اخبار

ممنوعیت اظهار صادرات در گمرکات مرزی از اول آذر

با ابلاغ شیوه‌نامه جدید گمرکی، اظهار صادرات در گمرکات مرزی از اول آذر ممنوع می‌شود. شیوه‌نامه اجرایی تسهیل فرآیندهای گمرکی و حمل یکسره کالا از مبادی ورودی و خروجی کشور در سه بخش صادرات، واردات و ترانزیت ابلاغ شده است که بر اساس آن، تغییراتی در تشریفات گمرکی محموله‌های صادراتی و وارداتی و همچنین رویه ترانزیت کالا اعمال خواهد شد. بر اساس این شیوه‌نامه، پذیرش اظهارنامه صدور قطعی کالا در گمرکات مرزی زمینی، به‌استثنای موارد تصریح‌شده در متن شیوه‌نامه، ممنوع خواهد بود. به این ترتیب، صادرکنندگان محموله‌های حمل زمینی مکلفند تشریفات گمرکی صادرات را در گمرکاتی غیر از گمرک مرز خروج انجام دهند و گمرکات مرزی صرفاً وظیفه عبور، کنترل نهایی و خروج کالا را بر عهده خواهند داشت. اجرای این بند از اول آذرماه آغاز می‌شود. در بخش واردات این شیوه‌نامه، الزام تقدم تاریخ ثبت سفارش یا ثبت آماری بر تاریخ صدور بارنامه، تخلیه یا صدور قبض انبار کالاهای وارداتی، در صورت برخورداری از تخصیص ارز، برقرار نخواهد بود. همچنین مغایرت اطلاعات مربوط به سال ساخت، کشور سازنده، ارزش کالا، گمرک مقصد و مرز ورود با اطلاعات ثبت‌شده در ثبت سفارش، با رعایت محدودیت‌های زمانی سال ساخت و حجم مجاز تعیین‌شده در قوانین و مقررات کشور، مانع ترخیص کالا نخواهد شد. در بخش ترانزیت نیز بر اساس شیوه‌نامه جدید، درخواست تجار، تولیدکنندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و دستگاه‌های اجرایی برای انجام ترانزیت شخصی و اداری از مبادی ورودی مجاز به گمرک مقصد پذیرفته خواهد شد.

تعیین نرخ برای روغن‌های خاص و ترکیبی اجباری شد

تولیدکنندگان روغن‌های خاص و ترکیبی از ۱۵ آذر ملزم به دریافت نرخ توافقی و ثبت آن در سامانه ۱۲۴ شدند. به گزارش خبرگزاری تسنیم به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی انجمن صنفی صنایع روغن نباتی ایران، از تاریخ ۱۴۰۵.۰۹.۱۵ کلیه کارخانجات تولیدکننده روغن‌های خاص اعم از ذرت، کنجد، هسته‌انگور، سبوس برنج، بادام زمینی و غیره و همچنین روغن‌های ترکیبی حاصل از اختلاط روغن‌های اصلی (آفتابگردان، سویا و کلزا) با روغن‌های ذرت، کنجد، هسته انگور، سبوس برنج، بادام زمینی و زیتون و نیز طرف قراردادهای کارمزدی آنها، ملزم به اخذ قیمت توافقی از انجمن روغن نباتی و درج آن در سامانه ۱۲۴ شدند. به گفته علیرضا شریفی، دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی ایران، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در مکاتبات اخیر خود، نگرانی خود را از آشفتگی قیمت این گروه روغن‌ها و عدم نظارت بر آنها اعلام کرده است.

بررسی تخلفات احتمالی مجموعه اتوپلازا و ایران خودرو در دستور کار است

مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت، با اشاره به بررسی عملکرد مجموعه اتوپلازا (مجتمع‌های تجاری و خدماتی یکپارچه در حوزه خودرو) گفت: بررسی‌های اولیه توسط بازرسان این سازمان انجام شده و مواردی از جمله ظن درآمد من‌غیرحق و احتکار درباره این مجموعه مورد بررسی قرار گرفته است. به گزارش سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، ابراهیم سالاری در این باره افزود: همچنین در خصوص وضعیت مجوزهای صنفی این مجموعه نیز بررسی‌های اولیه انجام و مغایرت‌هایی در این زمینه مشاهده شده است. گزارش‌های اولیه نیز در این خصوص به مراجع قضایی ارسال شده است. سالاری با اشاره به تامین‌کننده این مجموعه، یعنی شرکت ایران خودرو، گفت: بررسی‌ها نشان می‌دهد تعداد ۹ هزار و ۸۹۷ دستگاه خودرو به مجموعه اتوپلازا تحویل شده است. وی تصریح کرد: در خصوص شرکت ایران خودرو نیز بررسی‌ها حاکی از طرح احتمال و ظن عرضه خارج از شبکه و گرانفروشی است که پس از انجام بررسی‌های تکمیلی، گزارش به مراجع ذیربط ارسال خواهد شد.

صنعت عینک گرفتار ثبت سفارش

بازار عینک در حالی با افزایش قیمت‌ها، افت قدرت خرید و کاهش فروش دست‌وپنجه نرم می‌کند که حالا مشکلات تامین کالا نیز به دغدغه‌ای جدی برای فعالان این صنف تبدیل شده است؛ به‌طوری که رییس اتحادیه عینک‌سازان و عینک‌فروشان تهران با اشاره به وابستگی بالای این بازار به واردات و اختلال در ثبت سفارش کالا عنوان کرد که در صورت تداوم مشکلات تامین و تخصیص ارز، دسترسی مصرف‌کنندگان نیز تحت تاثیر قرار گیرد. به گزارش ایسنا، علیرضا خلیل‌نژاد -رییس اتحادیه عینک‌سازان و عینک‌فروشان تهران- در گفت‌وگو با ایسنا، درباره تغییر قیمت‌ها از اسفند سال گذشته، هم‌زمان با آغاز جنگ، گفت: قیمت فریم و عدسی هر دو به نرخ ارز وابسته‌اند و میزان افزایش قیمت آنها در این مدت معادل حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد افزایش نرخ ارز بوده، البته این نسبت در بازار عدسی بیشتر و در فریم کمی کمتر بوده است. وی سهم تولید داخلی فریم عینک از بازار کشور را حدود یک درصد دانست و گفت: نیم درصد این سهم برای مصارف صنعتی و نیم درصد دیگر برای مصارف طبی است و بخش عمده فریم‌های موجود از طریق واردات تامین می‌شود. در مقابل، وضعیت عدسی‌های طبی متفاوت است و تولیدکنندگان داخلی توانسته‌اند بخشی از نیاز کشور را پوشش دهند. خلیل‌نژاد با تفکیک انواع عدسی توضیح داد: در بخش عدسی‌های سفارشی و نسخه‌ای (RX)، تولید داخل می‌تواند تا ۶۰ درصد نیاز کشور را تامین کند، اما عدسی‌های آماده یا استوک (Stock) به‌طور کامل وارداتی هستند. این تفاوت نشان می‌دهد که هرچند در بخش عدسی‌های سفارشی ظرفیت تولید داخلی وجود دارد، اما حجم زیادی از بازار همچنان برای تأمین عدسی به واردات وابسته است. وی نگرانی اصلی مشکلات را واردات و ثبت سفارش دانست و گفت: ادامه این روند می‌تواند تامین کالا را با اختلال جدی مواجه کند. بنابراین خواستار رفع مشکلات ایجادشده در روند ثبت سفارش و تخصیص ارز از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت هستیم که در راستای موانع پیش روی این صنف اقدام کنند. اگر این مشکلات برطرف نشود، ممکن است طی دو ماه آینده مردم برای تهیه عینک و عدسی مورد نیاز خود با مشکل مواجه و با وجود در دست داشتن نسخه پزشکی نتوانند کالای مورد نظر خود را در بازار پیدا کنند.

فعالان حوزه صنعت از دغدغه‌ها می‌گویند

صنعت ایران در محاصره سه چالش



تعادل | صنعت ایران در شرایطی با مجموعه‌ای از چالش‌های ساختاری و زیرساختی از جمله ناترازی انرژی، افزایش قابل‌توجه قیمت برق و گاز، فرسودگی ماشین‌آلات، محدودیت‌های ارزی و کاهش سرمایه‌گذاری مواجه است که آسیب‌های ناشی از جنگ نیز ضرورت بازسازی و احیای ظرفیت‌های تولیدی را بیش از گذشته افزایش داده است. هم‌زمانی این مشکلات، هزینه تمام‌شده تولید را بالا برده، بهره‌وری واحدهای صنعتی را تحت تأثیر قرار داده و توان رقابت‌پذیری بنگاه‌ها در بازارهای داخلی و خارجی را با محدودیت روبرو کرده است. اظهارات فعالان و کارشناسان صنعتی نشان می‌دهد که عبور از این شرایط، صرفا با جبران خسارت‌های اولیه یا حمایت‌های مالی مقطعی امکان‌پذیر نیست، بلکه نیازمند بازنگری در سیاست‌های صنعتی، توسعه زیرساخت‌های انرژی، تسهیل دسترسی به منابع ارزی، نوسازی تجهیزات و حمایت هدفمند از بنگاه‌های کوچک و متوسط است؛ رویکردی که می‌تواند علاوه بر بازگرداندن ظرفیت‌های ازدست‌رفته، زمینه افزایش بهره‌وری، کاهش مصرف انرژی، حفظ اشتغال و حرکت صنعت کشور به سمت تولید پایدار و رقابت‌پذیر را فراهم کند.

◄ تولید زیر فشار هم‌زمان سه چالش

صنعت ایران در شرایطی با ضرورت حفظ ظرفیت تولید و افزایش بهره‌وری روبروست که مجموعه‌ای از محدودیت‌های ساختاری، فعالیت بنگاه‌های اقتصادی را دشوار کرده است. از یک سو، ناترازی انرژی و افزایش هزینه برق و گاز، ساعات فعالیت واحدهای تولیدی را کاهش داده و از سوی دیگر، فرسودگی ماشین‌آلات و عقب‌ماندگی فناوری، هزینه تمام‌شده تولید را افزایش داده است.

این چالش‌ها در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند که بخشی از زیرساخت‌ها و واحدهای صنعتی کشور نیز در جریان جنگ آسیب دیده‌اند و برای بازگشت به چرخه تولید به منابع مالی، تجهیزات جدید و دسترسی پایدار به انرژی نیاز دارند.

اظهارات رییس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران، دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران و کارشناسان حوزه صنعت، سه ضلع اصلی این مساله را مشخص می‌کند: ضرورت حمایت مالی و زیرساختی از صنایع آسیب‌دیده، اصلاح وضعیت تأمین و قیمت‌گذاری انرژی و تسریع در نوسازی ماشین‌آلات و فناوری‌های تولید. یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنایع، محدودیت دسترسی به برق و گاز است. احمد دنیانور، دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران، با اشاره به افزایش ۳.۵ برابری قیمت انرژی در یک سال اخیر و رشد ۵۳ برابری آن طی شش سال گذشته، تأکید کرده است که هم‌زمانی افزایش قیمت انرژی با محدودیت تأمین آن، فشار سنگینی بر شرکت‌های فولادی وارد کرده است. به گفته وی، محدودیت برق در تابستان و کمبود گاز در زمستان، در کنار مشکلات حمل‌ونقل و شرایط جنگی، تولید و صادرات فولاد را تحت تأثیر قرار داده است. برآوردهای مطرح‌شده نیز از کاهش تولید فولاد کشور و دشوار شدن تحقق اهداف پیش‌بینی‌شده حکایت دارد.

اهمیت این موضوع تنها به صنعت فولاد محدود نیست. افزایش هزینه انرژی و کاهش ساعات فعالیت، مستقیماً بر هزینه تمام‌شده محصولات، حاشیه سود بنگاه‌ها و توان رقابت آنها در بازارهای داخلی و خارجی اثر می‌گذارد. در واقع، تولیدکننده در شرایطی باید هزینه بیشتری برای انرژی بپردازد که از دسترسی مستمر به آن نیز اطمینان ندارد. عبدالوهاب سهل‌آبادی، رییس خانه صنعت، معدن و تجارت ایران نیز تأمین پایدار برق و گاز را از پیش‌شرط‌های بازسازی واحدهای آسیب‌دیده از جنگ دانسته است. از نگاه وی، نمی‌توان از بنگاه‌ها انتظار داشت برای بازسازی خطوط تولید سرمایه‌گذاری کنند و نیروی انسانی خود را حفظ کنند، اما در تأمین انرژی مورد نیاز با محدودیت مواجه باشند.

بنابراین، اصلاح سیاست‌های انرژی باید فراتر از مدیریت مقطعی مصرف دنبال شود و توسعه زیرساخت‌های تولید و توزیع انرژی، شفافیت در تخصیص سهمیه‌ها و بازنگری کارشناسی در قیمت‌گذاری را دربرگیرد.

◄ فرسودگی ماشین‌آلات مانع پنهان بهره‌وری صنعت

در کنار بحران انرژی، فرسودگی تجهیزات صنعتی یکی دیگر از موانع جدی افزایش بهره‌وری است. ابوالفضل روغنی گلپایگانی، کارشناس حوزه صنعت، با اشاره به روند منفی سرمایه‌گذاری در سال‌های اخیر، معتقد است عقب‌ماندگی فناوری و کاهش سرمایه‌گذاری در نوسازی ماشین‌آلات، شکاف قابل توجهی میان توان تولیدی صنایع ایران و استانداردهای جهانی ایجاد کرده است.

به اعتقاد وی، ماشین‌آلات قدیمی علاوه بر کاهش سرعت و کیفیت تولید، مصرف انرژی و نیاز به نیروی انسانی را نیز افزایش می‌دهند. در نتیجه، صنایع با یک چرخه پرهزینه مواجه می‌شوند؛ تجهیزات فرسوده بهره‌وری را کاهش می‌دهند، مصرف منابع را بالا می‌برند و هزینه‌های عملیاتی را افزایش می‌دهند.

نمونه مطرح‌شده از صنعت کاغذسازی، ابعاد این فاصله فناوری را نشان می‌دهد؛ به‌طوری که سرعت تولید در برخی ماشین‌آلات مدرن جهانی حدود هزار متر در دقیقه اعلام شده، در حالی که این رقم در نمونه‌های مشابه داخلی حدود ۲۰۰ متر در دقیقه است.

این فاصله نشان می‌دهد افزایش ظرفیت تولید صرفاً با توسعه خطوط موجود امکان‌پذیر نیست و ارتقای فناوری، اتوماسیون و به‌روزرسانی سیستم‌های کنترل و عملیاتی باید در اولویت برنامه‌های صنعتی قرار گیرد. البته نوسازی ماشین‌آلات به منابع مالی و ارزی نیاز دارد. بسیاری از تجهیزات پیشرفته از طریق واردات تأمین می‌شوند و محدودیت‌های ارزی می‌تواند اجرای پروژه‌های نوسازی را با تأخیر مواجه کند. از این رو، ایجاد تسهیلات کم‌بهره و فراهم کردن مسیرهای مطمئن تأمین ارز، از الزامات ارتقای فناوری در صنعت کشور است. در این میان، وضعیت بنگاه‌های کوچک و متوسط اهمیت ویژه‌ای دارد. سهل‌آبادی معتقد است این واحدها برخلاف صنایع بزرگ، از پشتوانه مالی و ساختار سازمانی کافی برای جبران خسارت‌های ناشی از جنگ برخوردار نیستند و برای بازگشت به فعالیت با محدودیت‌های بیشتری مواجه‌اند.

مشکلات ارزی، پیچیدگی سامانه‌های اداری، تغییر رویه‌ها، مطالبات مالیاتی و دشواری تأمین مواد اولیه، مجموعه‌ای از موانع را پیش روی این بنگاه‌ها قرار داده است. از سوی دیگر، بازسازی یک واحد صنعتی تنها به تعمیر ساختمان یا جایگزینی ماشین‌آلات محدود نمی‌شود؛ بلکه تأمین سرمایه در گردش، حفظ نیروی انسانی، بازگشت متخصصان و تضمین استمرار فعالیت نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

در چنین شرایطی، حمایت‌های عمومی و یکسان نمی‌تواند پاسخگوی نیاز همه صنایع باشد. سیاست‌های حمایتی باید متناسب با میزان خسارت، اندازه بنگاه، ظرفیت تولید و اهمیت آن در زنجیره تأمین طراحی شوند. به‌ویژه واحدهای کوچک و متوسط که نقش مهمی در اشتغال و تأمین مواد اولیه صنایع بزرگ دارند، به بسته‌های حمایتی هدفمند نیازمندند.

بررسی این سه دیدگاه نشان می‌دهد صنعت ایران برای عبور از شرایط فعلی، به سیاستی جامع‌تر از حمایت‌های مقطعی نیاز دارد. جبران خسارت‌های جنگ، تأمین انرژی، اصلاح قیمت‌گذاری، رفع موانع ارزی و نوسازی ماشین‌آلات، موضوعاتی جدا از یکدیگر نیستند و باید در قالب یک برنامه هماهنگ دنبال شوند.

◄ بازگشت صنعت به مسیر توسعه با اصلاح زیرساخت‌ها

در این مسیر، اصلاح و بازنگری سیاست‌های صنعتی باید به‌صورت هم‌زمان در چند محور دنبال شود. توسعه زیرساخت‌های انرژی و کاهش ناترازی برق و گاز برای تضمین استمرار تولید، اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری و بررسی آثار افزایش هزینه انرژی بر توان مالی و رقابت‌پذیری واحدها، تسهیل نوسازی فناوری از طریق ارایه تسهیلات کم‌بهره و تأمین منابع ارزی مورد نیاز برای واردات ماشین‌آلات پیشرفته، از جمله اولویت‌های اساسی است.

همچنین حمایت هدفمند از بنگاه‌های کوچک و متوسط و واحدهای آسیب‌دیده از جنگ در تخصیص منابع، در کنار کاهش موانع اداری و مالیاتی، تسهیل فرآیندهای تأمین ارز و ثبت سفارش و متناسب‌سازی مطالبات مالیاتی با شرایط واقعی بنگاه‌ها، می‌تواند زمینه بازگشت ظرفیت‌های تولیدی و ارتقای بهره‌وری صنعت را فراهم کند.

مجموع این اظهارات نشان می‌دهد مساله صنعت ایران صرفاً کاهش تولید در اثر محدودیت انرژی یا آسیب‌های ناشی از جنگ نیست؛ بلکه فرسودگی سرمایه‌های فیزیکی و عقب‌ماندگی فناوری نیز به عاملی تعیین‌کننده در کاهش بهره‌وری تبدیل شده است.

اگر سیاست‌گذاری صنعتی تنها بر جبران خسارت‌های کوتاه‌مدت متمرکز باشد، بخش مهمی از ظرفیت‌های تولیدی همچنان با مشکلات ساختاری مواجه خواهد ماند. در مقابل، پیوند دادن برنامه بازسازی با نوسازی ماشین‌آلات، تأمین پایدار انرژی، تسهیل دسترسی به ارز و حمایت از سرمایه در گردش می‌تواند فرصتی برای ارتقای کیفیت تولید و افزایش رقابت‌پذیری صنایع فراهم کند.

در نهایت، بازسازی صنعت نباید صرفاً به معنای بازگرداندن کارخانه‌ها به وضعیت پیشین باشد؛ بلکه باید فرصتی برای عبور از فناوری‌های فرسوده، کاهش مصرف انرژی، افزایش بهره‌وری و حرکت به سمت تولید پایدار و رقابت‌پذیر تلقی شود.

بلاتکلیفی محموله‌ها و افزایش هزینه حمل

چالش تازه تجارت خارجی

محدودیت‌های حمل‌ونقل دریایی، دشواری تردد ناوگان، استفاده اجباری از بنادر واسط و افزایش هزینه‌های جانبی، زنجیره تأمین و تجارت خارجی کشور را با چالش‌های تازه‌ای مواجه کرده است. در همین راستا، فعالان اقتصادی در بیست‌وسومین نشست کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران، ضمن تأکید بر ضرورت تعیین تکلیف محموله‌های معطل‌مانده، خواستار شفافیت در اطلاع‌رسانی وضعیت کالاها، کاهش هزینه‌های تحمیلی و بازنگری در مهلت ایفای تعهدات ارزی واردکنندگان شدند.

در این نشست که با حضور نماینده شرکت کانتینری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد، پیمان سنندجی، رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران، با اشاره به مشکلات ایجادشده برای برخی محموله‌ها، به‌ویژه کالاهای مرتبط با مسیر پاکستان، بر ضرورت دسترسی صاحبان کالا به اطلاعات دقیق و قابل اتکا درباره موقعیت محموله‌ها تأکید کرد. وی بلاتکلیفی در فرآیند حمل را عاملی برای افزایش هزینه‌های تجارت و اختلال در برنامه‌ریزی تأمین مواد اولیه و تحویل کالا دانست و خواستار تسریع در ارزیابی و تعیین تکلیف کانتینرهای معطل‌مانده شد. بهنام ایزدی، معاون بازاریابی شرکت کانتینری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز با تشریح محدودیت‌های ناوگان دریایی گفت: پس از حادثه کشتی «توسکا» و بازداشت خدمه آن برای نزدیک به دو ماه، شرایط حمل‌ونقل پیچیده‌تر شده است. به گفته وی، بخش عمده ناوگان ملی با پرچم ایران فعالیت می‌کند و استفاده از این ناوگان در برخی بنادر خارجی با محدودیت‌هایی مواجه است. در چنین شرایطی، استفاده از بنادر واسط و شناورهای کوچک‌تر خارجی برای انتقال کالا اهمیت بیشتری پیدا کرده است؛ هرچند جایگزینی کشتی‌های بزرگ کانتینری با شناورهای کوچک‌تر به دلیل محدودیت ظرفیت و امکانات بندری، به‌سادگی امکان‌پذیر نیست و می‌تواند زمان و هزینه جابه‌جایی را افزایش دهد.

در بخش دیگری از نشست، سیدمرتضی قدمگاهی، رییس کمیسیون لجستیک خانه صنعت، معدن و تجارت ایران، بر ضرورت استفاده از مسیرهای جایگزین حمل تأکید کرد. به گفته وی، مسیرهای زمینی از اروپا و ترکیه، مسیرهای دریایی از مبادی مانند هند و همچنین ظرفیت حمل هوایی از طریق ارمنستان و روسیه، از گزینه‌های قابل بررسی هستند. وی تأکید کرد انتخاب مسیر جایگزین باید بر اساس نوع کالا، مبدأ و مقصد، زمان حمل، هزینه و ریسک‌های احتمالی انجام شود و استفاده از بنادر واسط نیز مستلزم بررسی ظرفیت تخلیه و بارگیری و هزینه‌های جانبی است.

◄ تعهدات ارزی و هزینه‌های تحمیلی به واردکنندگان

یکی از مهم‌ترین مطالبات فعالان اقتصادی، بازنگری در مهلت ایفای تعهدات ارزی واردکنندگان بود. آنها معتقدند تأخیرهایی که به دلیل محدودیت‌های حمل‌ونقل و خارج از اختیار صاحبان کالا رخ می‌دهد، نباید به عنوان قصور واردکننده تلقی شود.

بر همین اساس، پیشنهاد شد مبدأ محاسبه مهلت تعهدات ارزی با زمان ترخیص کالا از گمرک مرتبط شود تا واردکنندگان به دلیل تأخیر در انتقال محموله‌ها با مشکلات مضاعف مواجه نشوند.

همچنین محمدرضا نجفی‌منش، رییس کمیسیون بهبود محیط کسب‌وکار و رفع موانع تولید اتاق تهران، افزایش حق پرچم را از دیگر عوامل افزایش هزینه تجارت دانست و خواستار پیگیری اصلاح مقررات و بازگشت به مبنای قبلی دریافت این هزینه شد.

ایزدی در ادامه با اشاره به اولویت‌بندی محموله‌ها اعلام کرد انتقال دارو در اولویت نخست کشتیرانی قرار دارد و پس از آن، مواد غذایی و کالاهای مورد نیاز کشور در دستور کار هستند. وی همچنین تأکید کرد درخواست‌ها و مکاتبات صاحبان کالا بررسی می‌شود و اطلاع‌رسانی درباره وضعیت محموله‌ها تا حد امکان و با رعایت ملاحظات عملیاتی و امنیتی انجام خواهد شد.

در مجموع، مباحث مطرح‌شده در این نشست نشان می‌دهد چالش حمل‌ونقل دریایی صرفاً به جابه‌جایی کالا محدود نیست، بلکه تأخیر در ورود محموله‌ها، افزایش هزینه‌های حمل، تعهدات ارزی و اختلال در زنجیره تأمین را نیز تحت تأثیر قرار داده است. از این رو، هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، شرکت‌های حمل‌ونقل و فعالان اقتصادی، در کنار شفاف‌سازی وضعیت محموله‌ها و انعطاف در مقررات ارزی، می‌تواند نقش مهمی در کاهش هزینه‌های تجارت و استمرار جریان واردات و صادرات کشور ایفا کند.

سخنگوی شورای آرد و نان کشور:

نان سهمیه‌بندی نشده است

حسین ظفری در نشست خبری -سخنگوی وزارت کشور- با اصحاب رسانه، اظهار کرد: نان سهمیه‌بندی نشده و تغییر قیمتی در نان خبازی یارانه‌ای رخ نداده، همچنین کاهش سهمیه برای نانوایی‌ها نیز رخ نداده است.

سخنگوی شورای آرد و نان کشور درباره شائبه سهمیه‌بندی نان در کشور توضیح داد: از سال ۱۴۰۳ بحث‌هایی مطرح بود که بتوانیم زنجیره آرد و نان را کارآمد کنیم لذا با تاکید رییس جمهور و اقدامات وزیر کشور این شورا تشکیل و ۲۸ اقدام یا پروژه تعریف شد که برخی را عرض می‌کنم.

به گزارش ایسنا، ظفری تصریح کرد: یکی از این موارد، موضوع کیفیت نان است که یک الی دو ماه است بحثی در خصوص کاهش کیفیت نان یا تیرگی رنگ آن بیان شده است. طبق گزارش وزارت بهداشت متناسب با کاهش سبوس‌گیری در نان می‌توان سلامت جامعه را تضمین کرد. رییس جمهور نیز به این حوزه ورود کردند و تاکید داشتند که سبوس‌گیری گندم کاهش یابد. لذا رنگ نان مقداری تیره شده است که این امر به دلیل اضافه شدن میزان سبوس و نان با کیفیت و نان دارای مواد مغذی است.

وی در خصوص بحث مطرح‌شده درباره مقابله با خریدهای نامتعارف نان در کشور نیز بیان کرد: دولت عدد بالایی را در کشور یارانه در اختیار مردم قرار می‌دهد تا نان ارزان در اختیار مردم قرار گیرد. ما تراکنش‌ها را رصد کردیم. در طول ماه بیش از ۱۱ میلیون تراکنش در حوزه نان بوده است و ۲۸۰ هزار تا ۲۹۰ هزار کد ملی در کشور خرید نامتعارف انجام می‌دهند.

سخنگوی شورای آرد و نان کشور ادامه داد: فردی بود که بیش از ۱۲ هزار و ۵۰۰ کیلوگرم آرد در یک ماه مصرف کرده بود که معادل نان ۱۵۰۰ نفر را به خود اختصاص داده بود. کسی را داشتیم که بیش از ۱۰ و نیم تن طی ۱۰ ماه آرد مصرف کرده بود. فردی با ۱۰۰ کارت بانکی خرید نان داشت. فردی با ۷۵ کارت بانکی خریدن نان داشت. در یکی از استان‌های مرکزی کشور حدود ۹ درصد آرد آن استان را مجموعه‌ای از افراد مصرف می‌کردند. این امر باعث می‌شود مشکلاتی برای مردم ایجاد شود.

ظفری با اشاره به آغاز طرح مقابله با خرید نامتعارف نان در ۷ استان کشور با توجه به آمار مذکور، افزود: افرادی که خرید نامتعارف داشتند را شناسایی کردیم. فقط این کدملی‌های شناسایی‌شده خریدهای نامتعارف داشتند و کاری کردیم صرفه اقتصادی برایشان نداشته باشد. آرد را خارج از شبکه جایی می‌بردند و این اقدام مشکلاتی ایجاد کرده بود. این افراد یعنی این ۲۸۰ هزار کد ملی در کشور هر جا خرید نامتعارف طی ماه داشته باشند به قیمت تمام شده با آنها حساب می‌شود. بقیه مردم یعنی بیش از ۹۰ میلیون مردم هر چقدر مورد نیازشان باشد مثل ماه‌ها و روزهای گذشته می‌توانند نان خرید کنند. لذا نان سهمیه‌بندی نشده است، نان تغییر قیمت برای خریدار واقعی ندارد.

وی مجددا تاکید کرد: کد ملی ۶۷ هزار نفر از این افراد که خرید بیش از ۱۰۰ کیلوگرم داشتند را به دستگاه قضا و به تعزیرات هر استان دادیم تا با آنها برخورد شود و باقی مردم تحت تاثیر قرار نمی‌گیرند. نان سهمیه‌بندی نشده است. تغییر قیمت در نان خبازی یارانه‌ای و کاهش سهمیه برای نانوایی‌ها رخ نداده است. سخنگوی شورای آرد و نان کشور در بخش دیگر سخنان خود درباره ساماندهی آرد روستایی و عشایری نیز گفت: طی ۱۰ سال اخیر از هر ۱۰ عشایر و روستایی که آرد روستایی می‌گرفتند، سه تن به صورت مستمر این آرد را دریافت می‌کردند و ۷ نفر اساسا آردی دریافت نمی‌کردند؛ هرچند به اسم آنها آرد گرفته می‌شد. در این طرح ساماندهی هر عزیزی در روستا و عشایر که واجد شرایط باشد آرد روستایی و عشایری می‌گیرد. به نحوی که ما آرد را به استان می‌دهیم و برای عزیزان کد تاییدی در موبایلشان ارسال می‌شود. این کد را به سامانه می‌دهند و ما مطمئن می‌شویم این آرد به دست روستاییان و عشایر رسیده است.

ظفری عنوان کرد: تاکنون آرد روستا و عشایر ۵۵ درصد توزیع شده است و کسی از روستاییان و عشایر نمانده که آرد خام روستایی دریافت نکرده باشد. اگر کسی مشکلی در این طرح دارد ما آن مشکل را بررسی می‌کنیم تا کمترین اثر را بر مصرف‌کننده واقعی داشته باشد.

رویداد

کاهش زمان ترخیص کالا سهم مسیر سبز به ۵۶ درصد رسید

سرپرست معاونت برنامه‌ریزی گمرک ایران از کاهش زمان ترخیص کالا، توسعه تجهیزات ایکس‌ری خبر داد. به گزارش خبرگزاری تسنیم، حسین علیدوستی در حاشیه نمایشگاه افکس ۲۰۲۶، با اشاره به برنامه‌های این سازمان برای کاهش تشریفات گمرکی اظهار کرد: گمرک دو وظیفه اصلی شامل نظارت و کنترل بر جریان کالا و تسریع و تسهیل ترخیص را بر عهده دارد و تحقق هم‌زمان این اهداف نیازمند توسعه زیرساخت‌های هوشمند و استفاده از ابزارهای نوین است. وی با اشاره به اجرای طرح زمان‌سنجی ترخیص کالا (TRS) افزود: زمان انجام تشریفات گمرکی به‌صورت مستمر رصد می‌شود و در مواردی که تأخیر ناشی از فرآیندهای سایر دستگاه‌های مرتبط باشد، موضوع از طریق تعامل و برگزاری جلسات مشترک پیگیری خواهد شد. علیدوستی با تشریح تغییرات مسیرهای سه‌گانه گمرکی گفت: در سال گذشته ۳۱ درصد محموله‌های وارداتی در مسیر سبز، ۲۶ درصد در مسیر زرد و ۴۳ درصد در مسیر قرمز قرار می‌گرفتند؛ اما در سال ۱۴۰۵ سهم مسیر سبز به ۵۶ درصد افزایش یافته و سهم مسیرهای زرد و قرمز به ترتیب به ۱۲ و ۳۲ درصد کاهش یافته است. وی افزود: در مسیر سبز، کالا بدون ارزیابی فیزیکی و بررسی کارشناسی معمول ترخیص می‌شود؛ در مسیر زرد، اسناد مورد بررسی قرار می‌گیرد و در مسیر قرمز، علاوه بر کنترل اسناد، ارزیابی فیزیکی محموله نیز انجام می‌شود. سرپرست معاونت برنامه‌ریزی و بین‌الملل گمرک ایران با اشاره به کاهش زمان رسیدگی تصریح کرد: متوسط زمان مسیر قرمز از ۳۲۱ ساعت به ۲۱۶ ساعت و زمان مسیر زرد از ۱۶۹ ساعت به ۹۴ ساعت کاهش یافته است. وی این دستاورد را نتیجه پایش مستمر فرآیندها و اصلاح رویه‌های اجرایی دانست. علیدوستی در ادامه از اجرای برنامه «فعالان اقتصادی برگزیده گمرکی» بر اساس توصیه‌های سازمان جهانی گمرک خبر داد و گفت: در این برنامه، فعالان اقتصادی واجد شرایط در ۳ سطح طبقه‌بندی می‌شوند و متناسب با میزان اعتبار و سابقه فعالیت، از تسهیلات ویژه برخوردار خواهند شد. وی افزود: بازرگانان، تولیدکنندگان و شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توانند پس از بررسی مدارک و احراز شرایط، وارد این برنامه شوند. سرپرست معاونت برنامه‌ریزی و بین‌الملل گمرک ایران تأکید کرد: برای فعالان اقتصادی سطح نخست، بیش از ۹۰ درصد محموله‌ها در مسیر سبز قرار می‌گیرد و امکان استفاده از ضمانت‌نامه بانکی با اعتبار یک‌ساله نیز فراهم می‌شود. وی ادامه داد: ترخیص نسیه، ارزیابی کالا در محل، اولویت در رسیدگی به اظهارنامه‌ها و پرونده‌های اختلافی و استفاده از تسهیلات قانونی در زمینه تضمین‌ها از دیگر مزایای این برنامه است. وضعیت فعالان اقتصادی عضو این برنامه به‌صورت مستمر پایش می‌شود و در صورت تخلف یا از دست رفتن شرایط لازم، امتیازات ویژه آنان لغو خواهد شد.

بازار تایر پس از حذف قیمت‌گذاری دستوری چه می‌شود؟

در پی حذف قیمت‌گذاری دستوری از بازار تایر، رییس انجمن تولیدکنندگان صنعت تایر از چشم‌انداز تعادل بازار، کاهش تقاضای کاذب و تداوم عرضه خبر داد و گفت: تولید تایر در ماه‌های اخیر در سقف ظرفیت قرار داشته و کمبودی برای تامین نیاز مصرف‌کنندگان وجود ندارد. جمال میرزایی رییس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر در گفت‌وگو با ایسنا، در پاسخ به چشم‌انداز پیش روی قیمت تایر سواری پس از خروج از قیمت‌گذاری دستوری گفت: به‌دلیل تفاوت قیمت‌های مصوب و وجود فاصله چشمگیر با نرخ بازار آزاد، تایر به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده و خریداران لزوما مصرف‌کنندگان واقعی نبودند؛ به‌طوری که حتی مصرف‌کنندگان روزانه نیز از ترس افزایش قیمت، اقدام به خرید و انبار کردن می‌کردند. اما با آزاد شدن قیمت‌گذاری، این حس کالای سرمایه‌ای از بین خواهد رفت و تنها تقاضای واقعی وارد بازار می‌شود که بی‌شک نتیجه طبیعی آن کاهش تقاضای کاذب و تعدیل قیمت‌های غیرواقعی است. وی با اشاره به ضرورت اصلاح قیمت‌ها متناسب با تورم نهاده‌های تولید افزود: نرخ مواد اولیه داخلی و خارجی از جمله کائوچو، روغن و نرخ تسعیر ارز در سال‌های گذشته رشد قابل توجهی داشت؛ به عنوان مثال نرخ برخی ماشین‌آلات و مواد اولیه چند برابر شده و نرخ ارز از کانال‌های قبلی به ارقام بالاتری مانند ۲۷۰ تا ۲۷۵ هزار تومان رسیده که طبیعتا این تغییرات قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد، اما برخلاف گذشته که قیمت‌گذاری دستوری اعمال می‌شد و تغییرات پس از ماه‌ها به صورت جهش‌های فنری خود را نشان می‌داد، پس از این شاهد افزایش‌های ناگهانی و التهاب‌آفرین نخواهیم بود و تعدیل قیمت‌ها به مرور و بدون زیان‌دهی تولیدکننده انجام می‌شود. وی درباره مشکلات اخیر در زمینه عرضه لاستیک دولتی از طریق واحدهای صنفی منتخب و گلایه مردم از عدم‌دسترسی به نرخ‌های مصوب توضیح داد: واحدهای صنفی معرفی‌شده سهمیه خود را با نرخ مصوب دریافت کرده بودند، اما به دلیل شدت بالای تقاضای کاذب، کالاها در همان روزهای نخست به سرعت به فروش رفت و این موضوع ربطی به احتکار ندارد؛ چنان که در عرضه مستقیم از طریق سایت شرکت نیز کل حجم عرضه‌شده در ظرف چند ساعت با کد ملی به فروش می‌رسد و این امر نشان‌دهنده ناکارآمدی سیاست توزیع دستوری پیشین است.

ویژه

بازدید سخنگوی قوه قضاییه و رییس کل دادگستری مازندران از بندر امیرآباد

سخنگوی قوه قضاییه به همراه رییس کل دادگستری استان مازندران، معاونین دادگستری استان و دادستان و مقامات قضایی شهرستان بهشهر با حضور در بندر امیرآباد، از نزدیک در جریان فرآیند تخلیه و بارگیری، انبارداری و روند ترخیص و خروج کالا به ویژه کالاهای اساسی قرار گرفتند. سید علی کاظمی سخنگوی قوه قضاییه در جریان سفر به استان مازندران، با همراهی عباس پوریانی رییس کل دادگستری استان، معاونین دادگستری استان و دادستان و مقامات قضایی شهرستان بهشهر از بندر امیرآباد بازدید و از نزدیک در جریان فرآیند تخلیه و بارگیری، انبارداری و روند ترخیص و خروج کالا به ویژه کالاهای اساسی قرار گرفتند.