هشدار درباره تبعات قطع برق صنایع کوچک

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با هشدار نسبت به پیامدهای اعمال محدودیت برق در واحدهای تولیدی کوچک و متوسط، خواستار مستثنا شدن این صنایع و شهرک‌های صنعتی از برنامه‌های مدیریت مصرف برق در فصل پاییز و زمستان شد و تاکید کرد که قطع برق می‌تواند علاوه بر توقف خطوط تولید، اشتغال بیش از یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر را با تهدید مواجه کند. به گزارش ایرنا، طهمورث لاهوتی اشکوری با اشاره به نگرانی صنایع از احتمال اعمال محدودیت‌های برق در ماه‌های پیش‌رو اظهار کرد: استمرار فعالیت واحدهای صنعتی، به‌ویژه بنگاه‌های کوچک و متوسط مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی، به تامین پایدار انرژی وابسته است و هر گونه اختلال در این زمینه می‌تواند پیامدهای اقتصادی گسترده‌ای به دنبال داشته باشد. وی با بیان اینکه صنایع کوچک و متوسط بیش از ۹۴ درصد تعداد صنایع کشور را تشکیل می‌دهند، افزود: بسیاری از این واحدها به دلیل محدودیت منابع مالی و امکانات فنی، توان تامین برق جایگزین یا جبران خسارت‌های ناشی از قطعی برق را ندارند. از این رو، اعمال محدودیت حتی برای مدت کوتاه می‌تواند فعالیت آنها را با چالش جدی مواجه کند. معاون وزیر صمت توقف خطوط تولید، آسیب به تجهیزات، افزایش ضایعات مواد اولیه، کاهش بهره‌وری، تاخیر در تحویل سفارش‌ها و افزایش هزینه‌های تولید را از مهم‌ترین پیامدهای قطع برق برشمرد و هشدار داد که تداوم این شرایط می‌تواند به از دست رفتن بازار فروش و کاهش توان مالی بنگاه‌ها منجر شود. لاهوتی اشکوری همچنین با اشاره به اشتغال مستقیم یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفری صنایع کوچک و متوسط در شهرک‌ها و نواحی صنعتی تأکید کرد: اختلال در تامین برق این واحدها تنها یک مساله صنعتی نیست، بلکه می‌تواند پیامدهای اجتماعی و اقتصادی گسترده‌ای برای کشور به همراه داشته باشد. وی خواستار هماهنگی بیشتر وزارتخانه‌های نیرو و صمت برای مدیریت ناترازی انرژی شد و پیشنهاد داد به‌جای اعمال محدودیت بر بخش تولید، ظرفیت‌های مدیریت مصرف در بخش‌های غیرمولد از جمله اماکن ورزشی، تالارها و مراکز همایش مورد استفاده قرار گیرد. مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران همچنین استفاده بهینه از ظرفیت نیروگاه‌ها، تامین به‌موقع سوخت و توسعه منابع تولید برق را از راهکارهای کاهش فشار بر صنایع دانست. وی در پایان تاکید کرد که هر گونه محدودیت احتمالی باید صرفا در شرایط اضطرار، با زمانبندی مشخص، هماهنگی با بخش صنعت و تصمیم‌گیری منطقه‌ای استانداران اعمال شود تا استمرار تولید و اشتغال در کشور قربانی ناترازی انرژی نشود.

رشد ۶،۵ برابری اسقاط خودرو طی چهار سال اخیر

مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده در گفت‌وگو با ایسنا، در توضیح آمار اسقاط خودروهای فرسوده و روند آن گفت: پس از مصوبه قانون ساماندهی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۱ و سپردن مسوولیت اسقاط و نوسازی به وزارت صمت و متعاقب آن سازمان گسترش و نوسازی صنایع به عنوان نماینده وزارت صمت، نزدیک به ۷۸۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده که بیش از ۳۰ درصد کل اسقاط صورت گرفته طی بیست سال اخیر است. محمدصادق حاتمی در ادامه اظهار کرد: طی دو دهه گذشته، در مجموع ۲ میلیون و ۷۴۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده اسقاط شده که از این میزان، ۷۸۰ هزار دستگاه مربوط به چهار سال اخیر بوده، همچنین در هشت سال پیش از این دوره، حدود ۵۸۰ هزار دستگاه خودرو با مشارکت وزارت راه و شهرسازی اسقاط شده است. مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده با اشاره به افزایش روند اسقاط خودروها خاطرنشان کرد: میانگین سالانه اسقاط خودروهای فرسوده در چهار سال اخیر به ۱۴۰ هزار دستگاه رسیده، رقمی که در مقایسه با میانگین سالانه ۸۰ هزار دستگاه در دوره هشت‌ساله پیش از آن، افزایش قابل توجهی را نشان می‌دهد. حاتمی گفت: آمار اسقاط خودروهای فرسوده نشان می‌دهد که طی دوره چهار ساله اخیر به صورت میانگین ۶.۵ برابر اسقاط نسبت به دوره چهارساله قبل صورت گرفته که حاکی از رشد ۵۵۰ درصدی است و این امر نشان از تصمیم هوشمندانه قانونگذار در تنظیم قانون ساماندهی صنعت خودرو و مدیریت چرخه حیات و اقتصاد خودرو از تولید تا اسقاط خودرو است و توسعه اقتصاد چرخشی خودرو به عنوان هدف اصلی دنبال می‌شود. وی تصریح کرد: در سال جاری نیز قیمت گواهی اسقاط خودرو طی دو مرحله مشمول افزایش قیمت شد تا فرآیند اسقاط خودرو بتواند با سرعت بهتری صورت گیرد؛ به‌طوری که در ابتدا به ۶۰ میلیون و سپس به ۱۰۰ میلیون تومان افزایش یافت تا متناسب با افزایش قیمت خودرو، گواهی اسقاط نیز مشمول افزایش قیمت شود تا مالکان خودروهای فرسوده از انگیزه کافی برای اسقاط خودرو برخوردار بوده و مهم‌تر از آن فرایند خروج خودروهای فرسوده از ناوگان حمل و نقل با سرعت مناسب‌تری صورت بگیرد.

پرتقال ایرانی در ۹ کشور دیگر جهان

رییس سازمان جهاد کشاورزی مازندران از صادرات مرکبات به ۹ کشور خبر داد که فراوانی تولید علاوه بر افزایش صادرات، قیمت را در روزهای اخیر به‌شدت کاهش داده است. به گزارش خبرگزاری فارس، اسدالله تیموری، رییس سازمان جهاد کشاورزی مازندران، از صادرات بیش از ۲۲ هزار تن مرکبات این استان به ۹ کشور جهان خبر داد و گفت: تعرفه گمرکی صادرات پرتقال از ۶۰ به ۲۰ درصد کاهش یافته که شدت صادرات را بیشتر خواهد کرد. صادرات مرکبات به کشورهای همسایه و روسیه به‌صورت روزانه در حال انجام است و کاهش تعرفه گمرکی می‌تواند انگیزه صادرکنندگان را برای حضور بیشتر در بازارهای بین‌المللی افزایش دهد. ایران نیز با تولید سالانه حدود ۴.۱ میلیون تن انواع مرکبات، بر اساس داده‌های سال ۲۰۲۴ فائو، دهمین تولیدکننده بزرگ مرکبات جهان محسوب می‌شود و حدود ۲.۵ درصد از تولید جهانی این محصولات را در اختیار دارد.

زنگ خطر تجارت خارجی و زنجیره تامین کشور به صدا درآمد

توقف تجارت پشت مرزها

تعادل |



توقف حدود ۸۹۰۰ کامیون ایرانی در مرز بازرگان و تداوم مشکلات جابه‌جایی کانتینرهای ایرانی در بندر کراچی پاکستان، بار دیگر چالش‌های ساختاری حمل‌ونقل و تجارت خارجی کشور را به صدر اخبار بازگردانده است. اگرچه تردد در تمامی مرزهای رسمی ایران برقرار است و عملیات صادرات و واردات متوقف نشده، اما افزایش حجم ترددهای زمینی، محدودیت پذیرش کامیون‌ها از سوی کشورهای مقصد، اختلال در مسیرهای دریایی و نبود متولی واحد برای مدیریت مرزها، موجب افزایش زمان انتظار ناوگان و تحمیل هزینه‌های سنگین به فعالان اقتصادی شده است. بررسی اظهارات مسوولان بخش حمل‌ونقل نشان می‌دهد که مساله ایستایی کامیون‌ها صرفا یک مشکل عملیاتی در مرزها نیست، بلکه نشانه‌ای از ناهماهنگی در سیاستگذاری، ضعف زیرساخت‌ها و آسیب‌پذیری شبکه لجستیک کشور در برابر اختلالات منطقه‌ای است.

گلوگاه پر ترافیک تجارت زمینی ایران

یکی از مهم‌ترین محورهای این بحران، وضعیت مرز بازرگان به عنوان یکی از اصلی‌ترین مبادی ارتباط تجاری ایران با ترکیه و بازارهای اروپایی است. بر اساس اظهارات رضا رستمی، رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران، در حال حاضر حدود ۸۹۰۰ کامیون ایرانی در این مرز متوقف شده‌اند؛ آماری که ابعاد قابل توجه مشکل را نشان می‌دهد.

رستمی با اشاره به ادامه‌دار بودن معطلی کامیون‌ها در مرزهای کشور، پذیرش پایین کامیون‌های ایرانی از سوی کشورهای مقصد، به‌ویژه ترکیه، را یکی از عوامل اصلی این وضعیت دانسته است. با این حال، از نگاه وی، مساله مهم‌تر به نبود متولی واحد برای مدیریت مرزهای کشور بازمی‌گردد.

این موضوع نشان می‌دهد که حتی در شرایطی که زیرساخت‌های فیزیکی مرزها وجود دارد، نبود هماهنگی میان دستگاه‌های مسوول می‌تواند به عاملی برای ایجاد صف‌های طولانی و اختلال در جریان تجارت تبدیل شود. در واقع، مدیریت مرز تنها به عملکرد یک سازمان یا دستگاه محدود نیست و مجموعه‌ای از نهادهای گمرکی، انتظامی، راهداری، بهداشتی و سایر دستگاه‌های مرتبط در آن نقش دارند. هر گونه ناهماهنگی میان این بخش‌ها می‌تواند روند عبور کامیون‌ها را کند کند.

از سوی دیگر، محدودیت پذیرش ناوگان ایرانی در سمت ترکیه نیز نشان می‌دهد که بخشی از مشکل خارج از مرزهای کشور قرار دارد و حل آن نیازمند دیپلماسی حمل‌ونقلی و توافقات دوجانبه است.

انتقال فشار از مسیرهای دریایی به جاده‌ها

یکی دیگر از عوامل موثر بر افزایش ایستایی کامیون‌ها، تغییر مسیر جابه‌جایی کالا و انتقال بخشی از بار حمل‌ونقل از مسیرهای دریایی به شبکه جاده‌ای است. احسان ملک‌زاده، رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، با اشاره به اختلال در مرزهای دریایی و انتقال بخش قابل توجهی از کالاها به مسیرهای زمینی، افزایش تردد کامیون‌ها را یکی از دلایل تشدید ازدحام در مرزها عنوان کرده است.

به گفته وی، در برخی مبادی مرزی، تعداد کامیون‌های ورودی که پیش‌تر روزانه حدود ۱۰۰ تا ۲۰۰ دستگاه بود، اکنون به ۴۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه رسیده است.

این افزایش تردد را باید از منظر ظرفیت واقعی زیرساخت‌های حمل‌ونقل بررسی کرد. مرزها، پایانه‌ها، امکانات گمرکی و جاده‌های منتهی به مبادی خروجی کشور بر اساس ظرفیت مشخصی طراحی شده‌اند. زمانی که حجم ورودی و خروجی کامیون‌ها به‌طور ناگهانی افزایش پیدا می‌کند، بدون آنکه ظرفیت پذیرش و پردازش مرزی متناسب با آن توسعه یابد، طبیعی است که زمان توقف خودروها افزایش پیدا کند. در چنین شرایطی، حتی اگر تمامی دستگاه‌های مستقر در مرز با حداکثر توان فعالیت کنند، محدودیت ظرفیت عملیاتی می‌تواند مانع از عبور سریع ناوگان شود.

کراچی؛ تداوم بلاتکلیفی کانتینرهای ایرانی

مشکلات حمل‌ونقل ایران تنها به مرزهای زمینی محدود نیست. وضعیت کانتینرهای ایرانی متوقف‌شده در بندر کراچی پاکستان نیز نمونه دیگری از چالش‌های موجود در زنجیره تامین و تجارت خارجی کشور است. رضا رستمی با اشاره به آخرین وضعیت این کانتینرها اعلام کرده که مشکلات مربوط به جابه‌جایی آنها هنوز به‌طور کامل برطرف نشده است.

پیش از این نیز پیمان سنندجی، رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران، از توقف نزدیک به ۱۷ هزار کانتینر متعلق به صاحبان کالا در ایران در بندر کراچی خبر داده بود.

یکی از موانع اصلی انتقال این محموله‌ها، محدودیت‌های موجود در مسیرهای ورودی از پاکستان به ایران، به‌ویژه محور میرجاوه - تفتان و مشکلات زیرساختی در مرز ریمدان عنوان شده بود. در مقطعی نیز بیش از سه هزار کامیون به دلیل این مشکلات در مسیر انتقال کالا با معطلی مواجه بودند.

اگرچه در ادامه، بخشی از مشکلات مربوط به اسناد و مانیفست محموله‌های زمینی با پیگیری اتاق تهران، وزارت امور خارجه و وزارت صنعت، معدن و تجارت برطرف شد و نخستین محموله‌ها به سمت ایران حرکت کردند، اما اظهارات جدید نشان می‌دهد که رفع موانع اسنادی لزوما به معنای حل کامل مشکل جابه‌جایی و تخلیه کانتینرها نیست.

این تجربه یک نکته مهم را آشکار می‌کند: حل مشکلات تجاری در سطح اسناد و مکاتبات اداری، زمانی به نتیجه اقتصادی منجر می‌شود که زیرساخت‌های عملیاتی و مسیرهای انتقال کالا نیز آمادگی لازم را داشته باشند.

راهکار مدیریت صف کامیون‌ها چیست؟

در کنار مشکلات موجود، اجرای طرح نوبت‌دهی مجازی کامیون‌ها از سوی سازمان راهداری یکی از اقدامات انجام‌شده برای کاهش ایستایی ناوگان در مرزهاست. بر اساس توضیحات ملک‌زاده، رانندگان ۴۸ ساعت پیش از زمان پذیرش، پیامک مربوط به نوبت خود را دریافت می‌کنند. همچنین در این سامانه، برای گروه‌های مختلف کالایی نوبت‌دهی متفاوتی در نظر گرفته شده است.

یکی از نکات مثبت این طرح، توجه به شرایط خاص کالاهای حساس به زمان و دماست. به عنوان نمونه، کانتینرهای یخچالی باید در مقایسه با محموله‌های معمولی مدت کمتری در صف انتظار باقی بمانند، چراکه طولانی شدن زمان توقف می‌تواند سلامت و کیفیت کالا را تحت تاثیر قرار دهد.

با این حال، نوبت‌دهی مجازی را باید ابزاری برای مدیریت تقاضا و ساماندهی صف‌ها دانست، نه راه‌حلی برای رفع تمام مشکلات مرزی. این سامانه می‌تواند از تجمع غیرضروری کامیون‌ها و بی‌نظمی در ورود به پایانه‌ها جلوگیری کند، اما قادر نیست محدودیت پذیرش در کشور مقصد، کمبود زیرساخت یا ناهماهنگی میان دستگاه‌های مسوول را به‌تنهایی برطرف کند.

تردد برقرار است اما هزینه تجارت افزایش می‌یابد

نکته قابل توجه در اظهارات مسوولان این است که برخلاف تصور اولیه، مرزهای رسمی کشور به‌طور کامل بسته نشده‌اند و فعالیت‌های صادراتی و وارداتی همچنان ادامه دارد. با این حال، استمرار تردد به معنای نبود اختلال در تجارت نیست.

افزایش زمان توقف کامیون‌ها می‌تواند هزینه‌های متعددی را به شرکت‌های حمل‌ونقل و صاحبان کالا تحمیل کند. خواب سرمایه، افزایش هزینه رانندگان، مصرف سوخت، هزینه‌های جانبی پایانه‌ها و تاخیر در تحویل کالا از جمله پیامدهای مستقیم این وضعیت هستند

از طرف دیگر، طولانی شدن زمان حمل‌ونقل می‌تواند برنامه‌ریزی تولیدکنندگان و صادرکنندگان را با مشکل مواجه کند. برای بنگاه‌هایی که بر اساس زمانبندی مشخص اقدام به تامین مواد اولیه یا ارسال محصولات خود می‌کنند، حتی چند روز تاخیر نیز ممکن است به از دست رفتن فرصت‌های تجاری یا افزایش هزینه تمام‌شده منجر شود.

این مساله به‌ویژه برای کالاهای فسادپذیر، مواد اولیه صنعتی و محموله‌هایی که به زمان تحویل حساس هستند، اهمیت بیشتری دارد.

بررسی مجموع اظهارات فعالان بخش حمل‌ونقل نشان می‌دهد که مشکلات فعلی را نمی‌توان صرفا با افزایش ظرفیت فیزیکی پایانه‌ها یا اجرای سامانه‌های نوبت‌دهی برطرف کرد. آنچه بیش از هر چیز ضرورت دارد، ایجاد یک سازوکار یکپارچه برای مدیریت مرزهای کشور است.

بهبود هماهنگی میان دستگاه‌های مسوول، تعیین متولی مشخص برای مدیریت عملیات مرزی، توسعه زیرساخت‌های گمرکی و پایانه‌ای، افزایش تعاملات حمل‌ونقلی با کشورهای همسایه و ایجاد توافقات پایدار برای پذیرش ناوگان ایرانی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند به کاهش زمان توقف کامیون‌ها کمک کند.

در این میان، مصوبات ستاد ملی گذر که به گفته رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران در بهبود وضعیت برخی مرزها از جمله دوغارون موثر بوده، می‌تواند مبنای مناسبی برای اصلاح رویه‌های مدیریتی در سایر مبادی مرزی نیز قرار گیرد؛ هرچند رستمی تاکید کرده که شرایط موجود همچنان با وضعیت مطلوب بخش خصوصی فاصله دارد.

زنگ خطر برای زنجیره لجستیک ایران

توقف ۸۹۰۰ کامیون در مرز بازرگان، بلاتکلیفی کانتینرهای ایرانی در بندر کراچی و افزایش چندبرابری تردد در برخی مبادی زمینی، مجموعه‌ای از نشانه‌هاست که از فشار فزاینده بر شبکه حمل‌ونقل و لجستیک کشور حکایت دارد.

واقعیت این است که در شرایط افزایش محدودیت‌های منطقه‌ای و تغییر مسیرهای تجاری، حمل‌ونقل جاده‌ای به یکی از مهم‌ترین ابزارهای استمرار تجارت خارجی ایران تبدیل شده است. اما اتکای بیشتر به این بخش، بدون توسعه زیرساخت‌ها و اصلاح نظام مدیریت مرزی، می‌تواند به گلوگاهی تازه برای تجارت کشور تبدیل شود.

از این منظر، مساله اصلی تنها آزادسازی کامیون‌های متوقف‌شده در بازرگان یا انتقال کانتینرهای رسوبی از کراچی نیست، بلکه ضرورت بازنگری در شیوه مدیریت جریان کالا در مرزهای کشور است. تا زمانی که مسوولیت‌ها پراکنده، هماهنگی‌ها مقطعی و ظرفیت زیرساخت‌ها محدود باشد، احتمال تکرار چنین بحران‌هایی همچنان وجود خواهد داشت.

در نهایت، مرز کارآمد مرزی نیست که صرفا از باشد، بلکه مرزی است که کالا، کامیون و سرمایه بتوانند با حداقل هزینه و در زمان قابل پیش‌بینی از آن عبور کنند. این همان معیاری است که باید مبنای ارزیابی عملکرد نظام حمل‌ونقل و مدیریت مرزی کشور قرار گیرد.

علت ترخیص سریع کالاها در گمرک افت واردات است



افزایش سهم مسیر سبز گمرکی از ۳۱ به ۵۶ درصد و کاهش زمان ترخیص در مسیر قرمز، آیا به معنای تسهیل فرآیندها و تشریفات گمرکی است؟

به گزارش تجارت نیوز، افزایش سهم مسیر سبز گمرکی از ۳۱ به ۵۶ درصد و کاهش زمان ترخیص کالا در مسیر قرمز از ۳۲۱ به ۲۱۶ ساعت از جمله آمارهایی است که گمرک جمهوری اسلامی ایران در تشریح بهبود عملکرد خود اعلام کرده است. این ارقام در نگاه نخست از تسهیل تشریفات گمرکی و کاهش زمان ترخیص کالا حکایت دارند، اما میزان اثرگذاری این تغییرات در عمل محل ابهام است.

آیا این آمارها به معنای بهبود واقعی و پایدار فرآیندهای گمرکی است؟ این تغییرات تا چه اندازه در عمل برای فعالان اقتصادی قابل لمس است و چه بخش‌هایی از فرآیند ترخیص کالا همچنان با چالش و تاخیر مواجه هستند؟ آیا کاهش زمان ترخیص نتیجه اصلاح رویه‌های گمرکی است؟

ندیر پورجم، نایب‌رییس اول کمیسیون گمرک اتاق ایران، با اشاره به افزایش سهم مسیر سبز گمرکی از ۳۱ به ۵۶ درصد، این تغییر را اتفاقی مثبت و امیدوارکننده ارزیابی کرد و به تجارت‌نیوز گفت: افزایش سهم مسیر سبز خبر مسرت‌بخشی است و نشان می‌دهد گمرک جمهوری اسلامی ایران در مسیر اصلاح و بهبود فرآیندها حرکت می‌کند. وی با اشاره به کاهش زمان ترخیص کالا در مسیر قرمز از ۳۲۱ به ۲۱۶ ساعت بیان کرد: هرچند کاهش زمان ترخیص در این مسیر نیز اتفاق مثبتی است، اما برای ارزیابی دقیق این تغییر باید به عوامل موثر بر آن توجه کرد.

پورجم با تاکید بر اینکه کاهش زمان ترخیص در مسیر قرمز را نمی‌توان صرفا نتیجه اصلاح فرآیندهای گمرکی دانست، اظهار کرد: یکی از دلایل اصلی این کاهش، افت میزان ورود کالا به کشور است. در واقع، اگر حجم ورودی کالا مانند گذشته بود و کالا با همان میزان و سهولت وارد کشور می‌شد، حتی این احتمال وجود داشت که زمان ترخیص در مسیر قرمز افزایش پیدا کند. او با بیان اینکه کاهش حجم ورودی کالا در ارزیابی آمارهای مربوط به زمان ترخیص اهمیت دارد، افزود: بنابراین، برای بررسی میزان بهبود عملکرد گمرک باید نسبت میان حجم ورود کالا و زمان انجام تشریفات گمرکی نیز در نظر گرفته شود.

بخشی از موانع ترخیص کالا خارج از اختیارات گمرک است

نایب‌رییس اول کمیسیون گمرک اتاق ایران با اشاره به تلاش‌های گمرک برای اصلاح فرآیندها و کاهش زمان انجام تشریفات گمرکی تصریح کرد: گمرک جمهوری اسلامی ایران در راستای بهبود فرآیندها حرکت می‌کند و تلاش دارد زمان انجام تشریفات گمرکی را به حداقل برساند، اما همه موانع موجود در مسیر ترخیص کالا به این سازمان مربوط نمی‌شود. پورجم با اشاره به مشکلاتی که پیش از ورود کالا به مرحله تشریفات گمرکی ایجاد می‌شوند، توضیح داد: بخشی از این مشکلات به فرآیندهایی مانند ثبت سفارش و همچنین دریافت مجوز از مراجع موضوع ماده ۱۲ قانون امور گمرکی بازمی‌گردد. این مراجع باید مجوزهای لازم برای ترخیص کالا را صادر کنند و تاخیر در انجام این مراحل می‌تواند روند ترخیص را با مشکل مواجه کند. وی در پایان با تاکید بر اینکه آمارهای اعلام‌شده از سوی گمرک صحیح است، خاطرنشان کرد: امیدوارم روند اصلاح و بهبود فرآیندها در گمرک ادامه پیدا کند و با فراهم شدن شرایط بهتر اقتصادی و شکسته شدن محاصره اقتصادی، این روند در گمرکات کشور نیز تقویت شود.

توکلی:

شورای رقابت قانونگذار است، نه کمیته خودرو

سخنگوی شورای رقابت گفت: در موضوع عرضه اخیر خودرو، دستورالعمل شورای رقابت ملاک قانون است و کمیته خودرو جایگاه قانونگذاری ندارد.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، سپهر دادجوی توکلی، سخنگوی شورای رقابت با اشاره به دفاعیات خودروسازان در عرضه خودرو خارج از ضوابط دستورالعمل شورای رقابت گفت: از نظر شورا، در نحوه عرضه خودرو از دستورالعمل مصوبه ۵۴۳ عدول شده است. وی با اشاره به ماده ۵۸ فصل نهم قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی افزود: شورای رقابت مرجع تصمیم‌گیری درباره بازارهای انحصاری، از جمله بازار خودرو است و دستورالعمل‌های لازم را در این زمینه صادر می‌کند. بنابراین در این موضوع واضح است که تشخیص تخلف بر عهده این شوراست که احراز تخلف را تایید کرده است.

او با تاکید بر اینکه دستورالعمل شورای رقابت ملاک قانونی است، گفت: باید توجه داشت که کمیته خودرو بازوی مشورتی و تسهیل‌گر و تنظیم‌گر فنی (وزارت صمت) است که جایگاه قانونگذاری ندارد، معهذا با دقت به خودروساز تذکر داده است که باید تابع قوانین و مقررات باشد و هرگونه فعالیت خودرا با دستورالعمل حاکم منطبق کند که متاسفانه خودروساز نسبت به رعایت قانون در این خصوص کم توجهی کرده که دستگاه قضا برخورد فوری و قاطعی داشته است. به گفته توکلی، طبق دستورالعمل شورای رقابت، استثنای اشخاص حقوقی از دستورالعمل شورا به معنای عدم رعایت ضوابط عرضه نیست؛ عرضه خودرو به این گروه نیز مانند اشخاص حقیقی، باید در چارچوب قوانین و مقررات انجام شود و شورای رقابت به جهت تسهیل دسترسی نهادها و اشخاص حقوقی به خودروی مصرفی، برای این جایگاه دسترسی به بازار را فراهم کرده نه برای دور زدن قانون و سوداگری. سخنگوی شورای رقابت گفت: در پی عرضه خودرو خارج از ضوابط، دستگاه قضایی به موضوع (واگذاری ده هزار خودرو به اتوپلازا) ورود کرده و این روند متوقف شده است.

بلک‌فرایدی یا بلای پیامکی مردم زیر بمباران پیامک تبلیغاتی

مردم زیر رگبار پیامک‌های تبلیغاتی کلافه‌اند؛ لغو می‌کنند، اما پیام‌ها همچنان می‌رسند. به گزارش خبرگزاری تسنیم، این روزها تلفن همراه مردم به جای آنکه وسیله‌ای برای ارتباط و انجام امور روزمره باشد، به تریبون بی‌وقفه کسب‌وکارهایی تبدیل شده که ظاهرا هیچ حد و مرزی برای تبلیغات خود نمی‌شناسند. کافی است چند ساعت از تلفن همراهتان استفاده کنید تا با انبوهی از پیامک‌های تبلیغاتی مواجه شوید؛ پیام‌هایی که این روزها به بهانه بلک‌فرایدی و تخفیف‌های آخر سال، باشدتی سرسام‌آور روانه گوشی مردم می‌شوند.

ماجرا فقط چند پیامک مزاحم نیست. مساله، هجوم بی‌امان تبلیغاتی است که بدون توجه به خواست و رضایت مخاطب، حریم ارتباطی شهروندان را اشغال کرده‌اند. از فروشگاه‌های اینترنتی گرفته تا شرکت‌های خدماتی و کسب‌وکارهای مختلف، هر کدام به شکلی تلاش می‌کنند سهم بیشتری از صفحه پیامک تلفن همراه مردم را تصاحب کنند. گویی در رقابت برای فروش بیشتر، تنها چیزی که اهمیت ندارد، آرامش و رضایت مشتری است.

تلخ‌تر از حجم بالای این پیام‌ها، بی‌اثر بودن درخواست لغو دریافت آنهاست. بسیاری از شهروندان بارها گزینه لغو پیامک‌های تبلیغاتی را انتخاب کرده یا مطابق دستورالعمل درج‌شده در انتهای پیام، درخواست توقف ارسال را فرستاده‌اند، اما نتیجه چه بوده است؟ چند روز سکوت و دوباره آغاز همان داستان تکراری. پیامک‌ها همچنان از راه می‌رسند و ظاهرا هیچ‌کس هم قرار نیست پاسخگوی این وضعیت باشد.

برای مردم دیگر فرقی نمی‌کند پیامک با عنوان تخفیف ویژه، فروش فوق‌العاده، جشنواره خرید یا پیشنهاد استثنایی ارسال شده باشد. وقتی مخاطب بارها اعلام کرده تمایلی به دریافت این پیام‌ها ندارد، ادامه ارسال تبلیغات نه بازاریابی هوشمندانه است و نه احترام به مشتری، بلکه تحمیل تبلیغات به شهروندانی است که حق دارند درباره محتوای دریافتی تلفن همراهشان تصمیم بگیرند. بلک‌فرایدی هم در این میان به فرصتی طلایی برای تشدید این مزاحمت تبدیل شده است. هر کسب‌وکاری به دنبال آن است که با ارسال پیامک بیشتر، مشتری بیشتری جذب کند؛ اما ظاهرا هیچ‌کس به این سوال ساده فکر نمی‌کند که مردم تا چه اندازه باید هزینه این رقابت تبلیغاتی را با آرامش و وقت خود بپردازند. در این میان، انتظار از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی به عنوان نهاد ناظر بر حوزه ارتباطات، بسیار بیشتر از وضعیت فعلی است. مردم از این سازمان انتظار دارند به جای نظاره‌گر بودن، به شکل جدی وارد میدان شود و توضیح دهد چرا با وجود درخواست‌های مکرر برای لغو پیامک‌های تبلیغاتی، همچنان سیل این پیام‌ها ادامه دارد؟ سازوکار نظارت بر شرکت‌های ارسال‌کننده پیامک چیست و چه برخوردی با کسب‌وکارهایی صورت می‌گیرد که به درخواست لغو تبلیغات کاربران بی‌اعتنایی می‌کنند؟

قرار نیست مردم برای رهایی از پیامک‌های مزاحم، هر روز وقت خود را صرف ارسال درخواست لغو کنند و باز هم فردای آن روز با موج تازه‌ای از تبلیغات روبه‌رو شوند. اگر سازوکار لغو پیامک‌ها وجود دارد، باید اثرگذار باشد و اگر کسب‌وکارها راهی برای دور زدن این سازوکار پیدا کرده‌اند، مسوولیت شناسایی و برخورد با آنها بر عهده نهاد ناظر است. واقعیت این است که تلفن همراه مردم ملک خصوصی کسب‌وکارها و سکوی تبلیغاتی رایگان آنها نیست. رضایت مخاطب باید مبنای ارسال تبلیغات باشد، نه اینکه شهروندان ناخواسته به گیرندگان دایمی پیام‌هایی تبدیل شوند که نه درخواست کرده‌اند و نه علاقه‌ای به دریافتشان دارند.

حالا که بلک‌فرایدی بهانه‌ای برای سرازیر شدن پیامک‌های تبلیغاتی شده، بد نیست رگولاتوری هم از این فضای ظاهرا پررونق تبلیغاتی بیرون بیاید و به صدای اعتراض مردم گوش دهد. مردم تخفیف بیشتر نمی‌خواهند، وقتی قرار است بهای آن را با آرامش اعصاب و حریم ارتباطی خود بپردازند. آنها فقط می‌خواهند وقتی می‌گویند پیامک تبلیغاتی نمی‌خواهیم، این خواسته ساده بالاخره جدی گرفته شود.

هشدار انجمن فولاد به عارف درباره خطر توقف تولید

انجمن فولاد در نامه‌ای به معاون اول رییس جمهور هشدار داد که محدودیت‌های خارج از برنامه برق و گاز، تولید فولاد کشور را در آستانه توقف قرار داده است.

به گزارش خبرنگار مهر و به نقل از انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران، بهرام سبحانی، رییس این انجمن، در نامه‌ای اعتراضی به معاون اول رییس جمهور، به تداوم محدودیت‌های انرژی و اعمال محدودیت‌های جدید و خارج از برنامه در تامین برق و گاز صنایع فولادی اعتراض کرد. او خواستار پایبندی شرکت ملی گاز و توانیر به مصوبات و برنامه‌های ابلاغی تامین انرژی صنایع شد. این اعتراض در حالی مطرح شده است که بر اساس مصوبه شورای عالی انرژی و برنامه‌ای که با هماهنگی وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت نیرو و شرکت ملی گاز تدوین شده بود، قرار بود محدودیت‌های انرژی صنایع در ماه‌های سرد سال و طبق برنامه‌ای مشخص اعمال شود. با این حال، محدودیت گاز از ۲۰ آبان‌ماه و محدودیت برق از ۲۳ آبان‌ماه، بدون هماهنگی و اطلاع‌رسانی قبلی آغاز شد. میزان این محدودیت‌ها در بخش گاز به بیش از ۵۰ درصد و در بخش برق به ۷۰ درصد رسیده است. سبحانی در این نامه با اشاره به پیامدهای مستقیم این محدودیت‌ها هشدار داد که ادامه این وضعیت ممکن است به توقف تولید فولاد کشور بینجامد. او تاکید کرد که بخش عمده‌ای از واحدهای فولادی کشور از ابتدای اردیبهشت‌ماه تا اوایل آبان‌ماه نیز با محدودیت‌های شدید برق روبرو بوده‌اند و فرصت محدودی برای جبران تولید از دست رفته داشته‌اند. از سوی دیگر، برخی شرکت‌های بزرگ فولادی در جریان حملات دشمن خسارت‌های سنگینی متحمل شده‌اند و بخش قابل توجهی از ماه‌های گذشته را صرف بازسازی و احیای خطوط تولید خود کرده‌اند. به همین دلیل، رییس انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران، تامین پایدار انرژی و در نظر گرفتن شرایط ویژه این واحدها در نیمه دوم سال را ضروری دانست. انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در این نامه خواستار رسیدگی فوری به دلایل پایبند نبودن دستگاه‌های تامین‌کننده انرژی به مصوبات، رفع محدودیت‌های خارج از برنامه و ابلاغ برنامه‌ای شفاف، هماهنگ و قابل اتکا برای تامین برق و گاز صنایع فولادی شد. این انجمن همچنین تاکید کرد که در تخصیص برق و گاز باید شرایط شرکت‌های آسیب‌دیده از جنگ و واحدهایی که در ماه‌های گذشته با محدودیت‌های شدید انرژی مواجه بوده‌اند، در نظر گرفته شود.