبکه‌های اجتماعی ندارد ($p=0.440$). به عبارت دیگر، بالا بودن نرخ تورم یک کالا به تنهایی باعث افزایش واکنش عمومی به آن نمی‌شود.

۲. متغیر نوع کالا، تاثیر قوی و مستقل بر بازنمایی دارد. پس از کنترل اثر نرخ تورم، کالاهای سرمایه‌ای ۳۸۹ درصد بیشتر از کالاهای غیرضروری (مرجع) توجه عمومی را به خود جلب کرده‌اند ($IRR=4.89, p=0.002$). کالاهای ضروری نیز ۲۱۵ درصد بازنمایی بیشتری نسبت به گروه مرجع داشته‌اند. ($IRR=3.15, p<0.001$)

سوداگری به مثابه استراتژی عقلانی بقا

بخش دیگری از این مقاله به تحلیل احساسات (Sentiment Analysis) روی نمونه‌های تصادفی از ۳،۶۰۰ توییت و ۳،۶۰۰ کامنت اینستاگرام می‌پردازد. یافته‌ها نشان می‌دهد که میزان احساسات مثبت نسبت به تورم کالاهای سرمایه‌ای در شبکه ایکس ۱۲ درصد و در اینستاگرام ۲۴ درصد است. در تحلیل متنی این واکنش‌ها، مشخص شده است که اغلب کاربران مساله تورم را در بازار دارایی‌ها را به مثابه یک شوک ویرانگر معیشتی نمی‌بینند؛ بلکه آن را فرصتی برای سودآوری یا نجات ثروت شخصی خود ارزیابی می‌کنند. برای مثال، توصیه به اخذ تسهیلات بانکی با نرخ بهره ثابت برای خرید طلا یا ارز، به عنوان رفتاری عقلانی برای «تبدیل تهدید به فرصت» بازنمایی می‌شود. در مقابل، احساسات مثبت محدود درباره تورم کالاهای ضروری (حدود ۵ درصد در ایکس)، غالبا دارای جنبه‌های سیاسی بوده و گرانی خوراکی‌ها را به عنوان زمینه‌ای برای اعتراضات عمومی تحلیل کرده‌اند.

ریشه‌های ساختاری و پیامدهای سیاستگذاری

نویسندگان مقاله با به کارگیری چارچوب نظری اقتصاد سیاسی، ریشه این رفتارهای سفته‌بازانه را در ساختار اقتصاد رانتی-رفاقتی و عوارض بیماری هلندی می‌دانند. در اقتصادی که درآمدهای نفتی، تخصیص ناکارآمد اعتبارات و سرکوب قیمتی در کالاهای قابل مبادله، ساختار تولیدی را تضعیف کرده است، کالاهای غیرقابل مبادله یا دارای انحصار (مانند مسکن، طلا و خودرو) به مقصد اصلی نقدینگی تبدیل می‌شوند. در چنین بستری، سوداگری نه یک انحراف رفتاری، بلکه یک «راهبرد اجتماعی برای بقا» است که توسط آحاد جامعه پذیرفته و ترویج می‌شود. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که سیاست‌های مقطعی دولت‌ها که صرفا بر سرکوب قیمتی یا توزیع یارانه‌ای کالاهای ضروری متمرکز هستند، نمی‌توانند آرامش را به بازارها بازگردانند. تا زمانی که تورم ساختاری مهار نشود و ثبات به قیمتی بازنگردد، افکار عمومی منطق «بقای سوداگرانه» را ادامه خواهد داد. از این رو، اصلاح ساختارهای مالی، مهار رشد نقدینگی و هدایت سرمایه‌ها به سمت بخش‌های مولد، پیش‌شرط‌های اصلی دگرگونی در منطق اقتصادی جامعه و ایجاد ثبات پایدار در بازارها خواهد بود.