اخبار

معادن طلا در آستانه مزایده

رییس هیات عامل ایمیدرو از برنامه افزایش تولید شمش طلا از ۱۲ به ۱۵ تن در سال خبر داد و اعلام کرد به زودی معادن طلا برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به مزایده گذاشته می‌شوند. مسعود سمیعی‌نژاد، رییس هیات عامل ایمیدرو، در گفت‌وگو با مهر با اشاره به ظرفیت‌های موجود در بخش معدن و ذخایر مناسب طلا در کشور گفت: در حال حاضر سالانه حدود ۱۲ تن شمش طلا در کشور استخراج می‌شود و سیاست ایمیدرو بر این است که این میزان بر اساس برنامه‌های پیش‌بینی‌شده به حدود ۱۵ تن در سال -تا پایان برنامه هفتم توسعه- افزایش یابد. وی افزود: معادن طلا در چارچوب قانون در حال واگذاری هستند تا بخش خصوصی بتواند در حوزه‌های اکتشاف، استخراج و احداث کارخانه‌های فرآوری سرمایه‌گذاری کند. به گفته سمیعی‌نژاد، اقدامات لازم برای این واگذاری‌ها انجام شده و به زودی مزایده معادن طلا برگزار خواهد شد تا زمینه حضور و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم شود. گفتنی است، ایران از نظر ذخایر طلا ظرفیت قابل توجهی دارد، اما فاصله میان ذخایر شناسایی‌شده و تولید واقعی همچنان محسوس است. بر اساس آمار منتشرشده، تا پایان سال ۱۴۰۲ حدود ۲۲۷ میلیون تن کانسنگ طلا و ۲۶۹ تن طلای محتوای قطعی در کشور ثبت شده و برآوردهای گسترده‌تر، مجموع ذخایر شناسایی‌شده طلا را حدود ۸۰۰ تن اعلام می‌کنند. همچنین بیش از ۵۰ ناحیه و منطقه طلایی امیدبخش در کشور شناسایی شده و اکتشافات در استان‌هایی از جمله آذربایجان غربی و شرقی، کردستان، کرمان، خراسان رضوی و جنوبی، اصفهان، یزد و سیستان‌وبلوچستان ادامه دارد. آذربایجان غربی به عنوان یکی از قطب‌های اصلی تولید مطرح است و حدود ۳۰ درصد طلای کشور در این استان تولید می‌شود.

مطالبات گندمکاران تا پایان شهریور پرداخت می‌شود

با وجود آغاز پرداخت بهای گندم خریداری‌شده از کشاورزان، هنوز مطالبات گندمکاران به‌طور کامل تسویه نشده است؛ به گفته معاون امور زراعت وزارت جهاد کشاورزی، تاکنون به‌طور میانگین ۵۵ درصد مطالبات پرداخت شده و قرار است باقی‌مانده مطالبات تا پایان شهریورماه پرداخت شود. به گزارش ایسنا، مجید آنجفی، معاون امور زراعت وزارت جهاد کشاورزی، در حاشیه افتتاح فاز نخست مجتمع آبیاری مشارکتی روستای قلعه‌کهنه شهرستان سقز اعلام کرد که تاکنون به‌طور میانگین ۵۵ درصد مطالبات گندمکاران کشور پرداخت شده است. میزان پیشرفت پرداخت‌ها در استان‌های مختلف یکسان نیست و استان‌هایی که برداشت و تحویل گندم در آنها زودتر انجام شده، در روند تسویه نیز جلوتر هستند. در مقابل، استان‌های سردسیر از جمله کردستان به دلیل شرایط آب‌وهوایی و دیرتر آغاز شدن فصل برداشت، با فاصله زمانی بیشتری وارد فرآیند خرید و تحویل گندم شده‌اند و پرداخت مطالبات آنها نیز متناسب با زمان تحویل محصول انجام می‌شود. آنجفی با تاکید بر اینکه پرداخت مطالبات گندمکاران در اولویت دولت قرار دارد، گفت: تامین منابع مالی مورد نیاز برای پرداخت بهای گندم به‌صورت مستمر در حال پیگیری است و براساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، باقی‌مانده مطالبات تا پایان شهریورماه پرداخت خواهد شد. در کنار میزان پرداخت مطالبات، آمار خرید دولتی گندم در برخی استان‌ها نیز از تغییر مسیر بخشی از محصول تولیدشده حکایت دارد. جبرئیل برادری، رییس سازمان جهاد کشاورزی استان تهران، با اشاره به توجه ویژه وزارت جهاد کشاورزی به جلوگیری از خروج محصول تولیدشده از شبکه رسمی و قاچاق آن، گفت خرید دولتی گندم در استان تهران نسبت به سال گذشته حدود ۲۰ درصد کاهش یافته است. به گفته وی، سال گذشته نزدیک به ۱۰۸ هزار تن گندم در استان تهران خریداری شد، اما این میزان امسال به حدود ۸۸ هزار تن رسیده است. برادری با بیان اینکه گندم تحویل‌نشده به مراکز دولتی از چرخه رسمی تامین خارج نشده است، افزود: بخش عمده این محصول از سوی کارخانه‌های آرد، واحدهای تولید ماکارونی و دیگر صنایع مرتبط خریداری شده است. وی تاخیر در پرداخت مطالبات را یکی از دلایل کاهش تحویل گندم به مراکز دولتی دانست و گفت: محصول متعلق به کشاورز است و نمی‌توان او را به فروش در یک شبکه مشخص مجبور کرد؛ با این حال، نظارت‌های لازم انجام شد تا محصول تولیدشده از شبکه رسمی خارج یا قاچاق نشود. در کنار زمان پرداخت مطالبات، قیمت خرید تضمینی گندم نیز از موضوعات مهم برای تولیدکنندگان این محصول است؛ چراکه نرخ خرید باید بتواند بخشی از افزایش هزینه‌های تولید را جبران کند و انگیزه کشاورزان برای ادامه تولید را حفظ کند. معاون امور زراعت وزارت جهاد کشاورزی درباره نرخ خرید تضمینی گندم گفت: در تعیین قیمت تلاش شده هزینه‌های واقعی تولید و افزایش قیمت نهاده‌ها مورد توجه قرار بگیرد تا ضمن حمایت از کشاورزان، انگیزه لازم برای ادامه تولید این محصول راهبردی حفظ شود. این موضوع در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که تولید گندم با افزایش هزینه‌های تولید، خشکسالی و محدودیت منابع آب مواجه است. در این میان، آنچه برای گندمکاران در کوتاه‌مدت اهمیت بیشتری دارد، تعیین تکلیف مطالبات باقی‌مانده است؛ مطالباتی که طبق وعده معاون امور زراعت وزارت جهاد کشاورزی قرار است تا پایان شهریورماه تسویه شود.

ثبت سفارش واردات انواع روغن از امروز آغاز شد

ثبت سفارش واردات انواع روغن از امروز چهارم شهریور ۱۴۰۵ آغاز شد. به گزارش تسنیم، ثبت سفارش واردات انواع روغن از امروز چهارم شهریور ۱۴۰۵ برای تامین نیاز خانوار و صنف و صنعت آغاز شد. به استناد مصوبه ستاد تنظیم بازار موضوع تسهیل‌سازی فرآیند ثبت سفارش واردات کالاهای کشاورزی، ثبت سفارش انواع روغن خام (سویا، کلزا و آفتابگردان) و روغن پالم بدون لحاظ سقف و سابقه بازرگان از تاریخ چهارم شهریور ۱۴۰۵/۰۶/۰۴ امکان پذیر است. معاونت توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی اعلام کرده است که متقاضیان واردات کالاهای مذکور می‌توانند از طریق مراجعه به سامانه جامع تجارت درخواست خود را ثبت و پیگیری کنند.

خودرو برای همه وارد می‌شود یا فقط عده‌ای؟

سهمیه واردات برای خارج‌نشین‌ها!

تعادل - فرشته فریادرس |

سیاست واردات خودرو در حالی وارد مرحله تازه‌ای شده که میان آنچه روی کاغذ وعده داده می‌شود و آنچه واقعا به بازار می‌رسد، فاصله‌ای جدی وجود دارد؛ از یک سو مسیر واردات لندکروزر و لکسوس‌های لوکس با ارز شخصی برای ایرانیان مقیم خارج باز شده، اما ایرانیان داخل کشور حتی با منابع ارزی شخصی امکان استفاده از این مسیر را ندارند و از سوی دیگر، وزارت صمت از ورود ۲۰ تا ۲۵ هزار خودروی کارکرده سخن می‌گوید؛ ارقامی که در برابر تقاضای حدود ۱،۵ میلیون دستگاهی بازار چندان بزرگ نیست. حالا پرسش اصلی این است که سیاست واردات خودرو قرار است واقعا بازار را رقابتی و متعادل کند یا صرفا مسیرهای جدیدی برای ورود خودرو به کشور ایجاد کرده است؟

حواشی واردات لندکروز و لکسوس

یکی از بحث‌برانگیزترین بخش‌های سیاست جدید واردات خودرو، فراهم شدن امکان واردات برخی خودروهای لوکس برای ایرانیان مقیم خارج از کشور است؛ مسیری که در حال حاضر برای ایرانیان داخل کشور حتی در صورت برخورداری از منابع ارزی شخصی در دسترس نیست. بر اساس ابلاغ مدیرکل دفتر واردات گمرک در تاریخ ۳۱ مردادماه و در ادامه نامه معاونت صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، واردات برخی مدل‌های خاص از جمله تویوتا لندکروزر هیبرید، لکسوس LX۶۰۰ و لکسوس LX۷۰۰ هیبرید و بنزینی، تنها از طریق ایرانیان مقیم خارج از کشور و در چارچوب تبصره یک ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون بودجه سال ۱۴۰۴ مجاز خواهد بود. مطابق مصوبه هیات وزیران، واردات این خودروها با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی تا پایان سال ۱۴۰۵ امکان‌پذیر است و حقوق ورودی آنها نیز بسته به حجم موتور بین ۱۴۵ تا ۱۶۵ درصد تعیین شده است. متقاضیان باید اقامت معتبر خارج از کشور داشته باشند، ارز مورد نیاز را از منابع شخصی خود تأمین کنند و هر فرد نیز تنها مجاز به واردات یک دستگاه خودرو خواهد بود. نکته قابل توجه در این شیوه واردات، تأمین ارز خودرو از منابع شخصی متقاضی است. به این معنا که در این مسیر، واردات خودرو با اتکا به منابع ارزی شخصی انجام می‌شود و قرار نیست برای تأمین ارز آن از منابع ارزی کشور استفاده شود. با این حال، همین مساله پرسشی اساسی را ایجاد کرده است: اگر معیار اصلی، تأمین ارز از منابع شخصی و ورود خودرو به کشور است، چرا ایرانیان مقیم داخل کشور که ممکن است از منابع ارزی شخصی برخوردار باشند، امکان استفاده از همین مسیر را ندارند؟ این موضوع از منظر سیاستگذاری نیز قابل توجه است. واردات خودرو در سال‌های اخیر با هدف افزایش عرضه، ایجاد رقابت و تعدیل بازار دنبال شده است؛ اما اختصاص یک مسیر مشخص برای واردات برخی خودروها به ایرانیان مقیم خارج از کشور، در کنار محروم بودن ایرانیان داخل از این امکان، بار دیگر بحث درباره نحوه دسترسی متقاضیان و عدالت در سیاست واردات خودرو را مطرح کرده است.

از سوی دیگر، انتخاب خودروهایی مانند لندکروزر و لکسوس برای این مسیر وارداتی نیز پرسش دیگری را به وجود می‌آورد. در شرایطی که بازار خودرو با تورم بالا و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان مواجه است و بخش بزرگی از تقاضای بازار به خودروهای اقتصادی و میان‌رده مربوط می‌شود، این پرسش مطرح است که آیا خودروهای لوکس و بسیار گرانقیمت باید در اولویت سیاست وارداتی قرار بگیرند یا تمرکز سیاستگذار باید بر افزایش عرضه خودروهایی باشد که بخش بزرگ‌تری از جامعه امکان خرید آنها را دارد؟

واردات کارکرده‌ها بالاخره عملیاتی شد

در کنار این مسیر، واردات خودروهای کارکرده نیز پس از مدت‌ها بلاتکلیفی وارد مرحله اجرایی شده است. محمدعلی حاجی‌زاده، مدیرکل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت با اشاره به اجرای ماده ۱۱ قانون ساماندهی صنعت خودرو اعلام کرده است که روند واردات خودروهای کارکرده در حال انجام است و تاکنون ثبت سفارش حدود هزار دستگاه خودرو با ارزشی نزدیک به ۱۰ میلیون دلار انجام شده است. بر اساس اعلام وزارت صمت، سقف ارزش خودروهای کارکرده وارداتی ۱۳ هزار یورو تعیین شده و خودروها باید در بازه سنی سه تا پنج سال قرار داشته باشند. همچنین هدف‌گذاری وزارت صمت برای سال جاری، واردات ۲۰ هزار دستگاه خودروی کارکرده اعلام شده است.

در این میان، از نظر برند محدودیتی برای خودروهای کارکرده وارداتی وجود ندارد، اما واردات آنها منوط به فراهم بودن زیرساخت‌های لازم و امکان ارائه خدمات پس از فروش در داخل کشور است. به گفته مدیرکل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت، بخشی از خودروهای ثبت سفارش‌شده در حال حمل به کشور هستند و تعدادی نیز به گمرکات رسیده‌اند؛ به‌طوری که مجموع خودروهای در حال حمل و رسیده به گمرک حدود ۷۰۰ دستگاه برآورد شده است. این ارقام نشان می‌دهد که واردات خودروهای کارکرده از مرحله وعده و تصمیم‌گیری عبور کرده و وارد مرحله عملیاتی شده است، اما همچنان فاصله قابل توجهی میان هدف‌گذاری اعلام‌شده و تعداد خودروهایی که عملا وارد کشور شده‌اند، وجود دارد.

هدف‌گذاری ۲۵ هزار دستگاه فاصله میان آمار و واقعیت

در ادامه، سخنگوی وزارت صمت نیز از پیش‌بینی واردات ۲۵ هزار دستگاه خودروی کارکرده تا پایان سال خبر داده است. بر اساس این اعلام، خودروهای وارداتی باید محصول شرکت‌هایی باشند که در داخل کشور خدمات پس از فروش ارائه می‌کنند. عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت همچنین اعلام کرده است که تأیید اصالت خودروهای کارکرده وارداتی بر عهده خود واردکننده است و تعیین قیمت این خودروها نیز همانند خودروهای نوشماره توسط کمیته ارزش‌گذاری انجام خواهد شد. به گفته وی، سازوکار شماره‌گذاری خودروهای کارکرده نیز تعیین شده و مشکلی برای ورود آنها به کشور وجود ندارد. با این حال، تحقق هدف واردات ۲۵ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال، به میزان زیادی به سرعت اجرای فرآیند ثبت سفارش، تأمین ارز، حمل خودرو، ترخیص و شماره‌گذاری وابسته است. تجربه سال‌های گذشته نیز نشان داده است که میان تعداد خودروهایی که در قالب هدف‌گذاری یا برنامه اعلام می‌شوند و تعداد خودروهایی که در نهایت به بازار می‌رسند، می‌تواند فاصله قابل توجهی وجود داشته باشد. واردات خودروهای کارکرده از خردادماه سال ۱۴۰۲ و در قالب کلیات لایحه الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید، اما اجرای آن در طول بیش از سه سال گذشته با تأخیر همراه بود. اکنون که این طرح وارد مرحله عملیاتی شده، مساله اصلی دیگر صرفا اصل مجاز بودن واردات نیست، بلکه سرعت، حجم واقعی و میزان اثرگذاری آن بر بازار خودرو است.

شروط سهمیه واردات خودرو در سال ۱۴۰۵

در بخش دیگری از سیاست واردات خودرو، ضوابط تعیین سهمیه واردات خودروهای سواری (CBU) در سال ۱۴۰۵ نیز از سوی معاونت صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت ابلاغ شده است. بر اساس این ابلاغیه و نامه شماره ۸۴۸۶۱۴۷ مورخ ۳۱ مردادماه ۱۴۰۵ دفتر صنایع خودرو، نیرو محرکه و حمل‌ونقل، تنها متقاضیانی که دارای شناسنامه گارانتی فعال در حوزه واردات خودروهای سواری هستند، مشمول بررسی برای دریافت سهمیه واردات خواهند بود. همچنین شرکت‌های متقاضی سهمیه واردات موظفند اسناد مربوط به ارز با منشأ خارجی، از جمله سپرده خود، را که به تأیید شعبه مرکزی بانک‌های عامل، معاونت امور بین‌الملل بانک‌ها یا بانک مرکزی رسیده باشد، ارایه کنند. بر این اساس، متقاضیان باید مدارک و مستندات ثبتی شرکت را به همراه نامه بانک ارایه کنند و فرصت دارند تا ۳۱ شهریورماه ۱۴۰۵ درخواست خود را در دبیرخانه وزارت صنعت، معدن و تجارت ثبت کنند. مسوولیت عدم رعایت مهلت و الزامات تعیین‌شده نیز بر عهده متقاضیان خواهد بود. این ضوابط نشان می‌دهد که سیاست‌گذار در سال ۱۴۰۵ تلاش کرده است واردات خودرو را بیش از گذشته به مجموعه‌هایی محدود کند که از زیرساخت خدمات پس از فروش و توانایی تأمین ارز خارجی برخوردار هستند. از این منظر، هدف می‌تواند جلوگیری از ورود خودروهایی باشد که پس از ورود به کشور با مشکل خدمات، قطعات و پشتیبانی مواجه می‌شوند؛ با این حال، محدود شدن تعداد متقاضیان واجد شرایط می‌تواند در نهایت بر حجم واقعی واردات نیز اثرگذار باشد.

آیا ۲۵ هزار خودروی کارکرده بازار را متحول می‌کند؟

حتی در صورت تحقق کامل هدف‌گذاری‌های اعلام‌شده برای واردات خودروهای کارکرده، پرسش اصلی این است که این تعداد خودرو تا چه اندازه می‌تواند بر بازار خودرو اثر بگذارد. بابک صدرایی، کارشناس خودرویی در این رابطه با اشاره به صحبت‌هایی که درباره واردات ۲۰ هزار دستگاه خودروی دست‌دوم مطرح می‌شود، تأکید کرده که همیشه میان عدد اعلام‌شده و آنچه در عمل وارد بازار می‌شود فاصله وجود دارد. به گفته او، حتی اگر در واقعیت ۱۰ تا ۱۵ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شود، این تعداد به اندازه‌ای نیست که بتواند بازار خودرو را به شکل شدیدی کاهشی کند. این تحلیل از آن جهت اهمیت دارد که بازار خودرو با تقاضایی در حدود یک‌ونیم میلیون دستگاه مواجه است. در چنین شرایطی، ورود ۱۰ تا ۱۵ هزار خودرو، حتی اگر به‌طور کامل و بدون تأخیر وارد بازار شود، در مقایسه با اندازه کلی تقاضا رقم بزرگی محسوب نمی‌شود و به تنهایی نمی‌تواند تعادل بازار را به شکل اساسی تغییر بدهد. از سوی دیگر، خودروهای دست‌دوم وارداتی نیز لزوما با قیمت‌های بسیار پایین در بازار عرضه نخواهند شد. هزینه‌های واردات، حقوق ورودی، حمل‌ونقل، عوارض و سایر هزینه‌های مرتبط با ورود خودرو به کشور باعث می‌شود قیمت نهایی این خودروها همچنان قابل توجه باشد. بنابراین نمی‌توان صرف ورود خودروهای کارکرده را به معنای عرضه خودروهای ارزان‌قیمت و کاهش شدید قیمت‌ها تلقی کرد. صدرایی در همین زمینه معتقد است در بهترین حالت، اگر بازار خودرو در یک روند صعودی قرار داشته باشد و خودروهای وارداتی نیز واقعا وارد کشور شوند، این خودروها می‌توانند سرعت رشد قیمت‌ها را کاهش دهند، نه اینکه الزاما روند بازار را به‌طور کامل معکوس کنند. برای نمونه، اگر در شرایط موجود قرار باشد قیمت‌ها در بازار خودرو ۳۰ درصد افزایش پیدا کند، ورود خودروهای کارکرده ممکن است در بهترین حالت سرعت این رشد را کاهش داده و آن را به حدود ۲۰ درصد برساند. اما اینکه ورود این تعداد خودرو، به‌ویژه در شرایط افزایش نرخ دلار، بتواند یک روند کاهشی جدی در قیمت خودرو ایجاد کند، فعلا قابل مشاهده نیست.

مساله اصلی چیست؟

بررسی مجموعه این تحولات نشان می‌دهد که سیاست واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ با چند مسیر متفاوت دنبال می‌شود؛ «از واردات خودروهای لوکس برای ایرانیان مقیم خارج از کشور گرفته تا واردات خودروهای کارکرده و تعیین سهمیه برای شرکت‌های دارای زیرساخت واردات و خدمات پس از فروش.» با این حال، وجه مشترک این مسیرها، محدود بودن تعداد خودروها در مقایسه با حجم تقاضای بازار است. در بخش خودروهای لوکس، اساسا جامعه هدف محدود است و مسیر واردات نیز تنها برای ایرانیان مقیم خارج از کشور تعریف شده است. در بخش خودروهای کارکرده نیز اگرچه هدف‌گذاری‌هایی مانند ۲۰ یا ۲۵ هزار دستگاه مطرح شده، اما آمارهای موجود از ثبت سفارش حدود هزار دستگاه و ورود یا در حال حمل بودن حدود ۷۰۰ دستگاه حکایت دارد. از سوی دیگر، حتی در صورت تحقق کامل اهداف اعلام‌شده، حجم واردات همچنان در مقایسه با تقاضای حدود یک‌ونیم میلیون دستگاهی بازار چندان بزرگ نیست. به همین دلیل، نمی‌توان انتظار داشت واردات خودروهای کارکرده به تنهایی موجب سقوط قابل توجه قیمت خودرو شود. در واقع، اثر اصلی این واردات می‌تواند در افزایش تدریجی عرضه، ایجاد گزینه‌های جدید برای مصرف‌کنندگان و افزایش فشار رقابتی بر بازار نمایان شود. در چنین شرایطی، واردات ممکن است بیش از آنکه عامل کاهش مستقیم قیمت باشد مانعی در برابر رشد شتابان قیمت‌ها ایجاد کند. مجموع تحولات اخیر نشان می‌دهد سیاست واردات خودرو در کشور در حال حرکت به سمت افزایش مسیرهای ورود خودرو است، اما همچنان میان اهداف اعلام‌شده و اثر واقعی بر بازار فاصله وجود دارد. با این حال، در نهایت آنچه برای بازار اهمیت دارد نه تعداد خودروهای اعلام‌شده، بلکه تعداد خودروهایی است که واقعا وارد کشور، ترخیص و در نهایت به بازار عرضه می‌شوند. در شرایطی که تقاضای بازار حدود یک‌ونیم میلیون دستگاه برآورد می‌شود، ورود ۱۰ تا ۱۵ هزار خودروی کارکرده نمی‌تواند به تنهایی تعادل بازار را برهم بزند؛ حتی ورود ۲۰ یا ۲۵ هزار دستگاه نیز در صورت تحقق، بیشتر می‌تواند از شدت رشد قیمت‌ها بکاهد تا اینکه موجب کاهش شدید و پایدار قیمت خودرو شود. بنابراین، اثرگذاری واقعی سیاست واردات بر بازار خودرو بیش از هر چیز به سه عامل وابسته خواهد بود: «حجم واقعی خودروهای وارد‌شده، سرعت ورود و عرضه آنها به بازار و شرایط نرخ ارز و هزینه‌های واردات.» تا زمانی که فاصله میان ارقام اعلام‌شده و عرضه واقعی کاهش پیدا نکند، واردات خودرو حتی در صورت افزایش تعداد مجوزها و ثبت سفارش‌ها، به تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی شکاف بزرگ میان عرضه و تقاضا در بازار خودرو باشد.

پیشگیری از قاچاق با رفع موانع تولید و تجارت

رییس اتاق ایران در نشست کارگروه بخش خصوصی ستاد مشترک مبارزه با قاچاق کالا و ارز، گفت: ما در جلسات مختلف با دستگاه‌های اجرایی این موضوع را یادآوری کرده‌ایم که کشور در شرایط جنگی قرار دارد. عده‌ای در داخل یا خارج از کشور منابع ارزی دارند و کشور نیز برای تأمین کالاهای موردنیاز خود به واردات نیازمند است؛ از این‌رو درخواست ما این است که امکان واردات بدون انتقال ارز فراهم شود.

صمد حسن‌زاده افزود: رییس کل بانک مرکزی نیز در چند جلسه، ملاحظات منطقی خود را در این زمینه مطرح کرده است. بر اساس این دیدگاه، هر واردکننده‌ای که با ارز خود کالا وارد می‌کند، پس از ورود کالا برای تبدیل دوباره سرمایه خود به ارز با مشکل مواجه می‌شود. در این شرایط، یا باید از بانک مرکزی ارز دریافت کند که با توجه به محدودیت‌های تخصیص ارز امکان‌پذیر نیست، یا ارز موردنیاز خود را از بازار تهیه کند که نتیجه آن افزایش تقاضا در بازار غیررسمی، جهش نرخ ارز و تحمیل تورم سنگین به اقتصاد کشور خواهد بود.

حسن‌زاده اظهار کرد: بانک مرکزی بر همین اساس معتقد است زمانی که امکان تأمین ارز وجود ندارد، نباید شرایطی ایجاد شود که مشکلات بیشتری برای اقتصاد به وجود آید. این نکته مهمی است و باید مورد توجه قرار بگیرد. او افزود: در موضوع واردات بدون انتقال ارز، موضوع مشخص بودن منشأ ارز مطرح می‌شود. انتظار ما این است که مسوولان بانک مرکزی شرایطی ایجاد کنند که دست‌کم بتوان بخشی از مشکلات موجود را از این طریق حل کرد.

وحید خدرویسی، مدیرکل پیشگیری از قاچاق ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز گفت: کارگروه بخش خصوصی ستاد مشترک مبارزه با قاچاق کالا و ارز بر اساس آیین‌نامه‌های قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز ایجاد شده و هدف آن، پیگیری و رفع مشکلات بخش خصوصی در حوزه پیشگیری از قاچاق است. او افزود: پیشگیری از قاچاق تا زمانی که نتوانیم مشکلات تولید و تسهیل تجارت را با رویکردی تسهیلگرانه حل کنیم، به‌ویژه در شرایط فعلی، محقق نخواهد شد.

خدرویسی اظهار کرد: قاچاق در بسیاری از موارد محصول تصمیمات نادرست بخش‌هایی است که پیوست‌های مربوط به مبارزه با قاچاق را در تصمیمات خود اعمال نمی‌کنند. نشست امروز نیز با همین هدف برگزار شده است تا تولیدکنندگان مشکلات خود را تشریح کنند و در ادامه، مستندات لازم را برای پیگیری نهایی به دبیرخانه کارگروه در اتاق ایران منعکس کنند. او افزود: در مجموعه ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز معتقدیم در شرایطی که کشور به‌صورت ناجوانمردانه مورد هجمه دشمنان قرار گرفته است، همه دستگاه‌ها باید برای حل مشکلات بخش خصوصی و تسهیل امور در داخل کشور تلاش کنند.

درخواست تمدید تسهیلات واردات بدون منشأ ارز

محمدرضا فاروقی، رییس کمیسیون گمرک اتاق ایران، در جمع‌بندی مباحث مطرح‌شده در نخستین دستور جلسه گفت: صنعت لوازم‌خانگی دو درخواست مشخص دارد. بر اساس مصوبات شورای عالی هماهنگی اقتصادی، چند مصوبه تسهیلگر در این حوزه داشته‌ایم و هر اقدامی که موانع تولید را حذف یا لغو کند، به روان‌سازی فرآیندها کمک خواهد کرد. او افزود: در مصوبه پیشین، واردکننده می‌توانست با ثبت سفارش بدون منشأ ارز، کالا را ترخیص کند. نخستین درخواست این است که تا پایان شهریورماه، تمدید خودکار ثبت سفارش‌ها امکان‌پذیر باشد. فاروقی اظهار کرد: بر اساس تسهیلات قبلی، واردکنندگان در صورت داشتن قبض انبار تا ۹ خرداد ۱۴۰۵ می‌توانستند ثبت سفارش بدون منشأ ارز دریافت کنند. درخواست ما این است که این تسهیلات به‌صورت مستمر ادامه داشته باشد و مصوبات شورای عالی هماهنگی اقتصادی تمدید شود. او افزود: درخواست دوم، رفع مشکل واردات بدون انتقال ارز و همچنین تعیین تکلیف نرخ مبنای تسعیر ارز برای درج در دفاتر شرکت‌ها و پذیرش آن از سوی سازمان امور مالیاتی است. رییس کمیسیون گمرک اتاق ایران تأکید کرد: نامه معاون رییس جمهوری برای تمدید مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی تا پایان شهریورماه، مربوط به تمدید اختیارات دولت بوده است. دستگاه‌های اجرایی اگر معتقدند تصمیمی مغایر با قانون است، به‌جای متوقف کردن کالا در گمرکات باید موضوع را از طریق مکاتبه و کسب تکلیف پیگیری کنند. او افزود: بر اساس قانون، واردات بدون منشأ ارز قانونی است و دولت در این حوزه اختیار دارد و می‌تواند چنین اجازه‌ای را صادر کند. خدرویسی نیز اظهار کرد: این نکات را در مصوبات درج و به وزارت صمت ارسال می‌کنیم تا هر دستگاهی که معتقد است تصمیمی مغایر با قانون است، موضوع را از طریق مکاتبه مطرح کند و ابهامات برطرف شود. قاسمیان، نماینده سازمان امور مالیاتی، درباره نرخ مبنای این سازمان برای تسعیر ارز در پرونده‌های واردات بدون منشأ ارز گفت: در تاریخ ۶ مرداد ۱۴۰۵ دستورالعمل تسعیر ارز را ابلاغ کرده‌ایم که توضیحات مفصلی درباره نرخ تسعیر ارز برای واردات در مقابل صادرات و واردات بدون انتقال ارز دارد. او افزود: مهم‌ترین نکته برای سازمان امور مالیاتی، اسناد و مدارک مثبتی است که مؤدی ارائه می‌کند. همچنین اگر بازرگان ملزم به فروش ارز باشد، ملاک سازمان، تکالیف و تعهداتی است که بانک مرکزی تعیین کرده و نرخ ارز مربوط به همان فرآیند، برای مثال نرخ مرکز مبادله، مبنای محاسبه قرار می‌گیرد. قاسمیان اظهار کرد: اگر بانک مرکزی تکلیفی برای فروش ارز تعیین نکرده باشد، نرخ صرافی ملی ایران مبنای محاسبه قرار می‌گیرد. در ادامه مقرر شد با توجه به اینکه تاریخ دقیق مبنا قرار گرفتن نرخ ارز صرافی ملی در دستورالعمل سازمان امور مالیاتی به‌صراحت مشخص نشده است، تاریخ مبنای محاسبه نرخ ارز در جلسه با بخش خصوصی و گمرک تعیین تکلیف شود.

لوازم خانگی ال‌جی و سامسونگ چگونه به تهران می‌رسند؟

دبیرکل انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران گفت واردات لوازم خانگی هر چند به صورت قانونی ممنوع است اما از طریق کولبران به صورت مستقیم وارد پایتخت می‌شود و فروخته می‌شود امید فاضلی‌نیا با اشاره به مسائل مطرح شده در خصوص واردات لوازم خانگی از طریق کولبری اظهار داشت: این آمادگی از طریق تولیدکنندگان وجود دارد که بتوانند از ظرفیت کولبران در واردات مواد اولیه لوازم خانگی استفاده کنند. به گزارش ایرنا، وی ادامه داد: باید بستر قانونی و سازوکارهای قانونی این امر فراهم شود در صورتی که این اتفاق بیافتد نه تنها تولید بهره مند می‌شود بلکه مناطق مرزی به معنای واقعی نه شعاری، از مزیت‌های آن استفاده می‌کنند. دبیرکل انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران با بیان اینکه اقدامات حمایتی برای مرزنشینان باید متناسب با شرایط باشد، گفت: امتیازهایی که در شهرهای مرزنشین به اسم کوله بران است در نهایت به کام دلالان است. وی افزود: عده‌ای این امتیازها را می‌خرند و تنها کالا از طریق کولبران وارد می‌شود که این امر منجر به آسیب به تولید می‌شود به گونه‌ای که فروشندگان یکی از بندرهای مرزی به خاطر همین واردات لوازم خانگی، مجبور به تعطیلی شدند. فاضلی نیا عنوان کرد: اکنون واردات لوازم خانگی هر چند به صورت قانونی ممنوع است اما از طریق کولبران به صورت مستقیم وارد پایتخت می‌شود و از آنجا فروش می‌رود. وی با تاکید بر اینکه قانون ساماندهی مبادلات مرزی بیشترین آسیب را به مرزنشینان می‌زند، گفت: باید از طریق بازنگری در قانون و تسهیلگری به صورت مستقیم روی معیشت کولبران کار کرد. دبیرکل انجمن تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران ادامه داد: اکنون صنعت لوازم خانگی در شرایط خوبی قرار ندارد باید فرآیندها را ساده‌سازی کرد و در تصمیم‌گیری‌ها از اصل غافلگیری استفاده نکرد. وی با اشاره به اینکه قانون ممنوعیت واردات لوازم خانگی در راستای حمایت از تولید بود گفت: بیشترین حجم سرمایه‌گذاری در کالاهای بزرگ لوازم خانگی صورت گرفته است ما در این عرصه نه تنها مازاد مصرف داریم بلکه به عمق ساخت داخل بین ۴۵ تا ۵۵ درصدی در کالاهای مختلف دست یافته‌ایم. فاضلی نیا تاکید کرد: ممنوعیت واردات در شرایطی که کشور با محدودیت در سبد ارزی مواجه است به صیانت از سرمایه‌گذاری‌ها نیز کمک می‌کند در همین راستا باید جلوی سوداگری و دلالی در بازار گرفته شود.

رویداد

نامه روسای اتاق‌های سه گانه به رییس جمهور

ستاد تسهیل حذف نشود

در نشست مشترک روسای اتاق اصناف ایران، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و اتاق تعاون ایران که با حضور رییسان اتاق اصناف ایران، اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران و اتاق تعاون ایران و عزت‌الله اکبری تالارپشتی، رییس دبیرخانه مشترک سه اتاق، به میزبانی اتاق اصناف ایران برگزار شد، موضوعات و چالش‌های اساسی پیش‌روی بخش تولید و ضرورت تسهیل و تسریع فرآیندهای مرتبط با فعالیت‌های اقتصادی بررسی شد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی اتاق اصناف ایران، در این نشست، روسای سه اتاق با تاکید بر اهمیت جایگاه بخش خصوصی و تعاونی در تحقق اهداف اقتصادی کشور و ضرورت اتخاذ رویکردهای هماهنگ، موثر و مساله‌محور در حمایت از تولید، طی نامه‌ای خطاب به رییس جمهور، بر ضرورت تقویت، حمایت و صیانت از ماموریت و جایگاه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید کشور تاکید کردند. در متن این نامه آمده است: به نمایندگی از جامعه تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی کشور ور در راستای تأکیدات اخیر حضرتعالی مبنی بر «اصلاح ساختار مدیریت کشور» و رفع معضل «کندی نظام اداری» و «حمایت واقعی از بخش‌های خصوصی و تعاونی» بر آن شدیم تا برخی رویکردها و اظهارنظرهای اخیر سازمان برنامه و بودجه و برخی دستگاه‌های اجرایی، ناظر بر عملکرد ستاد تسهیل و رفع موانع تولید نکاتی به استحضار جنابعالی برسانیم:

ستاد تسهیل و رفع موانع تولید کشور یکی از مسیرهای مهم قانونی برای حل و فصل مسائل بنگاه‌های اقتصادی و عبور از موانع ناشی از تعارض در تفسیر قانون، اجرای سختگیرانه دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌ها، تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر و مقررات است که از منظر بخش‌های خصوصی و تعاونی «بازوی اجرایی دولت» برای رفع موانع و تسهیل امور است.

در شرایط جنگی که فعالان اقتصادی با افزایش هزینه‌های تولید، محدودیت‌های تأمین مالی، اختلال در زنجیره‌های تأمین، مشکلات تجارت خارجی و ناترازی انرژی مواجه هستند ستاد تسهیل و رفع موانع تولید متشکل از ارکان دولت، بخش خصوصی و تعاونی قادر است در راستای ارتقای ظرفیت تولید کشور و حفظ اشتغال پایدار گ