اخبار

جولان سیگارهای الکترونیکی قاچاق

محمدرضا تاجدار - رییس انجمن تولیدکنندگان، صادرکنندگان و واردکنندگان کالای دخانی ایران - در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به وضعیت فعلی عرضه سیگارهای الکترونیکی و حرارتی، گفت: براساس آخرین بررسی‌ها از سوی انجمن، در حال حاضر بیش از ۵۰ تا ۶۰ مجموعه به‌صورت غیررسمی و گسترده اقدام به عرضه سیگارهای الکترونیکی و حرارتی می‌کنند. وی تاکید کرد: جالب اینجاست که این عرضه محدود به فروشگاه‌های زیرزمینی یا مناطق خاص نیست، بلکه در پاساژهای بزرگ و معروف تهران نیز مکان‌ها و واحدهایی برای عرضه این محصولات راه‌اندازی شده و انواع سیگارهای الکترونیکی حرارتی که عرضه و واردات آنها قاچاق است در معرض دید عموم قرار گرفته است. رییس انجمن تولیدکنندگان، صادرکنندگان و واردکنندگان کالای دخانی افزود: نکته حائز اهمیت این است که هیچ گونه سیگاری، اعم از سنتی یا الکترونیکی، به‌صورت قانونی اجازه ورود به کشور را ندارد. اساسا صنعت دخانیات کشور نیز اجازه واردات یا تولید سیگارهای الکترونیکی را ندارد و وزارت بهداشت نیز بر اساس مستندات، این محصولات را آسیب‌زا تلقی کرده و اجازه واردات قانونی آنها را صادر نمی‌کند اما با وجود این ممنوعیت‌ها، مشاهده می‌کنیم که این سیگارها به‌راحتی در دست جوانان، نوجوانان، سالمندان و اقشار مختلف جامعه دیده می‌شود و تماما از طریق مبادی غیررسمی و قاچاق وارد کشور می‌شوند. تاجدار با انتقاد از این وضعیت، بیان کرد: ما اجازه واردات به تولیدکننده داخلی، برندهای معروف و همچنین اجازه واردات قانونی به سیگارهای الکترونیکی و حرارتی هم نمی‌دهیم، از طرفی مالیات تنباکوی معسل را آنقدر افزایش داده‌ایم که تولید داخلی آن از ۱۵ هزار تن نیاز واقعی سالانه به کمتر از ۱۰۰۰ تن رسیده و این سوال پیش می‌آید که مابقی نیاز کشور چگونه تامین می‌شود؟ وی ادامه داد: دو سناریو وجود دارد، یا این میزان تنباکوی معسل به‌صورت تقلبی و غیررسمی در داخل تولید یا به‌صورت قاچاق و از راه‌های غیرقانونی وارد کشور می‌شود. وقتی پنجره قاچاق باز می‌شود و این امکان به وجود می‌آید، به تدریج کل این پنجره گسترده‌تر شده و شاهد گسترش آن خواهیم بود. ما اجازه داده‌ایم که سبد کالای قاچاق از سبد تولید داخلی غنی‌تر و متنوع‌تر شود؛ سیگارهای الکترونیکی و حرارتی تماما از مبادی غیررسمی وارد می‌شوند؛ محصولاتی از کمپانی‌های مطرح که حتی یک نخ از آنها در داخل تولید نمی‌شود و همگی از مسیر قاچاق وارد کشور می‌گردند. تاجدار گفت: بنابراین، حدود ۱۴ هزار تن تنباکوی معسل نیز یا به‌صورت غیرمجاز تولید داخل است که در صورت غیرمجاز بودن با مشکلات بهداشتی نیز روبرو خواهد بود یا از طریق قاچاق وارد می‌شود. اگر این روند ادامه یابد، بخش عمده‌ای از توزیع کنندگان قانونی نیز به سمت عرضه کالای غیرقانونی سوق پیدا خواهند کرد و این بازار ۳۰ میلیارد نخی که اکنون در اختیار کالای قاچاق است، روزبه‌روز توسعه خواهد یافت. رییس انجمن دخانیات با اشاره به ترکیبات نامشخص سیگارهای الکترونیکی گفت: در مورد سیگارهای الکترونیکی و مشتقاتی که در آنها استفاده می‌شود، ترکیبات و مواد اولیه آنها اصلا مشخص نیست. در حال حاضر مشخص نیست این اسانس‌ها در کجا تولید می‌شوند؛ آیا مواد سرطان‌زا یا فلزات صنعتی در ترکیبات خود دارند یا خیر؟ مایع مصرفی آنها تقلبی است یا اصل؟ این عدم شفافیت باعث می‌شود که احتمال بروز هزاران نوع سرطان وجود داشته باشد، چراکه هیچ متولی و نظارتی بر واردات یا تولید این کالا وجود ندارد و اساسا از ریشه، واردات و تولید قانونی آن نفی شده است.

سرعت رشد تورم خوراکی‌ها کاهش یافت

تورم خوراکی‌ها در شهریورماه با کاهش ۱،۴ واحد درصدی نسبت به مردادماه به ۲،۲ درصد رسید. به گزارش خبرگزاری تسنیم، بر اساس گزارش مرکز آمار ایران، نرخ تورم گروه «خوراکی‌ها» در شهریورماه ۱۴۰۵ به ۲،۲ درصد رسید که کمترین نرخ تورم در میان ۱۰ گروه اصلی مورد بررسی در این گزارش است. بررسی گزارش تورم شهریورماه ۱۴۰۵ مرکز آمار ایران نشان می‌دهد شاخص کل تورم در این ماه ۴،۲ درصد بوده است. بر اساس این گزارش، پس از «ارتباطات» با نرخ تورم ۱۴،۷ درصدی، گروه‌های «تفریح و فرهنگ» با ۹،۶ درصد، «حمل‌ونقل» با ۷،۹ درصد، «پوشاک و کفش» با ۶،۳ درصد و «آموزش» با ۶،۳ درصد، بیشترین نرخ‌های تورم را در میان گروه‌های مورد بررسی به خود اختصاص داده‌اند.

همچنین نرخ تورم در گروه «لوازم منزل» ۶ درصد، «هتل و رستوران» ۵،۶ درصد، «بهداشت و درمان» ۵،۲ درصد و «مسکن» ۳،۳ درصد گزارش شده است. در این میان، گروه خوراکی‌ها با نرخ تورم ۲،۲ درصدی، کمترین نرخ تورم را در شهریورماه به ثبت رسانده است. روند ماهانه تورم گروه خوراکی‌ها نیز نشان‌دهنده کاهش قابل توجه آن در ماه‌های اخیر است؛ به گونه‌ای که این نرخ از ۱۵،۵ درصد در بهمن ۱۴۰۴ به ۸،۶ درصد در اسفند، ۵،۵ درصد در فروردین ۱۴۰۵، ۷،۸ درصد در اردیبهشت و ۶،۸ درصد در خرداد رسید.

بر اساس این روند، تورم خوراکی‌ها در تیرماه به ۲،۵ درصد کاهش یافت، در مردادماه ۳،۶ درصد ثبت شد و در شهریورماه با کاهش مجدد به ۲،۲ درصد رسید. این روند نزولی، شهریورماه را به یکی از ماه‌های کم‌تورم گروه خوراکی‌ها در این بازه زمانی تبدیل کرده است.

ویرایش نوع عملیات ارزی پرونده‌های ثبت سفارش خودرو

امکان ویرایش نوع عملیات ارزی پرونده‌های ثبت سفارش خودروهای سواری فاقد تأمین ارز به بدون انتقال ارز تا ۳۰ آذرماه فراهم شد. سامانه جامع تجارت با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد: پیرو اطلاعیه قبلی در خصوص واردات خودروهای سواری از محل بند (ر) تبصره (۱) ماده‌واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ و همچنین با استناد به نامه شماره ۸۸۰۷۱۶۷ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۶ سازمان توسعه تجارت ایران، امکان ادامه فرایند برای پرونده‌های ثبت سفارش فاقد تأمین ارز فراهم شد. بر این اساس، امکان ویرایش نوع عملیات ارزی پرونده‌های ثبت سفارش ایجادشده برای واردات خودروهای سواری موضوع بند (ر) تبصره (۱) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ که تاکنون فاقد تأمین ارز هستند، فراهم شده است. متقاضیان می‌توانند نوع عملیات ارزی این پرونده‌ها را به گزینه «بدون انتقال ارز» تغییر دهند. این امکان از طریق سامانه جامع تجارت و تا تاریخ ۳۰ آذرماه ۱۴۰۵ در دسترس خواهد بود.

عضو اتاق مشترک ایران و روسیه در گفت‌وگو با «تعادل» از موانع صدور کالا به روسیه می‌گوید

فرصت صادراتی در حصر

تعادل - گروه تجارت |

با نزدیک شدن به روز ملی صادرات، توجه به بازارهای پیرامونی و ظرفیت‌های موجود برای توسعه صادرات غیرنفتی بیش از گذشته اهمیت پیدا کرده است. در این میان، روسیه به عنوان یکی از بازارهای بزرگ و همسایه ایران، در کنار دسترسی به دریای خزر و قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال-جنوب، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه صادرات ایران دارد؛ بازاری که با وجود رشد تجارت دو کشور، همچنان سهم ایران از آن با ظرفیت‌های موجود فاصله زیادی دارد. در کنار چالش‌های زیرساختی و حمل و نقل، نحوه جابه‌جایی و تسویه پول نیز همچنان یکی از موانع پیش روی صادرکنندگان است. کامبیز میرکریمی، عضو اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه، در گفت‌وگو با «تعادل» با اشاره به ظرفیت‌های موجود در بازار روسیه، معتقد است ایران در صورت رفع موانع زیرساختی و تسهیل فرآیندهای تجاری می‌تواند سهم بیشتری از این بازار به دست آورد. او همچنین بر ضرورت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، توسعه ناوگان و کاهش موانع داخلی تأکید دارد.



■ بازار روسیه چه ظرفیتی برای صادرات ایران دارد؟

روسیه برای ایران اهمیت بسیار زیادی دارد. ما محصولاتی را به این کشور صادر می‌کنیم که ارزش افزوده بالایی دارند. اگر فهرست کالاهایی را که از ایران به این منطقه صادر می‌شود بررسی کنیم، می‌بینیم بخش قابل توجهی از آنها برخلاف صادرات منابع طبیعی و مواد اولیه، کالاهای مصرفی هستند که ظرفیت مناسبی برای ایجاد ارزش افزوده در داخل کشور دارند. از سوی دیگر، روسیه یک همسایه بزرگ برای ایران است و دو کشور از مسیرهای مختلف زمینی و دریایی می‌توانند به یکدیگر دسترسی داشته باشند. دریای خزر، حمل‌ونقل ریلی و همچنین کریدور شمال-جنوب، مجموعه‌ای از ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند به توسعه تجارت ایران و روسیه کمک کنند. با این حال، مشکل اینجاست که متناسب با این ظرفیت‌ها، سرمایه‌گذاری کافی در زیرساخت‌ها انجام نشده است.

■ با وجود این مشکلات، صادرات ایران به روسیه در سال‌های اخیر رشد کرده است؟

بله. اتفاقا رشد صادرات نشان می‌دهد که تقاضا برای توسعه این مسیر وجود دارد. از زمان اجرای موافقت‌نامه تجارت آزاد، صادرات ایران به روسیه رشد قابل توجهی داشته است. از صادرات ۲۶۰ میلیون دلاری که به روسیه داشتیم، از سال گذشته از حدود ۱،۴ میلیارد دلار گزارش شده و امسال ممکن است به بیش از ۱،۷ میلیارد دلار برسد.

این رشد نشان می‌دهد نیاز لجستیکی بسیار بالایی برای انتقال کالا میان دو کشور شکل گرفته است. از طرف دیگر، منطقه بسیار گسترده است و با توسعه کریدور شمال-جنوب و افزایش حجم کالاهای ترانزیتی، فشار بیشتری بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل وارد شده است. بنابراین اگر قرار باشد صادرات و ترانزیت در این مسیر باز هم افزایش پیدا کند، زیرساخت‌ها باید متناسب با این رشد توسعه پیدا کنند.

■ به نظر شما مهم‌ترین زیرساخت موردنیاز در این مسیر چیست؟

بخشی از این موضوع به حمل‌ونقل برمی‌گردد. در سال‌های گذشته محدودیت‌هایی وجود داشت که امروز تا حد زیادی برطرف شده است. برای نمونه، کامیون‌های ایرانی در گذشته نمی‌توانستند به‌راحتی از مرزهای جنوبی وارد بخش‌هایی از روسیه شوند و کشتی‌های ایرانی نیز با محدودیت‌هایی برای پهلوگیری در بنادر روسیه مواجه بودند. امروز شرایط تغییر کرده است. نه‌تنها امکان پهلوگیری کشتی‌های ایرانی فراهم شده، بلکه حتی یک بندر در روسیه نیز توسط طرف ایرانی خریداری و در آن سرمایه‌گذاری شده است. بنابراین شرایط امروز با گذشته قابل مقایسه نیست. اما اگر قرار است تجارت بیش از این توسعه پیدا کند، باید زیرساخت‌های متناسب با آن نیز ایجاد شود.

■ بازار روسیه تا چه اندازه برای صادرکنندگان ایرانی جذاب است؟

بازار روسیه به‌تنهایی بازاری بسیار بزرگ است و بر اساس برآوردهای مطرح‌شده، از حدود ۲۷۰ دلار تا ۳۲۰ میلیارد دلار ظرفیت دارد. سهم فعلی ایران از این بازار با ظرفیت‌های موجود فاصله زیادی دارد. البته فقط مساله حمل‌ونقل مطرح نیست. امروز بخش بانکی نیز یکی از موضوعات مهم است. ارتباطات بانکی ایران و روسیه در سال‌های اخیر توسعه پیدا کرده و با وجود محدودیت سوئیفت، مسیرهای ارتباطی داخلی میان دو کشور ایجاد شده است. حتی در زمینه اتصال شبکه‌های کارت بانکی نیز اقداماتی انجام‌شده و بخشی از مراحل آن به اجرا رسیده و مراحل بعدی نیز در حال پیگیری است.

با این حال، هنوز همه صادرکنندگان از این ظرفیت استفاده نمی‌کنند. برخی صادرکنندگان به دلیل نگرانی‌های مربوط به نقل‌وانتقال پول و تسویه حساب، ترجیح می‌دهند حساب خود را در کشور دیگری معرفی کنند. در نتیجه، پولی که می‌توانست در شبکه بانکی رسمی دو کشور گردش کند، از این مسیر خارج می‌شود.

■ یعنی بخشی از مشکل به داخل کشور بازمی‌گردد؟

بله. روابط میان ایران و روسیه در بسیاری از حوزه‌ها در حال توسعه است و دو کشور اقدامات لازم را برای گسترش همکاری انجام می‌دهند، اما بخشی از مشکلات به سازوکارهای داخلی ایران مربوط می‌شود. ما باید بتوانیم از ظرفیت موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا استفاده بیشتری کنیم. اگر قرار است این توافق به افزایش تجارت منجر شود، باید موانع داخلی نیز همزمان برطرف شوند.

■ با وجود برقراری روابط بانکی ایران و روسیه مشکل جابه‌جایی و تسویه حساب پول برای صادرکنندگان همچنان پابرجاست، ریشه این مشکل کجاست؟

یکی دیگر از موانع توسعه تجارت ایران و روسیه، به موضوع جابه‌جایی پول و استفاده از شبکه بانکی بر می‌گردد؛ اگر فرض کنیم مشکلات زیرساختی حمل‌ونقل برطرف شود، باز هم یک مساله مهم باقی می‌ماند و آن، نحوه تسویه و جابه‌جایی وجوه میان دو کشور است. امروز ارتباطات بانکی میان ایران و روسیه برقرار شده و حتی در زمینه اتصال شبکه‌های پرداخت کارتی دو کشور نیز اقداماتی انجام شده است. با این حال، مساله اینجاست که این ظرفیت‌ها هنوز به اندازه کافی مورد استفاده فعالان اقتصادی قرار نمی‌گیرد.

هنوز خیلی از صادرکننده‌ها ترجیح می‌دهند به جای اینکه با شبکه بانکی تسویه کنند، به دلیل نگرانی از تبدیل ارز، حساب خود را در کشور دیگری معرفی کنند. این موضوع باعث می‌شود پولی که می‌توانست در شبکه بانکی رسمی دو کشور گردش کند، از مسیر دیگری جابه‌جا شود و عملاً ظرفیت ایجادشده در روابط بانکی ایران و روسیه به‌طور کامل مورد استفاده قرار نگیرد.

بخشی از این مساله به روابط بانکی دو کشور مربوط نیست، بلکه به اصلاحات داخلی بازمی‌گردد. ایران و روسیه اقداماتی را که باید برای برقراری ارتباطات بانکی و تسهیل تجارت انجام می‌دادند، تا حدی انجام داده‌اند و اکنون لازم است موانع داخلی نیز برطرف شود. برای استفاده واقعی از ظرفیت موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، باید سازوکارهای داخلی تسهیل تجارت نیز اصلاح شود؛ چراکه صرف ایجاد کانال بانکی یا امکان جابه‌جایی پول، بدون رفع مشکلات مربوط به ارز و فرآیندهای داخلی، الزاما به افزایش استفاده تجار از شبکه رسمی منجر نمی‌شود.

■ به نظرتان در مجموع چه عواملی مانع استفاده کامل از ظرفیت بنادر دریای خزر شده است؟

یکی از مشکلاتی که در سال‌های گذشته وجود داشت، استفاده نشدن از ظرفیت کامل بنادر دریای خزر بود. مجموع ظرفیت بنادر شمالی کشور حدود ۳۰ میلیون تن در سال است، اما در سال‌های گذشته میزان استفاده از این ظرفیت به‌مراتب پایین‌تر و حتی کمتر از ۱۰ میلیون تن بوده است. دلایل مختلفی از جمله محدودیت ناوگان و کمبود کشتی، دست به دست هم داده بود تا این ظرفیت به شکل مطلوب مورد استفاده قرار نگیرد. اکنون شرایط تغییر کرده و افزایش تجارت و ترانزیت باعث شده فشار بیشتری بر این زیرساخت‌ها وارد شود. از این رو، در شرایط فعلی زمان مناسبی برای سرمایه‌گذاری در بنادر و زیرساخت‌های حمل‌ونقل شمال کشور است.

■ با توجه به تحولات اخیر منطقه و افزایش توجه به مسیرهای جایگزین آیا می‌توان از این شرایط برای تقویت کریدور شمالی و توسعه روابط تجاری با روسیه بهره برد؟

امسال به دلیل بسته شدن تنگه هرمز و مشکلاتی که در خلیج فارس به وجود آمد، توجه دنیا به این بازار بسیار بیشتر شده است. افزایش توجه به مسیرهای جایگزین و ظرفیت‌های موجود در شمال کشور، ضرورت تمرکز بیشتر دولت بر توسعه زیرساخت‌های این منطقه را دوچندان کرده است. اما بخش قابل توجهی از سرمایه‌گذاری موردنیاز در حوزه حمل‌ونقل، به‌ویژه در زیرساخت‌ها، نیازمند حمایت و سرمایه‌گذاری دولتی است. در کنار آن، بخش خصوصی نیز در حوزه حمل‌ونقل فعال است و باید امکان توسعه و نوسازی ناوگان برای آن فراهم شود. البته با توجه به افزایش نرخ‌های حمل‌ونقل و نیاز به توسعه ناوگان، فعالان بخش حمل‌ونقل خواستار تسهیل واردات کامیون‌های نو هستند. همچنین در حوزه تانکرها و سایر تجهیزات حمل‌ونقل نیز به تنوع و توسعه ناوگان نیاز وجود دارد تا بتوان از ظرفیت ایجادشده در تجارت با روسیه استفاده کرد.

■ در بخش حمل‌ونقل، چه اقداماتی باید انجام شود؟

حمل‌ونقل خصوصی ما ظرفیت خوبی دارد، اما با افزایش تقاضا، نرخ‌ها نیز بالا رفته است. فعالان این بخش درخواست‌هایی برای واردات کامیون‌های نو دارند و باید امکان نوسازی ناوگان و واردات کامیون با شرایط مناسب فراهم شود.

در کنار کامیون، به تنوع در ناوگان و تجهیزات حمل‌ونقل، از جمله تانکرها، نیز نیاز داریم. اگر می‌خواهیم از ظرفیت بازار روسیه استفاده کنیم، باید ناوگان حمل‌ونقل متناسب با نوع کالاهای صادراتی توسعه پیدا کند. از سوی دیگر، ظرفیت بنادر شمالی کشور نیز هنوز به‌طور کامل مورد استفاده قرار نگرفته است. بنادر ایران در دریای خزر در مجموع ظرفیت قابل توجهی دارند، اما در سال‌های گذشته میزان استفاده از این ظرفیت بسیار پایین‌تر از توان اسمی آنها بوده است. اکنون شرایط تغییر کرده و فشار بیشتری بر این بنادر وارد می‌شود. بنابراین به اعتقاد من، الان زمان سرمایه‌گذاری جدی روی زیرساخت‌های حمل‌ونقل شمال کشور است.

■ اگر مشکلات زیرساختی حل شود، آیا تولیدات ایرانی توان رقابت و حضور گسترده‌تر در بازار روسیه را دارند؟

به نظر من ظرفیت وجود دارد، اما رفع مشکل زیرساختی به‌تنهایی کافی نیست. موضوع پرداخت‌ها، فرآیندهای بانکی و همچنین مقررات داخلی نیز باید حل شود. در واقع ما امروز بخشی از مشکلات ارتباط تجاری با روسیه را حل کرده‌ایم، اما برای استفاده کامل از این ظرفیت باید در داخل کشور نیز اصلاحاتی انجام شود.

■ در پایان، اگر نکته‌ای باقی مانده که در این گفت‌وگو به آن اشاره نشده، بفرمایید.

موضوع مهم دیگری که باید به آن توجه کرد، مساله تسهیل تجارت است. سامانه‌هایی که برای تجارت ایجاد می‌شوند، در اصل باید با هدف آسان‌سازی فرآیندها، کاهش بروکراسی و کنترل هوشمند فعالیت تجار باشند؛ نه اینکه خودشان به یک مانع جدید تبدیل شوند. قرار بوده سامانه‌های مختلف تا حد امکان موازی نباشند و فرآیندها در یک سامانه متمرکز و با حداقل بروکراسی انجام شود. وقتی فعال اقتصادی از یک طرف با مقررات و محدودیت‌های بین‌المللی مواجه است، طبیعی است که انتظار داشته باشد فرآیندهای داخلی تا حد ممکن ساده و روان باشند. بخشی از سختگیری‌هایی که امروز فعالان اقتصادی با آن مواجه هستند، به مقررات داخلی، مسائل مربوط به تعهدات ارزی و نحوه رفع آنها و همچنین سازوکارهای متعدد اداری بازمی‌گردد.

به همین دلیل، در کنار توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و بانکی، باید تسهیل فرآیندهای داخلی تجارت نیز در دستور کار قرار گیرد. اگر این اتفاق بیفتد، می‌توانیم از ظرفیت ایجادشده در روابط تجاری با روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا استفاده بسیار بیشتری کنیم.

مرکز آمار ایران اعلام کرد

تورم خودرو به ۱۳۵ درصد رسید

تورم در بازار خودرو و وسایل نقلیه همچنان در سطوح بی‌سابقه‌ای قرار دارد؛ به‌طوری که تورم سالانه این بخش به ۸۸.۶ درصد و تورم نقطه‌به‌نقطه به ۱۳۵.۲ درصد رسیده و تورم ماهانه ۱۱.۴ درصد ثبت شد.

به گزارش خبرنگار مهر، بر اساس تازه‌ترین آمار منتشرشده از سوی مرکز آمار ایران، نرخ تورم سالانه شاخص کل به ۷۳.۶ درصد رسیده و تورم نقطه‌به‌نقطه این شاخص نیز ۸۹.۸ درصد ثبت شده است. تورم ماهانه شاخص کل هم در این دوره ۴.۲ درصد اعلام شده است.

در میان گروه‌های مختلف هزینه‌ای، حمل‌ونقل یکی از کانون‌های اصلی فشار تورمی بوده است. بر اساس این آمار، نرخ تورم سالانه گروه حمل‌ونقل به ۷۸.۴ درصد رسیده و تورم نقطه‌به‌نقطه این گروه با عبور از مرز ۱۱۵ درصد، رقم ۱۱۵.۲ درصد را ثبت کرده است. تورم ماهانه حمل‌ونقل نیز ۷.۹ درصد بوده است.

بررسی جزییات گروه حمل‌ونقل نشان می‌دهد بیشترین فشار تورمی در این بخش به خرید وسایل نقلیه مربوط بوده است. تورم سالانه خرید وسایل نقلیه به ۸۸.۶ درصد رسیده، اما رقم تورم نقطه‌به‌نقطه این بخش با جهشی قابل توجه، ۱۳۵.۲ درصد ثبت شده است. تورم ماهانه خرید وسایل نقلیه نیز ۱۱.۴ درصد اعلام شده است.

به این ترتیب، خرید خودرو و سایر وسایل نقلیه در صدر زیرگروه‌های حمل‌ونقل از نظر رشد قیمت قرار گرفته است؛ موضوعی که می‌تواند بخش قابل توجهی از قدرت خرید خانوارهایی را که برای تأمین وسیله نقلیه نیازمند خرید جدید هستند، تحت فشار قرار دهد. پس از خرید وسایل نقلیه، استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی نیز با تورم قابل توجهی مواجه بوده است. نرخ تورم سالانه این بخش ۷۲.۷ درصد، تورم نقطه‌به‌نقطه آن ۱۱۰.۹ درصد و تورم ماهانه آن ۷.۲ درصد گزارش شده است.

در مقابل، خدمات حمل‌ونقل عمومی نسبت به دو بخش دیگر وضعیت ملایم‌تری داشته، هرچند نرخ‌های تورمی آن همچنان بالا است. تورم سالانه این بخش ۷۲.۱ درصد، تورم نقطه‌به‌نقطه ۸۷.۵ درصد و تورم ماهانه ۳.۵ درصد اعلام شده است.

اهمیت گروه حمل‌ونقل در سبد مصرفی خانوار نیز قابل توجه است. ضریب اهمیت این گروه در شاخص کل ۸.۹۳ درصد اعلام شده که از این میزان، ۳.۴۴ واحد به خرید وسایل نقلیه، ۴.۰۶ واحد به استفاده از وسایل نقلیه شخصی و ۱.۴۲ واحد به خدمات حمل‌ونقل عمومی اختصاص دارد.

مجموع این ارقام نشان می‌دهد فشار تورمی در بخش حمل‌ونقل تنها به افزایش قیمت خودرو محدود نمانده و هزینه استفاده از خودرو شخصی و خدمات حمل‌ونقل عمومی را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

با این حال، شدت افزایش قیمت در بخش خرید وسایل نقلیه بیش از سایر زیرگروه‌هاست؛ جایی که تورم نقطه‌به‌نقطه ۱۳۵.۲ درصدی به این معناست که سطح قیمت‌ها نسبت به دوره مشابه سال قبل بیش از دو برابر افزایش یافته است.

معاون صنایع وزارت صمت خبر داد

واردات خودروهای اقتصادی نو و کارکرده برای تنظیم بازار داخلی ادامه دارد

معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اینکه در سال گذشته ۷۱ هزار خودرو وارد کشور شده است، گفت: واردات خودروهای اقتصادی نو و کارکرده جهت تنظیم بازار داخلی ادامه دارد.

سید حامد عاملی روز سه شنبه در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا، واردات خودرو را انجام تکلیف قانونی وزارت صمت دانست و افزود: در قانون بودجه سال گذشته، تامین بخشی از درآمدهای دولت از محل واردات خودرو پیش‌بینی شده بود که تاکنون بیش از ۵۰ همت درآمد برای دولت حاصل شده است. وی افزود: بر اساس قانون ساماندهی خودرو، وزارت صمت مکلف است به صورت سالانه نسبت به تنظیم بازار خودرو از طریق تولید داخلی و تسهیل واردات اقدام نماید تا بتواند از شکل‌گیری انحصار در بازار خودرو جلوگیری نماید.

معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت با اشاره به مطالبی که درباره تاثیر واردات خودرو بر افزایش نرخ ارز منتشر شده، آن را فرافکنی مجموعه‌هایی دانست که وظایف جدی در کنترل نرخ ارز دارند. همچنین جریان‌هایی در کشور وجود دارد که قصد دارند انحصار بازار خودرو را صرفاً در اختیار مجموعه خاصی قرار دهند تا خودروهای خود را به قیمت‌های نجومی به مردم بفروشند.

وی با بیان اینکه کف قیمت خودروهای وارداتی تعیین‌کننده سقف قیمتی خودروهای داخلی است، تلاش برای واردات خودروهای اقتصادی را وظیفه قانونی وزارت صمت برشمرد و بر واردات خودروهای کارکرده نیز تأکید کرد. عاملی در ارتباط با میزان ارزبری واردات خودرو اعلام کرد: به‌طور قطع میزان ارز مورد نیاز برای این واردات بسیار کمتر از میزانی است که بتواند تاثیرات نوسانی جدی بر قیمت ارز در کشور داشته باشد. از سوی دیگر، منشأ ارز برای واردات خودرو صرفاً ارز با منشأ خارجی در نظر گرفته شده است. لذا دلایل نوسانات ارزی را باید در جاهای دیگر جست‌وجو کرد که شاید عده‌ای علاقه زیادی به روشن شدن این موضوعات ندارند.

خبر

معاون وزیر صمت: صادرکنندگان امکان رفع تعهدات ارزی را دارند

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رییس سازمان توسعه تجارت ایران با اشاره به تعهدات ارزی صادرکنندگان اظهار کرد: نرخ‌های تعیینی برای آستانه بازگشت ارز به معنای آن نیست که صادرکننده در صورت نرسیدن به این میزان، دیگر امکان رفع تعهدات خود را نداشته باشد.

محمدعلی دهقانی دهنوی سه شنبه شب در حاشیه جلسه توسعه صادرات گیلان در رشت در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا افزود: بر اساس قانون، صادرکنندگان موظف به رفع تعهدات خود هستند و برای انجام این کار مهلت دارند و آستانه‌های ۶۰، ۷۰ و ۸۰ درصد نیز به عنوان آستانه‌های تنبیهی در نظر گرفته شده است.

وی افزود: وضعیت رفع تعهدات ارزی موضوعی پویاست و ممکن است صادرکننده‌ای به دلیل بروز برخی موانع در مقطعی نتواند تعهد خود را به‌طور کامل ایفا کند، اما در ماه‌های بعد بتواند میزان ایفای تعهدات خود را افزایش دهد؛ بنابراین قرار گرفتن در یک آستانه مشخص به معنای ثابت ماندن آن وضعیت نیست و صادرکننده می‌تواند در ادامه تعهدات خود را به ۱۰۰ درصد برساند.

به گزارش ایرنا و براساس آخرین اعلام سازمان توسعه تجارت ایران، براساس دستور رییس این سازمان، نرخ بازگشت ارز حاصل از صادرات از ابتدای شهریورماه از ۶۰ درصد تا اطلاع ثانوی ۷۰ درصد خواهد بود. وی در بخش دیگری با تاکید بر ضرورت تقویت زیرساخت‌های تجاری و لجستیکی گیلان افزود: توسعه زیرساخت‌های استان و تقویت ظرفیت‌های لجستیکی از برنامه‌های مهم دولت است و این موضوع از منظر تمرکززدایی نیز اهمیت دارد. معاون وزیر صمت ادامه داد: گیلان یکی از شریان‌های اصلی تجارت کشور به شمار می‌رود و می‌تواند بخش قابل توجهی از نیازهای کشور را از مسیر خود تامین کرده و سهم مهمی در صادرات داشته باشد. وی با تاکید بر ضرورت تداوم توسعه ظرفیت‌های تجاری گیلان گفت: حتی در صورت رفع محدودیت‌ها و عادی شدن شرایط تجارت از مسیرهای جنوبی کشور، نباید از ظرفیت‌های گیلان غافل شد، بلکه این استان باید به عنوان یکی از شریان‌های اصلی تجارت کشور همچنان توسعه یابد.

ویژه

ثبت درخواست خرید ارز برای اشخاص حقیقی در بانک ملت غیرحضوری شد

بانک ملت در اجرای بخشنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و در راستای تسهیل شرایط فروش ارز، از چهارشنبه ۱۵ مهرماه نسبت به فروش ارز به صورت غیرحضوری برای اشخاص حقیقی ایرانی مقیم بالای ۱۸ سال از طریق سامانه پیشخوان الکترونیک ملت به نشانی pishkhan.mellat.ir اقدام می کند. از تاریخ ۱۵ مهرماه ثبت درخواست خرید ارز برای اشخاص حقیقی در دو سرفصل نیازهای ضروری (تا سقف یکهزار دلار) و مدیریت بازار ارز (تا سقف ۱۰ هزار دلار) صرفاً از طریق درگاه پیشخوان الکترونیک ملت و به صورت غیرحضوری قابل انجام است و متقاضیان باید پس از ثبت درخواست و تامین وجه در این سامانه، برای دریافت اسکناس دلار به شعبه‌ای که انتخاب کرده‌اند مراجعه کنند. اشخاص حقیقی ایرانی مقیم و بالای ۱۸ سال سن، در چارچوب مقررات ابلاغی می‌توانند نسبت به ثبت درخواست اقدام و ارز مورد نیاز را براساس نرخ اعلامی بانک مرکزی خریداری کنند.

در پی امضای تفاهمنامه با وزارت امور اقتصادی و دارایی رقم خورد

مشارکت بانک صادرات ایران در بازسازی زیرساخت‌های دانشگاه شهید بهشتی

تفاهمنامه مشارکت در بازسازی زیرساخت‌های علمی و فناورانه دانشگاه شهید بهشتی تهران که در جریان جنگ رمضان آسیب دید، بین وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک صادرات ایران امضا شد.

به گزارش روابط عمومی بانک صادرات ایران، در آیین امضای تفاهمنامه؛ سید علی مدنی‌زاده وزیر امور اقتصادی و دارایی بر نقش ویژه شبکه بانکی در تامین مالی پروژه‌های بازسازی تاکید کرد و توسعه ظرفیت‌های علمی را پیش‌زمینه ارتقای کمی و کیفی فرآیندهای آموزشی دانست. طی این مراسم؛ مدیرعامل بانک صادرات ایران نیز مشارکت در ترمیم و ارتقای زیرساخت‌های دانشگاهی را «ساختن آینده» توصیف کرد و حضور در فرآیند جاری را فرصتی مهم جهت تحقق بیش از پیش حکمرانی شایسته و حمایت از پرورش سرمایه انسانی متخصص خواند. افشین خانی به بیش از ۷ دهه اثرگذاری بانک صادرات ایران در توسعه کشورمان اشاره کرد و افزود: «در برهه‌های زمانی مختلف؛ از جنگ تحمیلی ۸ ساله تا جنگ رمضان می‌توانیم نقش این بانک در بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده بخش‌های مختلف اقتصادی، درمانی، علمی و... را مشاهده کنیم. اکنون نیز آمادگی کامل داریم تا همچون گذشته به نقش‌آفرینی موثر در حوزه آموزش عالی و همکاری با دانشگاه شهید بهشتی بپردازیم.»

خرید غیرحضوری ارز در «بله» ادامه دارد

دریافت دلار از شعب منتخب بانک ملی ایران

متقاضیان خرید ارز با کارت ملی همچنان می‌توانند بدون مراجعه اولیه به شعب، درخواست خود را از طریق پیام‌رسان «بله» ثبت کنند و پس از تکمیل فرآیند خرید، ارز خود را از شعب منتخب بانک ملی ایران دریافت کنند. به گزارش روابط عمومی بانک ملی ایران، فروش اسکناس دلار با کارت ملی در چارچوب ضوابط و دستورالعمل‌های بانک مرکزی در بانک ملی ایران ادامه دارد و اشخاص حقیقی بالای ۱۸ سال واجد شرایط می‌توانند تا سقف ۱۰ هزار دلار نسبت به خرید ارز اقدام کنند.