واردات کالا صرفا به ۶۶ کد تعرفه محدود نشده است

سخنگوی وزارت صمت، توضیحاتی درباره نحوه اولویت‌بندی کالاها و سازوکار تخصیص ارز وارداتی ارایه و تاکید کرد که واردات کالا صرفاً به ۶۶ قلم یا کد تعرفه محدود نشده است. عزت‌الله زارعی با اشاره به اقدامات وزارت صمت در دوران جنگ تحمیلی سوم اظهار کرد: وزارت صمت با هدف جلوگیری از کاهش عرضه کالا و در پی محدودیت‌های ایجادشده، تعداد ۲۸۸۵ قلم کالا را در اولویت تخصیص ارز قرار داد که این تعداد با توجه به نیاز جامعه، در ادامه به ۴۵۵۰ قلم کالا افزایش یافت. وی با تأکید بر اینکه سیاست‌گذاری در حوزه ارز، اعم از قیمت‌گذاری، تخصیص و تأمین بر عهده بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران است، افزود: وزارت صمت در این زمینه اختیار سیاست‌گذاری ندارد و چنانچه بانک مرکزی محدودیتی برای تخصیص ارز واردات کالا در نظر نگیرد، ترجیح این وزارتخانه به عنوان متولی بخش صنعت، انجام ثبت سفارش و تخصیص ارز برای تمامی گروه‌های کالایی است. سخنگوی وزارت صمت با اشاره به اعلام سهمیه‌بندی جدید تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی تصریح کرد: گروه‌بندی اعلام‌شده در نامه قائم‌مقام وزیر، در راستای اجرای سیاست‌های بانک مرکزی در زمینه تأمین ارز مبادله‌ای و با هدف تسریع در تخصیص ارز به کالاهای اساسی انجام شده؛ کالاهایی که ارتباط مستقیم با معیشت مردم دارند و عرضه آنها مشمول قیمت‌گذاری است. بر اساس اعلام وزارت صمت، وی در تشریح سازوکار تأمین ارز گروه‌های کالایی اظهار کرد: طبق اعلام بانک مرکزی درباره منابع ارزی در دسترس، ارز گروه اول از محل ارز مبادله‌ای با قیمتی پایین‌تر از نرخ توافقی تأمین می‌شود. همچنین تأمین ارز گروه دوم از محل ارز حاصل از صادرات و به نرخ توافقی صورت می‌گیرد. زارعی در ادامه درباره گروه‌های سوم و چهارم گفت: این گروه‌ها شامل کالاهایی هستند که مشابه یا نمونه تولید داخل دارند؛ از جمله کالاهای CBU و CKD که ارز مورد نیاز آنها به‌صورت توافقی یا از محل سپرده خود متقاضی تأمین می‌شود. سخنگوی وزارت صمت در پایان تأکید کرد: واردات کالا صرفا به ۶۶ قلم یا کد تعرفه محدود نشده است و گروه‌بندی اعلام‌شده، ناظر بر نحوه اولویت‌بندی و تأمین ارز کالاهای وارداتی و متناسب با سیاست‌های ارزی بانک مرکزی است.

افزایش قیمت شیر خام و لبنیات ممنوع شد

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های لبنی ایران از ممنوعیت هرگونه افزایش قیمت شیر خام و محصولات لبنی خبر داد. علی احسان ظفری، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های لبنی ایران در گفت‌وگو با ایلنا از ممنوعیت هرگونه افزایش قیمت شیر خام و محصولات لبنی خبر داد و گفت: طبق جلسه کارگروه تنظیم بازار مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۳، از مجموع ۸۳ مقرره شناسایی شده، ۳۵ مورد از الزام انتشار پیش‌نویس مستثنی بوده‌اند و از ۴۸ مقرره مشمول بررسی، تنها ۶ مورد با انتشار پیش‌نویس همراه بوده‌اند. در مقابل، ۴۲ مورد مقرره بدون انتشار پیش‌نویس نیز شناسایی شده‌اند. بنابراین، بر مبنای داده‌های مردادماه، اکثریت موارد مشمول بررسی از مسیر انتشار پیش‌نویس عبور نکرده‌اند.
در شهریورماه، ۱۰۶ مقرره شناسایی و پایش شده است. از این تعداد، ۵۰ مورد در گروه مقررات مستثنا شده و هیچ ارتباطی با خودروسازان طراز اول دنیا وجود ندارد. خودروسازی، صنعتی بسیار گسترده با شبکه‌ای از زنجیره‌های پیوسته است که رشد آن در انزوا و بدون تعاملات جهانی به هیچ‌وجه امکان‌پذیر نیست و در صورت تداوم وضع کنونی، نهایت توان ما سرپا نگه‌داشتن مونتاژ و تولید پلتفرم‌های قدیمی دهه‌های گذشته خواهد بود. این کارشناس صنعت خودروسازی هشدار داد: نهایتا رویکردهای داخلی صرفا به کاهش حجم و قدرت موتورها ختم می‌شود و نمی‌تواند استانداردهای آلایندگی و مصرف را دگرگون کنند؛ برای نمونه، در زمینه توسعه گیربکس‌های اتوماتیک که امروزه استاندارد حاکم بر دنیاست، هیچ گام ساختاری برداشته نشده یا در موضوع موتورهای سه سیلندر با مصرف پایین و آلایندگی اندک، علی‌رغم اینکه با شرکت AVL اتریش قرارداد منعقد و مجوزهای لازم برای انتقال دانش فنی و تولید مشترک صادر شد، اما پروژه به دلیل گره‌های روابط سیاسی و عدم امکان مراودات مالی با بن‌بست روبه‌رو شد. مدنی در ادامه با اشاره به ماهیت زنجیره تامین جهانی خودرو یادآور شد: حتی خودروسازان مطرح جهان نظیر آلمان و ژاپن نیز مدعی استقلال مطلق و تولید تک‌تک قطعات در داخل مرزهای خود نیستند؛ بلکه بسیاری از مجموعه‌ها و قطعات از چین، کره جنوبی، ترکیه یا کشورهای دیگر تامین می‌شود تا مقیاس اقتصادی و توجیه مالی سرمایه‌گذاری‌ها حفظ شود. وی گفت: متاسفانه در ایران به دلیل نبود مقیاس اقتصادی، سرمایه‌گذاری کلان فاقد توجیه تولیدی مستقل است و اگر سیاست‌گذاران بخواهند همین رویه را بدون اتصال به بازارهای جهانی ادامه دهند، شاید بتوان خودروهایی بر پایه پلتفرم‌های قدیمی را تولید کرد به‌طوری که امروز پرفروش‌ترین خودروهای روز داخلی، محصولات سه دهه پیش کشور فرانسه هستند و در هیچ جای دنیا دیگر تولید نمی‌شوند این در حالی است که کشورهای در حال توسعه در حال ورود به عرصه فناوری‌های نوینی مانند خودروهای برقی و سامانه‌های پیشرفته خودروسازی هستند و بی‌شک این موضوع به خاطر تعامل و یادگیری مشترک با زنجیره‌های بین‌المللی است. این کارشناس صنعت خودرو گفت: ریشه اساسی بحران امروز در صنعت خودروسازی، نبود ساختار کارشناسی و برنامه در سطح کلان صنعتی کشور است و فقدان یک نظام برنامه‌ریزی کارآمد، منسجم و متکی بر نخبگان و تجارب گذشته به وضعیت امروز منجر شده است؛ ساختاری که پس از دولت نهم رو به افول گذاشت و در دوره‌های بعدی نیز جبران نشد. مدنی در پایان خاطرنشان کرد: سهم صنعت خودرو از تولید ناخالص ملی بین ۳ تا ۵ درصد است که عددی کاملا تعیین‌کننده محسوب می‌شود، اما در وزارتخانه‌های مربوطه نیز برنامه مدونی برای هدایت این پتانسیل به چشم نمی‌خورد و دستگاه‌های اجرایی نیز به سبب گرفتاری‌ها و بحران‌های جاری، فرصت و اراده کافی برای پرداختن به این زیرساخت‌ها را ندارند؛ وضعیتی که نشان می‌دهد خروج از این بحران بدون بازآرایی نظام برنامه‌ریزی کلان صنعتی و بازتعریف ارتباطات سازنده با دنیا میسر نخواهد شد.

صادرات شتر و ذرت علوفه‌ای آزاد شد

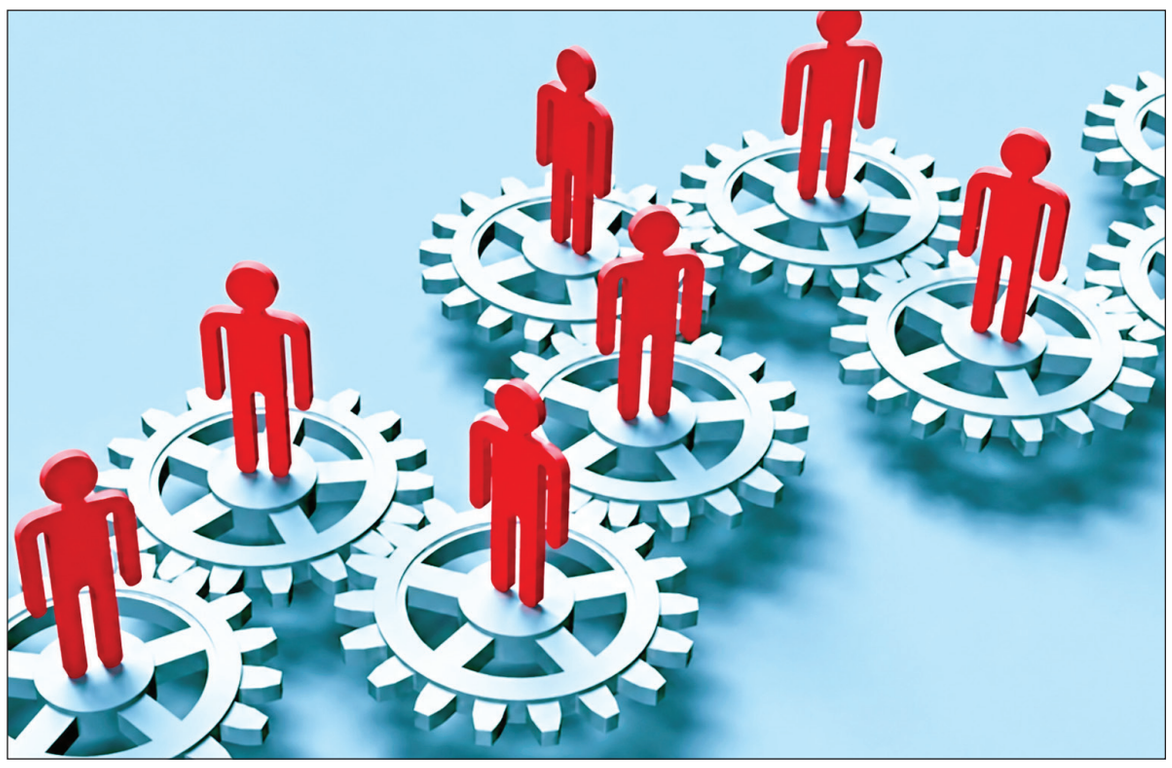
طبق ابلاغیه سازمان توسعه تجارت، با صادرات شتر به صورت مجاز مشروط و ذرت علوفه‌ای با تأیید سازمان جهاد کشاورزی استان موافقت شد. به گزارش خبرگزاری مهر، موافقت با صادرات شتر به صورت مجاز مشروط و ذرت علوفه‌ای با تأیید سازمان جهاد کشاورزی استان از سوی دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت ایران به گمرکات اجرایی ابلاغ شد. طبق اعلام سازمان توسعه تجارت ایران، بر اساس این ابلاغیه، در خصوص اعلام ممنوعیت‌های صادراتی فصول ۱ تا ۲۴ کتاب مقررات صادرات و واردات و بازگشت به نامه ۲۲ شهریور ۱۴۰۵ در خصوص صادرات قطعی ۱۲۳ نفر شتر توسط شرکت ذرب ایران، به استناد نامه ۶ آبان ۱۴۰۵ معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی به صورت کلی، صادرات «شتر» با کد تعرفه ۰۱۰۶۱۳۹۰ به صورت مجاز مشروط با تایید نماینده وزارت جهاد کشاورزی در سامانه EPL گمرکی، بلامانع است. همچنین پیرو نامه معاونت توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی، توضیحات ردیف ۹ و ۱۰ فهرست پیوست بخشنامه مذکور اصلاح و صادرات «ذرت علوفه‌ای» با کد تعرفه ۱۰۰۵۹۰۱۰ و «سایر (ذرت علوفه‌ای)» با کد تعرفه ۱۰۰۵۹۰۹۰ صرفاً با معرفی و تأیید سازمان جهاد کشاورزی استان مربوطه قابل انجام است.

کمبودی در بازار کاغذ نداریم

رییس اتحادیه فروشندگان کاغذ و مقوا گفت: با وجود مشکلات موجود در مسیر واردات، کمبود کالا در بازار نداریم. به گزارش اتاق اصناف تهران، حمید نیکدل، رییس اتحادیه صنف فروشندگان کاغذ و مقوای تهران در آخرین وضعیت بازار کاغذ گفت: با وجود مشکلات موجود در مسیر واردات، کمبود کالا در بازار نداریم. رییس اتحادیه صنف فروشندگان کاغذ و مقوای تهران با اشاره به دشواری واردات در بازار کاغذ و مقوا گفت: با وجود مشکلات موجود در مسیر واردات، کمبود کالا در بازار نداریم. نیکدل در ارتباط با مسیرهای جدید واردات کاغذ بیان کرد: اخیرا واردات کاغذ علاوه بر روسیه، از کشورهای پاکستان و افغانستان نیز تسهیل شده است. رییس اتحادیه صنف فروشندگان کاغذ و مقوای تهران همچنین از افزایش چشمگیر هزینه‌های حمل‌ونقل خبر داد و اعلام کرد: هزینه حمل از ۲ هزار یورو به ۱۶ هزار یورو رسیده است.

مقررات‌گذاری بدون مشارکت بخش خصوصی ادامه دارد

فاصله قانون تا اجرا



تعادل |

پایش مقررات با هدف افزایش شفافیت در فرایند وضع قوانین، سنجش میزان پایبندی دستگاه‌ها به الزامات قانونی و فراهم کردن فرصت مشارکت بخش خصوصی، از ابزارهای مهم بهبود ثبات و پیش‌بینی‌پذیری محیط کسب‌وکار است. اهمیت این پایش زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم از مجموع ۱۰۴ مقرره مشمول بررسی در دو ماه مرداد و شهریور ۱۴۰۵، تنها ۱۷ مورد، معادل ۱۶.۳ درصد، با انتشار پیش‌نویس همراه بوده‌اند و ۸۷ مورد، معادل ۸۳.۷ درصد، بدون انتشار پیش‌نویس شناسایی شده‌اند. هرچند سهم انتشار پیش‌نویس از ۱۲.۵ درصد در مرداد به ۱۹.۶ درصد در شهریور افزایش یافته، اما همچنان بیش از چهار پنجم مقررات مشمول بررسی بدون انتشار پیش‌نویس بوده‌اند؛ آماری که ضرورت تداوم پایش و پیگیری جدی‌تر اجرای الزامات قانونی را نشان می‌دهد.

ضرورت بررسی عملکرد دستگاه‌ها

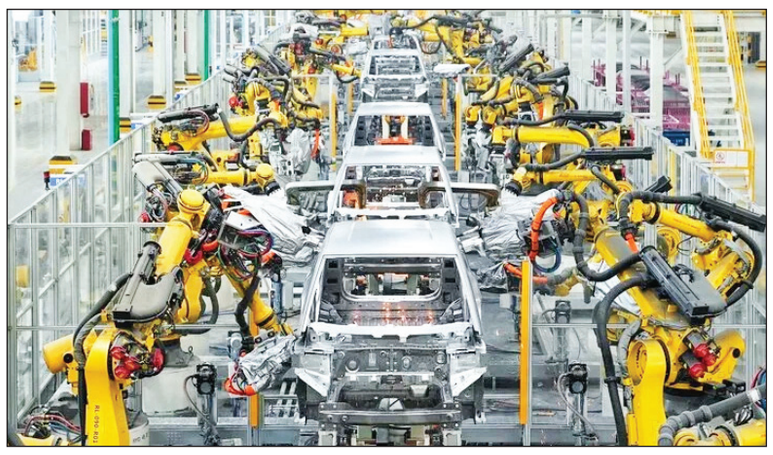
پیش‌بینی‌پذیری و ثبات محیط کسب‌وکار، تنها به سیاست‌های اقتصادی و شرایط بازار وابسته نیست، بلکه کیفیت مقررات‌گذاری و نحوه تصمیم‌گیری دستگاه‌های اجرایی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در آن دارد. تغییرات ناگهانی مقررات، نبود شفافیت در فرایند وضع قوانین و محدود بودن فرصت مشارکت فعالان اقتصادی در تدوین مقررات، می‌تواند هزینه فعالیت بنگاه‌ها را افزایش دهد و برنامه‌ریزی برای تولید، سرمایه‌گذاری و توسعه کسب‌وکار را با دشواری مواجه کند. از این منظر، پایش مقررات و ارزیابی میزان پایبندی مراجع مقرره‌گذار به الزامات قانونی، صرفاً اقدامی نظارتی نیست، بلکه می‌تواند به ابزاری برای اصلاح فرایند تصمیم‌گیری، تقویت پاسخ‌گویی دستگاه‌ها و افزایش مشارکت بخش خصوصی تبدیل شود. در همین چارچوب، معاونت مجلس، تشکل‌ها و امور اجتماعی اتاق تهران در گزارشی با عنوان «پایش مقرره‌گذاری در حوزه کسب‌وکار؛ گامی برای افزایش ثبات و پیش‌بینی‌پذیری محیط کسب‌وکار»، به بررسی و تحلیل یافته‌های گزارش‌های پایش مقرره‌گذاری مرکز بهبود کسب‌وکار اتاق ایران پرداخته است. این گزارش با تمرکز بر نتایج پایش دو ماه نخست، مرداد و شهریور ۱۴۰۵، ضمن بررسی میزان انتشار پیش‌نویس مقررات و فرصت‌های فراهم‌شده برای اظهارنظر ذی‌نفعان، چالش‌های موجود در اجرای الزامات قانونی را مورد توجه قرار داده و پنج الزام اساسی را برای اثربخشی بیشتر این فرایند مطرح کرده است.
بررسی داده‌های دو ماه نخست پایش، نشان می‌دهد در مردادماه ۱۴۰۵، از مجموع ۸۳ مقرره شناسایی شده، ۳۵ مورد از الزام انتشار پیش‌نویس مستثنی بوده‌اند و از ۴۸ مقرره مشمول بررسی، تنها ۶ مورد با انتشار پیش‌نویس همراه بوده‌اند. در مقابل، ۴۲ مورد مقرره بدون انتشار پیش‌نویس نیز شناسایی شده‌اند. بنابراین، بر مبنای داده‌های مردادماه، اکثریت موارد مشمول بررسی از مسیر انتشار پیش‌نویس عبور نکرده‌اند.
در شهریورماه، ۱۰۶ مقرره شناسایی و پایش شده است. از این تعداد، ۵۰ مورد در گروه مقررات مستثنا از الزام انتشار پیش‌نویس قرار گرفته‌اند و ۵۶ مورد مشمول بررسی بوده‌اند. در میان موارد مشمول، ۱۱ مورد با انتشار پیش‌نویس همراه بوده و ۴۵ مورد بدون انتشار پیش‌نویس شناسایی شده‌اند. مقایسه نسبی نتایج پایش مورد بحث در دو ماه مرداد و شهریور نشان می‌دهد که سهم مقررات همراه با انتشار پیش‌نویس از ۱۲.۵ درصد موارد مشمول بررسی در مردادماه به حدود ۱۹.۶ درصد در شهریورماه رسیده است؛ افزایشی در حدود ۷ واحد درصد. با این حال، در شهریورماه نیز ۴۵ مورد از ۵۶ مورد مشمول بررسی، معادل حدود ۸۰ درصد، فاقد پیش‌نویس منتشرشده بوده‌اند. از این رو، تغییر مشاهده‌شده می‌تواند نشانه‌ای اولیه از بهبود باشد، اما میزان رعایت الزام همچنان پایین است. مقایسه دو ماه به‌تنهایی برای اثبات شکل‌گیری روندی پایدار کافی نیست و ارزیابی آن به تداوم پایش در ماه‌های بعد نیاز دارد. در شهریورماه، وزارت امور اقتصادی و دارایی و زیرمجموعه‌های آن با ۳۵ مقرره، وزارت صنعت، معدن و تجارت و زیرمجموعه‌های آن با ۳۰ مقرره و بانک مرکزی با ۲۳ مقرره، بیشترین تعداد موارد شناسایی‌شده را داشته‌اند. همچنین، در همین ماه، ۲۰ مورد مقرره فاقد پیش‌نویس توسط بانک مرکزی و ۸ مورد توسط وزارت جهاد کشاورزی احصا شده است. این ارقام، مواردی را برای بررسی بیشتر برجسته می‌کنند؛ با این حال، تعداد کل مقررات یا تعداد موارد فاقد پیش‌نویس، به‌تنهایی برای رتبه‌بندی عملکرد دستگاه‌ها کافی نیست. برای ارزیابی دقیق‌تر عملکرد دستگاه‌ها، باید تعداد موارد مشمول الزام انتشار پیش‌نویس، موارد رعایت‌شده و رعایت‌نشده و نسبت هر یک به کل موارد مشمول، به تفکیک دستگاه منتشر شود. این امر امکان مقایسه‌ای منصفانه‌تر را فراهم می‌کند و مانع از آن می‌شود که دستگاهی صرفاً به دلیل حجم بیشتر مقررات شناسایی‌شده، دارای عملکرد ضعیف‌تر تلقی شود. اطلاعات فعلی می‌تواند مبنای شناسایی موارد نیازمند بررسی باشد، اما رتبه‌بندی معتبر به داده‌های تفصیلی‌تری نیاز دارد.

تقویت مشارکت بخش خصوصی

بر اساس گزارش شهریورماه، اتاق ایران در مهلت مقرر درباره سه پیش‌نویس اظهارنظر کرده است؛ از جمله پیش‌نویس «دستورالعمل ارزیابی صلاحیت سازندگان داخلی و تأمین‌کنندگان کالا و تجهیزات صنعت نفت» و دو پیش‌نویس مرتبط با تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی. در اظهارنظر اتاق درباره پیش‌نویس دستورالعمل صنعت نفت، موضوعاتی از جمله معیارهای ارزیابی سازندگان داخلی، موانع ثبت سفارش و تأمین مواد و قطعات مطرح شده است. معاونت حقوقی ریاست جمهوری نیز نظرات اتاق درباره پیش‌نویس مربوط به صنعت نفت را به دستگاه مربوط منعکس کرده و پیگیری نتیجه را خواستار شده است. این اقدام نمونه‌ای از ورود نظر بخش خصوصی به مسیر رسمی بررسی پیش‌نویس است؛ با این حال، ارزیابی میزان اثرگذاری این مشارکت، مستلزم اطلاع از نحوه بررسی پیشنهادها، دلایل پذیرش یا رد آنها و تغییرات احتمالی در متن نهایی است. در کنار این نمونه مثبت، دامنه مشارکت بخش خصوصی در اظهارنظر درباره پیش‌نویس‌ها همچنان محدود است و توسعه آن می‌تواند یکی از محورهای تکمیل این تجربه باشد. ضروری است برای اجرای موثر مواد (۲۴) و (۳۰) و مقررات مربوط، نهادهای نمایندگی‌کننده بخش خصوصی، به‌طور خاص اتاق‌ها، سازوکار اظهارنظر درباره پیش‌نویس‌های مقررات در موعد مقرر را طراحی و اجرا کنند. در مجموع، «پایش مقرره‌گذاری در حوزه کسب‌وکار» می‌تواند به بهبود اجرای مواد (۲۴) و (۳۰) «قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار» و مقررات مربوط کمک کند؛ مشروط بر آنکه انتشار گزارش‌ها با پیگیری موارد عدم رعایت، ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها و ثبت نتیجه رسیدگی به نظرات ذی‌نفعان همراه شود. نتایج دو ماه نخست، در کنار نشانه‌هایی از افزایش سهم انتشار پیش‌نویس‌ها، استمرار موارد فاقد پیش‌نویس و محدودیت پوشش اطلاعاتی را نیز نشان می‌دهد. از این رو، اهمیت اصلی این تجربه در تداوم پایش و تبدیل یافته‌های آن به اقدامات اصلاحی قابل سنجش است؛ مسیری که می‌تواند شفافیت فرایند مقرره‌گذاری را افزایش دهد و به پیش‌بینی‌پذیرتر شدن و ثبات بیشتر محیط کسب‌وکار کمک کند. در این چارچوب، آغاز و انتشار منظم گزارش‌های «پایش مقرره‌گذاری در حوزه کسب‌وکار» را باید اقدامی ارزشمند و شایسته تقدیر دانست؛ اقدامی که با تمرکز بر یکی از مسائل موثر بر محیط کسب‌وکار، زمینه‌ای برای بررسی مستندتر عملکرد مراجع مقرره‌گذار و پیگیری اجرای الزامات قانونی فراهم کرده است. اهمیت این تجربه، افزون بر یافته‌های هر گزارش، در ایجاد رویکردی مستمر برای رصد، ارزیابی و اصلاح فرایند مقرره‌گذاری است. تداوم این تلاش و بهره‌گیری از نتایج آن در تصمیم‌گیری‌های اجرایی می‌تواند به تقویت شفافیت، افزایش پاسخ‌گویی و بهبود تدریجی ثبات و پیش‌بینی‌پذیری محیط کسب‌وکار کمک کند.

یک کارشناس صنعت خودرو:

خودروسازی ایران در حصار پلتفرم‌های منسوخ



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با چرایی فاصله کیفی و مصرف سوخت خودروهای ایرانی با میانگین جهانی، اظهار کرد: از زمانی که صنعت خودروسازی کشور در دهه ۱۳۸۰ وارد فاز رشد شد، افق‌های مثبتی پیش‌رو قرار داشت و هنوز فضای تحریمی به این شدت حاکم نشده بود، اما امروز با وجود تلاش‌هایی که در بخش‌های تحقیق و توسعه صورت می‌گیرد، شکاف بسیار عمیقی با استانداردهای روز جهان به وجود آمده است. سعید مدنی افزود: امروز شرایط به گونه‌ای است که کیفیت قوای محرکه و میزان مصرف سوخت خودروهای تولید داخل حتی با خودروهای اقتصادی و رده پایین خارجی نیز قابل رقابت و مقایسه نیست و ترکیب این مصرف بالا با کیفیت نامناسب سوخت، هزینه‌های مضاعفی را به جامعه و مصرف‌کنندگان تحمیل کرده است. این کارشناس صنعت خودرو خاطرنشان کرد: اگر حتی شرایط جنگی و تحولات نظامی اخیر را هم کنار بگذاریم، در شرایط عادی پیش از جنگ نیز هیچ برنامه مدونی برای این بخش تدوین نشده بود و حتی تسلط تمام‌عیار دولت بر خودروسازان بزرگ و تحمیل نفوذ در تصمیم‌گیری‌های بخش خصوصی اعم از سازوکارهای دستوری قیمت‌گذاری و شیوه‌های فروش از یک سو، و گره‌خوردن مناسبات اقتصادی به مناقشات سیاسی و قطع پیوندهای منسجم بین‌المللی از سوی دیگر، موجب درجازدن و افت کارایی صنعت خودرو شده است. مدنی تصریح کرد: حتی امروز گزینه‌های نسبتا به‌روز تر بازار خودرو در ایران تنها به مونتاژ برخی مدل‌های شرکت‌های چینی محدود شده و هیچ ارتباطی با خودروسازان طراز اول دنیا وجود ندارد. خودروسازی، صنعتی بسیار گسترده با شبکه‌ای از زنجیره‌های پیوسته است که رشد آن در انزوا و بدون تعاملات جهانی به هیچ‌وجه امکان‌پذیر نیست و در صورت تداوم وضع کنونی، نهایت توان ما سرپا نگه‌داشتن مونتاژ و تولید پلتفرم‌های قدیمی دهه‌های گذشته خواهد بود. این کارشناس صنعت خودروسازی هشدار داد: نهایتا رویکردهای داخلی صرفا به کاهش حجم و قدرت موتورها ختم می‌شود و نمی‌تواند استانداردهای آلایندگی و مصرف را دگرگون کنند؛ برای نمونه، در زمینه توسعه گیربکس‌های اتوماتیک که امروزه استاندارد حاکم بر دنیاست، هیچ گام ساختاری برداشته نشده یا در موضوع موتورهای سه سیلندر با مصرف پایین و آلایندگی اندک، علی‌رغم اینکه با شرکت AVL اتریش قرارداد منعقد و مجوزهای لازم برای انتقال دانش فنی و تولید مشترک صادر شد، اما پروژه به دلیل گره‌های روابط سیاسی و عدم امکان مراودات مالی با بن‌بست روبه‌رو شد. مدنی در ادامه با اشاره به ماهیت زنجیره تامین جهانی خودرو یادآور شد: حتی خودروسازان مطرح جهان نظیر آلمان و ژاپن نیز مدعی استقلال مطلق و تولید تک‌تک قطعات در داخل مرزهای خود نیستند؛ بلکه بسیاری از مجموعه‌ها و قطعات از چین، کره جنوبی، ترکیه یا کشورهای دیگر تامین می‌شود تا مقیاس اقتصادی و توجیه مالی سرمایه‌گذاری‌ها حفظ شود. وی گفت: متاسفانه در ایران به دلیل نبود مقیاس اقتصادی، سرمایه‌گذاری کلان فاقد توجیه تولیدی مستقل است و اگر سیاست‌گذاران بخواهند همین رویه را بدون اتصال به بازارهای جهانی ادامه دهند، شاید بتوان خودروهایی بر پایه پلتفرم‌های قدیمی را تولید کرد به‌طوری که امروز پرفروش‌ترین خودروهای روز داخلی، محصولات سه دهه پیش کشور فرانسه هستند و در هیچ جای دنیا دیگر تولید نمی‌شوند این در حالی است که کشورهای در حال توسعه در حال ورود به عرصه فناوری‌های نوینی مانند خودروهای برقی و سامانه‌های پیشرفته خودروسازی هستند و بی‌شک این موضوع به خاطر تعامل و یادگیری مشترک با زنجیره‌های بین‌المللی است. این کارشناس صنعت خودرو گفت: ریشه اساسی بحران امروز در صنعت خودروسازی، نبود ساختار کارشناسی و برنامه در سطح کلان صنعتی کشور است و فقدان یک نظام برنامه‌ریزی کارآمد، منسجم و متکی بر نخبگان و تجارب گذشته به وضعیت امروز منجر شده است؛ ساختاری که پس از دولت نهم رو به افول گذاشت و در دوره‌های بعدی نیز جبران نشد. مدنی در پایان خاطرنشان کرد: سهم صنعت خودرو از تولید ناخالص ملی بین ۳ تا ۵ درصد است که عددی کاملا تعیین‌کننده محسوب می‌شود، اما در وزارتخانه‌های مربوطه نیز برنامه مدونی برای هدایت این پتانسیل به چشم نمی‌خورد و دستگاه‌های اجرایی نیز به سبب گرفتاری‌ها و بحران‌های جاری، فرصت و اراده کافی برای پرداختن به این زیرساخت‌ها را ندارند؛ وضعیتی که نشان می‌دهد خروج از این بحران بدون بازآرایی نظام برنامه‌ریزی کلان صنعتی و بازتعریف ارتباطات سازنده با دنیا میسر نخواهد شد.

وزارت اقتصاد تایید کرد

۶ روش برای پرداخت طلب ۴ میلیارد یورویی واردکنندگان

وزارت اقتصاد اعلام کرد: تسویه طلب ۴ میلیارد یورویی واردکنندگان به ۶ روش به تأیید رسیده و در دولت اجرا می‌شود. به گزارش خبرگزاری تسنیم، مجموعه دولت به جد پیگیر تسویه مطالبات و احقاق مطالبات ۴ میلیارد یورویی واردکنندگان کالاهای اساسی است. این مساله در کمیسیون اقتصادی دولت جمع‌بندی شده و پس از برطرف شدن ایرادات گرفته‌شده، مصوبه مربوطه برای تصویب نهایی به مراجع بالادستی ارسال شده است. این مطالبات فراتر از قوانین بودجه سنواتی بوده و در چهارچوب بودجه جاری قابل پرداخت نیست؛ بنابراین لازم است منابع جدیدی برای پاسخگویی به این تعهدات در نظر گرفته شود. بر اساس اعلام مرتضی زمانیان معاون وزیر اقتصاد، به محض دریافت مصوبه از مراجع بالادستی و اخذ اجازه پرداخت، فرایند تسویه مطالبات از طریق حدود ۵ تا ۶ روش به تأیید رسیده در دولت به مرحله اجرا در خواهد آمد. پیگیری‌ها با جدیت ادامه دارد تا با تلاش همکاران در دولت، تصفیه این مطالبات در اسرع وقت انجام شود. به گزارش خبرگزاری تسنیم، پیشتر هم محمدرضا عارف معاون اول رییس جمهور در نامه مهمی با اشاره به اینکه تامین کالاهای اساسی مردم اولویت دولت هست، بر ضرورت تعیین تکلیف مطالبات ارزی ۴۰۷ میلیارد یورویی واردکنندگان کالاهای اساسی و دغدغه دولت برای تسریع در پرداخت این طلب تاکید کرده و خواهان تصمیم‌گیری سران قوا در این خصوص شده بود ولی هنوز نشست سران قوا به این منظور، برگزار نشده است. طلب ۴۰۷ میلیارد یورویی واردکنندگان کالای اساسی که از دیماه سال ۱۴۰۳ تاکنون پرداخت نشده، به یکی از خبرسازترین موضوعات دو هفته اخیر تبدیل شده، چرا که موضوع تامین امنیت غذایی کشور را که نقطه قوت دولت در دو جنگ اخیر بوده به دلیل بی‌اعتمادی فروشندگان خارجی ناشی از تردید آنان در وصول مطالباتشان از تجار ایرانی و نبز بی‌اعتمادی واردکنندگان کالاهای اساسی به دولت، به چالش کشیده است. در حالی ۱۰ تشکل واردکننده کالای اساسی هفته گذشته در نامه‌ای به همتی رییس کل بانک مرکزی از تاخیر در پرداخت این بدهی ارزی دولت گله کرده بودند که بانک مرکزی با صدور اطلاعیه‌ای بر تامین طلب ارزی واردکنندگان کالاهای اساسی توسط دولت در کوتاه‌ترین زمان ممکن تاکید کرده بود. بانک مرکزی ضمن تأکید بر اهمیت حمایت از فعالیت بخش خصوصی در تأمین پایدار کالاهای اساسی و امنیت غذایی کشور، اظهار امیدواری کرد، با اهتمام دولت و همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط، تصمیمات لازم در کوتاه‌ترین زمان اتخاذ شده و با تأمین منابع ارزی مربوط، زمینه تسویه مطالبات و رفع مشکلات واردکنندگان فراهم شود. در عین حال خبرها از وزارت اقتصاد هم حاکی از این بوده که طلب ۴ میلیارد بورویی واردکنندگان کالای اساسی توسط وزارت اقتصاد، جهاد کشاورزی، بانک مرکزی و گمرک تایید شده و در این مرحله هیات وزیران و شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا باید تصمیمات لازم را جهت تامین منابع پرداخت این مطالبه ارزی اتخاذ کنند. طبق گزارش معاونت حقوقی ریاست جمهوری، پرداخت بخشی از این مطالبات ارزی از محل صندوق توسعه ملی و همچنین تمدید تسهیلات ارزی و ریالی و پرداخت سود و جرایم شرکت‌های طلبکار به بانک‌ها از سوی دولت، بخشی از راهکارهای پیشنهادی برای تسویه این مطالبات ارزی است. تشکل‌های واردکنندگان کالاهای اساسی بارها تاکید کرده‌اند که در شرایط فعلی، انتظار تسویه یکجای مطالبات خود را دارند ولیکن انتظار دارند که لااقل، بدهی‌های ارزی آنان به بانک‌ها، فریز شود و بخشی از مطالبات، پرداخت شود.

پنج ابهام در حقوق ورودی ۶۰ درصدی خودروهای مناطق آزاد

تعیین حداقل حقوق ورودی ۶۰ درصدی برای خودروهای وارداتی به مناطق آزاد، ابهاماتی ایجاد کرده است.
به گزارش خبرگزاری تسنیم، مصوبه اخیر سران قوا درباره واردات خودرو در سال ۱۴۰۵، علاوه بر تعیین حداقل حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی برای خودروهای وارداتی به سرزمین اصلی، حداقل حقوق ورودی خودروهای وارداتی به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را نیز ۶۰ درصد تعیین کرده است؛ حکمی که از منظر مقررات خاص مناطق آزاد، ابهاماتی درباره مبنای قانونی و شیوه اجرای آن ایجاد می‌کند. بر اساس بند ۴ این مصوبه، حداقل حقوق ورودی خودروهای وارداتی بنزینی و هیبریدی در سال ۱۴۰۵، فارغ از منشأ تأمین ارز، ۱۰۰ درصد تعیین شده و خودروهای تمام‌برقی از این حکم مستثنا هستند.
همچنین برای خودروهایی که به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی وارد می‌شوند، حداقل حقوق ورودی ۶۰ درصد در نظر گرفته شده است.
نکته قابل توجه در این مصوبه، استفاده از عنوان «حقوق ورودی» برای خودروهایی است که مستقیما به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی وارد می‌شوند؛ در حالی که مناطق آزاد از مقررات خاصی در حوزه واردات، صادرات و تشریفات گمرکی برخوردارند و سازوکار دریافت وجوه از کالاهای ورودی به این مناطق، با نظام حقوق ورودی سرزمین اصلی تفاوت دارد.
بر اساس بند «د» ماده یک قانون امور گمرکی، حقوق ورودی شامل حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر وجوهی است که به موجب قانون وصول آنها بر عهده گمرک قرار گرفته است. این تعریف در چارچوب نظام عمومی واردات کالا به سرزمین اصلی معنا پیدا می‌کند.

■ ماده ۱۴ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد چه می‌گوید؟

در مقابل، ماده ۱۴ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری ـ صنعتی، مبادلات بازرگانی مناطق آزاد با خارج از کشور را پس از ثبت گمرکی، از شمول مقررات عمومی صادرات و واردات مستثنا کرده و تعیین مقررات و تشریفات گمرکی این مناطق را به هیات وزیران واگذار کرده است. بر همین اساس، ورود کالا به مناطق آزاد تابع مقررات خاص این مناطق است و در دریافت عوارض نیز بر اساس ضوابط و مصوبات مربوط به آنها انجام می‌شود.
از این منظر، تعیین حداقل ۶۰ درصد حقوق ورودی برای خودروهایی که مستقیماً به مناطق آزاد وارد می‌شوند، این پرسش را مطرح می‌کند که آیا در مصوبه جدید، سازوکار دریافت حقوق ورودی سرزمین اصلی به مناطق آزاد تسری داده شده یا برای این حکم، مبنای قانونی مستقلی در نظر گرفته شده است؟
البته باید میان واردات خودرو به محدوده مناطق آزاد و انتقال آن از این مناطق به سرزمین اصلی تفاوت قائل شد. بر اساس ماده ۱۴ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد، مبادلات مناطق با سرزمین اصلی تابع مقررات عمومی صادرات و واردات کشور است؛ بنابراین تعیین حقوق ورودی برای خودرویی که از منطقه آزاد به سرزمین اصلی منتقل می‌شود، از منظر حقوقی موضوع متفاوتی با دریافت وجوه هنگام ورود مستقیم خودرو به منطقه آزاد است.
در نتیجه، محل اصلی ابهام در مصوبه جدید، تعیین حداقل ۶۰ درصد حقوق ورودی برای خودروهای ورودی به مناطق آزاد است، نه الزام به پرداخت حقوق ورودی هنگام انتقال خودرو به سرزمین اصلی.
ضرورت شفاف‌سازی درباره مبنای قانونی مصوبه با توجه به تفاوت مقررات مناطق آزاد با سرزمین اصلی، لازم است دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و گمرک ایران درباره مبنای حقوقی تعیین حقوق ورودی ۶۰ درصدی برای خودروهای وارداتی به این مناطق توضیح دهند. همچنین باید روشن شود که آیا این حکم با سازوکار قانونی در یافت عوارض در مناطق آزاد قابل جمع است یا نیاز به اصلاح یا تفسیر رسمی مصوبه دارد.
در حال حاضر، صرف درج عنوان حقوق ورودی در مصوبه به‌تنهایی پاسخگوی این ابهام نیست و باید مشخص شود مرجع وصول، مبنای محاسبه و نسبت این حکم با مقررات خاص مناطق آزاد چیست. از این رو، اصلاح یا ارایه تفسیر رسمی درباره این بند می‌تواند از برو