جزییات افزایش هزینه گواهی اسقاط خودرو

## از ۱۵ به ۴۵ میلیون تومان

اصلاح قوانین اسقاط، هزینه‌های تولید را ۳ برابر کرد؛ تصمیمی کـه در نهایت به جیب خریداران خودرو فشار می‌آورد.

به گـزارش خبرگزاری تسـنیم، افزایش قیمت گواهـی اسـقاط خودروهای فرسـوده در کنار افزایـش تعداد گواهـی موردنیاز بـرای تولید و شماره‌گذاری خودرو، به یکی از هزینه‌های جدید و قابل توجه صنعت خودرو تبدیل شـده است؛ هزینه‌ای که از یک سو قیمت تمام‌شده تولید را افزایش می‌دهد و از سـوی دیگر در شرایطی که خودروسازان با محدودیت‌های ناشی از تحریم، دشـواری تأمین قطعات و افزایـش هزینه‌های تولید مواجه هستند، فشار بیشتری بر این صنعت وارد می‌کند.

بر اسـاس مصوبه و اصلاحات جدیـد آیین‌نامه اجرایـی مـاده ۱۰ قانـون سـاماندهی صنعت خودرو، از ۱۲ شهریورماه مقررات جدید مربوط به گواهی اسقاط اجرایی شده است. طبق اعلام سـتاد نوسـازی ناوگان، اصلاحات جدید نحوه محاسبه گواهی‌های موردنیاز برای شماره‌گذاری خودروهای تولیدی و وارداتی را تغییر داده است. یکی از نکات قابل توجه در این تغییرات، همزمانی افزایش قیمت گواهی اسـقاط بـا افزایش تعداد گواهی موردنیاز برای خودروهاست. نرخ گواهی اسـقاط خودروی سـواری که پیـش از این ۳۰ میلیون تومان بود، اکنون بـه ۶۰ میلیون تومان افزایش یافته است.

در کنار افزایش نـرخ، از ۱۲ شـهریورماه میزان گواهی موردنیاز نیز فزایش یافته است. بر اساس اطلاعـات موجود، در مورد خودروهای سـواری میزان سـهم موردنیـاز که پیش از ایـن معادل یک‌چهارم گواهی یک خودروی فرسـوده بود، به سه‌چهارم افزایش یافته است.

به این ترتیب، اگر ارزش هر گواهی اسـقاط را ۶۰ میلیون تومان در نظر بگیریم، سهم یک‌چهارمی پیشـین معادل ۱۵ میلیون تومان و با احتسـاب ارزش افزوده حدود ۱۶ میلیون تومان می‌شـد، در حالی که سهم سه‌چهارمی جدید به حدود ۴۵ میلیون تومان و با احتساب ارزش افزوده به حدود ۴۹ میلیون تومان می‌رسـد. بنابراین هزینه این بخش برای هر خودرو تقریباً سه برابر شده است.

این افزایش تنها به خودروهای سـواری محدود نیسـت. در خودروهای وارداتی نیز تعداد گواهی موردنیاز از سه دستگاه خودروی فرسوده به شش دسـتگاه افزایش یافته اسـت. با نرخ ۶۰ میلیون تومان، هزینه متناظر از حدود ۱۸۰ میلیون تومان به ۳۶۰ میلیون تومان می‌رسد.

افزایش هزینه گواهی اسقاط در حالی اتفاق افتاده که خودروسـازان با دو جنگ تحمیلی ۱۲ روزه و رمضان روبرو شـدند و اکنون چالش‌ها با توجه به سایه جنگ رو به افزایش است.

بـر این اسـاس تحریم‌ها، دشـواری انتقال پول، محدودیت در تأمین قطعات و مواد اولیه و افزایش هزینه‌های زنجیره تأمین، بخش قابل توجهی از هزینه‌های تولید را افزایش داده اسـت. در چنین شـرایطی، افزایش هزینه‌های قانونـی و الزامات مرتبط با شماره‌گذاری می‌تواند مستقیماً بر بهای تمام‌شده خودرو اثر بگذارد.

ادامه از صفحه اول

## سالمندی؛ خردمندی و ظرف جان

مناسب‌سـازی مسـکن، پیـاده‌رو و حمل‌ونقل، دسترسی به فضاهای عمومی و خدمات قابل فهم، بر اسـتقلال فرد اثر می‌گذارند. در ایران اقداماتی در این زمینه آغاز شـده اسـت که باید گسترش یابد و فراگیر شـود. چهارم، مشـارکت اجتماعی و ارتباط بین‌نسلی باید به برنامه‌ای پایدار تبدیل شود. شـهرداری‌ها، انجمن‌های علمی، نهادهای مدنـی و مراکز فرهنگـی می‌توانند فرصت‌هایی منظم بـرای فعالیت گروهـی، یادگیری، روایت تجربه و همکاری سـالمندان با نسل جوان ایجاد کنند. تجربه نوآوری‌های اجتماعی جامعه‌محور در ژاپن که سازمان جهانی بهداشت بررسی کرده است، نشان می‌دهد فعالیت‌های گروهی می‌توانند محلی برای پیوند سـالمندان با اجتماع باشـند. پیشنهاد برای کشـورمان، طراحی این برنامه‌ها با مشارکت خود سـالمندان و متناسب با علایق و نیازهـای آنان اسـت. پنجـم، فرصت‌های کار نرم و انتقال تجربه باید سازمان یابد. مراکز منابع انسـانی نقره‌ای در ژاپن، نمونه‌ای از فراهم کردن کارهای سبک، موقت و کوتاه‌مدت در سطح محلی هستند. با الهام از این تجربه، می‌توان سازوکاری برای معرفی سالمندان علاقه‌مند به فرصت‌های مشاوره، آموزش، راهنمایی و خدمات محلی ایجاد کرد. دانشـگاه‌ها، بنگاه‌هـا، انجمن‌ها و نهادهای عمومـی می‌توانند متقاضی این تجربه باشـند؛ با شـرایط کاری متناسب، دسـتمزد منصفانه و حفظ اختیار فرد. ششم، سیاست‌های سالمندی باید به تفاوت نیازها حسـاس باشـند. مبارزه با سن‌گرایی، دسترسی عادلانه به خدمات و حمایت از سـالمندان کم‌درآمد، تنهـا، دارای معلولیت و زنان سالمند باید در طراحی برنامه‌ها لحاظ شود. محورهای دهه سـالمندی سالم سازمان ملل نیز بر مقابله با سـن‌گرایی، محیط‌های توانمندساز، مراقبت یکپارچه و دسترسی به مراقبت بلندمدت تاکید دارنـد. در ایران، ایـن جهت‌گیری‌ها باید بـه مسـوولیت مشـخص دسـتگاه‌ها، بودجه و شـاخص‌های قابل پیگیری برای کیفیت زندگی سالمندان تبدیل شوند.

هفتم، تمرکز بر اقتصاد نقـره‌ای و افزایش ارزش افزوده اقتصادی از طریق ارایه خدمات متناسب با این گروه از جامعه اعم از خدمات مراقبت، سلامت، تفریح و... سالمندی، ما را با پرسشی درباره کیفیت زندگی فرد و خردمنـدی جامعه روبه‌رو می‌کند. فرد باید برای پذیرش این دوره و مراقبت از ظرف جان خود آماده شود؛ جامعه و دولت نیز باید امکان سلامت، حضور و اثرگذاری او را فراهم آورند. هر چه این دو مسـوولیت بهتر به یکدیگر پیوند بخورند، فرصت بیشتری خواهیم داشت تا پارادوکس توان و ناتوانی را کاهش دهیم و به خرد انباشته زندگی مجال بروز بدهیم.

دولت مسیر خودروهای اقتصادی را در پیش گرفت

# پایان واردات لوکس‌ها با «ارز اشخاص»؟



تعادل |

پرونده واردات خودروهای لوکس توسط ایرانیان خارج از کشور، پس از ماه‌ها کشمکش بر سر منشأ ارز و آثار این واردات بر بازار ارز، حالا وارد مرحله تازه‌ای شـده است؛ مرحله‌ای کـه در آن مواضع بانک مرکزی درباره تبعات ارزی این سیاسـت، غیرفعال شدن موقت بخش انتقال خودرو در سـامانه میخک و اظهارات اخیر وزیر صمت، نشـانه‌هایی از تغییر رویکرد دولت در قبال خودروهای گران‌قیمت به همـراه دارد. در حالی که پیش‌تر واردات خودرو با استفاده از ارز اشخاص و بدون اتکا به منابع ارزی رسـمی، به عنوان راهکاری برای افزایش عرضه و پاسخ به تقاضای بازار مطرح شده بود، بانک مرکزی نسبت به پیامدهای این فرآیند بر بازار ارز هشدار داده است. از نگاه این نهاد، حتی وارداتی که با ارز موجود در خارج از کشور انجام می‌شود، می‌تواند پس از فروش خودرو در داخل و تبدیل ریال حاصل از آن بـه ارز، تقاضای جدیدی را به بازار غیررسمی تحمیل کند. در همین حال، وزیر صمت اعلام کرده است که طبق دستور رییس جمهوری، ورود خودروهای لوکس حتی برای ایرانیان مقیم خارج ممنوع شده و سیاسـت دولت بر واردات خودروهای اقتصادی متمرکز خواهد بود؛ تصمیمی که می‌تواند مسیر اجرای یکی از مهم‌ترین سیاسـت‌های وارداتی بـازار خودرو را تغییر دهد.

### پشت پرده توقف واردات خودروهای لوکس

پرونده واردات خودروهای لوکس توسط ایرانیان خارج از کشـور، پس از ماه‌ها بحث درباره نحوه تأمین ارز و آثار آن بر بازار، حالا وارد مرحله‌ای تازه شده است؛ مرحله‌ای که اگرچه غیرفعال شدن موقت بخش انتقال خودرو در سامانه میخک به‌تنهایی به‌معنای توقف این مسیر نیست، اما همزمانی آن با هشدارهای بانک مرکزی درباره تبعات ارزی واردات خـودرو و اعـلام اخیر وزیـر صمت درباره ممنوعیـت ورود خودروهـای لوکـس، از تغییر جدی سیاست دولت در این حوزه حکایت دارد.

دوشنبه‌شب، سرکنسـولگری ایران در دوبی اعلام کرد سـامانه میخک همچنان فعال اسـت و بخش مربوط به انتقـال خودروهـای ایرانیان مقیم خـارج، به دلیل به‌روزرسـانی موقتاً از دسـترس خارج شـده و پس از فعال‌سازی مجدد اطلاع‌رسانی خواهد شد. بنابراین صرفاً بر مبنای این اختلال نمی‌توان از توقف رسـمی واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور سخن گفت.

با این حال، این اتفاق در شرایطی رخ داده که بانک مرکزی طی روزهای اخیر صراحتاً اعلام کـرده واردات خودرو، به‌ویژه خودروهای گران‌قیمت، در شرایط فعلی در اولویت تخصیص ارز قرار ندارد. یکی از محورهای اصلی اختلاف نیز به واردات «بدون انتقال ارز» و استفاده از ارز اشخاص بازمی‌گردد.

مهدی دارابی، دسـتیار رییس کل بانک مرکزی در امور ارزی، بار دیگر دیدگاه که واردات خودرو با سرمایه ایرانیان خارج از کشور اثری بر بازار ارز داخلی ندارد، توضیح داده اسـت که حتی اگر خودرو با ارز شخصی فرد در خارج از کشور خریداری شود، پس از ورود به ایران در ازای ریال به فروش می‌رسـد. در صورتی که سرمایه‌گذار بخواهد اصل سرمایه و سـود حاصل از فروش را به خارج منتقل کند، ریال حاصل از معامله مجدداً به تقاضای ارز در بازار غیررسمی تبدیل خواهد شد.

بر اسـاس برآورد مطرح‌شـده از سـوی این مقام ارزی، خودرویـی که با قیمت حدود ۲۰ تا ۳۰ هـزار دلار وارد کشور می‌شود، پس از اعمال تعرفه و سود بازرگانی ممکن است با قیمتی تا حدود ۶۰ هزار دلار در بازار عرضه شود؛ در نتیجه، خروج سرمایه می‌تواند تقاضایی بیش از ارزش اولیه خودرو برای بازار ارز ایجاد کند.

این استدلال در حالی مطرح می‌شود که حامیان واردات خـودرو با ارز اشـخاص، تأکید دارند این شـیوه به‌طور مستقیم از ذخایر ارزی بانک مرکزی استفاده نمی‌کند و در صـورت نظارت دقیق بر منشـأ ارز، می‌تواند ضمن افزایش عرضه خودروهای خارجی، به شکستن انحصار بـازار و تعدیل قیمـت خودروهای داخلـی و مونتاژی کمک کند.

در همین حال، تأیید منشأ ارز و دریافت کدساتا نیز به یکی از مراحل تعیین‌کننده در فرآیند واردات تبدیل شده است؛ به این معنا که صرف در اختیار داشتن ارز در خارج از کشور برای ترخیص خودرو کافی نیست و منشأ ارز باید مطابق مقررات از سوی مراجع مربوط تأیید شود.

از سـوی دیگـر، خودروهایی که در هفتـه‌هـا و ماه‌های اخیر وارد بازار شده‌اند لزوماً به معنای ادامه روند واردات جدید نیستند. بخشی از این خودروها پیش از تغییرات اخیر ثبت سفارش شده یا به گمرکات کشور رسیده‌اند و در چارچـوب مقـررات مربوط به ترخیـص کالاهای موجود، امکان ورود به بازار پیدا کرده‌اند. ورود مدل‌های گران‌قیمتی مانند لکسوس، تویوتا لندکروزر و مرسدس‌بنز مایباخ نیز بحث درباره اولویت‌های ارزی واردات خودرو را تشدید کرده است. در این میان، میثم ظهوریان، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس، نیز با انتقاد از تخصیص منابع ارزی به واردات خودروهای خارجی، به‌ویژه خودروهای لوکس، هشدار داده است که در شرایط محدودیت منابع ارزی، اختصاص ارز بـه کالاهای مصرفی گران‌قیمت با اولویت‌های اقتصادی کشور همخوانی ندارد. به گفته او، افزایش تقاضای ارز ناشی از چنین وارداتی می‌تواند فشار بیشتری بر بازار ارز و ارزش پول ملی وارد کند.

با وجود این اختلاف نظرها، موضع دولت اکنون صریح‌تر از گذشـته شده است. سـیدمحمد اتابک، وزیر صمت، روز سه‌شنبه هفتم مهر در جلسه با کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی اعلام کرد که ورود خودروهای لوکس، حتی برای ایرانیان مقیم خارج از کشـور، طبق دستور رییس جمهوری ممنوع شده است و سیاست دولت بر تمرکز بر واردات خودروهای اقتصادی قرار گرفته است. این اظهارنظر در حالی مطرح شده که سخنگوی وزارت صمت پیش‌تر در واکنش به انتقادات ارزی بانک مرکزی اعلام کرده بود واردات و ترخیص خودروهای سـواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، در چارچوب ماده ۹۲ ضوابط اجرایی قانون بودجه ۱۴۰۵، تا پایان سال جاری امکان‌پذیر است. بر اساس مکاتبه رییس سازمان توسعه تجارت با رییس کل گمرک نیز مهلت اجرای این ظرفیت قانونی تا پایان سال ۱۴۰۵ تعیین شده است.

### سیاست وارداتی در مسیر خودروهای اقتصادی

به این ترتیب، آنچه اکنون محل ابهام است، اصل امکان واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور نیست، بلکه دامنه و نوع خودروهایی است که می‌توانند از این ظرفیت استفاده کنند. در حالی که وزارت صمت از ادامه امکان واردات در چارچوب قانون سخن گفته بود، اظهارات اخیر وزیر صمت نشان می‌دهد دولت قصد دارد این مسیر را به سمت خودروهای اقتصادی هدایت و ورود خودروهای لوکس را محدود کند.

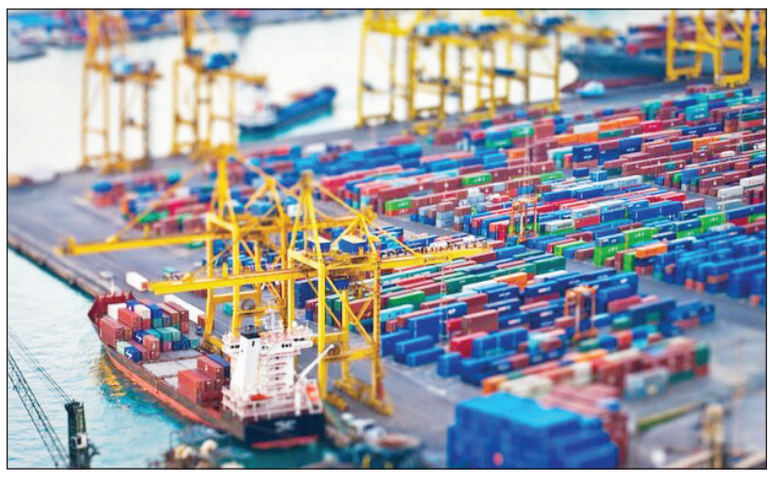
اتابک همچنین درباره واردات خودروهـای کارکرده اعلام کرده است که این طرح که به دلیل نبود آیین‌نامه اجرایی در دولت‌های قبل متوقف مانده بود، فعال شده است. به گفته وزیر صمت، تاکنون کمتر از هزار دستگاه خودروی کارکرده وارد گمرکات کشور شده و پیش‌بینی می‌شـود عرضه آنها بتواند به تعدیل نسبی قیمت‌ها در بازار کمک کند.

در کنـار این تحـولات، وزیر صمـت با انتقاد از شـیوه فعلـی قیمت‌گذاری خودروهای داخلی، این سـازوکار را متناسب با شـرایط امروز بازار ندانسته و اصلاح آن را نیازمند تصمیم‌گیری در سطوح کلان اقتصادی عنوان کرده است.

در مجموع، مسـیر واردات خودرو در حال تغییر جهت است؛ از سیاستی که در مقطعی بر استفاده از ارز اشخاص و ظرفیت ایرانیان خارج از کشـور بـرای افزایش عرضه خودرو تأکید داشـت، به رویکردی کـه اکنون کنترل مصارف ارزی و تمرکـز بر خودروهای اقتصـادی را در اولویت قرار می‌دهد. غیرفعال شدن موقت بخش خودرو در سامانه میخک هنوز به‌تنهایی نشانه توقف این مسیر نیست، اما در کنار محدودیت‌های مربوط به منشأ ارز و کد ساتا، هشـدارهای بانک مرکزی و دستور اعلام‌شده درباره ممنوعیت خودروهای لوکس، نشان می‌دهد ورود خودروهای گران‌قیمت بـا محدودیت‌های جدی‌تری نسبت به گذشته مواجه شده است.

معاون گمرک ایران در بخشنامه‌ای اعلام کرد

# شرایط گمرکی تجارت در ۳ ماه آینده



معاون گمرک ایران از تمدید بخشنامه تفویض اختیار به گمرکات اجرایی در شـرایط خاص تا پایان آذر ماه سال جـاری خبر داد. دهقانیان اعلام کرد: این بخشـنامه به ناظرین و مدیران گمرکات اجرایی سراسر کشور جهت اجرا ابلاغ شـده اسـت. به گفته وی، با توجه به بازخورد مطلوب از این تفویض اختیار و ضمن تشـکر از تمامی همکاران در گمرکات سراسـر کشـور به واسـطه ارایه خدمات شایسته در مرزهای اقتصادی به ذی‌نفعان و با توجه به شرایط خاص کنونی کشور و در راستای حمایت از صنایع، تمرکززدایی، کمک به هموطنان مقیم خارج از کشور و جلوگیری از مکاتبات غیرضرور، تسریع و تسهیل در انجام تشـریفات گمرکی کالاهای موردنیاز صنایع، صرفه‌جویی در وقت خدمت‌گیرندگان و کاهش مراجعه ذینفعان به ستاد مرکزی گمرک و براساس دستورهای صادره توسط رییس کل گمرک ایران، مهلت بخشنامه موضوع تفویض اختیار در شـرایط خاص تـا پایان آذر امسال تمدید شـد و در تمامی گمرکات اجرایی کشور لازم‌الاجراست. در متن بخشـنامه گمرک آمده است، که بر اساس دستورهای صادره توسط مقام ریاست کل، بدین‌وسیله مهلت بخشنامه پیش گفت موضوع تفویض اختیار در شرایط خاص، به شرح زیر تا پایان آذرماه سال ۱۴۰۵ تمدید می‌شود:

### موارد مرتبط با رویه واردات

**۱.** تقاضای ورود موقت خودروی سواری الف) پروانه ورود موقت خودروهای سواری بر اساس دستورالعمل ابلاغی ۱۴۰۲/۰۴/۲۰ و با رعایت کامل قوانین و مقررات بدون نیاز به مجوز دفتر واردات تا پایان آذر ماه سال ۱۴۰۵ و به مدت دو ماه قابل تمدید است. ب) در رابطه با خودروهای سواری دارای کارنه دوپاساژ بر اساس دستورالعمل ابلاغی ۱۴۰۲/۰۴/۲۰، تمدید بدون نیاز به مجوز دفتر واردات تا پایان آذر ماه سال ۱۴۰۵ و به مدت دو ماه (با رعایت تاریخ انقضاء کارنه) و با رعایت کامل قوانین و مقررات بلامانع است. ج) در رابطه با خودروهای ورود موقت از محل مجوز سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران و در صورت ارایه مجوز سازمان یادشده، بدون نیاز به مجوز دفتر واردات تا پایان آذر ماه سال ۱۴۰۵ و با رعایت تبصره ۳ ماده ۱۴۲ آیین‌نامـه اجرایی قانون امور گمرکی قابل ورود موقت یا تمدید است.

ضمنا در موارد پیش گفت پس از انجام تشریفات گمرکی ورود موقت اولیه یا تمدید، رأساً نسبت به مکاتبه با پلیس راهور جهت انجام تشریفات شماره‌گذاری اقدام کنند.

**۲.** ماشین‌آلات راهسـازی و معدنی با رعایت شیوه‌نامه ۱۴۰۳/۰۴/۱۲ در صورت تقاضـای تمدید ورود موقت ماشین‌آلات مذکور بیش از دو سال، ضمن رعایت کلیه قوانیـن و مقررات مربوطه تمدید تا پایان آذر ماه سـال ۱۴۰۵ و به مدت سه ماه بدون نیاز به مجوز دفتر واردات بلامانع است.

**۳.** کالاهای وارداتـی از محل بند یک ماده ۳۸ در رابطه با کالاهای وارداتی از محل بنـد یک ماده ۳۸ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صـادرات و واردات، ضمن رعایت دستورالعمل مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۷ و همچنین شیوه‌نامه مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۲۳، بدون نیاز به نامه دفتر واردات و بر اساس نامه فیزیکی صادره توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت اقدام قانونی لازم معمول گردد. بدیهی اسـت گمرکات مکلفند همزمان با انجام تشـریفات گمرکی نسبت به پیگیری نامه مذکور از دفتر واردات اقدام نمایند.

همچنین فهرست IPI برای خودروها و همچنین عمق ساخت داخل برای سـایر کالاهای مشمول در رابطه با فهرسـت IPI برای خودروها و همچنین عمق ساخت داخل برای سایر کالاها، بدون نیاز به نامه دفتر واردات و بر اساس نامه فیزیکی صادره توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت اقدام قانونی لازم معمول گردد. بدیهی اسـت گمرکات مکلفند همزمان با انجام تشـریفات گمرکی نسبت به پیگیری نامه مذکور از دفتر واردات اقدام نمایند.

### موارد مرتبط با رویه صادرات

**۱. تفویض اختیار تمدید پروانه و ورود موقت ماده ۵۱ قانون امور گمرکی به مدت سه ماه از تاریخ انقضاء:** پیرو بند ۱۰ دستورالعمل صدور مجوز ورود موقت ماده ۵۱ قانون امور گمرکی مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۲۲ و با عنایت به شرایط ویژه اخیر و در جهت تسهیل در امور واحدهای تولیدی، بدینوسیله تمدید پروانه‌های ورود موقت موضوع ماده ۵۱ قانون امور گمرکی، که مجوز آنها توسـط دفتر صـادرات صادر گردیده و همچنیـن تمدید پروانه‌های ورود موقتی که مجوز آنها توسط گمرکات اجرایی صادر گردیده اسـت، لیکن صـادرات از محل آنهـا به میزان پیش‌بینی شده در تبصره یک ذیل بند ۱۰-۵ شیوه‌نامه تفویض اختیار محقق نشده است (پروانه‌های ورود موقتی که اخیراً سررسید گردیده‌اند یا حداکثر تا دو (۲) ماه دیگر سررسید می‌گردند)، به استثناء اقلام کشاورزی و مواردی که می‌بایست در کارگروه ماده ۸۲ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مطرح گردند، به مدت سه (۳) ماه از تاریخ انقضاء با رعایت موارد قانونی مندرج در ماده ۸۲ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، به گمرکات صادرکننده مجوز ورود موقت تفویض می‌گردد.

بدیهی است دستورالعمل حاضر صرفاً در گمرکات ورود موقت کننده قابل بهره‌برداری و اقدام بوده و برای سـایر گمرکات جنبه اطلاع‌رسانی و هماهنگی دارد.

**۲. ساماندهی استمهال خروج موقت وسائط نقلیه غیر موتوری (تریلـر و نیمه تریلر) فاقد شـماره انتظامی:** پیرو بخشنامه مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۳۰ موضوع استمهال خروج موقت وسائط نقلیه غیر موتوری (تریلر و نیمه تریلر) فاقد شماره انتظامی (تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۴/۳۰) که مهلت اعتبار آن طی بخشـنامه فـوق الذکر تا پایان شهریور ماه جاری تمدید شده است، اعلام می‌دارد: انجام تشـریفات خروج موقت وسائط نقلیه غیر موتوری فاقد شماره انتظامی تا پایان آذرماه سال ۱۴۰۵ (مهلت یکساله) با رعایت مقررات مربوطه بلامانع است.

ضمنا مطابق بخشنامه صدرالاشاره و به منظور جلوگیری از هر گونه سوءاسـتفاده احتمالی و فراهم شدن امکان انطباق و کنترل دقیق کالا در زمان برگشت، لازم است نسبت به الصاق پلمب شماره‌دار به قسمت‌های مختلف وسائط نقلیه اقدام و شـماره پلمب‌های مذکور را نیز در سامانه مربوطه ذکر نمایند. با توجه به شرایط خاص کشور و به منظور تمرکز بر امور ضروری، لازم است گمرکات از مکاتبات غیر ضرور که می‌توان آنها را به زمان مناسب‌تری موکول کرد، پرهیز کنند.

دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی:

# تسهیل فرآیندهای تجاری اولویت توسعه اقتصادی چابهار است

دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با تأکید بر ضرورت تسهیل واقعی فرآیندهای سرمایه‌گذاری در چابهار گفت: واگذاری زمین در مناطق آزاد باید صرفاً با هدف ایجاد ارزش افزوده صورت گیرد و پروژه‌های راکد نیز تعیین تکلیف شـوند. به گزارش دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، حسـین فروزان در نشست با فعالان اقتصادی و سـرمایه‌گذاران منطقه آزاد چابهار، بر ضـرورت عبور از نگاه صرفاً منطقه‌ای و توسعه تبادلات تجاری در سطح بین‌المللی تأکید کرد. فروزان با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی چابهار، تمرکز بر زنجیره ارزش، تدوین بسـته‌های سرمایه‌گذاری و شناسایی پروژه‌های پیشـران را از الزامات توسعه این منطقه برشمرد و گفت: پروژه‌هایی نظیر احداث فرودگاه و تکمیل راه‌آهن چابهار ـ زاهدان می‌توانند نقش موثری در فعال‌سـازی ظرفیت‌های اقتصادی و توسـعه‌ای منطقه ایفا کنند. وی همچنین با اشاره به ظرفیت‌های گردشـگری چابهار، برنامه‌ریزی هدفمند برای جذب گردشگر و بهره‌گیری موثر از ظرفیت‌های این حوزه را ضروری دانست و افزود: رضایت سرمایه‌گذاران فعلی، یکی از موثرترین عوامل در جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید و تقویت اعتماد فعالان اقتصادی به منطقه است. دبیر شـورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با بیان اینکه «با فروش زمین مخالف هستیم»، تصریح کرد: واگـذاری زمین باید منـوط به ایجـاد ارزش افزوده و اجرای طرح‌های واقعی سرمایه‌گذاری باشد. همچنین پروژه‌هایی که متوقف یا راکد مانده‌اند، باید در چارچوب ضوابط و با رویکردی مشـخص تعیین تکلیف شوند. فروزان، تسهیل واقعی فرآیندهای سرمایه‌گذاری را از دیگر اولویت‌های توسعه اقتصادی مناطق آزاد دانست و افزود: مدیران عامل سازمان‌های مناطق آزاد باید شخصاً مسائل و مطالبات سـرمایه‌گذاران را پیگیری کرده و برای رفع موانع موجود اقدام کنند. در ادامه این نشست، فعالان اقتصادی و سـرمایه‌گذاران منطقه آزاد چابهار به بیان مهم‌ترین مسـائل و مطالبات خود پرداختند. رفع تعهدات ارزی، مسائل مالیاتی، فراهم شدن امکان واردات کالاهای اساسی توسط تولیدکنندگان، توسعه زیرساخت‌ها، کوتاه‌سازی فرآیندهای اداری، تجمیع سـامانه‌ها، افزایش سـهمیه کالای همراه مسـافر و رسـیدگی به وضعیت اسکله‌های ماهیگیری از جمله موضوعات مطرح‌شده در این نشست بود.

## هشدار نسبت به کاهش تدریجی سهم ایران از بازار عراق

جهانبخـش سـنجابی شـیرازی در گفت‌وگو با ایلنا درباره آینده تجارت ایران و عراق با اشـاره به افزایش فشـارهای مالی، الزامات گروه ویژه اقدام مالی (FATF) و تشدید نظارت‌های بانکی، گفت: فضای مالی و بانکی حاکم بر تجارت خارجی ایران پیچیده‌تر شـده و افزایش حساسـیت بانک‌ها، کنترل منشأ وجوه و الزامات مقابله با پولشویی و تأمین مالی تروریسم، هزینه و ریسک مبادلات با ایران را افزایش داده است؛ با این حال، تعمیم این شرایط به سناریوی قطعی «بن‌بست تجارت ایران و عراق» نیازمند بررسـی واقعیت‌های اقتصادی و میدانی عراق است. سـنجابی شیرازی با تأکید بر اینکه تجارت دو کشـور صرفاً به انتقال پول از یک حسـاب به حسـاب دیگر محدود نمی‌شود، اظهار کـرد: این روابط مجموعه‌ای از مناسـبات تجـاری، مـرزی، حمل‌ونقلی، انـرژی، خدمات فنی و مهندسـی، تأمین کالا و شبکه‌های توزیع را دربرمی‌گیرد. دبیرکل اتاق بازرگانی مشـترک ایران و عـراق گفت: عراق برای تأمین بخش قابل توجهی از نیازهای خود به واردات وابسته است و ایران به دلیل نزدیکی جغرافیایی، هزینه پایین‌تر حمل‌ونقل زمینی در بسـیاری از اقلام، سـرعت تأمین و تنوع کالا، همچنان از مزیت‌هایی در بازار عراق برخوردار اسـت. وی افزود: این مزیت‌ها به معنای مصونیت تجارت ایران از فشارهای مالی و بانکی نیست، بلکه نشان می‌دهد میان «افزایش محدودیت‌هـا» و «توقف تجـارت» فاصله قابل توجهی وجود دارد. سـنجابی شـیرازی با اشاره به روند تقویت نظام مبارزه با پولشـویی و تأمین مالی تروریسم در عراق گفت: افزایش حساسیت نسـبت به برخی مبادلات مالی طبیعی است، اما نباید این روند را معادل قطـع روابط اقتصادی با ایران دانست. به گفته وی، دولت عراق باید میان الزامات نظام مالـی بین‌المللی و نیازهای اقتصاد داخلـی، از جمله تأمین بـازار، فعالیت بنگاه‌ها و اسـتمرار زنجیره‌های تأمین، تـوازن برقرار کند. دبیرکل اتاق بازرگانی مشـترک ایـران و عراق با هشـدار نسـبت به افزایش هزینه تجارت ایران اظهـار کرد: اگر صادرکننده ایرانی نتواند اسـناد تجاری شـفاف ارایه کند، سـازوکارهای تسویه مالی با استانداردهای مورد پذیرش طرف عراقی هماهنگ نباشـد یا همکاری با طرف ایرانی برای بانک‌ها و شـرکت‌های عراقی پرریسـک شـود، بخشی از بازار می‌تواند به سمت رقبای منطقه‌ای حرکت کند. وی تأکید کرد: بنابراین تهدید اصلی لزوما «قطع تجارت» نیست، بلکه کاهش تدریجی سهم ایران از بازار عراق در نتیجه افزایش ریسک و هزینه مبادله اسـت. سنجابی شـیرازی گفت: ایران باید بـه جای تمرکز صـرف بر حفظ وضع موجود، به سـمت کاهش ریسـک تجارت برای طرف عراقی حرکت کند؛ از شـفافیت بیشتر در اسناد تجاری و مالی و استانداردسازی فرآیندهای صادراتی گرفته تا تقویت شـرکت‌های رسـمی، توسعه ابزارهای تسـویه مورد پذیرش دو طرف و گسترش همکاری مستقیم بخش‌های خصوصی. وی همچنین بـر نقش دیپلماسـی اقتصادی و همکاری میان بانک‌های مرکزی، نهادهای مالی، گمـرکات و اتاق‌هـای بازرگانی دو کشـور برای کاهش اصطکاک‌های تجاری تأکید کرد. دبیرکل اتاق بازرگانی مشترک ایران و عراق در جمع‌بندی گفت: فشارهای امریکا، الزامات FATF و افزایش حساسـیت نظام بانکی، واقعیت‌هایی هسـتند که نمی‌توان آنها را نادیـده گرفت، اما این عوامل به‌تنهایی برای اثبات سـناریوی بن‌بست تجارت ایران و عراق کافی نیسـتند. به گفته وی، تجارت دو کشور ریشه‌های عمیقی در اقتصاد واقعی، بازار مصرف، مرز، حمل‌ونقـل، انرژی و زنجیره تأمین دارد و از این رو، مساله اصلی می‌تواند تغییر مسیر، افزایش هزینه، تشدید الزامات شفافیت و بازتعریف سازوکارهای مبادله باشد، نه الزاما توقف تجارت.

## نوسازی موتورسیکلت‌های پلاک قدیمی کلید خورد

ستاد نوسـازی ناوگان حمل و نقل در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: به اطلاع متقاضیان می‌رسـاند، ستاد نوسـازی ناوگان با همکاری پلیـس راهنمایی و رانندگـی، امکان نوسـازی موتورسـیکلت‌های دارای پـلاک قدیمـی را فراهـم کرده اسـت. به گزارش خبرگـزاری مهر، بر این اسـاس، مالکان موتورسیکلت‌های دارای پلاک قدیمی، مشروط به ثبت و وجود اطلاعات وسیله نقلیه در سامانه پلیس راهور، می‌توانند با رعایت ضوابط و شرایط اعلام‌شده، در طرح‌های جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده مشارکت کنند. شـایان ذکر است در حال حاضر، موتورسیکلت‌های دارای پلاک قدیمی صرفاً امکان حضور در طرح‌هـای جایگزینی را دارنـد و ارایه خدمات به آنها منوط به وجود اطلاعات وسیله نقلیه در سامانه پلیس راهور است.

ادامه از صفحه اول

## تبدیل ارزهای راکد به منابع مولد

در صـورت فراهم بودن سـایر الزامـات، ظرفیت مناسـبی برای تجمیع منابـع و هدایـت آنها به سـمت فعالیت‌های اقتصـادی و صادراتی ایجاد کند. در نهایت، صندوق‌هـای ارزی با درآمد ثابت را می‌توان یکی از ابزارهای جدید برای پیوند دادن منابع ارزی موجود در جامعه با بخش مولد اقتصاد دانست. حجم قابل توجهی از ارز در خارج از چرخه اقتصـادی نگهداری می‌شـود و اگر سـازوکاری بتواند میان حفـظ ارزش دارایی، دریافت بازدهی و اطمینان سرمایه‌گذار تعادل ایجاد کند، بخشی از این منابع می‌تواند بـه جای ماندن در منازل، در مسیر فعالیت‌های اقتصادی قرار گیرد. البته تحقق این هدف به اعتماد عمومی و شـفافیت سازوکار وابسته اسـت. هر چه چارچوب فعالیت صندوق، نحوه محاسـبه سـود، صیانت از اصل سـرمایه و فرآیند تسـویه برای مردم روشـن‌تر باشد، امکان جذب منابع بیشتری فراهم خواهد شد. در چنین شرایطی، صندوق ارزی می‌تواند از یک ابزار صرفا سرمایه‌گذاری فراتر رفته و به مسیری برای تبدیل بخشی از ارزهای راکد به منابع قابل استفاده برای تولید و صادرات شود.