اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۲۴ مهر ۱۴۰۰
• ۹ ربیع‌الاول ۱۴۴۳
• ۱۶ اکتبر ۲۰۲۱

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۹۰۶ • پیاپی ۳۲۲۴ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان

www.smtnews.ir - http://Telegram.me/smtnews



مدیرعامل فولاد هرمزگان در جلسه پیگیری طرح‌های توسعه‌ای:

کمیته رفع موانع توسعه در فولاد هرمزگان تشکیل می‌شود

۸

سرمقاله



گمرک
ماه شب چهاردهم ۲

گفت و گو



گمرک مجری است
مشکل جای دیگری است ۲



نقش حیاتی گمرک
در صنعت ۴

یادداشت‌های امروز



گمرک فقط
مجری قوانین است ۷



سختگیری‌های گمرکی
مانع تولید ۱۱



چرا یی رسوب کالا
در بنادر ۱۳



پرونده

گمرک‌ها را تخلیه کنید

ضرورت تحول در نظام آماری بازرگانی ۳
چالش خودروها گمرکی نیست ۴
سیاست‌گذاری ناکارآمد، معضل گمرکی ۵
شاهرگ معادن در دست گمرک ۶
خواص یک ترخیص خوب ۷
ترخیص درست پشتوانه بازار است ۸
مرزبانی اقتصاد با اختیارات محدود ۱۱
خواب سرمایه در گمرک به‌نفع تولید نیست ۱۳
ابزار مجلس برای متعهدسازی صادرکنندگان چیست؟ ۱۴

جناب آقای مهندس محمد آقاجانلو

انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت **مدیرعامل شرکت ملی فولاد ایران** صمیمانه تبریک عرض نموده، توفیق روزافزونتان را از درگاه خداوند متعال خواستاریم.

مدیرعامل و هیات‌مدیره، شرکت مهندسی بین‌المللی فولاد تکنیک





سر مقاله

گمرک
ماه شب چهاردهم



ناصر بزرگمهر
management@smtnews.ir
به نام او که هر چه بخواهد همان می‌شود

گمرک انبار نیست
گمرک‌ها را تخلیه کنید
گمرک سرگردنه نیست
گمرک محل بگیروببند نیست
گمرک و زیرمیزی‌ها
گمرک به‌روز نیست
گمرک و دلالی
گمرک خار در گلو
گمرک محروم از فناوری
گمرک و نیاز به دگرگونی

این فریادهایی است که سال‌هاست در حوزه‌های مختلف از زبان مردم و مراجعه‌کنندگان و مسافران و واردکنندگان و صادرکنندگان درباره گمرکات به‌زبان رانده می‌شود و بارها در رسانه‌ها نوشته و بیان شده و حتی مسئولان مملکتی در رده‌های گوناگون گفته‌اند و هیچ‌گاه گوش شنوایی نبوده است.

اخیرا رئیس‌جمهوری محترم هم بار دیگر با تاکید بر ضرورت توجه به گمرک برای تعیین تکلیف اجناس موجود در انبارهای آن، ۳ ماه زمان تعیین کردند.

وزیر صنعت، معدن و تجارت درخواست بازنگری در سامانه گمرک را مطرح کرده و صادرکنندگان و واردکنندگان در تماس با روزنامه درخواست می‌کنند که اگر می‌شود تیتر بزنید که فکری به حال این سامانه‌های ناقص و غیرکارشناسی گمرک کرده و تکلیف پنجره واحد را در تجارت روشن کنند.

به‌قول یکی از کارشناسان، سامانه گمرک نه‌تنها کمکی به متقاضیان نمی‌کند، بلکه بازوی کمکی تحریم علیه مردم شده و سامانه‌ای علیه کسب‌وکار و تولید است.

بارها توسط خود گمرک گزارش شده که میلیون‌ها تن کالا در گمرک مانده و در حال تخریب هستند و کسی توجهی به موضوع ندارد.

یک مراجعه‌کننده به گمرک در دنیای مجازی نوشته است خداوکیلی این کالاهای مشمول ثبت‌نام در سامانه جامع تجارت را کارشناسان نوشته‌اند؟ اجناسی مثل وردنه، هاون، منقل و امثالهم یعنی چی؟ حداقل دمشون گرم که دسته هاون را ننوشته‌اند.

البته از وقتی باخبر شدیم که الاغ هم جزو کالاهای لوکس و در گروه ۱۰ قرار گرفته و با پورشه و لامبورگینی و مازراتی هم‌ردیف شناخته شده، نمی‌دانم چراحس خوبی در من به‌وجود آمده و عاشق الاغ شده‌ام. شاید به‌دلیل مشابهت‌هایی که با این حیوان مظلوم تاریخ‌حس می‌کنم. سال‌هاست که الاغ کار خودش را می‌کند، بار خودش را می‌برد، کم می‌خورد و گاهی هم لگدی در هوا می‌زند و اعمالش خیلی شبیه روزنامه‌نگارهایی مثل من است.

من از کودکی معتقد بودم که فقط گاو نیست که حیوان مفیدی است، قبول نداشتم که فقط اسب حیوان نجیبی است، فقط سگ نیست که حیوان باوفایی است، بلکه خر یا ببخشید الاغ هم حیوان نجیب و مفید و باوفایی است که ویژگی‌های بسیار زیاد دیگری هم دارد و باربری زیاد و علف کمی که می‌خورد بخشی از ویژگی او است. ظلمی که در تاریخ به این حیوان دوستداشتنی شده و همیشه سکوت کرده، از اهمیت کمی برخوردار نیست.

حالا که به لطف آقای دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک، آقای الاغ هم‌ردیف با بهترین اتومبیل‌های دنیا در لیست وارداتی‌ها قرار گرفته، پیشنهاد می‌کنم جناب الاغ را رولزرویس خطاب کنیم؛ شاید مشکل صادرات پیاز و سیب‌زمینی هم برای همیشه حل شود.

البته در دولت قبل به دستور وزیر صنعت، معدن و تجارت ممنوعیت صادرات پیاز و سیب‌زمینی لغو و آزاد شد، اما چون این پیاز و سیب‌زمینی بی‌غیرت، ثباتی ندارند، ممکن است چند روز دیگر باز هم موش بدوانند و صادرات‌شان ممنوع شود و وارادت‌شان آزاد و خلاصه هر سال، قصه پیاز و سیب‌زمینی مثل رمان ده‌جلدی عمه‌خانم، بلاتکلیف بماند؛ بنابراین پیشنهاد می‌کنم آنها را هم، هم‌ردیف شاتوت و توت فرنگی ببینیم و اسم‌شان را بنز و بام و بگذاریم.

از نکات بامزه این داستان گمرکات کشور که البته هیچ ربطی هم به خود گمرک ندارد، اقلام و اجناسی است که گاهی وارد کشور می‌شود.

براساس گزارش دیوان محاسبات در سال گذشته که کشور درگیر تحریم و تامین کالاهای اساسی از جمله غذا و دارو بوده، ۲ میلیارد و ۷۰۶ میلیون دلار ارز ۴۲۰۰ تومانی، صرف واردات کالاهایی نظیر نخ دندان، عروسک و اسباب‌بازی، لحاف و تشک، لوازم آشپزخانه، لوازم بدنسازی، لامپ، در قوطی، درپوش، غذای سگ و گربه، چوب بستنی، انواع خاک و پارچه و بیل و دسته‌بیل شده است.

از همین کالاهای وارداتی می‌توان به بخشی از گرفتاری‌های کشور در بخش تولید و ارز و دزدی و زدوبند و خیلی چیزهای دیگر پی برد.

یکی از بامزه‌ترین اتفاقات در گمرک که البته باز هم به خود گمرک ربطی ندارد و به قانون‌گذاری مرتبط است، ۸۰ دلار معافیت گمرکی کالای همراه مسافران و توریست‌ها است؛ یک شوخی تاریخی چندده‌ساله. یک روز معافیت گمرکی کالای همراه هر مسافر طبق قانون ۸۰ دلار تعیین شده و حالا بعد از سال‌ها، در شرایطی که قیمت اجناس به ده برابر و صد برابر و هزار برابر قیمت آن زمان رسیده، هنوز قانون ۸۰ دلاری پابرجاست.

در شرایطی که هر مسافر با منشأ شخصی و خارجی می‌تواند کالاهای مناسب مصرفی خود را به داخل کشور بیاورد و به بازار کمک کند، در همچنان بر پاشنه یک قرن قبل می‌چرخد.

قصه اسکله‌های غیرمجاز و کانتینر، کانتینر اجناس مختلف در بازار که همه از عجز گمرک می‌گویند، بارها در موضوع کالاهای قاچاق مطرح شده و از حوصله این یادداشت خارج است.

آیا با این شرایط گمرک نیاز کشور است؟

بدون شک هر کشوری گمرک می‌خواهد. گمرک دروازه‌های تمدن و نیازهای مصرفی هر سرزمینی است. باید گمرک داشت و عوارض گمرکی را در واردات و صادرات پرداخت کرد، اما به‌شرط اینکه این پنجره واحد گمرکی، حساب و کتاب و قانون‌های ساده داشته باشد و مجریان سلامتی بر سر آن باشند.

روزی شخصی از ملا پرسید: ماه بهتر است یا خورشید؟!

ملا گفت: ای نادان این چه سوالی است که از من می‌پرسی؟ خب معلوم است، خورشید روزها بیرون می‌آید که هوا روشن است و نیازی به وجودش نیست!

اما ماه، شب‌های تاریک را روشن می‌کند، به همین جهت نفعش خیلی بیشتر از ضررش است! گمرک ماه شب‌های تاریک صادرات و واردات کشور است؛ به شرط آنکه هر شب ماه شب چهارده باشد.

گمرک‌ها را تخلیه کنید

شرایط نوین تجارت جهانی و مسائل اقتصاد بین‌الملل در توسعه و پیشرفت کشورهای جهان جایگاه ویژه‌ای دارند و روزبه‌روز نقش تجارت و اهمیت آن در اقتصاد ملی کشورها بیش از پیش آشکار می‌شود. نهاد مجری مبادلات تجاری در عرصه بین‌الملل گمرک است. این سازمان امور مربوط به جابه‌جایی کالا و مسافران را در سطح بین‌الملل مدیریت می‌کند و دولت‌ها برای اجرای مناسب برنامه‌ها و سیاست‌های مالی، اقتصادی و اجتماعی نیازمند سازمان گمرکی کارآمد و تاثیرگذار هستند. باتوجه به اهمیت این نهاد اقتصادی، کارکرد آن از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. با این همه چند سالی است که موضوع تاخیر در ترخیص کالا از گمرکات سوژه خبرگزاری‌ها شده و هرچند وقت یک بار در صدر خبرها جای می‌گیرد.

چندی پیش در جریان سفر رئیس‌جمهوری به بوشهر نیز سید ابراهیم رئیسی با تاکید بر ضرورت مشخص شدن وضعیت اموال موجود در انبارهای اموال تملیکی گمرک، برای تعیین‌تکلیف اجناس موجود در انبارهای گمرک استان بوشهر ضرب‌الاجل سه‌ماهه تعیین کرد. رئیسی در بازدید از انبارهای اموال تملیکی گمرک این استان گفت: لازم است قوه قضاییه، وزارت امور اقتصادی و دارایی و دستگاه‌های ذی‌ربط، همکاری کرده و برای روشن شدن تکلیف اجناس و کالاهای موجود در این انبارها در ۳ ماه آینده برنامه‌ریزی و اقدام کنند. البته موضوع تخلیه گمرکات از حدود یک سال پیش مطرح است و رئیس دولت دوازدهم نیز در ماه‌های پایانی دوره کشورداری برای ترخیص بدون تعلل کالاهای اساسی از گمرکات دستور ویژه داد، اما ظاهرا این داستان همچنان ادامه دارد و هنوز هرازگاهی اخباری مبنی بر تعیین‌تکلیف اقلام و کالاهای مانده در گمرک منتشر می‌شود؛ چنانچه هفته گذشته نیز به‌دنبال بازدید دادستانی از گمرک، مقرر شد وزارت بهداشت ظرف یک هفته وضعیت ترخیص شدن یا نشدن ۲۵۰ تن سرم تاریخ گذشته و ۲۸۰ تن سرم بیماران دیالیزی را مشخص کند. چند روز پیش هم اعلام شد ۱۳۰۰ تن سرم انسانی بیش از یک ماه در گمرک مانده و وزارت بهداشت مجوز ترخیص را صادر نکرده است.

۱۴ تیر نیز در جلسه کمیسیون کشاورزی مجلس شورای اسلامی با مسئولان وزارت جهاد کشاورزی و گمرک، محمدجواد عسگری، نایب رئیس این کمیسیون از دپو حدود ۳.۵ میلیون تن نهاده دامی در گمرکات کشور خبر داد. البته دپو کالا در گمرکات کشور تنها به کالای اساسی، نهاده‌های دامی و اقلام دارویی خلاصه نمی‌شود.

در این بین بسیاری بر این نکته تاکید دارند که گمرک تنها مجری و انباردار کالا و مسئول ترخیص آنهاست و این نهادهای واردکننده کالا هستند که در ترخیص کالا تعلل می‌کنند. البته در برخی گمرکات استانی نیز تاخیر در اجرای امور وجود دارد. با این همه باید تاکید کرد که گمرک انبار نیست و صاحبان کالا باید برای تخلیه گمرک‌ها اقدام سریع‌تری انجام دهند.

شاید برای بهبود این روند نظام گمرکی ایران و روند ترخیص نیاز به دگرگونی داشته باشد.

در این شماره صمت به بهانه دستور رئیس‌جمهوری مبنی بر ضرورت مشخص شدن وضعیت اموال موجود در انبارهای اموال تملیکی گمرک به بررسی شرایط روز و مشکلات این نهاد اقتصادی-تجاری پرداخته‌ایم.

جایگاه گمرک در نظام‌های اقتصادی دنیا

در تمامی کشورهای جهان، نظام گمرکی در چارچوب برنامه‌های کلان اقتصادی آن کشور عمل می‌کند. در بیشتر کشورها گمرک تحت پوشش وزارت امور اقتصاد و دارایی فعالیت می‌کند. گمرک مسئول اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقرراتی است که در نهایت منجر به وصول درآمد برای دولت می‌شود.

بنابراین می‌توان گفت گمرک سازمانی است مالی و اقتصادی که در هر زمان بنا به مقتضیات و خواست حکومت‌ها، شکل و سازمانی خاص به خود گرفته تا به‌صورت فعلی درآمده است.



عکس: صمت

گمرک سابقه‌ای به قدمت تاریخ دارد. در زمان اشکانیان گمرک به‌صورت اداره‌ای منظم کلیه اجناس وارده و صادره را ثبت می‌کرده و نکته جالب اینکه در این دوران حقوق و عوارض گمرکی فقط از کالاهای وارده اخذ می‌شده است. در ایران از قدیم‌الایام تشکیلات گمرکی وجود داشته؛ از زمان ساسانیان (حقوق گمرکی یک‌دهم ارزش کالا دریافت می‌شده است) صفویه (عوارض گمرکی کالاها باتوجه به بهای آن تعیین می‌شد) و دوره زندیه و قاجار.

ساختار و اهداف گمرک ایران

در واقع گمرک به‌عنوان مرزبان اقتصاد، بر اجرای صحیح و دقیق قوانین و مقررات نظارت دارد. کنترل اجرای قوانین و مقررات در زمینه بازرگانی کشور قسمتی از اهداف گمرک است. گمرک از طریق وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و عوارض گمرکی، از طرف وزارت امور اقتصادی و دارایی درآمد برای دولت ایجاد می‌کند که همه این هزینه‌ها تحت عنوان مالیات بر تجارت خارجی تعریف می‌شوند.

گمرک در گام نخست سازمانی دولتی است و تنها مسئول و کارگزار اجرای قانون گمرک است. در مرحله بعد انجام تشریفات وتسهیل و تسریع انجام واردات، صادرات و ترانزیت برعهده این سازمان قرار دارد.

رئیس کل گمرک سمت معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی را دارد و بالاترین مقام این نهاد است. ستاد مرکزی گمرک نیز در ساختار این سازمان، بر مناطق دهگانه و گمرکات اجرایی در تهران (گمرکات مهرآباد، شهریار، غرب، جنوب تهران، امانات پستی) سرپرستی دارد. این سازمان از لحاظ ساختاری دارای چند معاونت است که دارای شرح وظایف زیر هستند:

- معاونت امور گمرکی: دربرگیرنده دفتر واردات، دفتر صادرات، دفتر تعیین ارزش و دفتر تعیین تعرفه است.
- معاونت حقوقی گمرک: دربرگیرنده اداره کل نظارت بر ترانزیت، اداره کل بازبینی و دفتر حقوقی و قضایی است.
- معاونت اداری و مالی: شامل ادارات کل خدمات و تدارکات، امور اداری، امور مالی، تشکیلات و بودجه است.

وظایف گمرک

اخذ حقوق گمرکی، سود بازرگانی، هزینه‌های گمرکی، عوارض گمرکی و واریز به حساب سازمان‌های ذی‌ربط، انجام تشریفات گمرکی، واردات موقت، صادرات موقت، کابوتاژ، ترانزیت داخلی، ترانزیت خارجی از مهم‌ترین وظایف این سازمان دولتی به‌شمار می‌رود. دیگر وظایف گمرک به شرح زیر است:

- صدور مجوز واردات، صادرات و ترخیص کالا
- رسیدگی به تخلفات گمرکی
- فروش کالاهای متروکه
- انبار و نگهداری کالا
- تعیین ارزش و تعرفه کالا
- صدور پروانه ترانزیت و کنترل ترانزیت
- نظارت بر کابوتاژ
- جمع‌آوری و پردازش و انتشار آمار بازرگانی خارجی
- بازبینی اظهارنامه‌های وارداتی و صادراتی و اسناد ترخیص کالا
- اجرای قوانین مرتبط با بازارچه‌های مرزی، مرزنشینان و پیله‌وران
- اعمال مقررات گمرکی درباره معافیت‌ها و ممنوعیت‌ها
- صدور پروانه حق‌العمل‌کاری و نظارت بر آن
- مبارزه با قاچاق و تخلفات گمرکی

ارتباط گمرک با سایر سازمان‌ها

گمرک برای اجرای وظایف و تشریفات با وزارتخانه‌ها و موسسات مختلفی ارتباط دارد. بدون شک همکاری این نهادها منجر به موفقیت در اجرای امور گمرکی شده و در صورت نبود همکاری یا تعلل در اجرای وظایف ازسوی هر یک از این نهادها، روند تجاری با مشکل مواجه خواهد شد.

ارکان و سازمان‌های دخیل در اجرای صحیح امور گمرکی به شرح زیر است:

- مجلس شورای اسلامی که حقوق گمرکی و سود بازرگانی آن را تعیین و اصلاحات آن را کمیته دائمی مقررات صادرات و واردات اعلام می‌کند.
- هیات وزیران که مسئول تصویب سود بازرگانی کالاست.
- وزارت امور اقتصاد و دارایی که اجازه ورود و صدور کالا پس از انجام تشریفات گمرکی را می‌دهد. این وزارتخانه مسئول صدور گواهی موقت کالا است.
- وزارت صنعت، معدن و تجارت که مسئول حسن اجرای قوانین صادرات و واردات است و تشریفات گمرکی طبق بخشنامه‌های این وزارت جلو می‌رود.
- بانک مرکزی از دیگر بخش‌های مرتبط با امور گمرکی است؛ به‌عبارت دیگر بخش عمده‌ای از سیاست‌های خارجی با بانک مرکزی است.
- سازمان استاندارد که گواهی استاندارد صادر می‌کند.
- سازمان بازرسی که مسئول صدور برگ بازرسی است.
- وزارت بهداشت که مسئول صدور مجوز بهداشت برای کالای معاملاتی است.

ابعاد اقتصادی گمرک

جنبه اقتصادی گمرک همان اجرای سیاست بازرگانی کشور است. کلیه فعالیت‌ها از جمله اخذ مالیات بر واردات و صادرات علاوه بر اینکه منبع درآمد برای دولت است ۳ اثر عمده و اساسی بر اقتصاد نیز دارد که عبارتند از: اثر تخصیصی (مالیات شرکت‌ها)، اثر توزیعی (مالیات بر درآمد)، اثر حمایتی (مالیات بر واردات و صادرات).

گمرک دارای ابزارهایی برای اجرای سیاست‌های دولت بوده که یکی از مهم‌ترین این ابزارها موانع تعرفه‌ای و موانع غیرتعرفه‌ای است.

موانع تعرفه‌ای مبالغی است که دولت به‌عنوان مالیات غیرمستقیم از کالاهایی که به کشور وارد یا از آن خارج می‌شود اخذ می‌کند. موانع تعرفه‌ای شامل حقوق گمرکی، عوارض گمرکی، سود بازرگانی و هزینه‌ها می‌شود.

حقوق گمرکی: حقوق ورودی در جدول تعرفه گمرکی تنظیم شده و ۴ درصد ارزش گمرکی کالاست.

سود بازرگانی: دولت باتوجه به شرایط اقتصادی، میزان تولید و عرضه و تقاضای کشور به‌صورت سالانه می‌تواند مبلغ سود بازرگانی را تغییر دهد.

هزینه‌های گمرکی: تخلیه و باربری و بارگیری، انبارداری، آزمایش و تعرفه‌بندی، بدرقه کالا و خدمات

حضور در سازمان‌های بین‌المللی

از آنجا که گمرک، مجری برنامه‌های اقتصادی کشور در امر بازرگانی خارجی است، حضور فعال در سازمان‌های همکاری تجاری بین‌المللی و منطقه‌ای و برخورداری از امکانات بیشتر در این زمینه ضروری است تا بتواند نقش موثرتری در حفظ منافع کشور ایفا کند.

در ۱۰۰ سال اخیر سازمان‌های بین‌المللی متعددی برای تنظیم و هماهنگی روابط و مسائل بین‌المللی ایجاد شده‌اند. شورای همکاری گمرکی که امروزه با نام سازمان جهانی گمرک شناخته می‌شود، از مهم‌ترین این سازمان‌هاست.

سازمان جهانی گمرک توسط شورا و کمیسیون خط‌مشی‌گذاری (۲۴ عضو) و با مشاوره مالی از جانب کمیته مالی (۱۷ عضو) اداره می‌شود.

گمرک ایران در انجام وظایف بسیار پیچیده‌اش به‌عنوان نماینده دولت در مرزها برای کنترل ورود و خروج کالا و اجرای مقررات صادرات و واردات با ۴۹ سال عضویت در سازمان جهانی گمرک توانسته ضمن شرکت فعال در اجلاس‌های این سازمان و ارائه نظریات سازنده، از دستاوردهای این سازمان بهره لازم را ببرد.

از سوی دیگر نگاهی به وضعیت کشور در ۲ دهه اخیر نشان می‌دهد ایران نقش ناچیزی در اقتصاد جهانی دارد. این مهم باتوجه به فشارهای سیاسی و اقتصادی داخلی و خارجی نمود بیشتری پیدا کرده است.

این وضعیت تصمیم‌گیرندگان ایران را ناگزیر به تجدیدنظر در تصمیمات سیاست خارجی می‌کند. نگرش اقتصادی به تحولات بین‌المللی یکی از ملزومات پذیرش روند جهانی شدن است. در این صورت اعمال منطق اقتصادی در سیاست خارجی، منافع جدیدی در منطقه و جهان برای ایران پدید خواهد آورد و این منافع درهای جدیدی را به روی کشور می‌گشاید.

در این فرآیند برنامه‌ریزی جدید سیاست خارجی نیاز به هماهنگی و مشارکت بخش اقتصادی کشور با ارگان سیاسی دارد. به گواه بسیاری از کارشناسان دیگر «سیاست» و «امنیت» نمی‌توانند تنها ملاک‌های برنامه‌ریزی سیاست خارجی باشند. در این شرایط «اقتصاد» و «فرهنگ» از اهمیت روزافزونی در سطح جهان برخوردار شده‌اند و تعیین‌کنندگی آنها در سیاست جهانی قابل‌قیاس با سال‌های جنگ سرد نیست. در این عرصه توسعه اقتصادی در سایه بهبود روابط بین‌الملل محقق می‌شود.

سخن پایانی...

گمرک به‌عنوان مرزبان اقتصاد کشور نقش مهمی در وصول درآمدهای دولت دارد. برای تحقق این مهم باید الزامات قانونی در ورود و صدور کالا توسط واردکننده یا صادرکننده رعایت شود.

همچنین علاوه بر رعایت محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های وضع شده، وصول حقوق گمرکی و عوارض گمرکی برعهده این سازمان است.

جمع‌آوری و پردازش و انتشار آمار بازرگانی خارجی (واردات، صادرات) و رسیدگی و حل اختلافات ناشی از اجرای قانون و مقررات گمرکی بین این نهاد و صاحب کالا از دیگر وظایف این سازمان به‌شمار می‌رود.

یادداشت

تبدیل مناطق آزاد به دروازه‌ای برای واردات!



محمدرضا محبوب‌فر- کارشناس

مناطق آزاد: ایده راه‌اندازی مناطق آزاد در دنیا برای رهایی از اقتصاد تک‌محصولی و ثروت‌آفرینی و خلاصی از اقتصاد دولتی شکل گرفت.

در دوران جنگ تحمیلی ایران با عراق به‌دلیل کاهش ارزهای نفتی کشور، توسعه صادرات غیرنفتی با ایجاد ۳ منطقه آزاد در برنامه اول توسعه بنیان گذاشته شد و در نهایت قانون اداره این مناطق سال ۷۲ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

گرچه اهداف متعالی و مترقی برای توسعه و آبادانی کشور از طریق این مناطق ترسیم شد اما بسیاری معتقدند در حال حاضر فعالیت این مناطق با انحراف در عملکرد و آرمان‌هایش همراه است؛ به‌طوری که در ۳ دهه گذشته گاه و بیگاه مسئولان دولتی و قضایی از این مناطق به‌خاطر قاچاق و فساد و فرار مالیاتی انتقاد کرده‌اند. ضمن اینکه مناطق آزاد سال‌هاست تبدیل به حیاط خلوت دولت‌ها شده‌اند و هیچ‌گاه آمار دقیقی از عملکرد اقتصادی این مناطق منتشر نمی‌شود. برای بررسی دلایل انحراف از عملکرد و رشد واردات در مناطق آزاد نیز دلایل مختلفی عنوان شده است. یکی از این موارد نبود حمایت و توجه لازم به تولید داخل است. زمانی که حمایت لازم از تولیدکنندگان داخلی انجام نگیرد و تولیدکننده مجبور به فعالیت با نصف ظرفیت تولید خود شود، بازار داخلی با کمبود کالا روبه‌رو می‌شود.

از سوی دیگر وقتی تولیدکنندگان داخلی با مشکلات متعدد از جمله بحث دستمزد و مالیات و بیمه مواجه می‌شوند، مجبور به کاهش تولید یا تعطیلی کارگاه می‌شوند؛ بنابراین برای جلوگیری از آشفتگی بازار، واردات رونق می‌گیرد و در این شرایط مناطق آزاد به محلی برای واردات تبدیل می‌شوند.

مشکل عمده مناطق آزاد اکنون حمایت نشدن تولیدکنندگان و صنعتگران داخلی است.

قطعا تولیدکننده پس از تامین بازار داخل قادر به صادرات خواهد بود، این در حالی است که در فلسفه ایجاد مناطق آزاد صادرات و ارزآوری از این محل در اولویت قرار داشت. براساس موارد یادشده می‌توان گفت مناطق آزاد به‌جای اینکه محلی برای صادرات باشند، اکنون به دروازه‌ای برای واردات تبدیل شده‌اند.

اگر صادرات در این مناطق قوت گرفته و افزایش یابد برای همه دست‌اندرکاران و مسئولان این مناطق سودآوری بیشتری نسبت به واردات خواهد داشت. حتی در این صورت می‌توان مناطق آزاد را تبدیل به بنگاه‌های اقتصادی برای تولید محصولات مرغوب ایرانی کرد. این سیاست همچنین سبب افزایش اشتغالزایی و ایجاد درآمد ارزی برای کشور خواهد شد، اما تا وقتی تحریم وجود دارد و تعاملات اقتصادی ایران با کشورهای خارجی برقرار نیست این امر میسر نخواهد شد.

برای تحقق این دست اهداف باید روند عادی‌سازی روابط با کشورهای دیگر آغاز شود تا پس از رفع مشکلات اقتصادی، به پیشرفت صنایع داخلی کشور برسیم.

گسترش صنعت
صمت
شنبه
۲۴ مهر ۱۴۰۰
۹ ربیع‌الاول ۱۴۴۳
۱۶ اکتبر ۲۰۲۱
شماره ۱۹۰۶
پیاپی ۳۲۲۴



چالش خودروها گمرکی نیست



خواب سرمایه در گمرک به‌نفع تولید نیست



ابزار مجلس برای متعهدسازی صادرکنندگان چیست؟

تحلیل روز

ضرورت تحول در نظام آماری بازرگانی

امیرعباس آذرم‌وند
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

یکی از ابزارهای ضروری برای سیاست‌گذاری کارآمد در نظام اقتصادی، دسترسی به آمارهای صحیح، به‌روز و جامع است. بازرگانی خارجی یکی از حوزه‌های مهم اقتصادی است که معمولا سیاست‌گذاری در این زمینه با پیچیدگی خاصی همراه است. از این رو، اهمیت دسترسی به آمارهای صحیح، به‌روز و جامع در آن دوچندان است. در ایران نهادهای مختلفی در تولید و انتشار آمار بازرگانی خارجی دخیل هستند که مهم‌ترین آنها عبارتند از: گمرک جمهوری اسلامی، سازمان توسعه تجارت ایران، مرکز آمار، وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک مرکزی.

به گزارش صمت بررسی نظام آمار بازرگانی خارجی در ایران در مقایسه با تجارب موفق جهان نشان می‌دهد اگرچه گمرک از سال ۷۱ به بعد سابقه مناسبی از ارائه آمارهای تجارت دارد اما طبقه بندی دیگری غیر از این آمارها ارائه نمی‌کند. از سوی دیگر، بانک مرکزی و مرکز آمار نیز با استفاده از آمارهای خام گمرکی، اقدام به ارائه طبقه‌بندی آمار تجارت خارجی برحسب کدهای فعالیت کرده‌اند اما متاسفانه انسجام کافی و سازگاری مناسب در آمارهای یادشده دیده نمی‌شود.

وجود وقفه زمانی موثر در ارائه آمارها یکی از اشکالات نظام آمار بازرگانی کشور است. علاوه‌بر این، در بسیاری از موارد مشخص نیست محتوای آمار ارائه‌شده با آمارهای مشابه چه تفاوت‌ها یا شباهت‌هایی دارد. از دیگر نقاط ضعف نظام آمار بازرگانی خارجی کشور، عدم استمرار در تهیه و انتشار برخی آمارهای مفید است. از موارد مهم تفاوت میان نظام آمار بازرگانی خارجی در ایران و تجارب موفق دنیا، شکل، قالب و ساختار ارائه آمارها است. متاسفانه در این زمینه در ایران ضعف‌های جدی وجود دارد.

یکی از موضوعات بسیار مهم در زمینه آمار، وجود اختلاف در اعداد و ارقام منتشرشده میان نهادهای مختلف است. یکی از مصادیق اختلاف آماری، مربوط به طبقه‌بندی صادرات غیرنفتی به شمار می‌رود که توسط گمرک و بانک مرکزی ارائه می‌شود.

بخشی از این اختلاف نیز ناشی از تفاوت در ماخذ دریافت آمار است که نمونه آن در اختلاف آمار صادرات پتروشیمی از سوی گمرک و بانک مرکزی قابل مشاهد است. بخش دیگری از اختلافات نیز میان آمار مراجع بین‌المللی و آمارهای داخلی است.

از جمله مشکلات دیگر نظام آمار بازرگانی خارجی کشور، احتمال بروز خطا به صورت ارزش‌گذاری غیرواقعی عملیات تجاری و ثبت آن به‌عنوان آمار بازرگانی خارجی است. یکی از عواملی که ممکن است زمینه شکل‌گیری خطا را فراهم کند، فرآیند ارزش‌گذاری کالای تجاری در گمرکات است. به‌طور طبیعی این انگیزه وجود دارد که واردکنندگان برای کاهش میزان پرداخت عوارض ارزش کالای وارداتی را کمتر از میزان واقعی آن اعلام کنند؛ اگرچه این انگیزه مختص تاجران در ایران نیست. درباره کالاهای صادراتی نیز می‌توان مشابه این وضعیت را البته با شدت به نسبت کمتری تعریف کرد.

در شرایط عادی خطاهای ناشی از ارزش‌گذاری غیرواقعی کالاها ممکن است چندان قابل‌توجه نباشد، اما شرایط خاص اقتصادی مانند آنچه در سال ۹۷ و بخشی از سال ۹۸ رخ داد می‌تواند انگیزه‌هایی را که موجب این خطاها می‌شوند، افزایش دهد.

اهمیت آمارهای اقتصادی

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تاکید دارد اهمیت آمارهای اقتصادی تنها معطوف به سیاست‌گذاران و جامعه علمی نیست بلکه یکی از مهم‌ترین مخاطبان و مصرف‌کنندگان آمار، شرکت‌ها و کارآفرینان هستند. بسیاری از شرکت‌های متوسط و بزرگ برای برنامه‌ریزی‌های خود در تصمیم‌گیری درباره ورود به بازار یا سرمایه‌گذاری در یک طرح خاص و تحلیل بازار و رقبای خود به آمار نیاز دارند. هرچه این آمارها از دقت بالاتری برخوردار باشد، جامع‌تر بوده و به‌روزتر باشد، می‌تواند برای این منظور مفیدتر و موثرتر هم باشد. درواقع می‌توان آمار را یک کالای عمومی دانست که هم به مصرف سیاست‌گذاری می‌رسد و هم در کسب‌وکار مورد نیاز است. بازرگانی خارجی یکی از حوزه‌های مهم اقتصادی است که معمولا سیاست‌گذاری در این زمینه با پیچیدگی خاصی همراه است. از این رو، اهمیت دسترسی به آمارهای صحیح، به‌روز و جامع در آن دوچندان است. تعداد بسیار زیادی کالا و خدمت در بخش بازرگانی خارجی مبادله می‌شود که سیاست‌گذار می‌تواند از جنبه‌های مختلفی برای آن محدودیت‌های تعرفه‌ای، مشوق‌ها، مالیات، یارانه و سایر اقدامات سیاستی را تعریف کند. بنابراین جامع بودن آمار در این حوزه اهمیت ویژه‌ای دارد.

تفاوت‌های آماری

با بررسی نظام آماری نهادهای بین‌المللی و نیز چند کشور منتخب در زمینه آمارهای بازرگانی خارجی و مقایسه آنها با ساختار نظام آماری بازرگانی خارجی در ایران می‌توان به نکات مهمی دست یافت. نخستین نکته این است که مهم‌ترین و پایه‌ای‌ترین شکل ارائه آمارهای تجارت خارجی برحسب طبقه‌بندی کدهای سیستم هماهنگ است که توسط همه کشورها مورد بررسی و نیز سازمان‌های بین‌المللی که آمارهای تجارت خارجی کشورها را منتشر می‌کنند، ارائه می‌شود. خوشبختانه گمرک ایران سابقه مناسبی از ارائه آمارهای تجارت از سال ۷۱ به بعد دارد و از این نظر می‌توان گفت آمارهای خام و پایه‌ای تجارت خارجی نیز با سطح جزئیات تا ۸ رقم ارائه می‌شود.

از جمله تفاوت‌هایی که در نظام آمار بازرگانی خارجی در ایران و کشورهای منتخب دیده می‌شود ارائه طبقه‌بندی‌های مختلف از آمارهای خام تجارت از جمله طبقه‌بندی برحسب فعالیت و نیز شاخص‌های مختلف تجاری است. متاسفانه در ایران در این ناهماهنگی وجود دارد. با وجود اینکه گمرک سابقه مناسبی از ارائه آمارهای خام دارد اما طبقه‌بندی دیگری از این آمارها ارائه نمی‌کند. هرچند در گذشته در قالب سالنامه آمار بازرگانی خارجی طبقه‌بندی آمارهای یادشده برحسب کدهای دیگر هم ارائه می‌شد اما از سال ۹۲ به بعد چنین آماری توسط گمرک منتشر نمی‌شود که این نقطه ضعف به شمار می‌رود. البته بانک مرکزی و مرکز آمار نیز با استفاده از آمارهای خام تجارت گمرکی اقدام به ارائه طبقه‌بندی‌های آمار تجارت خارجی برحسب کدهای فعالیت کرده‌اند اما متاسفانه انسجام کافی و سازگاری مناسب در آمارهای یادشده دیده نمی‌شود.

نکته مهم دیگر، ارائه تعاریف و محتوای آمارهای تجارت خارجی است. درباره هر نوع آماری که توسط نهادهای بین‌المللی مورد بررسی و نیز بیشتر کشورهای منتخب ارائه می‌شود، تعریف مشخصی از محتوای این آمار بیان می‌شود تا مشخص شود دامنه شمول آمار یادشده چیست. متاسفانه ایران در این زمینه ضعف دارد و در بسیاری از موارد مشخص نیست محتوای آمار ارائه‌شده با آمارهای مشابه آن چه تفاوت‌ها یا شباهت‌هایی دارد.

از موارد مهم تفاوت میان نظام آمار بازرگانی خارجی در ایران و کشورهای منتخب، فرمت ارائه آمارها است. دیدیم که در کشورهای منتخب و نهادهای جهانی، آمارها بیشتر در قالب اکسل ارائه می‌شوند که برای تجزیه و تحلیل بسیار مناسب هستند. همچنین بانک‌های اطلاعاتی برای دسترسی پژوهشگران و متقاضیان آمار فرمت مناسبی دارند. در این زمینه تنها بانک مرکزی است که در قالب بانک اطلاعاتی سری زمانی آمارها را به‌صورتی مناسب ارائه می‌دهد و بعد از آن گمرک در قالب سامانه «انتشار آزاد و برخط اطلاعات» آمارهای ماهانه و روزانه را ارائه می‌دهد. غیر از این دو، آمارهای سالانه گمرک، سازمان توسعه تجارت و مرکز آمار هیچ‌یک در قالب یک سامانه و داشبورد مناسب اطلاعاتی ارائه نمی‌شود.

از دیگر نقاط ضعف نظام آمار بازرگانی خارجی کشور، وقفه قابل‌توجه ارائه آمارهاست. این موضوع به‌ویژه درباره آمارهای ماهانه قابل‌توجه است. اگر یکی از اهداف ارائه آمارهای بازرگانی خارجی، اطلاع‌رسانی به مخاطبان است، پس این آمارها باید در زمان مناسب و با وقفه زمانی کمتر ارائه شوند تا برای تصمیم‌سازی مفید باشند.

در نهایت از نقاط ضعف نظام آمار بازرگانی خارجی، عدم استمرار در تهیه و انتشار برخی از آمارهای مفید است. مثلا درباره گمرک دیدیم که باوجود انتشار آمار روزانه ترانزیت کالا، آمار سالانه آن از سال ۹۲ به بعد ارائه نشده است.

مورد مشابه دیگر در این زمینه، ارائه نشدن آمارهای مربوط به مناطق آزاد از سوی گمرک از سال ۹۲ به بعد است.

همچنین سالنامه آمار بازرگانی خارجی از آن سال به بعد منتشر نشده است. به‌نظر می‌رسد بیش از اینکه این نوع تصمیمات متاثر از مشکلات فنی باشد، تصمیمات مدیریتی است. مشابه این امر در منتشر نشدن آمار شاخص نرخ کالاهای وارداتی توسط بانک مرکزی از سال ۸۶ به بعد است که مشخص نیست چرا دوباره تهیه و منتشر نمی‌شود، باوجود اینکه شاخص نرخ کالای صادراتی منتشر می‌شود.

نقاط ضعف و قوت نظام آماری گمرک

از جمله نقاط قوت نظام آماری گمرک کشور می‌توان به انتشار مستمر آمارهای پایه‌ای تجارت کالایی توسط گمرک اشاره کرد. درواقع حداقل از سال ۱۳۷۱ اطلاعات مربوط به صادرات و واردات کالایی برحسب کدهای ۸ رقمی تعرفه در دسترس است. این اطلاعات پایه، مبنای محاسبه انواع شاخص‌های تجاری است که برای تحلیل روندهای تجارت خارجی کشور مفید هستند.

اطلاعات گمرکی برحسب سال و ماه در دسترس هستند. هرچند اطلاعات جزئی‌تر تجارت ماهانه گمرک با وقفه‌ای چندین ماهه منتشر شده و اطلاعات روزانه تجارت نیز وقفه‌ای نزدیک به یک سال دارند، با این حال نفس انتشار این اطلاعات توسط گمرک اقدامی مثبت است.

نخستین نقطه ضعف نظام آماری گمرک کشور منتشر نشدن برخی از آمارهایی است که در سال‌های قبل ارائه می‌شدند.

اگرچه آمارهای پایه اعم از تجارت کالایی شامل کدهای تعرفه و کشورهای شریک تجارت به‌طور مستمر و بدون وقفه منتشر شده‌اند اما همان‌طور که در این بخش اشاره شد، برخی از آمارهای مفیدی که در سال‌های قبل ارائه می‌شدند، از سال ۱۳۹۲ به بعد منتشر نشده‌اند که از جمله آنها، آمارهای مربوط به شیوه حمل کالای تجاری، آمار ترانزیت و آمار مربوط به مناطق آزاد است.

نقاط ضعف اصلی

با اینکه بانک مرکزی و مرکز آمار با استفاده از آمارهای خام تجارت گمرکی اقدام به ارائه طبقه‌بندی‌های آمار تجارت خارجی برحسب کدهای فعالیت کرده‌اند اما متاسفانه انسجام کافی و سازگاری مناسب در این آمارها دیده نمی‌شود. همچنین وزارت امور اقتصادی و دارایی اطلاعات مربوط به کدهای فعالیت متفاوت را ارائه می‌کند اما این اطلاعات وقفه زمانی قابل‌توجهی دارد. از سوی دیگر، در بسیاری از موارد مشخص نیست محتوای آمار ارائه شده با آمارهای مشابه آن چه تفاوت‌ها یا شباهت‌هایی دارد.

از موارد مهم تفاوت میان نظام آمار بازرگانی خارجی در ایران و تجارب موفق جهان، فرمت ارائه آنها است. متاسفانه در این زمینه در ایران ضعف‌های جدی وجود دارد. سازمان توسعه تجارت هنوز آمارهای خود را در قالب «گزارشات عملکرد» ارائه می‌کند که در قالب PDF هستند. همچنین اگر آمارهای گمرک از سال ۱۳۷۱ در قالب فرمت اکسل در دسترس هستند اما هیچ‌گونه فرمت بانک یا داشبورد اطلاعاتی برای آن طراحی نشده است. در این زمینه تنها بانک مرکزی است که در قالب بانک اطلاعاتی سری زمانی آمارها را به صورتی مناسب ارائه می‌دهد و پس از آن گمرک در قالب سامانه «انتشار آزاد و برخط اطلاعات» آمارهای ماهانه و روزانه را ارائه می‌دهد. آمارهای سالانه گمرک، سازمان توسعه تجارت، وزارت اقتصاد و مرکز آمار هیچ‌یک در قالب سامانه و داشبورد مناسب اطلاعاتی ارائه نمی‌شوند.

از دیگر نقاط ضعف نظام آمار بازرگانی خارجی کشور، وقفه قابل‌توجه ارائه آمارها است. این موضوع به‌ویژه درباره آمارهای ماهانه قابل‌توجه است. اگر یکی از اهداف ارائه آمارهای بازرگانی خارجی، اطلاع‌رسانی به مخاطبان است، این آمارها باید در زمان مناسب و با وقفه زمانی کمتر ارائه شوند تا برای تصمیم‌سازی مفید باشند. همچنین از دیگر نقاط ضعف نظام آمار بازرگانی خارجی کشور، نبود استمرار در تهیه و انتشار برخی از آمارهای مفید است.

یکی از موضوعات بسیار مهم در زمینه آمار، وجود اختلاف در اعداد و ارقام منتشرشده بین نهادها است. این اختلافات می‌تواند ناشی از روش‌های مختلف تهیه آمار یا تعریف آمار باشد. اختلافات آماری می‌تواند متاثر از تفاوت در نمونه مورد بررسی، تفاوت در روش‌ها یا تفاوت در تعاریف باشد. یکی از مصادیق اختلافات آماری، مربوط به طبقه‌بندی صادرات غیرنفتی است که توسط گمرک و بانک مرکزی ارائه می‌شود. بخشی از این اختلاف نیز ناشی از تفاوت در ماخذ دریافت آمار است که نمونه آن در اختلاف آمار صادرات پتروشیمی از سوی گمرک و بانک مرکزی قابل مشاهده است. بخش دیگری از اختلافات بین آمار مراجع بین‌المللی و آمارهای داخلی است.

اصلاح نظام آماری ضروری است

به‌طور کلی منظور از خطای آماری عبارت است از ارزش‌گذاری غیرواقعی عملیات تجاری. یکی از عواملی که ممکن است زمینه شکل‌گیری خطا در اندازه‌گیری ارزش واقعی کالای تجاری را فراهم کند، فرآیند ارزش‌گذاری کالای تجاری در گمرکات است. به‌طور طبیعی این انگیزه وجود دارد که واردکنندگان برای کاهش میزان پرداخت عوارض و حقوق ورودی ارزش کالای وارداتی را کمتر از میزان واقعی آن اعلام کنند، اگرچه این انگیزه مختص تجار در ایران نیست و بسته به توان و تخصص گمرکات و میزان شفافیت و اعتبار اسناد تجاری در کشورها میزان آن متفاوت خواهد بود. درباره کالاهای صادراتی نیز می‌توان مشابه این وضعیت را البته با شدت کمتری تعریف کرد. در شرایط عادی خطاهای ناشی از ارزش‌گذاری غیرواقعی کالاها ممکن است چندان قابل‌توجه نباشد اما شرایط اقتصادی مانند آنچه در سال ۹۷ و بخشی از سال ۹۸ رخ داد می‌تواند انگیزه‌هایی که موجب این خطاها می‌شوند، افزایش دهد.

بنابراین توسعه و تکمیل نظام آماری بازرگانی خارجی با تاکید بر گمرک و سازمان توسعه تجارت باید در دستور باشد. از سوی دیگر، همان‌طور که گفته شد، سالنامه آمار بازرگانی که در گذشته توسط گمرک تهیه و منتشر می‌شد، چند سالی است منتشر نمی‌شود.

همچنین شاخص‌های قیمتی واردات نیز که قبلا توسط بانک مرکزی تهیه و منتشر می‌شدند، از ۱۲ سال پیش به این سو منتشر نمی‌شوند. انتشار مستمر این آمارها می‌تواند در توسعه نظام آماری کشور در زمینه بازرگانی خارجی مفید باشد.

سخن پایانی

می‌توان گفت فرآیند ارزش‌گذاری کالای گمرکی مستعد کم‌نمایی یا بیش‌نمایی کالای تجاری است. از این رو، برای افزایش صحت آمارهای تجاری لازم است تا فرآیندهای موجود ارزش‌گذاری کالای تجاری مبتنی‌بر روش‌های نوین جهانی بازبینی شده و توسعه یابند تا احتمال خطا در ارزش‌گذاری کالای تجاری کاهش یابد.

بانک مرکزی و مرکز آمار اقدام به ارائه طبقه‌بندی‌های آمار تجارت خارجی برحسب کدهای فعالیت کرده‌اند اما متاسفانه انسجام کافی و سازگاری مناسب در این آمارها دیده نمی‌شود

دریچه

نبض تجارت خارجی در دست گمرک

به دلیل اهمیت آمار تجارت خارجی و لزوم تولید محتوای آماری و تحلیلی مرتبط برای دانشگاهیان، تاجران و نهادهای مسئول در تجارت، دفتر آمار و پردازش اطلاعات گمرکی از بهمن سال گذشته فعال شد. از آن تاریخ به بعد براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده به منظور تسریع و کارآمدی امور و بهینه‌سازی روند ارائه آمار، دفتر آمار و پردازش اطلاعات گمرکی مسئول آمار تجارت خارجی و گمرک خواهد شد.

پیش از این بخش آمار گمرک، معاونتی در دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات این سازمان بود که با تغییر در ساختار گمرک، دفتر آمار و پردازش اطلاعات گمرکی راه‌اندازی شد.

گمرک نهادی ضروری برای حکومت کارآمد، تامین درآمد و تسهیل تجارت و حفاظت از جامعه است. این سازمان امور مربوط به جابه‌جایی کالا و مسافران را در سطح بین‌الملل مدیریت می‌کند. برهمین اساس فعالیت‌های گمرک در ارتباط مستقیم با اهداف و اولویت‌های دولت قرار گرفته و شامل این موارد است:

اخذ حقوق و عوارض گمرکی، حفاظت از سلامت و بهداشت جامعه، حمایت از صنایع و تولیدات داخلی

حفاظت‌های زیست‌محیطی، اعمال قوانین و مقررات تجارت خارجی، مشارکت در سیاست‌گذاری‌های تجاری

ارائه تسهیلات تجاری، حفاظت از آثار فرهنگی و تاریخی، مبارزه با قاچاق و تخلفات گمرکی، تهیه و ارائه آمار بازرگانی خارجی، حمایت از مخترعان و مبتکران و از طریق اجرای حقوق مالکیت فکری، مبارزه با پولشویی یا تطهیر پول، مبارزه با تروریسم و جرائم سازمان‌یافته فراملی (TOC)، اجرای کنوانسیون‌های متعدد بین‌الملل، مشارکت در همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌الملل

بنابراین سازمان گمرک به‌عنوان یکی از عوامل اصلی زنجیره تجارت خارجی، گستره وسیعی از سیاست‌های دولت را به اجرا درآورده و در تعامل با تعداد زیادی از وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها و نهادهای دولتی قرار می‌گیرد. از این رو، موفقیت یا شکست دولت‌ها در اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه‌ی اقتصادی تا حدود زیادی به نقش و کارآیی گمرکات آنها بستگی دارد.

بر این اساس، «گمرک» وظیفه اعمال سیاست‌های دولت در زمینه صادرات، واردات، تشخیص تعرفه و اخذ وصولی‌های گمرکی، کنترل و نظارت بر امر ترانزیت کالا در قلمرو گمرکی، مبارزه با قاچاق کالا و تخلفات گمرکی، جمع‌آوری، پردازش و انتشار آمار بازرگانی خارجی، اجرای قانون امور گمرکی و آیین‌نامه آن و همچنین مقررات عمومی صادرات و واردات و سایر قوانین مرتبط را برعهده دارد.

به بیان دیگر، سازمان گمرک از یک سو مسئول اجرای قوانین و مقررات پیچیده حاکم بر تجارت خارجی است و از طرف دیگر با توجه به الزامات موجود در تجارت بین‌الملل و استانداردهای جهانی در زمینه ساده‌سازی رویه‌ها و تشریفات گمرکی، باید تلاش خود را در جهت ایجاد تسهیلات تجاری به منظور افزایش کارآیی نظام گمرکی و بازرگانی کشور معطوف کند.

این در حالی است که گستردگی حجم اطلاعات، تغییرات پی‌درپی در قوانین و مقررات داخلی، تحولات و چالش‌های جدید در شرایط و مقررات نوین بین‌الملل و سرانجام حجم فزاینده تجارت بین‌الملل و پیچیدگی آنها، همگی دست‌به‌دست هم داده‌اند و بهره‌وری در این سازمان عظیم اقتصادی را تحت تاثیر قرار داده است.

امروزه تبدیل شدن به گمرک مدرن (گمرک الکترونیکی) سالم، ایمن، موثر و کارا به‌عنوان یک شرکت تجاری و مرزبان اقتصاد کشور، متناسب با تغییرات، از طریق بررسی، اصلاح ارتقا و روزآمد کردن سازمانی قوانین و مقررات، سیستم‌ها و رویه‌های گمرکی، به‌عنوان هدف اصلی و اساسی در دستور کار گمرکات جهان قرار دارد.

گمرکات جهان از طریق ارائه تسهیلات تجاری، حمایت از صنایع و تولیدات داخلی، حفاظت از بهداشت و سلامت جامعه، وصول درآمد و عایدات دولت و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، در مسیر تحقق اهداف توسعه ملی، مشارکت فعال، مثبت و اثرگذاری داشته و دارند.

بر همین اساس، رسالت اصلی سازمان گمرک ایران در برنامه‌های توسعه‌ای افزایش کارآیی و اثربخشی عملیات گمرکی در سطح داخلی و بین‌الملل قرار داده شده است. همچنین گمرک ایران با رویکرد اصلی (گمرک الکترونیکی و دانایی‌محور) رویکردهای محوری ذیل را برای تحقق اهداف سازمانی خود تنظیم و پیش‌بینی کرده است.

یادداشت

نقش حیاتی گمرک در صنعت



امیرحسن کاکایی
کارشناس خودرو

مرزهای هر کشـور، بیش از آنکه از نظر نظامی اهمیت داشـته باشند، از نظر اقتصادی مهم هستند. از قرن‌ها پیش دولت‌ها (اگر بتوان اسم آن حکومت‌ها را دولت گذاشت) فراگرفته بودند که برای مدیریت منطقه، ولایت یا کشور خود، بایـد عبـور و مرور کالا و بازرگانان را کنترل کنند و از هر کسـی که از این مرز عبور می‌کند، چه داخل می‌آید و چه خارج می‌شود، چیزهایی شبیه باج، خراج، مالیات و... مطالبه کنند. در قرن ۱۹ و ۲۰ که دولت‌ها به‌صورت امروزی به‌وجود آمدند، این رویه‌ها به‌تدریج شکل جدیدی به‌خود گرفت و امروز ما به مجموعه این تعرفه‌ها، عوارض گمرکی می‌گوییم.

عـوارض گمرکی در تعادل بـا کلیت اقتصاد و ابزارهایی مانند مالیات و دیگر عوارض داخل کشـور استفاده می‌شود. اگر تعرفه‌های واردات کالایی بالا باشد، رقابت سـمت عرضه در بازار داخلی کم می‌شـود و به مصرف‌کننده فشـار وارد می‌شـود و اگر تعرفه‌ها پایین باشـد، تولیدکنندگان تحت‌فشار قرار می‌گیرند و احتمالا شکست می‌خورند. فشار به مصرف‌کننده، فقط مصرف را پایین می‌آورد اما فشـار به تولیدکننده چند ایراد دیگر دارد: کاهش اشـتغال، ضربه‌پذیری در مقابل فشـارهای زیاده‌خواهانه کشـورهای خارجی، کاهـش درآمد دولت و از همـه مهم‌تـر کاهش توازن ارزی و در نهایت اگر ادامـه یابد، افزایش نرخ ارز و تورم. البته باید تاکید کرد که تعرفه در یک نظام متوازن با مالیات‌ها و عوارض داخلـی و از همـه مهم‌تر قیمت‌گذاری ارز اسـت. تا آنجا که من اطلاع دارم، در قرون گذشـته، نرخ ارز طی یک تبادل آزاد شـکل می‌گرفت اما در قرن بیستم، به‌طور مشخص بسیاری از کشورها نرخ ارز را دستکاری می‌کردند و بعضا امروزه دستکاری می‌کنند. این موضوع هم خود معادلات را برهم می‌زند و توازن را از بیـن می‌برد. فکر می‌کنـم بدترین نوع آثار چنین بر هم خوردنی را ما در قرون گذشـته در جاهایی مانند اسپانیا و پرتغال استعمارگر دیده‌ایم و آن را به‌عنوان بیماری هلندی می‌شناسیم.

به هرحال امروز این موضوعات کاملا شناخته‌شده هستند و دولت‌ها یک نظام عوارض و تعرفه‌ای را به همراه قیمت‌گذاری ارز و کنترل بالانس تجاری تدارک می‌بینند تا همزمان هم تولید رونق داشـته باشـد، هم مصرف‌کنندگان در رفاه باشند و هم دولت درآمد مناسبی کسب کند.

این وسـط سـازمانی به‌نام گمرک، نقش بازرسـی و ارزیابی کالاهای عبوری (ورودی و خروجی) از مرز را دارد که از مرزهای این نظام اقتصادی پاسـداری می‌کند. این نقش بسـیار حیاتی اسـت و در قرن بیست و یکم با توجه پیشرفت شدید فناوری و پیچیدگی قطعات و محصولات، بسیار پیچیده‌تر و تخصصی‌تر شـده اسـت. تصور کنید کشـور برای نوعی انژکتور موتور خودرو برای کاهش مصرف سـوخت، تخفیف گمرکی ۷۵ درصدی نسـبت به انژکتور دیگری قائل می‌شـود که در جزئیاتی در حد میلی‌متر اختلاف ابعادی دارد. واقعا شـخص ارزیاب چگونه تشـخیص می‌دهد چه نوع انژکتوری قرار اسـت عبور کند. کافی است به نفع واردکننده، چشم‌هایش را چپ کند. ناگهان آن ۷۵ درصد تخفیف می‌رود به جیب واردکننده و همزمان از جیب دولت می‌رود. ضمن آنکه دولت هـم فکر می‌کند با ایـن کار به کیفیت هوا کمک می‌کند. این دقیقا اتفاقی بود که چند سـال پیش توسط یک شـرکت بزرگ تولیدی در قطعه‌سازی خودرو رخ داد و بعد از لو رفتن آن، هیاهویی به‌پا شـد و نزدیک بود یک گروه صنعتی بزرگ با چالشـی بزرگ روبه‌رو شـود. البته در چنین مواردی فقط یک شرکت یا گروه صنعتی و قطعه‌سـاز دچار مشـکل نمی‌شـود، بلکه معمولا کل زنجیره به تلاطم می‌افتد و حتی یک یا چند خودروسـاز با مشـکلات موقت اما جدی روبه‌رو می‌شوند. حالا برعکس آن را تصور کنید. یک تولیدکننده با هزار و یک زحمـت، قطعه‌ای در داخل تولید می‌کند. یک مأمور گمرک به یک واردکننده کمک می‌کند و به‌جای اینکه جلوی واردات یک قطعه را بگیرد، با کمی اغماض مشخصات آن قطعه را کمی متفاوت ثبت می‌کند و آن قطعه وارد می‌شود. در این صورت چه اتفاقی می‌افتد؟ آن تولیدکننده با چالش جدی روبه‌رو می‌شود. به‌ویژه اگر نرخ ارز، به صورت سیاسی و نه بر مبنای اقتصادی، پایین تعیین‌شده باشد، آن تولیدکننده محکوم به ورشکستگی خواهد بود.

یک حالت دیگر هم این‌گونه است که قطعه‌ای با تعرفه بالا تعیین می‌شود، بعد یک قطعه مشابه وارد می‌شود برای تولید یک مجموعه پیچیده‌تر که از معافیت گمرکی برخوردار است. حال یک مأمور گمرک، خود را به آن راه می‌زند و اصرار می‌کنـد مدارک نشـان‌دهنده اختلاف معنی‌دار قطعه بـا قطعه تحت حمایت نیست. این وسط تولیدکننده بدبخت که تولید اصلی‌اش گیر همین قطعه است، چه می‌تواند بکند؟ خیلی ساده است؛ رشوه می‌دهد و کار تولید را پیش می‌برد.

یک روش فسادآمیز دیگر هم این‌گونه است که تولیدکننده‌ای یک مجموعه پیچیـده را کـه نرخ خارجـی آن از تولید داخلی ارزان‌تـر درمی‌آید، به‌صورت منفصل سـفارش می‌دهد و هر قطعه را از یکی از مرزهای کشـور وارد می‌کند و آن را در داخل سـرهم می‌کند. وقتی ابزار مناسـبی برای تشـخیص وجود نداشـته باشـد، خیلی راحت آن تولیدکننده که عملا یـک واردکننده و دلال است، قطعات را با معافیت گمرکی قابل‌توجه، وارد کشور می‌کند و به‌نام تولید داخـل بـه خورد دولت و مردم می‌دهد. بعد هم دل‌مان خوش اسـت که حجم تولید داخل بالا رفته است.

این‌ها تنها گوشه‌ای از روش‌های فسادآمیزی بود که من از دوستان صنعتگر، بازرگان و دولتی‌ام بارها شـنیده‌ام. متاسفانه آمار دقیقی از این مجموعه فساد، حجـم رشـوه‌ای کـه ردوبدل می‌شـود و از آن مهم‌تر ضربه‌ای کـه به دولت و اقتصاد کشور می‌خورد، ندارم اما شواهد و برخی آمارهای مصرف ارزی و برخی پرونده‌هایـی کـه لو می‌رود، نشـان از حجم بـالای آن دارد. هرچند همچنان اکثریت مسئولان و مجریان گمرکات مانند بقیه سازمان‌های دولتی و حاکمیتی کشـور، از سلامت کامل برخوردارند اما به هرحال باید به این مسائل فسادآمیز هم رسیدگی کرد و جلوی آنها را گرفت.

برای رفع این بسـترهای فسـاد به چند نکته کوتاه اشـاره می‌کنم. اولا باید همیشـه بین انواع عوارض داخلی و خارجی، نرخ ارز و تورم در کشـور تعادل مناسبی برقرار باشد تا قاچاق و فساد در مرزها، کاهش یابد و باید به مرزنشینان و مسئولان گمرکی از نظر اقتصادی به‌درستی رسیدگی شود. دوم اینکه در قرن بیست‌ویکم باید گمرکات کشور و ماموران به‌شدت از نظر فنی و تخصصی ارتقا یابد. سوم اینکه باید با استفاده از فناوری‌های رصد و ردیابی و فناوری اطلاعات تمامی گمرکات کشور به هم متصل شوند و به انحاء گوناگون به‌صورت یکپارچه کنترل شـوند. در ادامه باید تاکید کنم که اجرای یک دولت کاملا الکترونیک هم راهکاری اساسی برای ایجاد شفافیت و سلامت اقتصاد خواهد بود. البته در آخر نباید نقش اخلاق را در سـلامت یک جامعه فراموش کنیم. به امید روزی که شـاهد رفاه همزمان مصرف‌کننده و رونق تولید و کاهش اختلاف طبقاتی، همزمان با ارتقای کیفیت زندگی همه مردم باشیم.

واردات‌ی‌ها زیر تلی از مشکلات

چالش خودروها گمرکی نیست

همچنان پای خودرو و خودروساز در میان است

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

همواره موضوع خودرو یا هر خبر مربوط به خودرو در کشور، چه در بخش تولید و چه واردات، جزو خبرسـازترین اخبار اسـت. تیراژ تولید، کفاف بازار را نمی‌دهد و به‌لحـاظ کیفیـت و تنوع، سـلیقه مشـتریان را تامین نمی‌کند. بخشـی دیگر از اخبـار خودرویـی هم مربوط به بیش از ۲۰۰ هزار خودرو سـنگین فرسـوده اعم از اتوبوس و کامیون بوده که به چالشی اساسی برای دولت تبدیل شده است. موضوع خودروهـای سـواری وارداتی که از حدود سـال ۹۳ در گمرک زیـر خروارها خاک خوابیده هم در زمره همین اخبار اسـت. بسیاری از کارشناسان معتقدند بخشی از مشـکلات فعلی بازار در حوزه خودرو با واردات قابل‌حل اسـت، با این حال، تعداد قابل‌توجهی خودرو وارداتی اعم از سـواری و سـنگین به‌دلایلی در گمرکات کشور دپو شده‌اند. مشکلات این خودروها برای ترخیص چیست؟



عکس: صمت

در حوزه ترخیص خودروها، مسئولان گمرک همکاری داشتند اما عدم‌همراهی سـایر نهادهای مرتبط با موضوع بود که باعث شـده همچنان بیش از ۲ هزار خودرو تعیین‌تکلیف نشده باقی بمانند

آمار ترخیص‌شده‌ها و دپویی‌ها

مهدی دادفر، دبیر انجمـن واردکنندگان خودرو دربـاره آخرین وضعیـت خودروهای دپوشـده در گمرکات کشـور بـه صمت گفت: تـا پایان مهلت مصوب ۱۶ دی ۹۷ از حدود ۱۴ هزار خودرو سواری دپو در گمرکات کشور، ۶ هزار و ۶۵۳ خودرو سواری و ۵۰۰ آمبولانس ترخیص شدند.

وی افـزود: بـرای ترخیص خودروهـای موجود در گمرکات کشـور پس از ابـلاغ ممنوعیت واردات خودرو در تیر ۹۷ از سـوی وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت چندبار زمان ترخیص تمدید شد. در نوبت دوم تمدید مصوب ترخیص خودروها تا پایان مهلت مصوب ۲۹ بهمن ۹۸، ۲ هزار و ۸۵۹ خودرو ترخیص شدند.

او ادامـه داد: در ۴ دوره، زمـان بـرای ترخیـص خودروها تمدید شد اما به‌دلیل تعیین زمان محدود یک تا ۴ ماه و اینکه عموما یا پیش از سـال جدید یا در مـاه رمضان بوده، ایـن زمان محدود با تعطیلات متعدد روبه‌رو بود.

دادفر با بیان اینکه در نهایت ۱۰ هزار و ۱۲ خودرو تا شهریور ۹۹ ترخیص شدند، عنوان کرد: در نهایت ۲ هـزار و ۲۴۹ خودرو در انتظار تعیین سرنوشـت همچنان در گمرکات کشـور سـرگردان هسـتند. واردات برخی از این خودروها به حدود سال ۹۳ برمی‌گردد.

مهدی دادفر: ۲ هزار و ۲۴۹ خودرو در انتظار تعیین سرنوشت همچنان در گمرکات کشور سرگردان هستند

نهادهایی که همراهی نمی‌کنند

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در ادامه سخنان خود عنوان کرد: نکته مهم درباره دپو و رسوب کالاها از جمله خودرو در گمرکات کشـور مربوط به آثار و نتایج این امر اسـت. آثار و نتایج اقدام نادرست سایر نهادهای اجرایی کشـور که مرتبط با واردات خودرو و سـایر محصولات و همچنین برخورد سلیقه‌ای در گمرکات کشور قابل مشاهده است.

او بیان کرد: در حوزه ترخیص خودروها، مسـئولان گمرک همکاری داشـتند اما عدم‌همراهی سـایر نهادهـای مرتبط با موضوع باعث شـده همچنـان بیش از ۲ هزار خودرو تعیین‌تکلیف نشوند.



دادفر با بیان اینکه برخی از مسـئولان تمام سـعی خود را کرده‌اند که گره از کار ترخیص کالاها از جمله خودرو گشـوده شـود، گفـت: در این‌بـاره کارشـکنی‌هایی که در زمان‌های مهلت داده‌شـده وجود داشـت سبب شد شاهد انباشـت خودروها در گمرک باشیم. از این‌رو به‌جای اینکه گمرک محل ردوبدل کالا باشد، محلی برای انبار کالاها شده است.

برخوردهای سلیقه‌ای

برخی از کارشناسـان حوزه اقتصاد معتقدند یکی از دلایـل انبارش گمرک بـه این برمی‌گردد که این نهاد به راه‌اندازی یک سـامانه واحـد بین نهادهای مرتبـط و متولی برای ترخیص کالاها تمکین نکرده است. دادفر در این‌باره اظهارکرد: در دوره‌ای قرار بود یک پنجره واحد راه‌اندازی شود و اتفاقا برای گمرک زودتر از سـایر نهادها راه‌اندازی شد. در ادامه وزارت صنعـت، معدن و تجارت به‌دلیل ثبت‌سـفارش‌های غیرقانونـی که در سـامانه ثبتـارش رخ داد و منجر به ممنوعیت واردات خودرو شـد، موضوع به مرحله اجرای کامل نرسید اما در حال‌حاضر مشکل مربوط به این سـامانه نبوده و چالش بیشـتر به مجوزهای ترخیص کالاها برمی‌گردد.

او ادامـه داد: برخوردهـای سـلیقه‌ای و برخـی رانت‌های موجود سـبب شـده مجوز ترخیص فلان سـرم از فـلان برنـد صادر نشـود و ایـن در حالی اسـت که شـرکت دیگر این محصول را وارد کرده و به‌راحتی موفق به ترخیص آنها شـده است. یا تاکید می‌شود فلان کالا اجازه ترخیص ندارد در حالی که ۲ ماه قبل از سـوی یک شرکت دیگر ترخیص و در بازار توزیع شده است.

این مسـئول صنفی تاکیـد کرد: برای حل مشـکلات باید به این مسـائل توجه و رانت‌های موجود را حذف کرد.

زمان نامناسب و بروکراسی

دادفر در پاسـخ به این پرسـش که در حال حاضر مشـکل خودروهایی کـه تعیین‌تکلیف نشـده‌اند چیست، گفت: بخشـی از مسئله به‌دلیل کوتـاه بودن زمان مهلت داده‌شـده و طولانی بودن بروکراسـی اداری و به‌سرانجام نرسیدن مراحل کار بود.

او عنوان کـرد: انجمن واردکنندگان خودرو بارها بـه این موضوع اعتراض کرد که زمان برای ترخیص کالاهـا تعییـن نشـود، زیـرا عموما هم ایـن زمان تعیین‌شده مناسب نبود و در پایان سال و تعطیلات پایان سـال و ابتدای سال جدید بود یا با ماه رمضان مصادف می‌شد که ساعت کار اداری کوتاه شده بود.

تغییر قوانین و لازم‌الاجرا بودن آنها

دبیـر انجمن واردکنندگان خـودرو تصریح کرد: به پیشـنهادها توجه نشـد و برخوردها با مسئله دپو خودروها که برخی به بیش از ۵ سال می‌رسد، مانند شرایط عادی بود.

دادفـر افزود: در واقـع ۵۰ درصد خودروهای دپو در گمرکات کشـور به‌دلیل نرسـیدن به موعد مقرر مصوبه اسـت و بخشـی هم به سـلیقه‌های متفاوت نهادهای گوناگون برمی‌گردد.

به‌عنوان مثال، خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی در سال‌هایی وارد شدند که ممنوعیتی برای واردات این نـوع خودروها وجود نداشـت. برخـی الزامات اسـتانداردی هـم مربوط به همین مسـئله اسـت. هنـگام ثبت‌سـفارش خودروها، مجـوز موردنیاز از نهادهای مختلف گرفته می‌شود اما تغییرات قوانین در کوتاه‌مدت سـبب می‌شـود قوانیـن جدید برای کالاهای ثبت‌سـفارش پیش از تصویـب قانون هم لازم‌الاجرا باشد.

وی در توضیح چالش‌های موجود در حوزه رسوب کالاهـا در گمرکات کشـور عنوان کـرد: تعدادی از خودروهـا دارای پرونده قضایی هسـتند و باید دید مرجع قضایی چه نظری برای تعیین تکلیف آنها دارد.

فرسودگی قطعات دپویی‌ها

دادفـر با بیـان اینکه همکاری گمـرک در حوزه ترخیص کالاها با ۳ سـال قبل بسیار متفاوت است، گفت: مسئولان گمرکی تلاش زیادی برای ترخیص کالاها کرده و حتی برای تسـریع در روند آزادسازی کالاها برخی از واسطه‌ها را حذف کرده‌اند.

او اضافـه کـرد: پیش از این، بـرای ترخیص کالا، کارشناسـی بایـد به بررسـی موضـوع پرداخته و اعمال‌نظـر می‌کرد اما به‌دلیل برخی کارشـکنی‌ها بـا اهداف خاص و برخوردهای سـلیقه‌ای، این افراد کنار گذاشته شدند و مسئول فنی گمرک به موضوع رسیدگی می‌کند؛ از این‌رو برای رسیدگی به مسئله رسـوب کالاها باید به نهادهـای متولی دیگر رجوع کرد.

دبیـر انجمن واردکنندگان خودرو در پایان گفت: امروز بخشـی از قطعات خودروهایی که سال‌هاست در گمرکات کشـور دپو شده‌اند، پوسیده و فرسوده شـده و از بیـن رفته‌اند کـه از آن جمله می‌توان به باتری، شـلنگ‌ها، سیسـتم برق، بدنـه، جلوبندی، داشـبورد و صندلی اشاره کرد که هزینه مازاد برای صاحبان خودرو ایجاد کرده است. علاوه‌بر اینکه این هزینه‌ها به‌نوعی بخشی از سرمایه‌های کشور به‌شمار می‌روند.

آمار کامیون‌های دپویی

در ادامـه احمد کریمی، دبیـر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشـور درباره آمار کامیون‌های کارکرده وارداتی و دپو در گمرکات کشور به صمت گفت: حدود ۷ هزار کامیون دسـت دوم وارداتی در گمـرکات کشـور در انتظار تعیین‌تکلیف هسـتند. تعداد کامیون‌های ترخیص شده عدد ناچیزی است.

وی افـزود: واردکننـدگان این کامیون‌ها شـامل شـرکت‌های خودروسـاز که از این طرح (همراهی برای روشـن شدن مشـکلات و ترخیص خودروها) اسـتقبال نکردند. هر شـرکت خودروسـازی مجوز واردات ۱۰۰۰ خـودرو دسـت دوم کارکرده را دارد. وزارت راه و شهرسـازی بـرای تأییـد خودروسـاز بـودن ایـن شـرکت‌ها از وزارت صنعـت، معدن و تجارت اسـتعلام می‌گیرد. پس از تأیید خودروسـاز (ایران‌خودرو دیزل یا سایپادیزل) هر یک می‌توانند ۱۰۰۰ کامیـون با عمر ۳ سـال سـاخت (کارکرده) وارد کنند.

او ادامه داد: شـرکت‌های واردکننده دارای مجوز هم مجاز به واردات ۱۰۰ خودرو کارکرده بودند. این دسـته شـامل دو گروه می‌شوند؛ شرکت‌هایی که از قبل واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی را در دسـتور کار داشـتند و کامیـون و اتوبـوس وارد می‌کردند و تعدادی هم به‌تازگی به این گروه اضافه شدند.

گروه دوم از جمله شرکت‌هایی هستند که پیش‌تر خدمـات مرتبط با حمل‌ونقـل را در حوزه واردات و صـادرات قطعات مانند تایـر و... ارائه می‌دادند. این گروه اجازه واردات ۵۰ خودرو سـنگین را داشـتند. اشخاص حقیقی دارای خودرو فرسوده هم می‌توانند براساس قانون ۱۰ خودرو وارد کنند.

احمد کریمی: حدود ۷ هزار کامیون دست دوم وارد‌شده به‌کشور در گمرکات در انتظار تعیین‌تکلیف هستند

تخلف شرکت‌های فعال حمل‌ونقل

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور ادامـه داد: مطابـق قانون، شـرکت‌های حمل‌ونقل برای توسـعه و تقویت ناوگان خود باید خودرو وارد کنند؛ یعنی این شـرکت‌ها قرار نیست برای شخص ثالثی خودرو وارد کنند. اما متاسفانه این شـرکت‌ها که تعدادشـان هم کم نیست از گـروه چهارم (اشـخاص حقیقی) پول گرفتـه و مبـادرت بـه واردات کامیون و اتوبـوس برای آنها کرده‌اند. حال که زمان نقل‌وانتقـال ایـن خودروها به اشـخاص ثالث است، قانون به شرکت‌های فعال در حمل‌ونقـل اجازه نمی‌دهد بیش از ۴ دانگ محصول را منتقل کنند. ۲ دانگ سـند این خودروها به مدت ۳ سال باید به‌نام شرکت‌های واردکننده باقی بماند. این یکی از مشکلات بر سر راه ترخیص کامیون‌های دپو در گمرکات کشور است.



کریمـی درباره دلیل این امر توضیـح داد: قانون به شـرکت‌های فعال حمل‌ونقل اجازه واردات داده تا در حوزه حمل‌ونقل چابک و مسـتقل باشـند. اما تخلـف کردنـد و امروز به آنها اجازه داده نمی‌شـود سند این خودروها را به‌طور کامل به‌نام شخص ثالث (سفارش‌دهنده) بزنند.

او افـزود: فعالیـت ایـن شـرکت‌ها تا بـه امروز بیشـتر در حوزه صـدور بارنامه بـوده در حالی که سـازمان راهـداری و حمل‌ونقـل جـاده‌ای معتقد اسـت شـرکت‌های حمل‌ونقل باید توانمند بوده و خودروهای مسـتقل از خود داشـته باشند؛ از این‌رو قانـون مجوز واردات کامیون‌های کارکرده را به آنها داده است.

پای خودروساز در میان است

کریمی در ادامه چالش‌های موجود برای ترخیص کامیون‌های دپویی اضافه کرد: مسـئله دیگر مربوط بـه خدمات پـس از فروش ایـن کامیون‌ها بوده که شـرکت‌های خودروسـاز واردکننـده بایـد ارائـه دهند.

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور گفت: این مسـئله از سوی برخی خودروسازان هنوز تعیین‌تکلیف نشده است.

دادسـتانی با هـدف تسـریع در روند ترخیص کامیون‌ها بـه این موضوع ورود کـرد. اتفاقا خوب هم عمل کرد و برخورد قهری و قضایی با مسئله نداشت. این نهاد بـا توجه بـه توان قضایی که دارد شـرح وظایـف کـرد و از نهادها و شـرکت‌های مربوط خواسـت به وظایـف خود در این زمینه درست عمل کنند.

او گفت: مسـئله اسـتاندارد و زیست‌محیطی این خودروهـا بـا اداره اسـتاندارد و سـازمان حفاظت محیط‌زیست به‌طور کامل حل‌وفصل شده است. در حوزه بانک نیز تا حدود زیادی مشـکلات رفع شـده امـا در بحث ارائه خدمـات پس از فروش که وظیفه شرکت‌های خودروساز واردکننده است مسائل حل نشده باقی مانده و در حال‌حاضر دلیل دپو کامیون‌ها این موضوع است.

این فعال حوزه خودروهای سـنگین با بیان اینکه به مدت ۴ دهه است که مدیریت بخش خودروهای سنگین از ناحیه خودروسازان سنگین در حال آسیب اسـت، ادامه داد: هنوز نهادهای متولی نتوانسته‌اند خودروسـازان واردکننـده را مجاب کننـد که باید ۳ درصـد هزینـه خدمات پس از فـروش از خریدار دریافت و گواهی خدمات پس از فروش صادر کنید.

در جلسـه آخر با دادسـتانی یکی از خودروسازان عنوان کرد این ۳ درصد از کجا آمده است؟

در نتیجه در این جلسه مقرر شد گمرک و سازمان راهـداری و حمل‌ونقـل جـاده‌ای از وزارت صنعت، معدن و تجارت استعلام کنند که چند درصد هزینه خدمات پس از فروش اسـت و به دادسـتانی اعلام شود. این عدد ملاک برای دادستانی خواهد بود تا به خودروسازان واردکننده کامیون تکلیف کند.

کریمـی با تاکید بـر اینکه بلاتکلیفـی در حوزه عدم‌ترخیـص کامیون‌هـا مربوط بـه خدمات پس از فروش اسـت، اعلام کرد: خریـداران و متقاضیان نوسـازی از شرکت‌های مختلف متاسـفانه قرارداد شـفاف و قطعی امضا نکرده‌اند؛ از این‌رو بسـیاری از واردکنندگان به تعهدات خود عمل نمی‌کنند. یعنی کامیون آماده ترخیص اسـت و شـرکت واردکننده تمـام هزینـه را از خریـدار دریافت کـرده اما برای ترخیص هزینه نمی‌کند.

برخی از خریداران عنوان می‌کنند شب عید سال قبـل تمام هزینه را پرداخـت کرده‌اند اما همچنان خودرو به‌دست آنها نرسیده است.

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور در پایـان درباره ارائه خدمـات پس از فروش گفت: برخـی خودروسـازان به‌جای ۳ درصـد، حدود ۱۵ درصـد هزینه برای خدمات پس از فروش از خریدار دریافـت کرده در حالی که خدمـات پس از فروش برای ناوگان ۳ سـال کارکرده امر غیرممکنی است. اگر این کامیون‌ها نیاز به تعمیر یا تعویض قطعه پیدا کنند، شرکت‌های خودروساز هزینه را کامل دریافت می‌کند علاوه‌بر اینکـه اگر چنین خدماتی هم ارائه ندهد جای اعتراضی نخواهد بود، زیرا عنوان می‌کنند در شرایط تحریم قرار داریم.

سخن پایانی

بنابر ایـن گزارش مشـکلات خودروهای دپو در گمرکات کشـور اعم از سـواری و سـنگین، مسئله و چالش‌های گمرک نیست و به نهادهای مرتبـط دیگر برمی‌گردد. به‌عنوان مثال در حوزه سواری‌ها برخی برخوردهای سلیقه‌ای و زمان‌ها نامناسـب برای انجام کارهای اداری مشکل‌ساز شـده‌اند. علاوه بر اینکه برخـی از خودروها هم گرفتار قوانین جدید شـده و اجازه ترخیص پیدا نکرده‌اند. سـنگین‌ها هم بیشتر در حوزه خدمات پـس از فروش کـه خودروسـازان مکلف به آن هستند هنوز مجوز ترخیص دریافت نکرده‌اند.



شاهرگ معادن در دست گمرک



مرزبانی اقتصاد با اختیارات محدود



گمرک مجری است مشکل جای دیگری است

در گفت‌وگو با فعالان صنایع معدنی مطرح شد

سیاست‌گذاری ناکارآمد، معضل گمرکی

تجارت خارجی یا روند واردات و صادرات تحت تاثیر عملکرد سازمان‌های متفاوتی قرار دارد؛ بر همین اساس ایجاد هماهنگی میان این سازمان‌ها که زمینه توسعه تجارت را فراهم می‌کند، ضروری است. گمرک به پلی در مسیر تجارت معروف است که سیاست‌های حاکم بر بخش تولید و بازرگانی کشور را با در نظر گرفتن مقررات جهانی و بین‌المللی اجرایی می‌کند. در همین حال از انواع سیاست‌های تعرفه‌ای به‌عنوان ابزاری برای تنظیم شرایط بهره می‌گیرد. با این وجود گستردگی نهادهای مرتبط با گمرک به‌ویژه در موقعیت کنونی که کشور با چالش‌های جدی همچون تحریم، نبود مبادلات بانکی و کمبود ارز روبه‌رو است، به معضلی برای فعالان صنعتی و تولیدکنندگان بدل شده است.



عکس: آیدا فریدی

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

ناهماهنگی نهادهای متولی تجارت

کیومرث فتح‌اله کرمانشاهی، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت گمرک را مجری سیاست‌های دولت و مصوبات قانونی دانست و گفت: گمرک مجری است، نه سیاست‌گذار؛ بنابراین باید اعتراف کرد ریشه اصلی چالش‌های میان فعالان صنعتی با گمرک به‌جای دیگری بازمی‌گردد و باید از اساس اصلاح شود. کرمانشاهی در ادامه افزود: نهادهای متعددی در حوزه واردات و صادرات نقش دارند و به‌اعتقاد من برای رفع چالش‌های مرتبط با حوزه تجارت خارجی به یک هماهنگ‌کننده میان این نهادها نیاز داریم. حدود ۳۰ نهاد در امر واردات و صادرات دخیل هستند که هماهنگی میان این ۳۰ نهاد ضروری است.

در گذشته سازمان توسعه تجارت ایران، مسئولیت هماهنگی تجارت خارجی را میان سازمان‌های مختلف بر عهده داشت. چنانچه هماهنگ‌کننده بتواند وظایف خود را به‌درستی انجام دهد، تجارت خارجی اعم از صادرات و واردات به‌خوبی و روان در مسیر و ریل خود قرار می‌گیرد. هر قدر این هماهنگی‌ها با دقت بیشتری انجام شود، کار سریع‌تر پیش می‌رود. در همین حال، طبیعی است که ضعف در عملکرد به کندی روابط تجاری منجر می‌شود. وی در پاسخ به سوالی مبنی بر مشکلات ناشی از تخصیص ارز و دپو محصولات وارداتی در گمرک، گفت: این گونه چالش‌ها از نبود هماهنگی میان نهادها نشأت می‌گیرد. وقتی دولت در بازگرداندن ارز خود با چالش روبه‌رو است، چطور از صادرکنندگان انتظار بازگرداندن ارز را دارد؟ چطور بدون آنکه فضایی برای صادرکنندگان فراهم و زیرساخت‌ها مهیا شود، از آنها انتظار داریم بازگرداندن ارز را داریم؟ کرمانشاهی افزود: اگر کالایی وارد شود، در گمرک بماند و ترخیص نشود، باید ببینیم مشکل از کجاست؟ آیا در روند ثبت سفارش مشکل وجود دارد؟ آیا ارز آن تامین نشده است؟ آیا ارز تخصیص داده نشده است؟ آیا مجوزها اخذ نشده است؟ تمامی مواردی که به‌عنوان دلایل دپو محصولات در گمرک یاد می‌شود، باید قبل از واردات مورد توجه قرار می‌گرفتند و هماهنگی لازم برای اخذ مجوزها انجام می‌شد. در واقع نبود هماهنگی میان سازمان‌های متولی منشأ تمام این چالش‌هاست؛ بنابراین چنانچه هماهنگی میان نهادها افزایش و در همین حال دلالی و واسطه‌گری به حداقل برسد، مشکلات برطرف خواهند شد.

بروکراسی‌های دست‌وپاگیر

آنوش رحام، دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی ایران در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: در طول سال‌های گذشته افزایش تحریم‌های ایالات‌متحده علیه ایران، اقتصاد کشور را در فشار شکننده‌ای قرار داده است. در سایه این تحریم‌ها، روابط تجاری ما در سطح جهانی تحت‌تاثیر قرار گرفت و در همین حال، شاهد بروز بحران‌های ارزی در کشور بودیم. این فعال صنعت فولاد گفت: تولید و تداوم آن نیازمند واردات است، با این وجود همچنان نگاه دولتمردان و سیاست‌گذاران کشور به مقوله واردات منفی است. همین نگاه منفی موجب شده واردات مواد اولیه، قطعات یدکی و تجهیزات به کشور با چالش‌هایی روبه‌رو باشد. درواقع واردات همواره با موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای روبه‌رو بوده است. دولت به‌جای آنکه در شرایط تحریم بروکراسی واردات را کاهش دهد تا شرکت‌ها بتوانند مواد اولیه و تجهیزات موردنیاز تولید را راحت‌تر واردکنند، این مسیر را بیش‌ازپیش دشوار کرده است. دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی ایران افزود: دولتمردان ما اعتقاد دارند ۸۰ درصد واردات به کشور شامل کالاهای واسطه‌ای و مواد اولیه می‌شود، حال چرا باید به‌جای تسهیل شریان‌های ورود کالا در شرایط تحریم، شاهد مسدود شدن آن باشیم؟ رحام در ادامه و درباره چالش‌های ارزی حاکم بر این بخش خاطرنشان کرد: شیوه تخصیص ارزی در بانک مرکزی برای واردات به‌قدری بروکراتیک و زمان‌بر است که مدت دپو کالا در گمرک از زمان مجاز آن عبور می‌کند. در مواردی برخی از قطعات و تجهیزات وارداتی حتی برای ۶ ماه هم در گمرک دپو می‌شوند و این موضوع به منزله وارد آمدن آسیب به روند تولید خواهد بود. شیوه برخورد بانک‌های عامل و مقرراتی که بانک مرکزی در برخورد با بررسی اسناد دارد، بسیار پیچیده‌تر و سخت‌تر از رسیدگی‌های قانونی نهادهای متولی این امر (یعنی وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک) است. همین موضوع نیز کار را بیش‌ازپیش دشوار می‌کند.

این فعال صنعت فولاد در ادامه افزود: اگرچه عمده مشکلات حاکم بر تجارت خارجی در بخش گمرک اتفاق می‌افتد اما درنهایت نمی‌توانیم این سازمان را مقصر بدانیم، چراکه گمرک وضع‌کننده مقررات نیست.

درواقع این روند بروکراتیک و مقررات زائد و دست‌وپاگیر را سایر نهادها صادر می‌کنند. در موقعیت کنونی تمامی بنگاه‌های تولیدی در روند فعالیت خود با چالش‌های اساسی در واردات تجهیزات یا مواد اولیه موردنیاز خود روبه‌رو هستند. به‌عنوان‌مثال در شرایطی که کشور با کمبود ورق فولادی روبه‌رو است، حتی امکان واردات تجهیزات برای تولید این محصول موردنیاز صادر نمی‌شود؛ یعنی افرادی که متقاضی این اقدام هستند در ثبت سفارش، تامین و تخصیص ارز و حتی درباره ورود موقت کانتینری که خط تولید محصولی استراتژیک را وارد کشور می‌کند، با چالش روبه‌رو می‌شود. کما اینکه برای یک مکاتبه ساده، شما را چند ماه معطل می‌کنند.

سخن پایانی

بروکراسی‌های پیچیده در مسیر واردات و ترخیص کالا از گمرک در سال‌های اخیر به چالشی جدی در مسیر فعالیت تولیدکنندگان بخش معدن و صنایع معدنی بدل شده است. در همین حال قوانین و مقررات غیرتخصصی و اشتباهی بر روند واردات یا ترخیص کالا حاکم است که این مسیر را بیش از پیش دشوار می‌کند؛ بنابراین اصلاح روند عملکرد در حوزه گمرک و قوانین حاکم بر آن ضروری است.



کیومرث فتح‌اله کرمانشاهی



آنوش رحام

خبر

گل‌گهر حامی فرهنگی سیرجان



به‌همت شورای فرهنگ‌عمومی سیرجان و با همکاری شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر جشنواره ایده‌های خلاق برای پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی در سیرجان برگزار می‌شود. به گزارش روابط‌عمومی و امور بین‌الملل شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در همین راستا فراخوان جشنواره ایده‌های خلاق با محوریت پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی در سیرجان و با هدف توسعه فضای همفکری و خلاقیت شهروندان منتشر شد. این جشنواره که بنا به مصوبه شورای فرهنگ عمومی شهرستان سیرجان و با همکاری روابط‌عمومی و امور بین‌الملل شرکت گل‌گهر برگزار می‌شود، محدودیت سنی نداشته و ایده‌پردازان می‌توانند به‌منظور پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی و با در نظر گرفتن محورهای جشنواره، خلاصه‌ای از طرح پیشنهادی خود را ارسال و در جشنواره شرکت کنند.

محورهای این جشنواره اشاره به موضوعات و معضلاتی چون سرقت‌های خرد، نزاع و خشونت، آسیب‌های فضای مجازی، اعتیاد، خودکشی، افزایش روزافزون آمار طلاق و فسادهای اخلاقی است که شرکت‌کنندگان می‌توانند ایده‌های خود را در قالب‌های فناوری دیجیتال، تولیدات هنری و نمایشی، ورزش و اوقات فراغت، مطالعات اجتماعی، تولیدات رسانه‌ای، اخبار و اطلاع‌رسانی، کسب‌وکار و توانمندسازی، ارائه کنند. گفتنی است هدف اصلی جشنواره یاری جستن از افکار عمومی، همفکری و خلاقیت شهروندان به‌منظور پیشگیری و کاهش آسیب‌های اجتماعی در شهرستان سیرجان است.

علاقه‌مندان می‌توانند ایده‌های خود را تا ۵ آبان سال جاری ارسال کنند. گفتنی است به ایده‌های برگزیده جوایز نفیسی اهدا می‌شود. در پایان باید خاطرنشان کرد شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در طول سال‌های گذشته تلاش کرده سهمی اثرگذار را در بهبود شرایط اجتماعی و زندگی مردم سیرجان بر عهده بگیرد و بدین ترتیب در ایفای مسئولیت‌های اجتماعی خود موفق باشد.



«آگهی فراخوان»
شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان
نوبت اول

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت ارائه پیشنهاد	زمان بازگشایی پاکات
۱	تجدیدمناقصه	۴۷۵۴۴	خرید ۲ ردیف دیواترینگ کوره بلند	۱۴۰۰/۰۸/۰۴	۱۴۰۰/۰۸/۰۵
۲	تجدیدمناقصه	۴۷۵۷۷	خرید ۲ ردیف فیدموتور و بورمته کوره بلند	۱۴۰۰/۰۸/۰۴	۱۴۰۰/۰۸/۰۵
۳	تجدیدمناقصه	۴۷۵۹۹	خرید ۲ ردیف چکش پخت آگلومراسیون	۱۴۰۰/۰۸/۰۴	۱۴۰۰/۰۸/۰۵
۴	مناقصه	۴۷۶۴۳ R۱	عملیات تهیه، ساخت، نصب، تست و راه‌اندازی یک دستگاه جداکننده آب و قطران(دکانتر) در واحد دو بازیابی مواد کک‌سازی	۱۴۰۰/۰۷/۲۷	-
۵	مناقصه	۱۴۰۰۰۳	اجرای ۹۵۰۰ متر مربع اسکلت بتنی پروژه ساختمانی واقع در شهر رامسر	۱۴۰۰/۰۸/۰۵	-

ضمناً لیست استعلام‌های مربوط به خریدهای متوسط (بدون برگزاری مناقصه) در سایت شرکت به آدرس ذیل درج می‌گردد.

سایر موارد:

۱- **زمان دریافت اسناد:** از تاریخ نشر آگهی نوبت اول تا پایان ساعت اداری مهلت دریافت اسناد (مندرج در جدول)

۲- جهت دریافت اسناد و کسب اطلاعات بیشتر به آدرس www.esfahansteel.ir مراجعه فرمایید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۷/۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۷/۲۶ روابط عمومی ذوب‌آهن اصفهان

شرکت آلومینای ایران
نوبت اول

فراخوان مناقصه عمومی

همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده) دومرحله‌ای شرکت آلومینای ایران

شرکت آلومینای ایران درنظر دارد مناقصه زیر را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است که مناقصه‌گران درصورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

ردیف	موضوع مناقصه	نوع مناقصه	شماره مناقصه در سامانه الکترونیکی دولت
۱	خرید، نصب و راه‌اندازی تجهیزات و آموزش دوربین‌های مدار بسته	عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده) دومرحله‌ای	۲۰۰۰۰۰۱۴۹۱۰۰۰۰۴۹

مهلت دریافت اسناد مناقصه از سامانه ستاد دولت: از مورخ ۱۴۰۰/۰۷/۲۴ لغایت مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۱ می‌باشد.

مهلت ارائه پیشنهاد: مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۵ می‌باشد.

زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۱:۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۸ می‌باشد.

اطلاعات تماس مناقصه‌گزار: جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌های الف: استان خراسان شمالی- شهرستان جاجرم- مجتمع تولید آلومینا. به شماره تلفن: ۳۲۶۰۵۳۴۵ - ۰۵۸ و فکس ۳۲۲۷۲۴۸۷-۰۵۸

پست الکترونیک Info@iranAlumina.ir

آدرس اینترنتی WWW.IranAlumina.ir

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱ دفتر ثبت‌نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸ - ۰۲۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۷/۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۷/۲۵ روابط عمومی شرکت آلومینای ایران



شاهرگ معادن در دست گمرک

ممنوعیت واردات تجهیزات معدنی، تولیدکنندگان داخلی را موفق نکرد

ملیکا انصاری: به دنبال دستور رئیس‌جمهوری مبنی‌بر ضرورت تعیین‌تکلیف اجناس ترخیص‌نشده از گمرک، ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی نیز باید در این روند بررسی قرار گیرند چراکه عدم آزادسازی تجهیزات معدنی از گمرک به دلایل مختلفی از جمله ثبت نشدن سفارش و تغییرات مکرر قوانین وارداتی، از مهم‌ترین گلایه امروزه فعالان معدنی است. در زمینه ابعاد این تجهیزات دپوشده در گمرک و همچنین پیامدهایی که برای فعالیت‌های بخش معدن خواهد داشت، صمت با کارشناسان و فعالان این حوزه گفت‌وگو کرد که در ادامه می‌خوانید:

عکس: آیدا فریدی

تعداد ماشین‌آلات به‌ویژه ماشین‌آلات مستعمل مشمول معافیت گمرکی در ۳ ماه امسال به ترتیب نسبت به مدت مشابه سال قبل ۸ و ۱۷۳.۲ درصد افزایش داشته است.

به گزارش ایسنا، براساس ماده ۱۱۹ قانون امور گمرکی و تفاهمنامه بین گمرک و وزارت صنعت، معدن و تجارت، واحدهای تولیدی مجاز می‌توانند در صورت تایید نبود ساخت داخل از معافیت حقوق ورودی ماشین‌آلات استفاده کرده و در حداقل زمان ممکن ماشین‌آلات و تجهیزات خطوط تولید خود را از گمرک ترخیص کنند. این در حالی است که انجمن سازندگان تجهیزات صنعتی ایران (ستصا) سال گذشته گفته بود بسیاری از شرکت‌ها برمبنای یکی از بندهای قانون امور گمرکی و بدون پرداخت حقوق ورودی و مالیات بر ارزش افزوده، مشابه ماشین‌آلاتی که در داخل ساخته می‌شود را هم به کشور وارد می‌کنند.

در این میان جدیدترین آمار منتشرشده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت نشان می‌دهد این روند همچنان ادامه دارد و در ۳ ماه امسال ۷۲۶ مجوز برای ماشین‌آلات و ۱۹۴ ماشین‌آلات مستعمل مشمول معافیت گمرکی به ارزش نزدیک به ۴۴۳ و ۴۶ میلیون دلار صادر شده که به ترتیب نسبت به مدت مشابه سال قبل به لحاظ تعداد ۸درصد و ۱۷۳.۲ درصد افزایش داشته است؛ یعنی در مدت مشابه سال گذشته به ترتیب ۶۷۲ مجوز برای ماشین‌آلات و ۷۱ ماشین‌آلات مستعمل مشمول معافیت گمرکی صادر شده است.

ارزش مجوزهای معافیت گمرکی ماشین‌آلات به‌ویژه ماشین‌آلات مستعمل در این مدت نیز به ترتیب ۱۸.۴ و ۵۲.۳ درصد نسبت به ۳ ماه اول سال گذشته افزایش یافته است. همچنین در این مدت ۲۳۳ مجوز مواد اولیه مشمول معافیت گمرکی به ارزش ۲۲ میلیون و ۴۴۰ هزار دلار صادر شده که به لحاظ تعداد نسبت به صدور ۱۷۴ فقره در مدت مشابه سال گذشته ۳۳.۹ درصد کاهش داشته است. ارزش این مجوزها نسبت به مدت مشابه سال قبل ۷.۹ درصد کاهش یافته است.

رویکردهای چالش‌برانگیز دولتی



حسن حسینقلی، رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های صنایع و معادن سرب و روی ایران و فعال معدنی در گفت‌وگو با صمت به ابعاد ممنوعیت‌های ابلاغ‌شده برای واردات ماشین‌آلات معدنی پرداخت. او دلیل عدم آزادسازی تجهیزات از گمرک را وجود این قوانین و محدودیت‌های وارداتی دانست و توضیح داد: در سال‌های گذشته با ابلاغ ممنوعیت واردات ماشین‌آلات معدنی، تاثیرات بسیار مخربی برای معادن کشور ایجاد شد.

افزایش نجومی قیمت ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی و در ادامه رشد چشمگیر هزینه تمام‌شده فعالیت‌های معدنی از مهم‌ترین تاثیر این تصمیم بود.

از این رو، فعالان معدنی و صاحبان معادن اعتراضات خود را در جلسات و گفت‌وگوهایی که میان دولت و بخش خصوصی در اتاق بازرگانی انجام شد، به نهادهای دولتی تصمیم‌گیرنده اعلام کردند.

حسینقلی ادامه داد: با ادامه اعتراضات طرحی تصویب شد که تنها ماشین‌آلات معدنی دست دوم زیر ۵ سال ساخت اجازه ورود را دارند که بر این طرح نیز اعتراض کردیم چراکه هیچ کس در دنیا تجهیزات معدنی زیر ۵ ساله خود را نمی‌فروشد و حداقل باید این سن به ۱۵ سال برسد و پس از پیگیری‌های مکرر، این طرح به ۱۰ سال افزایش پیدا کرد.

حسینقلی در ادامه صحبت‌های خود به دیگر قوانین محدودیت‌آفرین در مسیر واردات تجهیزات معدنی اشاره کرد و گفت: از سوی دیگر پس از مدتی محدودیتی بر حسب مشخصات کاری تجهیزات وضع شد؛ به‌عنوان مثال، گفته شد بیل مکانیکی سایز زیر ۲۵۰ وارد نشود. در صورتی که این نوع تجهیزات برای معادن کوچک‌مقیاس بوده و از آنجا که اغلب معادن کشور را این نوع معادن تشکیل می‌دهند، بیشتر تجهیزات مورد نیاز این دسته از ماشین‌آلات هستند.

تناقض قوانین واردات

این فعال معدنی تناقض در قوانین گمرک و قانون معادن را از دیگر عوامل آزاد نشدن تجهیزات معدنی از گمرک اعلام کرد و در این باره گفت: براساس قانون ۱۰۹ گمرک، ورود ماشین‌های عبوری مشمول عوارض و مسائل گمرکی می‌شوند و ماشین‌آلات معدنی را نیز جزو این دسته ماشین‌ها به حساب آورده‌اند. این در حالی است که طبق قانون معادن باید واردات تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی بدون دریافت عوارض و مالیات بوده و به‌راحتی این واردات صورت پذیرد. اما متاسفانه به این قانون توجه نشده و امروزه بسیاری از ماشین‌ها و تجهیزات معدنی بنا بر دلایل مختلفی مانند عدم ثبت سفارش یا با حداکثر عمر بالای ۱۰ سال، در گمرک مانده و ترخیص نشده‌اند. باید توجه شود که ماشین‌آلات معدنی، ابزار کار معدنکاران و صاحبان معادن است با واردات هر ماشین به‌ویژه ماشین‌آلات مرتبط با حمل‌ونقل معادن، حداقل ۲ تا ۳ خانوار مشغول به کار می‌شوند و از این رو ضمن راه‌اندازی معادن، با اشتغالزایی دراین عرصه نیز مواجه خواهیم بود.

حسینقلی ادامه داد: در این روند بسیاری از شعارها پیرو تولید ماشین‌آلات معدنی در داخل کشور عنوان می‌شود که می‌توان از آن به عنوان رویای دست‌نیافتنی یاد کرد چراکه ما حتی توانایی تولید خودروی سواری با معیارهای مناسب را در کشور نداریم.

در زمینه تجهیزات معدنی نیز تکنولوژی و امکان ساخت قطعاتی مانند موتور گیربکس و قسمت‌های متحرک لودر و... وجود نداشته و در این شرایط نمی‌توانیم واردات را محدود کنیم و شعار حمایت از تولید داخلی دهیم.

منفعت دلالان تامین شد

حسینقلی در ادامه صحبت‌های خود رانت و رونق دلالی را زاییده شرایط فعلی و ممنوعیت‌های واردات تجهیزات معرفی کرد و گفت: با این نوع مصوبات و محدودیت‌های وضع‌شده در مسیر واردات ماشین‌آلات مورد نیاز معادن، شرایط به نفع دلالان شهرک‌های ماشین چرخید چراکه در پی این اتفاقات، ماشین‌ها و تجهیزات معدنی افزایش قیمتی چندین برابری داشته و در ادامه فعالیت‌های معدنی برای معدنکاران پرهزینه‌تر شد.

در ادامه هزینه تمام‌شده تولید به میزانی بالا رفت که بازار تحمل آن افزایش قیمت برای مواد معدنی و زنجیره‌های آن وجود نداشت. باید به این موضوع توجه کرد که بازار مواد معدنی، بسیار رقابتی بوده و مصرف‌کنندگان و خریداران مواد معدنی، کالاهای مورد نیاز خود را به قیمتی که برای‌شان به‌صرفه‌تر است، خریداری می‌کنند.

از این رو، افزایش هزینه‌های تولید مواد معدنی که اغلب از نبود تجهیزات ناشی می‌شد، باعث شد تا برخی معادن به‌ویژه معادن کوچک‌مقیاس از گردونه رقابت بازار حذف شوند. رئیس اتحادیه صادرکنندگان سرب و روی به دلیل وجود مشکلات متعدد در مسیر فعالیت معادن، گفت معدنکاران تحت فشار هستند. او تسهیل روند واردات تجهیزات معدنی را از مهم‌ترین اقداماتی دانست که باید از سوی نهادهای دولتی انجام شود.

حسینقلی در این باره توضیح داد: اگر دولت بنا دارد اقدامات حمایتی برای معدنکاران انجام دهد، باید ورود هر نوع ماشین‌آلات معدنی مانند لودر، بولدوزر، بیل مکانیکی، ژنراتور و همچنین ماشین‌های حمل‌ونقل مثل کامیون کمپرسی را آزاد اعلام کند.

معدنکاران صلاحیت انتخاب دارند

این فعال معدنی ضمن تاکید بر اهمیت تسهیل واردات تجهیزات معدنی، تصمیم معدنکار را بر نظر نهادهای دولتی و گمرک ارجح دانست و توضیح داد: صاحبان معادن و معدنکاران بهتر از کارمندان نهادهای دولتی تشخیص می‌دهند چه نوع ماشین‌آلاتی برای فعالیت مناسب معادن مورد نیاز است چراکه آنها ضمن درنظر گرفتن کارآیی، فاکتور وجود قطعات یدکی در کشور را هم در تصمیمات خود لحاظ می‌کنند.

همچنین باید به این نکته توجه داشت که معدنکار با وجود مشکلات زیاد بر سر راه صادرات، فعالیت‌های ارزآور انجام داده و با منابع مالی به دست آورده می‌خواهد تصمیم بگیرد که چه نوع ماشینی را در چه شرایطی وارد کند و این حق مسلم اوست. اما متاسفانه با ممنوعیت‌ها و قوانین محدودیت‌زا، نه‌تنها این حق انتخاب از او سلب شده بلکه مسیر فعالیت معادن نیز با دست‌اندازهای زیادی همراه شده است.

درحال‌حاضر تعداد زیادی ماشین و تجهیزات معدنی که نیاز امروز معادن کشور هستند، از گمرک به دلیل عدم ثبت سفارش یا پایین بودن سال ساخت و مغایرت با قوانین وارداتی ترخیص نشده‌اند.

حسینقلی ادامه داد: مسئولان دولتی همواره از نبود ارز در کشور برای واردات گلایه کرده و دلیل عمده این محدودیت‌ها را عنوان می‌کنند. این را باید درنظر گرفت که برای افزایش ارز در کشور باید صادرات داشته باشیم اما متاسفانه قوانین سختگیرانه صادراتی نیز برای فعالیت‌های بخش معدن وضع شده و روز به روز شاهد تغییر قوانین در بحث تجارت این بخش هستیم.

به طور کلی می‌توان گفت رویکردهای امروزه دولت، قوانین گمرکی و محدودیت‌های وضع‌شده در صادرات و واردات بخش معدن، دست پای معدنکار را در عمل بسته‌اند.

فرسودگی ماشین‌آلات بهره‌وری را کم می‌کند



حجت‌الله دریانی، فعال معدن زغال سنگ، اغلب ماشین‌آلات مورد نیاز معادن به‌ویژه معادن زغال سنگ را وارداتی عنوان کرد. او همچنین شرایط تامین تجهیزات معادن زغال سنگ را به‌نسبت مطلوب خواند و ضمن گلایه از فرسودگی ماشین‌آلات موجود در معادن در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: به‌طور کلی می‌توان گفت تمام ماشین‌آلات موجود در فعالیت‌های معدنی کشور به‌ویژه در معادن زغال سنگ، وارداتی هستند چراکه ماشین‌آلات این بخش (چه در فرآیند معدنکاری و چه در حمل‌ونقل) باید ویژگی‌های معین و استانداردهای مشخصی را دارا باشند که تنها تجهیزات وارداتی این مشخصه‌ها را دارند. به این جهت برای استمرار فعالیت‌های معدنی درحال‌حاضر چاره‌ای جز واردات این ماشین‌آلات نداریم.

اما مشکلاتی به طور معمول در مسیر تهیه تجهیزات معدنی وجود دارد که باعث شده معادن کشور امروزه اغلب از ماشین‌آلات فرسوده استفاده کنند.

به همین دلیل ناوگان معدنی کشور امروزه فرسوده و کهنه بوده و نباید فراموش کرد استفاده از این تجهیزات بهره‌وری معادن را کاهش می‌دهد.

شکست شرکت‌های داخلی

دریانی در ادامه صحبت‌های خود به تشریح دلایل به مقصد نرسیدن شرکت‌های داخلی تولیدکننده تجهیزات معدنی پرداخت و گفت: در سال‌های گذشته مشاهده شده برخی شرکت‌های داخلی به سمت تولید تجهیزات و ماشین‌آلات فعالیت‌های معدنی حرکت کرده تا معادن را از واردات آنها بی‌نیاز کنند.

اما در این مسیر دلایل متفاوتی باعث به سرانجام نرسیدن این اهداف شده و همچنان واردات تنها راه تامین تجهیزات فعالیت‌های معدنی است.

از جمله این دلایل می‌توان به کمبود استانداردهای مورد نیاز فعالیت‌های معدنی در تولیدات داخلی اشاره کرد که این موضوع ناشی از کمبود تکنولوژی و فناوری مورد نیاز این تجهیزات است.

همچنین تیراژ این تولیدات به اندازه‌ای نبود تا بهای تمام‌شده آن قابل رقابت با تجهیزات مشابه خارجی باشد.

به عبارت دیگر، واردات تجهیزات خارجی نسبت به خرید تولیدات داخلی برای صاحبان معادن به‌صرفه‌تر بود. وی ادامه داد: لازم به توجه است که برخی شرکت‌ها برای مدتی توانستند تجهیزاتی با قیمت قابل رقابت و مناسب به بازار عرضه کنند. اما از آنجا که این ماشین‌آلات در تامین استانداردها و ویژگی‌های لازم فعالیت‌های معدنی از جمله اقدامات مرتبط با معادن زغال سنگ ناتوان بودند، پس از مدتی حضور آنها در معادن منتفی شد.

ممنوعیت‌های مشروط

این فعال معدنی در ادامه واردات ماشین‌آلات مورد نیاز معادن زغال سنگ را آزاد اعلام کرد و درباره برخی بحث‌های مطرح‌شده پیرو ممنوعیت واردات ماشین‌آلات معدنی و راه‌سازی در رده تولیدات هپکو گفت: خوشبختانه ما برای تامین تجهیزات مورد نیاز خط تولید و فعالیت‌های معدنی زغال سنگ، مشکلی نداریم.

به عبارتی، درحال‌حاضر معادن زغال سنگ تجهیزات و ماشین‌آلات مورد نیاز خود (چه برای فعالیت‌های معدنی و چه اقدامات مربوط به حمل‌ونقل) را بدون محدودیت و ممنوعیت از راه واردات محصولات خارجی تامین می‌کنند.

وی در ادامه سخنان خود به برخی ممنوعیت‌های وارداتی اشاره کرد و گفت: بحثی همواره پیرو ممنوعیت واردات تجهیزات راهسازی و معدنی مطرح است که شامل تجهیزات در حال تولید در کشور است.

به معنای دقیق‌تر، برای واردات ماشین‌آلات راه‌سازی و معادن که تولیدکننده داخلی توانایی تامین آنها برای صنایع و معادن را دارد، مانع ایجاد شده است.

اما تجهیزاتی که در رده تولیدات شرکت‌های کشور نبوده و تولیدکننده داخلی توانایی ساخت و تامین الزامات و استانداردهای آن را ندارد، می‌توان وارد کرد و محدودیتی وجود ندارد.

سخن پایانی

بنابر شرایط فعلی، تنها حمایت دولت می‌تواند چراغ معادن را روشن نگاه دارد. حمایت در جهت رفع موانع موجود و حرکت به سمت توسعه، مهم‌ترین و ضروری‌ترین نیازهای امروز فعالان بخش معدن و صنایع معدنی است که رفع مشکلات گمرکی و حذف قوانین محدودیت‌آفرین از مهم‌ترین این اقدامات به شمار می‌رود.

بومی‌سازی درایو KONE CRANE



پروژه جایگزینی درایو VACONE به جای درایو KONE CRANE در شرکت فولاد خوزستان با موفقیت انجام شد. نقش جرثقیل‌های سقفی در تولید فولاد بسیار حیاتی بوده و بدون این تجهیزات تولید فولاد ناممکن می‌باشد. جرثقیل‌های سقفی شماره ۴۲۸۱ و ۴۲۸۳ مربوط به حمل بیلت در فولادسازی شرکت فولاد خوزستان هر کدام از ۵ عدد درایو ساخت شرکت KONE CRANE در سیستم کنترل خود بهره می‌برند. این درایوها عضو حیاتی سیستم کنترل جرثقیل‌ها بوده و ترکیبی از سخت‌افزار و نرم‌افزار با دانش فنی روز می‌باشند که توابع حرکتی جرثقیل را مدیریت می‌نمایند. این درایوها در شرایط آب و هوایی خوزستان و تراکم کاری جرثقیل‌های یاد شده اخیرا به سرعت دچار خرابی‌های مکرر شده و باعث توقف و کاهش آماده به کاری جرثقیل‌ها می‌گردند، به گونه‌ای که علاوه بر اتلاف زمان، انرژی و هزینه، وضعیت ناپایداری در عملکرد تولید به دلیل تقلیل آماده به کاری جرثقیل‌ها به‌وجود آورده‌اند. تامین درایوهای اصلی KONE CRANE به دلیل تحریم‌های ظالمانه مدت‌ها است با مشکل مواجه شده و درایو برندهای دیگر، موجود در بازار نیز عمر کاری پایینی داشته و مشکل موجود را حل نمی‌کردند. ابراهیم دادرس مدیر تحقیقات، تکنولوژی و بهینه‌سازی شرکت فولاد خوزستان در گفت‌وگو با خبرنگار روابط عمومی اظهار داشت: در سال ۱۳۹۹ با تشکیل جلسات و پیگیری‌های انجام شده در یک اقدام دسته جمعی و هم‌افزایی کم‌نظیر با همکاری مهندسان و کارکنان تلاشگر واحدهای اتوماسیون و ابزار دقیق، نت جرثقیل‌ها، یک شرکت دانش‌بنیان و مدیریت تحقیقات، تکنولوژی و بهینه‌سازی، زوایا و جزئیات جایگزینی درایوهای KONE CRANE بررسی شد و طی یک پروژه پژوهشی ۹ ماهه با حداقل هزینه ممکن، درایو دیگری ساخت شرکت VACONE از نوع NXP که امکان تامین آن در بازار وجود داشته و از نظر عملکرد نیز نزدیک به درایوهای اصلی بوده، به عنوان مبنای ساخت درایو بومی، انتخاب شد.

وی افزود: سخت‌افزار و نرم‌افزار عملکردی درایوهای VACONE انتخابی با سیستم موجود هم‌خوانی نداشته و خوانش نرم افزار و کدهای قابل اتصال به شبکه پروفی باس آن نیز در حالت عادی ناممکن بود. لذا اتصال درایو به PLC موجود و سخت افزار و نرم‌افزار آن تغییرات اساسی را طلب نمود که این مهم به صورت پایلوت بر روی یکی از درایوها انجام شد و با تلاش کم نظیر تیم پژوهشی و با استعانت از خداوند متعال و تلاش شبانه‌روزی به نتیجه مطلوب رسید.

دادرس در ادامه گفت: هم اکنون با گذراندن موفقیت‌آمیز مراحل تست و عملکرد درایو ساخته شده افق روشنی برای غلبه بر مشکل تامین یکی از حساس‌ترین قسمت‌های کنترل جرثقیل‌ها برای اولین بار در کشور ایجاد شده که به یاری خدا به کلیه جرثقیل‌های مشابه نیز تعمیم داده خواهد شد. این اقدام علاوه بر صرفه‌جویی موثر در هزینه و زمان، تاثیرات مثبتی بر روند تولید از محل آماده به کاری مطلوب جرثقیل‌ها خواهد داشت.

مدیر تحقیقات، تکنولوژی و بهینه سازی با تشکر از مدیریت‌های نگهداری و تعمیرات، نت جرثقیل‌های فولادسازی، مجموعه تحقیقات، تکنولوژی و بهینه‌سازی و شرکت پیشتاز الکترونیک سپاهان ابراز امیدواری نمود که اعتماد به نفس و دانش به‌دست آمده بتواند راه‌گشای مشکلات مشابه در سراسر کشور باشد.

دادرس در پایان خاطر نشان کرد: پروژه یادشده را می‌توان در سطح گسترده، تجاری‌سازی نمود.

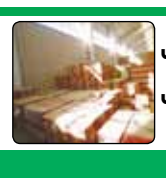
پنجره نقل و انتقالات باشگاه فولاد خوزستان باز شد



پس از دو فصل محرومیت و تحمیل خسارت‌های جبران‌ناپذیر به باشگاه فولاد خوزستان، سرانجام دادگاه CAS پنجره این باشگاه را گشود.

به گزارش سایت باشگاه فولاد خوزستان، پس از وقفه‌ها و تاخیرهای متوالی سرانجام با تلاش‌های حمیدرضا گرشاسبی مدیرعامل و مسئولان حقوقی و بین‌الملل باشگاه فرهنگی ورزشی فولاد خوزستان عصر دیروز رای دادگاه بین‌المللی حکمیت ورزش CAS در خصوص پرونده مربوط به محمد بلبلی صادر و بر این اساس محرومیت فولادی‌ها در جذب بازیکن و حضور در بازار نقل و انتقالات برداشته شد.

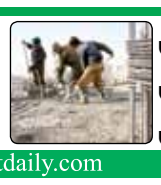
لازم به ذکر است، با باز شدن پنجره فولاد، این باشگاه دیگر منعی در جذب بازیکن نداشته و قادر خواهد بود در تمامی رده‌ها یارگیری کند.



ترخیص درست پشتوانه بازار است



دامپزشکان و صاحبان پت، خدمات آنلاین می‌گیرند



مشکلات قراردادهای پیمانکاری و بیمه کارگران

صمت موضوع ترخیص کالا از گمرک را بررسی کرد

خواص یک ترخیص خوب

گویا داستان گمرک و کالاهای رسوبی در آن نمی‌خواهد به سرانجام برسد و همچنان اظهارنظرها، توصیه‌ها و بخشنامه‌های دست‌اندرکاران و کارشناسان برای ترخیص سریع‌تر این کالاها ادامه دارد. در دولت دوازدهم چندین دستورالعمل و بخشنامه برای ترخیص کالاهای رسوبی در گمرک به‌ویژه کالاهای اساسی صادر شد اما با گذشت زمان دوباره موضوع فراموش شد و همان آش و همان کاسه رسوب کالاها و مشکلات ترخیص بر گمرک حکمفرما شد. در دولت سیزدهم نیز که از همان روزهای ابتدایی دست‌اندرکاران عزم را بر خالی کردن انبارهای گمرک از کالاهای رسوبی جزم کرده بودند، وضع به همین منوال ادامه یافت. در این گیرودار موضوع نهاده‌های دامی مانده در گمرک، کالاهای فسادپذیر و اقلام دارویی، این موضوع را حساس‌تر کرد. اما دلیل این همه توقف و رسوب کالا در گمرک چیست؟ آیا نمی‌توان راه‌حل دائمی و مناسبی برای این موضوع پیدا کرد تا در بازه‌های زمانی مختلف، گرفتار چنین گلوگاه‌هایی در درگاه ورودی کالا به کشور نشویم؟ با گزارش صمت در این باره همراه باشید:

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

اگر در حوزه قوانین مشکل نداشته باشیم، می‌توان به رسوب کالاها در گمرک خاتمه داد تا کالاهای مورد نیاز کشور به‌سرعت وارد بازارهای مصرف شود

گمرک و سرم‌های دپوشده

واردات سرم برای تامین نیاز داخل از اواسط مرداد امسال شروع شد. البته پس از مدتی اعلام شد حدود ۵۰۰ تن سرم داخل گمرک دپو شده که ۲۵۰ تن آن مربوط به ۵ سال پیش و اغلب تاریخ مصرف گذشته‌اند اما ۲۸۰ تن از حدود یک سال اخیر وارد شده که این موضوع برای مخاطبان رسانه‌ها جای سوال داشت که محموله سرم چرا باید ۵ سال در گمرک رسوب کند؟

بعد از گذشت چند هفته، سازمان غذا و دارو اقدام موثری در این زمینه انجام نداد. بنابراین در بازدید معاونان دادستان تهران از گمرک تهران و انبارهای عمومی، بنا بر این شد که در کنار تعیین وضعیت سرم‌های قدیمی، درباره سرم‌های تازه واردشده نیز اقدامات لازم صورت گیرد و سازمان غذا و دارو در مدت کوتاه به صورت مکتوب نظر خود نسبت به ترخیص یا عدم ترخیص این اقلام اعلام کند.

اما نه‌تنها در فرصت ۴۸ ساعته تعیین‌شده اقدامی انجام نشد بلکه با گذشت حدود یک ماه حجم دپوشده سرم‌های جدید به ۱۳۰۰ تن رسید.

گمرک در این باره می‌گوید ۴ شرکت برای واردات بیش از ۱۳۰۰ تن سرم انسانی طی ۳۰ روز گذشته اقدام کردند؛ البته با وجود تسهیلاتی که گمرک برای حمل یکسره و ترخیص فوری این فرآورده‌ها اعمال می‌کند این شرکت‌ها به دلیل نبود امکان ارائه مجوز وزارت بهداشت نتوانستند سرم‌ها را ترخیص کنند و گمرک برای جلوگیری از فساد احتمالی کالا روی کامیون، اجازه تخلیه این محموله‌ها را داد.

با طولانی شدن روند ارائه مدارک و مستندات برای ترخیص سرم‌ها، معاون فنی گمرک در مکاتبه خود از رئیس سازمان غذا و دارو خواست، درخواست کرد تا نماینده سازمان غذا و دارو به گمرک مراجعه و نسبت به بررسی موضوع و تعیین‌تکلیف سرم‌های دپو شده در حداقل زمان ممکن اقدام کند.



البته به گزارش سازمان غذا و دارو، محمدرضا شانه‌ساز، رئیس سازمان غذا و دارو مدتی بعد در مصاحبه‌ای اعلام کرد: این حجم سرم انسانی، محموله‌هایی هستند که به سازمان غذا و دارو اعلام نشده و بدون هماهنگی با وزارت بهداشت وارد کشور شده و در گمرک تخلیه و دپو شده است.

رئیس سازمان غذا و داروی کشور در این زمینه عنوان کرد: در این باره تعاملاتی با سازمان بازرسی کل کشور داشته‌ایم و مقرر شد هرآنچه قرار است وارد کشور شود ابتدا ثبت سفارش شود.

وی تاکید کرد: اگر این تصمیم عملیاتی شود دیگر واردکننده نمی‌تواند ابتدا کالا را وارد گمرکات کشور کند و پس از آن با فشارهای مختلف به دنبال دریافت ارز و ترخیص کالایش باشد.

در پی این صحبت‌های رئیس سازمان غذا و دارو، گمرک این بار در مکاتبه‌ای با ۴ شرکت واردکننده محموله اخیر سرم‌ها، خواست تا مستندات موجود درباره هماهنگی با وزارت بهداشت برای واردات این سرم‌ها را طی ۴۸ ساعت ارائه کنند.

این کشمکش‌ها بر سر محموله ۱۳۰۰ تنی جدید در حالی ادامه داشت که هنوز بخش دیگر یعنی سرم‌های تاریخ گذشته و دیالیزی قدیمی هم با وجود مهلت تعیین‌شده، وضعیت مشخصی پیدا نکرده بود.

البته این نخستین‌بار نیست که چنین اختلاف‌نظری بین سازمان غذا و دارو و سازمان گمرک پیش می‌آید. اوایل شهریور نیز موضوع مشابهی درباره داروهای کرونا بین این دو نهاد مورد اختلاف بود. در این باره مسئولان وزارت بهداشت به‌ویژه سازمان غذا و دارو اعلام کردند بخشی از این داروها بدون هماهنگی آنها وارد گمرک شده و فاقد مجوز این سازمان است؛ در عین حال انتقاداتی هم از گمرک مبنی‌بر اینکه چرا بدون مجوز سازمان غذا و دارو چنین اقلامی را وارد انبارهای گمرک کرده‌اند، مطرح شده است.

در آن زمان نیز معاون فنی گمرک در واکنش به این گلایه سازمان غذا و دارو گفته بود: باید بدانیم موضوع تخلیه بار با تحویل بار به گمرک و ترخیص آن متفاوت است.

ارونقی در این زمینه گفته بود: وظیفه و محدوده مسئولیت گمرک، با مراجع تحویل‌گیرنده کالا تفاوت دارد و مسئولیت این سازمان از زمان «اظهار کالا» به گمرک آغاز می‌شود؛ از این رو، گمرک نمی‌تواند از ورود کالاهایی که هنوز اظهار نشده و در ابتدا به مراجع تحویل‌گیرنده مانند انبارهای عمومی و مناطق ویژه و آزاد می‌رسد جلوگیری کند و مسئولیتی در این باره ندارد.

طولانی شدن ماندگاری کالا در انبار موجب افت کیفیت و آسیب آن می‌شود

وضعیت ترخیص خوب است



البته دست‌اندرکاران گمرک با وجود تمام مشکلات و موانع در مسیر ترخیص کالاها در چند ماه اخیر، معتقدند درحال‌حاضر روند ترخیص کالا از گمرک قابل‌قبول است.

مهرداد جمال ارونقی، معاون فنی گمرک کشور درباره وضعیت کنونی کالاهای رسوب‌شده در گمرک و روند ترخیص آنها در گفت‌وگو با صمت اعلام کرد: درحال‌حاضر مشکل خاصی در بحث ترخیص کالاها وجود ندارد و روزانه حدود ۱۰۰ هزار تن کالای وارداتی که مراحل تشریفات اداری و ترخیص آنها انجام شده، از گمرکات کشور ترخیص می‌شود که آمار قابل قبولی به شمار می‌آید. علاوه‌بر این، درحال‌حاضر حدود یک میلیون تن کالا نیز در گمرک وجود دارد که مراحل تشریفات اداری و ترخیص آنها انجام شده و در انتظار حمل از گمرک هستند.

جمال ارونقی درباره روند ترخیص انواع کالاها از گمرک کشور نیز عنوان کرد: درباره کالاهای اساسی مهم‌ترین موضوع برای تکمیل فرآیند ترخیص تامین و انتقال ارز است که اگرچه با مشکل اما در حال انجام است. درباه کالاهای غیراساسی نیز که بیشتر مربوط به نهاده‌های تولید هستند، با وجود نیاز به دریافت کد رهگیری بانک که فرآیندی زمان‌بر است، با توجه به تدابیر اتخاذشده و ترخیص درصدی، این مشکل نیز برطرف شده است.

وی در زمینه ترخیص اقلام سلامت‌محور و درباره ویروس کرونا نیز تصریح کرد: این کالاها با مجوز وزارت بهداشت به صورت حمل یکسره انتقال می‌یابند و ترخیص واکسن‌ها نیز با تایید سازمان غذا و دارو از پای پرواز انجام می‌شود و مشکل خاصی وجود ندارد.

معاون فنی گمرک درباره محموله ۱۳ هزار تنی سرم که موضوع واردات و رسوب آنها به‌تازگی رسانه‌ای شده است، عنوان کرد: این ۴ محموله که شامل ۶ میلیون سرم انسانی است نیز باید توسط وزارت بهداشت و سازمان غذا و دارو تعیین‌تکلیف شوند تا گمرک بتواند درباره آنها تصمیم بگیرد.

ارونقی در پایان گفت: آنچه درحال‌حاضر بیش از همه باعث رسوب کالاها در گمرک می‌شود بروکراسی‌های پیچیده اداری در روند انجام ترخیص است که مربوط به مراجع صاحب‌نظر در حوزه‌های مختلف است. گمرک که نهاد مجری در این روند به شمار می‌رود تلاش می‌کند تا فرآیند واردات و ترخیص کالاها در چارچوب وظایف و قانون با سرعت بیشتری انجام شود و اقدامات چند سال اخیر نیز موید همین موضوع بوده است.

مسیر ترخیص را هموار کنیم



جدا از موضوع فعلی و اختلاف‌نظرهایی که هفته‌های اخیر درباره واردات ۱۳۰۰ تن سرم مطرح بوده، باید قبول کنیم در هر مقطع زمانی در موضوعاتی مانند ترخیص، تخصیص و تامین ارز، اظهار، دپو و رسوب کالا در انبارهای گمرک شاهد موارد مشابهی بوده‌ایم. اما این مشکلات از کجا ناشی می‌شوند و چرا تاکنون نتوانسته‌ایم راهکار مناسبی برای رفع آن بیابیم؟

در این باره حسین محمودی اصل، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: بزرگ‌ترین مسئله مشکل‌ساز در این مسیر قوانین هستند که می‌توانند به‌عنوان مانع و سرعت‌گیر در مسیر واردات و ترخیص کالاها از گمرک عمل کنند. اگر در حوزه قوانین مشکل نداشته باشیم، می‌توان به رسوب کالاها در گمرک خاتمه داد و کالاهای مورد نیاز کشور به‌سرعت وارد بازارهای مصرف شود.

محمودی اصل با اشاره به پیچیدگی‌های موجود در روند ترخیص کالاها از گمرک و نهادهای تاثیرگذار بر این روند عنوان کرد: تعدد قوانین و نهادهای ناظر و هماهنگ نبودن این نهادها با یکدیگر همواره به‌عنوان یک سرعت‌گیر در مسیر واردات عمل می‌کند و باید با برنامه‌ریزی در این زمینه و در پیش گرفتن راهکارهایی مانند تفویض اختیار به یکی از نهادهای ناظر، مسیر ترخیص کالاهای وارداتی را هموارتر کرد.

وی تاکید کرد: البته در این موارد موضوعات دیگری نیز مطرح است که باید به آن توجه داشت. به‌عنوان مثال، اینکه ممکن است با توجه به شرایط اقتصادی کشور واردکننده نخواهد کالای خود را وارد بازار کند و ترجیح دهد کالای او تا برقراری شرایط مساعد بازار در انبارهای گمرک بماند. این کار باعث می‌شود از گمرک به‌عنوان انبار احتکار کالاها استفاده شود که چنین روندی قطعا به زیان مصرف‌کننده است. البته اگر طولانی شدن روند ترخیص به دلیل مشکلات سیستماتیک و مواردی مانند عدم تخصیص ارز اتفاق بیفتد و مشابه مشکلاتی مثل آنچه تا به امروز با آن مواجه بوده‌ایم باشد، نمی‌توان در این باره از واردکنندگان خرده گرفت.

محمودی اصل در ادامه عنوان کرد: درواقع واردات کالا موضوعی است که ۳ بخش مجزا یعنی واردکننده، نهادهای سیاست‌گذار و گمرک در آن دخیل هستند و بهبود روند ترخیص کالاها باید با همکاری و هماهنگی هرچه این گروه‌ها انجام شود.

این کارشناس اقتصاد ضمن تاکید بر لزوم ساده‌سازی مسیرهای قانونی ترخیص کالا، درباره مزایای ترخیص و عرضه هرچه زودتر کالاهای وارداتی نیز عنوان کرد: در واقع تسریع روند ترخیص از گمرک علاوه‌بر اینکه موجب تامین به‌موقع نیاز بازار می‌شود، باعث خواهد شد تا کالای مرغوب‌تری نیز در اختیار مصرف‌کننده قرار گیرد زیرا طولانی شدن ماندگاری کالا در انبار موجب افت کیفیت و آسیب آن نیز می‌شود.

وی در این باره تصریح کرد: ایران، کشوری است که اقتصاد آن بر پایه‌های تجارت بنا شده و پشتوانه این تجارت، تولید است. اما خواناخواه برای افزایش تولید و بقای صنایع مختلف در کشور خود نیازمند واردات نهاده‌های تولید، تجهیزات و ابزار تولید هستیم. حال اگر این واردات به هر دلیلی با وقفه مواجه شود، در مرحله بعد تولید و صادرات را تحت تاثیر قرار می‌دهد و در یک چرخه معیوب، اقتصاد ما دچار آسیب می‌شود. پس برای حفظ نظام اقتصادی کشور باید نظام‌مندی مناسبی نیز به روند واردات و ترخیص کالاها از گمرکات کشور دهیم.

سخن پایانی

آنچه در چرخه واردات از مرحله ثبت سفارش تا بازار خرده‌فروشی در چند سال اخیر اتفاق افتاده و می‌افتد، بارها مورد نقد واردکنندگان و سایر تاجران بوده است.

رویه مشکل‌ساز کنونی که از دولت‌های قبل با دستورالعمل‌های تکمیلی قصد بر اصلاح آن بود، هرگز نتوانست در مسیر مطلوب خود قرار بگیرد و همچنان در موارد مختلف و متعدد شاهد موازی‌کاری‌ها، تناقض‌ها و حتی تقابل‌ها در این حوزه هستیم.

اگر بخواهیم بی‌طرفانه به این موضوع بنگریم، مسئله ترخیص کالاها از گمرک هیچ‌گاه به شکل مطلوب مدیریت نشده و همواره با مسکن‌های موضعی و مدت‌دار در این حوزه مواجه بوده‌ایم.

اما اصلاح و بازنگری در این رویه اصلا موضوع پیچیده‌ای نیست و با برنامه‌ریزی ساده و حذف موازی‌کاری‌ها و قوانین دست‌وپاگیر و در عین حال تقویت زیرساخت‌ها می‌تواند به سرمنزل مقصود برسد؛ اقداماتی که امیدواریم در دولت سیزدهم اراده‌ای بر انجام آنها باشد.

یادداشت

گمرک فقط مجری قوانین است



سیدروح‌الله لطیفی
سخنگوی گمرک کشور

قانون وظایف سازمان‌ها و نهادهای فعال در حوزه‌های مختلف را تعریف کرده است. همه نهادها و سازمان‌ها باید از آن تبعیت کنند که طبیعتا گمرک کشور نیز از این قاعده مستثنا نیست.

البته ما امروز در مواجهه با یک جنگ اقتصادی هستیم و در این جنگ برخی از قوانین و مولفه‌ها برای پیگیری امور مختلف تغییر می‌کند.

در تجارت آزاد دنیا موضوع ثبت سفارش چندان مهم نیست و تنها مباحثی مانند استانداردها و سلامت کالاها مورد بررسی قرار می‌گیرد اما در کشور ما به غیر از سلامت کالا، به دلیل منابع محدود ارزی، مواردی مانند منابع ارزی کالا و میزان ضرورت واردات آن نیز اهمیت پیدا می‌کند. از این رو، ثبت سفارش کالا در موضوع واردات کشور اهمیت پیدا می‌کند و با توجه به اینکه این فرآیند در کشور به‌عنوان یک قانون مطرح و لازم‌الاجراست، گمرک کشور نیز با پیروی از قانون این کار را انجام می‌دهد.

طبیعی است در این شرایط برنامه‌ریزی برای واردات کالا باید از قبل سفارش تا زنجیره توزیع و مصرف با هماهنگی‌های بین‌دستگاهی و در چارچوب قانون همراه با سرعت بخشیدن به واردات کالاهای ضروری انجام شود. اما باید به مفاد قانون در زمینه توجه کنیم. قانون، ثبت سفارش را برای ترخیص به صورت اجبار مطرح کرده و در ماده یک قانون مبارزه با قاچاق، آمده است کالایی که فاقد ثبت سفارش است، قاچاق تلقی می‌شود.

به طور کلی مسئول اصلی ثبت سفارش کالاهای وارداتی در کشور وزارت صنعت، معدن و تجارت است که البته در برخی موارد خاص، این مسئولیت به نهادها و سازمان‌های دیگری مثل وزارت جهاد کشاورزی یا وزارت بهداشت سپرده می‌شود تا در این باره نظر مشورتی ارائه دهند. پس سازمان گمرک در این موضوع نقشی ندارد.

از سوی دیگر، سازمان تحویل‌گیرنده کالای وارد شده به کشور نیز سازمان گمرک نیست. درحال‌حاضر حدود ۹۰درصد کالاهای وارداتی به کشور از طریق بنادر دریایی وارد کشور می‌شوند که در این موارد، شناورهای روی آب، لنگرگاه‌ها و انبارهای موجود همگی قبل از حوزه فعالیت گمرک هستند. در این موارد بعد از انجام مراحل قانونی، ثبت سفارش، دریافت مجوزها، مشخص شدن منشأ ارزی، پرداخت هزینه‌های حمل و تایید اولیه، واردکننده کالای خود را به گمرک اظهار می‌کند و وظیفه گمرک از این مرحله به بعد آغاز می‌شود و تا پیش از این مراحل، بار در اختیار سازمان بنادر است.

از ۱۰ درصد باقی‌مانده واردات کشور نیز بخش عمده‌ای به صورت زمینی و بخشی به صورت هوایی انجام می‌شود. کالاهای وارداتی از طریق هوایی نیز پیش از گمرک در اختیار انبارهای شهرهای فرودگاهی، شرکت فرودگاه‌ها یا شرکت انبارهای عمومی قرار می‌گیرد و باز هم تا پیش از ثبت سفارش، مسئولیت این کالاها از سازمان‌های تحویل گیرنده به گمرک منتقل نمی‌شود.

برای انتقال مسئولیت بارهای واردشده به کشور از نهاد تحویل‌گیرنده به گمرک مقدماتی لازم است شامل ثبت سفارش، تایید منشأ ارز و مجوزهای اولیه است و تا زمانی که این موارد انجام نشود، اظهار انجام نخواهد شد. پس از اظهار نیز به دلیل اینکه این فرآیند به صورت سیستمی انجام می‌شود، تمام سازمان‌های درگیر از طریق یک سامانه مشخص از آن مطلع هستند و تاییدیه‌های لازم از این سازمان‌ها حتما برای ترخیص داروها مورد نیاز است.

در نتیجه برای ترخیص دارو از گمرک نیز قطعا تایید سازمان غذا و دارو و وزارت بهداشت لازم است و بدون این تاییدیه اصلا امکان ترخیص وجود نخواهد داشت.

البته موضوع واردات از طریق مرز زمینی کمی با این رویه متفاوت است؛ یعنی به دلیل اینکه در این مبادی، مانند بنادر و فرودگاه‌ها عقبه‌ای برای توقف کالاها وجود ندارد، کالا باید برای جلوگیری از انسداد مرزی، با کمترین توقف و با بررسی‌های اولیه از مرز عبور کند تا در گمرک نهایی در مقصد مورد بررسی قرار گیرد. درواقع این بارها نیز اگرچه از مرز عبور کرده و وارد کشور شده‌اند اما با توجه به مقررات ترانزیت، این بارهای روی کشنده در حکم همان بارهای موجود در انبارهای پیش از گمرک هستند و سازمان‌های ذی‌ربط برای پیگیری در این موارد می‌توانند با سازمان مناطق آزاد، سازمان بنادر، سازمان هواپیمایی و سازمان راهداری مکاتبه کنند.

نمی‌توان از گمرک توقع داشت مسئولیت باری را که هنوز به او تحویل داده نشده برعهده بگیرد و درباره آن توضیحات ارائه دهد اما اگر گلایه‌ای درباره کالایی مطرح شود که بدون مجوز وزارت بهداشت از گمرک «ترخیص» شده باشد، می‌توان درباره آن از گمرک توضیح خواست. چون تاکنون حتی یک گرم دارو بدون تایید و مجوز سازمان غذا و دارو و وزارت بهداشت ترخیص نشده است.

نهادهای ذی‌صلاح در بحث واردات و ترخیص کالا باید توجه داشته باشند که گمرک یک نهاد حاکمیتی است و خود نمی‌تواند کار انبارداری انجام دهد. انبارهای بنادر ایران متعلق به سازمان بنادر است. شرکت انبارهای عمومی گمرک که بارهای هوایی را نگهداری می‌کنند نیز درحال‌حاضر وابسته به یکی از نهادهای دیگر هستند و شرکتی است که قانون تجارت بر آن حاکم است. درنهایت اینکه ورود کالاها به بندر و انبارهای تحویل‌گیرنده که مسئولیت آن در اختیار گمرک قرار ندارد، اولا به منزله ترخیص نبوده و ثانیا الزاما به منزله تخلف واردکننده کالا نیست.

صمت بررسی کرد

ترخیص درست پشتوانه بازار است

پیمان صفردوست: از جمله مسائلی که در موضوع ترخیص کالاها از گمرک و ورود آنها به بازار وجود دارد، واکنش بازارهای داخلی نسبت به این موضوع است. بازارهای داخلی کشور که در سال‌های اخیر به‌دلیل تشدید تحریم‌های اقتصادی دولت امریکا، کاهش قدرت خرید مردم، کمبودهای ارزی و تبعات آن شرایط خاصی را تجربه می‌کنند. فعالان بازار بخشی از مشکلات و کمبودهای فعلی را ناشی از توقف کالاها در گمرک و ترخیص نشدن به‌موقع می‌دانند؛ اما آیا واقعا همین‌طور است؟! و آیا با بهبود وضعیت ترخیص کالاها از گمرک می‌توانند شرایط بهتری را برای بازار داخلی و مصرف‌کنندگان مهیا کنند؟ به همین بهانه در این شماره روزنامه صمت به موضوع تاثیر ترخیص کالاها در وضعیت بازار در گفت‌وگو با کارشناسان اقتصادی و فعالان بازار پرداخته‌ایم که شرح آن را در ادامه می‌خوانید:



عکس: صمت

در گمرک با موانعی مواجهیم که واردات کالا را در مقاطعی با کندی مواجه می‌کند و این موضوع می‌تواند موجب ایجاد کمبود در بازار و افزایش نرخ کالا شود و مصرف‌کنندگان را با مشکلات بیشتری مواجه کند

بازار را تشنه نگذاریم



بسیاری از فعالان بازار درباره ضرورت ترخیص به‌موقع کالاهای موردنیاز بازار از گمرک معتقدند چنین رویه‌ای سبب می‌شود با برقراری نظام عرضه و تقاضا در بازارها، امکان گرانفروشی، احتکار، تقلب و فسادهای دیگر در سطح فروش به حداقل برسد.

در این باره قاسم‌علی حسنی، دبیر اتحادیه بنکداران مواد غذایی در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: بدون تردید ترخیص به‌موقع کالاهای وارداتی به‌ویژه کالاهای اساسی و ضروری موردنیاز مصرف‌کنندگان، می‌تواند تامین مناسب این اقلام را در بازارها در پی داشته باشد و شرایط بهتری را مهیا کند. وی در این باره با اشاره به موضوع امکان ایجاد تخلفاتی مثل احتکار در بازار عنوان کرد: وقتی کالاهای موردنیاز مصرف‌کنندگان به‌شکل مطلوب در بازارها تامین نشود، به‌دلیل تقاضای موجود و عرضه محدود، امکان تخلف افزایش می‌یابد و ما شاهد افزایش کاذب قیمت‌ها خواهیم بود؛ این در حالی است که می‌توان با برنامه‌ریزی مناسب از کاهش اقلام موردنیاز بازار و فسادهای احتمالی جلوگیری کرد.

حسنی در ادامه با تاکید بر وابستگی بازار به نظام عرضه و تقاضا یادآور شد: در صورتی که نیاز در بازار وجود داشته باشد، ما نمی‌توانیم با اقدامات دستوری انتظار تعدیل قیمت‌ها را داشته باشیم؛ پس بهتر است به‌جای برنامه‌ریزی برای نظارت در سطح مصرف، در بخش تامین کالاها اقدام موثری انجام دهیم.

دبیر اتحادیه بنکداران مواد غذایی در این باره تصریح کرد: ما در حال حاضر در گمرک با موانعی مواجهیم که واردات کالا را در مقاطعی با کندی مواجه می‌کند و این موضوع می‌تواند موجب ایجاد کمبود در بازار و افزایش نرخ کالا شود، در حالی که اگر واردات بدون موانع ترخیصی مطابق روال خود پیش برود، شاهد چنین تنش‌هایی در بازار نخواهیم بود.

این فعال حوزه بازار در ادامه با اشاره به شرایط به‌وجود آمده در زمینه روغن نباتی در کشور بیان کرد: در ماه‌های گذشته شاهد بودیم که کمبود این کالا در بازار چه شرایطی را در نرخ خرده‌فروشی‌ها ایجاد کرد و چه عواقبی را در پی داشت، در حالی که این مشکلات با مدیریت بهتر قابل پیشگیری بود.

حسنی در پایان گفت: ما با تجربه‌هایی نظیر آنچه در ماه‌های گذشته درباره کالاهایی مانند روغن و شکر رخ داد نباید حتی اجازه دهیم جو روانی کاهش اقلام مصرفی در بازار به وجود آید و برای رسیدن به چنین موقعیتی نیازمند ترخیص به‌موقع کالاها از گمرک و تامین آنها در بازار هستیم.

توقف کالا هزینه‌زاست



البته کارشناسان اقتصاد ترخیص به‌موقع و کاهش زمان توقف کالاها در گمرک را از جهات دیگری هم به نفع بازار و مصرف‌کننده می‌دانند و در این باره معتقدند معطلی کالاها در مبادی ورودی، هم به زیان وارد‌کننده کالا، هم به زیان مصرف‌کننده و هم به زیان نظام اقتصادی کشور است.

محمد محمدپور عمران، کارشناس اقتصاد درباره وضعیت توقف بارها در گمرک کشور در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: آنچه درباره توقف این بارها حائز اهمیت است این است که هر روز توقف محموله‌های وارداتی از چند نظر به زیان اقتصاد ما است و این زیان فقط برای وارد‌کننده کالا نیست. محمدپور عمران نخستین و یکی از مهم‌ترین مشکلات این مسئله را کمبود کالا در بازارهای داخلی دانست و گفت: تاخیر در ورود کالاهای اساسی که با توجه به نیاز داخلی اقدام به واردات آنها شده، در درجه اول موجب کمبود کالا در بازار، تشکیل بازار سیاه، افزایش قیمت‌ها و توقف تولید می‌شود. وی مشکل بعدی در این زمینه را هزینه‌های مرتبط با کالاهای مانده روی شناورها دانست و تاکید کرد: هر روز توقف کالا روی شناورها برای وارد‌کننده هزینه در بر دارد و این هزینه‌ها، نرخ تمام‌شده کالا را افزایش می‌دهد و بار مالی آن به دوش مصرف‌کننده می‌افتد. این کارشناس اقتصاد در ادامه تاکید کرد: بارها حائز اهمیت است این است که هر روز توقف محموله‌های وارداتی از چند نظر به زیان اقتصاد ما است و این زیان فقط برای وارد‌کننده توقف بار در گمرک یعنی توقف گردش مالی وارد‌کنندگان و این توقف به معنی افت ارزش سرمایه آنهاست که می‌تواند در طول زمان میزان آنها را برای فعالیت اقتصادی محدود کند. محمدپور عمران در پایان گفت: جدا از همه موارد یادشده، توقف کالا در گمرک می‌تواند بر کیفیت کالاهای وارداتی اثر منفی بگذارد و حتی سلامت مصرف‌کننده نهایی را تحت تاثیر قرار دهد؛ بنابراین لازم است نهادهای دست‌اندرکار برای هرچه سریع‌تر برای سرعت‌بخشی به روند انتقال کالاهای وارداتی به بازارهای داخلی اقدام کنند.

سخن پایانی...

باتوجه به آنچه توسط فعالان و کارشناسان اقتصادی در زمینه اهمیت ترخیص سریع‌تر کالاها از گمرک مطرح شد، با در نظر گرفتن تمام مشکلات و مسائل مرتبط با ترخیص کالا، می‌توان گفت بیشترین بار و فشار مالی در بروز این نقیصه متوجه مصرف‌کنندگان است؛ مصرف‌کنندگانی که با توجه به تحریم‌ها و کاهش قدرت خرید خود، متحمل فشارهای اقتصادی فراوانی هستند و نمی‌توانند به‌درستی از پس تامین معیشت خانوار خود برآیند. پس اگر عمیق‌تر به موضوع ترخیص کالاها از گمرک بیندیشیم، حتما برنامه‌ریزی‌های مناسبی برای خروج از این وضعیت خواهیم داشت و راهکارهای بهتر و هماهنگ‌تری را برای بررسی شاخص‌های موردنیاز کالاهای وارداتی در نظر می‌گیریم.

البته در کنار این موارد بسیاری از کارشناسان اقتصادی معتقدند در شرایط عادی و بدون در نظر گرفتن مسائلی مانند تحریم و کمبود ارز، تجارت باید شکل آزاد به خود بگیرد. این گروه معتقدند در شرایط عادی، کالاهای اساسی و غیراساسی باید بدون ارز ترجیحی و تنها با ممیزی سلامت و امنیت، با کمترین وقفه وارد بازارها شوند؛ همه وارد‌کنندگان اجازه واردات داشته باشند و در این زمینه انحصار وجود نداشته باشد. تامین کالاها در بازار با ارزیابی وارد‌کنندگان متعادل می‌شود و نظام عرضه و تقاضا تعیین‌کننده قیمت‌ها خواهد بود و نیازی به نرخ‌گذاری‌های دستوری نیست. نهادهای بالادست نیز می‌توانند برای بهبود معیشت مصرف‌کنندگان، یارانه‌ها را به انتهای زنجیره منتقل کنند و مستقیما به مصرف‌کننده ارائه دهند. در این صورت نه دیگر مشکلات تخصیص و تامین و ترخیص در گمرک را خواهیم داشت و نه شاهد بروز تخلف و تقلب در بازار خواهیم بود.

مدیرعامل فولاد هرمزگان در جلسه پیگیری طرح‌های توسعه‌ای:

کمیته رفع موانع توسعه در فولاد هرمزگان تشکیل می‌شود



معاون امور شرکت‌های فولاد مبارکه ، در جلسه بررسی طرح‌های توسعه‌ای فولاد هرمزگان، توسعه این شرکت را جزو اولویت‌های اصلی دانست و مدیرعامل فولاد هرمزگان نیز با اشاره به اینکه حیات یک بنگاه اقتصادی وابسته به طرح‌های توسعه‌ای است بر استفاده از ظرفیت‌های مبارکه تاکید کرد و پیشنهاد تشکیل کمیته رفع موانع توسعه را داد.

غلامرضا طاهری معاون امور شرکت‌های فولاد مبارکه در این جلسه که در حضور عطاالله معروفخانی مدیرعامل فولاد هرمزگان، و معاونین و مدیران ارشد این شرکت برگزار شد با تاکید بر موقعیت جغرافیایی مناسب فولاد هرمزگان در منطقه، اظهار داشت: دکتر طیب‌نیا مدیرعامل فولاد مبارکه بر تعیین تکلیف و پیگیری سریع طرح‌های توسعه‌ای فولاد هرمزگان تاکید دارد

در ادامه عطاالله معروفخانی مدیرعامل فولاد هرمزگان از حمایت‌های مبارکه تشکر و قدردانی نمود و با اشاره به موانع تولید در فولاد هرمزگان اظهارداشت: کمیته رفع موانع توسعه باید تشکیل تا مشکلات پیش‌رو سریعتر احصا، پیگیری و رفع گردد.

وی، داشتن روحیه جهادی برای پیگیری عملی فعالیت‌ها در فولاد هرمزگان را یک اصل مهم دانست.

معروفخانی، دستورات و توصیه‌های مقام معظم رهبری را در همه امور فصل‌الخطاب دانست.

وی در همین زمینه با اشاره به پیشرفت‌های چشمگیر در حوزه‌های نظامی افزود: هر کجا به فرمایش ((ما می توانیم)) رهبر انقلاب، عمل کرده‌ایم شاهد موفقیت‌ها و دستاوردهای بزرگی بوده‌ایم.

وی تحریم‌های جهانی علیه ایران را ظالمانه دانست اما آن‌ها را یک فرصت بی‌بدیل برای شناخت ظرفیت‌های داخلی خواند و حمایت از تولید داخل و شرکت‌های دانش‌بنیان در فولاد هرمزگان را یکی از سیاست‌های اصلی شرکت دانست

ایشان با اشاره به تحریم فولاد مبارکه گفت: وقتی فولاد مبارکه مورد تحریم‌های جهانی قرار می‌گیرد نشان از توانمندی و ظرفیت‌های بالای این شرکت دارد.

وی همچنین تاکید کرد با وجود همه تحریم‌ها، در صادرات، تامین قطعات و تولید روزانه مشکلی نداشته و در روند مطلوبی قرار داریم و مشکلات ایجاد شده نتوانسته است خللی در فعالیت‌های شرکت ایجاد کند.

شرکت آلومینای ایران

نوبت دوم

فراخوان عمومی مناقصات یک مرحله‌ای

با ارزیابی کیفی (فشرده) شرکت آلومینای ایران

شرکت آلومینای ایران در نظر دارد مناقصات ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصات از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است که مناقصه‌گران درصورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

ردیف	موضوع مناقصه	نوع مناقصه	شماره مناقصه در سامانه الکترونیکی دولت
۱	انجام عملیات آماده‌سازی، استخراج بوکسیت و باطله‌های معدنی و حمل مصالح معدنی به دپوهای مورد نظر در معادن بوکسیت تاگویی ۱ و ۲ واقع در جاجرم	عمومی یک مرحله‌ای با ارزیابی کیفی فشرده (تجدید مناقصه)	۲۰۰۰۰۱۴۹۱۰۰۰۰۴۴
۲	انجام عملیات آماده‌سازی، استخراج بوکسیت و باطله‌های معدنی و حمل مصالح معدنی به دپوهای مورد نظر در معادن بوکسیت بلبلوئیه کرمان	عمومی یک‌مرحله‌ای با ارزیابی کیفی فشرده	۲۰۰۰۰۱۴۹۱۰۰۰۰۴۷
۳	انجام عملیات آماده‌سازی، استخراج بوکسیت و باطله‌های معدنی و حمل مصالح معدنی به دپوهای مورد نظر در معادن بوکسیت دشت ده غربی یزد	عمومی یک‌مرحله‌ای با ارزیابی کیفی فشرده	۲۰۰۰۰۱۴۹۱۰۰۰۰۴۶

مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد: از مورخ ۱۴۰۰/۰۷/۲۴ لغایت مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۱ می‌باشد.

مهلت ارائه پیشنهاد: مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۵ می‌باشد.

زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۰:۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۸ می‌باشد.

اطلاعات تماس مناقصه‌گزار: جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌های الف: استان خراسان شمالی- شهرستان جاجرم- مجتمع تولید آلومینا. به شماره تلفن: ۳۲۶۰۵۳۴۵ - ۰۵۸ و فکس ۰۵۸-۳۲۲۷۲۴۸۷

پست الکترونیک Info@iranAlumina.ir

آدرس اینترنتی WWW.IranAlumina.ir

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱ دفتر ثبت‌نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸ - ۰۲۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۷/۲۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۷/۲۴

روابط عمومی شرکت آلومینای ایران

HOSCO شرکت فولاد هرمزگان

آگهی مزایده عمومی

موضوع مزایده: فروش ضایعات تولیدی

مواد مورد مزایده به شرح جدول ذیل:

ردیف	شماره مزایده	شرح کالا	واحد	مقدار	مبلغ ضمانت شرکت در مزایده (ریال)
۱	۰۰۰۴۰۹	ضایعات تسوز	کیلوگرم	۶،۰۰۰،۰۰۰	۳،۸۰۰،۰۰۰،۰۰۰

نحوه شرکت در مزایده:

کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی برای شرکت در مزایده می‌توانند جهت بازدید و دریافت اسناد مزایده مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال به حساب ۰۱۱۱۱۱۱۱۰۰۰۰۸ بنام شرکت فولاد هرمزگان جنوب، نزد بانک ملی شعبه گمرک بندرعباس واریز نموده و با ارائه فیش واریزی و درخواست کتبی در ساعت اداری (بجز روزهای پنجشنبه و ایام تعطیل) پس از هماهنگی به شرکت فولاد هرمزگان مراجعه نمایند و یا با ارسال فیش واریزی از طریق فکس به شماره ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۵۵ و یا آدرس ایمیل Nikhalat.m@hosco.ir اسناد را از طریق الکترونیکی دریافت نمایند.

ارائه معرفی‌نامه، داشتن مهر شرکت (اشخاص حقوقی) و رسید واریزی هزینه خرید اسناد جهت دریافت حضوری اسناد الزامی است.

محل دریافت اسناد:

بندرعباس، کیلومتر ۱۳ جاده اسکله شهید رجایی، شرکت فولادهرمزگان جنوب. واحد خرید مواد مصرفی و فروش کالای مازاد.

جدول زمانی انجام مزایده:

تاریخ شروع فروش اسناد	تاریخ پایان فروش اسناد	آخرین مهلت ارائه پاکت‌های مزایده	تاریخ گشایش پاکت‌ها
۱۴۰۰/۰۷/۲۴	۱۴۰۰/۰۷/۲۸	۱۴۰۰/۰۸/۰۳ تا ساعت ۱۲:۰۰	۱۴۰۰/۰۸/۰۴

متقاضیان برای آگاهی بیشتر می‌توانند در ساعات اداری با شماره تلفن ۰۷۶-۴۴۸۴۸۸۱۳ تماس حاصل فرمایند و یا به سایت فولاد هرمزگان به آدرس www.hosco.ir مراجعه نمایند.

جهت حضور افراد در فولاد هرمزگان و بازدید از موضوع مورد مزایده، هماهنگی با شماره فوق (۴۸ ساعت قبل از حضور) الزامیست.

هزینه درج آگهی با برنده مزایده می‌باشد.

روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب

شرکت شهرکهای صنعتی استان البرز

نوبت سوم

آگهی فراخوان عمومی

شرکت شهرکهای صنعتی استان البرز در نظر دارد به منظور بهره‌مندی از تخصصی مشاوران مجاز در حوزه‌های حقوقی، عارضه‌یابی، توسعه نظام مدیریت، سرمایه‌گذاری و تامین مالی، بازاریابی و بازرگانی، فناوری اطلاعات، توسعه محصول و فناوری و غیره. برای استقرار در مرکز خدمات فناوری و کسب‌وکار استفاده نماید.

لذا مشاورین می‌توانند در صورت تمایل به ارسال سوابق به معاونت صنایع کوچک حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۰/۰۷/۳۰ اقدام نمایند.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۷/۱۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۷/۱۷ تاریخ انتشار نوبت سوم: ۱۴۰۰/۰۷/۲۴

شرکت شهرکهای صنعتی استان البرز

دامپزشکان و صاحبان پت، خدمات آنلاین می‌گیرند


عکس: آیدا فریدی

در کشور پرونده الکترونیک واحدی در بخش‌های مختلف دامی به‌ویژه برای حیوانات خانگی وجود ندارد

مینا پرویزی
editor@smtnews.ir

حوزه دامپزشکی کشور با مشکلات متعددی روبه‌رو است و در این میان دامپزشکان نیز به‌دلایل متعدد توانایی پاسخگویی به همه نیازهای درمانی حیوانات خانگی و حوزه دام را ندارند. از همین‌رو جای‌خالی سامانه‌ای که بتواند خدمات مربوط به این حوزه را در بستر اینترنت فراهم کند، به‌شدت احساس می‌شد.

«دامپزشک» سامانه مشاوره دامپزشکی آنلاینی است که به کاربران خود امکان تماس تلفنی و متنی را با دامپزشکان از هر کجا و هر زمان ارائه می‌دهد. برای دریافت جزئیات بیشتر درباره عملکرد و قابلیت‌های این سامانه صمت گفت‌وگویی را با علیرضا گائینی، طراح این سامانه ترتیب داده که در ادامه می‌خوانید.

گائینی در ابتدای این گفت‌وگو اظهارکرد: کسانی که از مرکز ایران دور هستند به دامپزشک‌های متبحر دسترسی ندارند و برای دسترسی تلفنی نیز باید ده‌ها تماس تلفنی گرفته می‌شد تا موفق به برقراری ارتباط با دامپزشک‌ها شوند. این مشکلی است که سال‌هاست در سیستم دامپزشکی کشور وجود دارد.

وی افزود: از سویی دامپزشکان بسیاری نیز به سبب روزمرگی‌هایی که دارند، از پاسخ به این تماس‌ها اجتناب می‌کردند. در همین راستا برای نخستین‌بار با استفاده از سیستم‌های پیشرفته اینترنتی این دو گروه را به یکدیگر متصل کردیم. به عبارتی از سراسر ایران با تعدادی از دامپزشکان قراردادهایی بسته‌شده و این دامپزشک‌ها به‌صورت شبانه‌روزی از طریق یک اپلیکیشن پاسخگوی نیاز درمانی متقاضیان خواهند بود.

ثبت سوابق دامپزشکی حیوانات

طراح سامانه دامپزشک در ادامه با بیان اینکه طی سال‌های گذشته کاستی‌هایی در مسیر این پروژه وجود داشت، گفت: تحقیقات میدانی و پیاده‌سازی این سیستم حدود ۱۰ ماه به طول انجامید. در این مدت متوجه شدیم که متاسفانه در کشور پرونده الکترونیک واحد در بخش‌های مختلف دامی به‌ویژه برای حیوانات خانگی وجود ندارد. بنابراین برای نخستین‌بار در کشور سیستم EHR که در واقع ثبت سوابق دامپزشکی هر حیوان است را به‌صورت الکترونیک پایه‌گذاری کردیم. این سیستم به تمام دامپزشکان ما در سراسر دنیا اجازه خواهد داد به سوابق درمانی حیوان یا دام بیمار دسترسی داشته باشند. این موضوع نیز برای نخستین‌بار در کشور اجرا خواهد شد.

قابلیت نوبت‌دهی آنلاین کلینیک‌ها

گائینی در بخش دیگری از صحبت‌های خود به تشریح یکی دیگر از قابلیت‌های مهم سامانه دامپزشک پرداخت و گفت: نوبت‌دهی آنلاین یکی از مهم‌ترین مباحث این روزهای دنیای پزشکی به‌شمار می‌رود. متاسفانه در کلینیک‌های دامپزشکی ما هنوز هم سیستم سنتی نوبت‌دهی وجود دارد و نوبت‌دهی‌ها از طریق تلفن انجام می‌شود. ما در سامانه دامپزشک این فرآیند را نیز الکترونیک کردیم. به این ترتیب، دیگر احتیاجی نیست برای نوبت‌دهی تماس تلفنی انجام شود و تمام فرآیندهای این کار در بستر اینترنت انجام خواهد شد. گفتنی است که در این سامانه نوبت‌دهی و مشاوره آنلاین برای تمام متقاضیان از داخل و خارج کشور ممکن خواهد بود.

وی با اشاره به شیوع ویروس کرونا و پیامدهای آن در بخش‌های مختلف کشور، خاطرنشان کرد: به سبب شیوع این ویروس، صاحبان حیوانات گوناگون (مخصوصا حیوانات خانگی) امکان مراجعه به کلینیک‌ها را از دست دادند. از همین‌رو سیستمی را به‌صورت پایلوت در استان‌های قم و تهران تعریف کردیم تا تمام خدمات سرپایی مرتبط با دامپزشکی در منازل انجام شود. در همین راستا، واکسیناسیون، انگل‌تراپی و مواردی از این قبیل برای حیوانات در منزل انجام خواهد شد.

طراح سامانه دامپزشک افزود: برای اینکه بتوانیم خدمات بهتری به مخاطبان خود ارائه دهیم، باشگاهی به‌نام «وت‌کلاب» راه‌اندازی کرده‌ایم. این باشگاه برای نخستین‌بار در کشور به‌صورت الکترونیک خدمات رفاهی به دامپزشکان و صاحبان پت و دام که از سامانه استفاده می‌کنند، ارائه خواهد داد.

گائینی با اشاره به اینکه خود ما در ابتدا سرمایه‌گذار این پروژه بودیم، افزود: پس از گذشت یک سال با سرمایه‌گذاری ریسک‌پذیر که به‌اصطلاح سرمایه‌گذار طلایی نامیده می‌شود، قرارداد همکاری امضا کردیم و این سرمایه‌گذار با سرمایه‌ای افزون‌بر ۵ میلیارد تومان هزینه‌ها را تامین خواهد کرد. تلاش خواهیم کرد تا پایان امسال ۵ درصد از بازار استان تهران و قم را از آن خود کنیم. طبق برنامه‌ریزی‌هایی که انجام داده‌ایم، در سال دوم به ۱۵ درصد و در سال سوم نیز به حدود ۴۰ درصد از سهم بازار خواهیم رسید.

تجاری‌سازی سامانه دامپزشک

طراح سامانه دامپزشک در ادامه با اشاره به اینکه سال‌های سال ایده ایجاد چنین سامانه‌ای در ذهن من بود، گفت: یکی از بزرگ‌ترین مشکلاتی که دامپزشک‌ها با آن روبه‌رو هستند این است که طی روز به‌صورت مکرر با تماس‌های متعدد صاحبان دام و پت روبه‌رو می‌شوند. نخستین ایده‌های ایجاد این سامانه جایی به ذهن ما رسید که بتوانیم آن را تجاری‌سازی کنیم. به عبارتی دامپزشک می‌تواند با دیدگاه تجاری به این سامانه نگاه کند. در کل دنیا ۳ سامانه وجود دارد که چنین فعالیتی انجام می‌دهند اما آنها نیز در این ابعاد نیستند. سامانه دامپزشک ایران بسیار فراتر از نمونه‌های خارجی خود عمل می‌کند. گائینی افزود: در حاضر مشغول آماده‌سازی نسخه عربی و انگلیسی این سامانه هستیم و پیش‌بینی می‌کنیم تا پایان سال ۲۰۲۳ به بخش‌هایی از بازارهای عربی و جهانی دست پیدا کنیم. اگر چنین اتفاقی رخ دهد به‌طورقطع ارزآوری قابل‌توجهی برای کشور خواهیم داشت.

وی با بیان اینکه در حال‌حاضر عدم‌قانون‌گذاری، یکی از بزرگ‌ترین مشکلات و چالش‌های پیش‌روی فعالیت ما به‌شمار می‌رود، اظهارکرد: متاسفانه در حوزه دامپزشکی کشور هنوز قوانین مدون وجود ندارد و سازمان‌های قانون‌گذار نیز مشکلات متعددی را در مسیر فعالیت ما ایجاد می‌کنند. برای پایه‌گذاری این سامانه ۱۰ ماه زمان صرف کردیم و این در صورتی است که اگر مشکلاتی که بخش‌های قانون‌گذار برای ما ایجاد کردند، وجود نداشت، به‌طورقطع زمان کمتری برای ایجاد این سامانه صرف می‌شد. طراح سامانه دامپزشک در پایان گفت: انتظار می‌رود قوانینی جامع و مدون با حضور فعالان این حوزه ایجاد شود. اگر این اتفاق رخ دهد، فعالیت در این حوزه نیز چارچوب خاصی پیدا خواهد کرد و همین موضوع در بلندمدت اطمینان خاطری برای فعالان آن ایجاد خواهد کرد.


علیرضا گائینی

یادداشت

«ارتباط ذهن‌ها خلق آینده»



قربانعلی تنگ‌شیر
مدرس دانشگاه

ارتباط ذهن‌ها، خلق آینده، شعار اکسپو دوبی است که به مدت ۶ ماه از ۹ مهر ۱۴۰۰ تا ۱۱ فروردین ۱۴۰۱ در شهر دوبی امارات متحد عربی برگزار می‌شود. یکی از نکات جالب‌توجه که بیانگر اهمیت اکسپوهای جهانی است معرفی خلاقیت‌ها ایده‌ها، اختراعات و سازه‌های مشهور و مهم بشری است؛ نمایشگاهی جهانی که به اختصار اکسپو نامیده می‌شود.

اکسپو نمایشگاهی معتبر و شناخته‌شده است که فرصتی برای معرفی صنعت گردشگری ایران به‌شمار می‌رود. انتظار می‌رود نمایشگاه اکسپو بعد از ۲ سال رکود سخت کرونایی بتواند با یک برنامه‌ریزی درست و فرصت دادن به بخش خصوصی و همکاری با کشورهایی منطقه برای تبادل توریسم، فرصت احیای صنعت گردشگری ایران را مهیا کند. در نمایشگاه‌های بین‌المللی اکسپو، فضا برای برقراری مذاکرات رودرو فراهم است. در واقع این فرصتی است برای ساخت آینده گردشگری. همچنین می‌توان از این فرصت برای بازاریابی و معرفی محصولات و ارتقای صادرات کشور استفاده کرد.

صنعت نمایشگاهی در جهان سالانه ۱۳۷ میلیارد دلار هزینه و ۳۲۵ میلیارد دلار درآمد دارد. در این فضا با برقراری ارتباط با سایر کشورهای حاضر در اکسپو می‌توان از اهداف و برنامه‌های سایر کشورها در حوزه گردشگری آگاه شد و برای آینده صنعت گردشگری برنامه‌ریزی کرد. در این میان، می‌توان با برگزاری وبینارها و کارگاه‌های آموزشی مشترک بین‌المللی، توانمندی‌های صنعت گردشگری ایران را به‌خوبی معرفی کرد. بدون شک در اکسپو دوبی حوزه‌های میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی ایران برای بازدیدکنندگان غرفه کشورمان جذاب خواهد بود. با توجه به ظرفیت‌های موجود در این فضا باید بهره‌گیری از ظرفیت گردشگری سلامت- طبیعت و فرهنگی با جدیت بیشتری دنبال شود. جذب سرمایه‌گذار خارجی از دیگر ظرفیت‌های مهمی است که می‌توان با حضور ۱۹۲ کشور از سراسر جهان از آن بهره برد. باید همه تلاش خود را برای حضور پررنگ ایران با استفاده از ظرفیت‌های تخصصی استان‌های کشور در این نمایشگاه بین‌المللی به نمایش گذاشت و در این المپیک فرهنگ ملل خوش درخشید.

آگهی مناقصه عمومی

شهرداری اصفهان

پروژه خرید، نصب و راه‌اندازی کلیه تجهیزات مورد نیاز ۲ ایستگاه سنجش ذرات معلق جهت اندازه گیری همزمان PM۱، PM۲.۵ و PM۱۰ به همراه سیستم کالیبراسیون و قطعات مصرفی با داشتن استاندارد EPA و رعایت الزامات مربوط به تائیدیه‌های Tuv و یا Mcert جهت شهر اصفهان

شهرداری اصفهان در نظر دارد در راستای توسعه طرح جامع کنترل کیفی آلودگی‌های ناشی از منابع متحرک آلودگی هوا نسبت برگزاری مناقصه عمومی و انتخاب پیمانکاران ذیصلاح جهت مناقصه ذیل اقدام نماید:

ردیف	عنوان مناقصه	مبلغ فیش واریزی(ریال) جهت دریافت اسناد
۱	خرید، نصب و راه‌اندازی کلیه تجهیزات مورد نیاز ۲ ایستگاه سنجش ذرات معلق جهت اندازه‌گیری همزمان PM۱، PM۲.۵ و PM۱۰ به همراه سیستم کالیبراسیون و قطعات مصرفی	۱/۰۰۰/۰۰۰

تذکرات:

- واجدین شرایط می‌توانند از روز شنبه مورخ ۱۴۰۰/۷/۲۴ تا روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۶ همه روزه به استثنای ایام تعطیل، در ساعات اداری به حوزه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک ((به آدرس اصفهان- بزرگراه شهید چمران- نرسیده به پل چمران – ابتدای خیابان اشراق شمالی- روبروی پارکینگ شهید چمران، طبقه دوم، اداره پیمان)) مراجعه و با ارائه معرفی‌نامه کتبی معتبر از شرکت و اصل فیش واریزی خرید اسناد، نسبت به دریافت اسناد مناقصه اقدام نمایند.
- شایان ذکر است هزینه خرید اسناد مناقصه معادل مبلغ جدول فوق می‌باشد، که می‌بایست طی فیش واریزی به شماره حساب ۱۰۰۸۰۰۸۰۰ بانک شهر به نام شهرداری اصفهان واریز شود.
- درضمن تلفن پاسخگویی به سئوالات فنی احتمالی متقاضیان شرکت در مناقصه ۲- ۳۴۵۲۵۵۰۱-۰۳۱ می‌باشد.
- کلیه اسناد مناقصه می‌بایست توسط شرکت‌کننده، تائید، مهر و امضا اصیل شده و طبق شرایط مناقصه ضمیمه پیشنهاد گردد.
- شرکت‌کنندگان می‌بایست پیشنهادات خود را در روزهای سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۱ و چهارشنبه ۱۴۰۰/۰۸/۱۲ حداکثر تا ساعت ۱۲، به دبیرخانه حراست حوزه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک به آدرس مذکور تحویل نمایند. بدیهی است دریافت پاکت‌ها بعد از ساعت مقرر امکان‌پذیر نمی‌باشد.
- تاریخ برگزاری کمیسیون معاملات و بازگشایی پاکات روز شنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۵ راس ساعت ۱۰ صبح در محل حوزه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک می‌باشد.
- حضور نماینده تام‌الاختیار و مطلع به آنالیز قیمت پیشنهادی و موارد فنی، با معرفی‌نامه کتبی از شرکت‌کننده در مناقصه، در روز بازگشائی پاکت‌ها جهت ارائه توضیحات تکمیلی احتمالی در محل معاونت حمل‌ونقل و ترافیک الزامی می‌باشد.
- شهرداری اصفهان در رد یک یا تمام پیشنهادات مختار است.

برنده مناقصه جهت عقد قرارداد باید معادل ۱۰ درصد مبلغ مورد پیمان را به عنوان تضمین انجام تعهدات پیمان به صورت ضمانتنامه بانکی، به شهرداری تسلیم نماید.

- هرگاه برندگان اول و دوم مناقصه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.
- سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه، در اسناد مناقصه درج گردیده است.
- جهت دریافت اطلاعات بیشتر به آدرس اینترنتی http://www.isfahan.ir مراجعه نمائید.

حوزه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان

مدیرعامل فولاد هرمزگان در کمیته رفع موانع تولید استان هرمزگان

نیاز حمایت دولت از صنایع جهت تامین انرژی

مدیرعامل فولاد هرمزگان در کمیته رفع موانع تولید استان هرمزگان خواستار حمایت دولت از صنایع جهت تامین انرژی مورد نیاز شد.

عطاالله معروفخانی مدیرعامل فولاد هرمزگان در کمیته رفع موانع تولید استان هرمزگان که با حضور مهدی دوستی استاندار، و بابک دین‌پرست معاون هماهنگی امور اقتصادی وزیر کشور و دبیر شورای توسعه و امنیت پایدار شرق و غرب کشوربرگزار شد، مشکلات ناشی ازقطعی برق در استان هرمزگان را بیش از سایر استان‌ها دانست و گفت: خساراتی که به فولاد هرمزگان در سه ماه قطعی برق وارد شد قابل توجه و جبران آنها امروز خیلی سخت و مشکل است.

وی از صنعت فولاد به عنوان یک صنعت مادر یاد کرد و خسارت به این صنعت را خسارت به صنایع پایین‌دستی زیادی دانست.

معروفخانی با ابراز نگرانی از زمزمه‌های کمبود گاز در زمستان از استاندار و معاون اقتصادی وزیر کشور خواست برای جلوگیری از قطع گازرسانی به صنایع مخصوصا شرکت‌های فولادی تمهیدات لازم اندیشیده شود .

مدیرعامل فولادهرمزگان با اشاره به افزایش هزینه‌های برق و گاز، حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی، و مهمتر از همه گندله که ماده اولیه این شرکت است، زیان ناشی از کمبود انرژی را فشاری مضاعف بر تولید عنوان کرد و خواستار کمک دولت شد.

معروفخانی با اشاره به اشتغال‌زایی این صنعت در استان، از فولاد هرمزگان به‌عنوان صنعت پیشرو در مسئولیت‌های اجتماعی هرمزگان یاد کرد و گفت همواره در حد توان خود به یاری استان شتافته و پای کار هستیم.

وی تامین رایگان اکسیژن بیمارستان‌های هرمزگان از ابتدای همه گیری کرونا را یک مسئولیت اجتماعی مهم فولاد هرمزگان دانست و گفت: با وجود قطعی برق، اما کارخانه اکسیژن‌سازی فولاد به تولید ادامه داد تا بیمارستان‌های استان دغدغه کمبود اکسیژن نداشته باشند.

معروفخانی ضمن تبریک به مهدی دوستی استاندار جدید هرمزگان، وی را فردی ارزشی و با تجربه در حوزه‌های صنعت، اجرایی و سیاسی کشور دانست و با تشکر از ریاست محترم جمهور و وزیر کشور از این انتخاب گفت: انشاالله حضور ایشان به‌عنوان استاندار در استان باعث رشد و توسعه بیش از پیش خواهد بود.

بازدید اصحاب رسانه از کارخانه صنایع غذایی انسی



دکترسیدیاسرمیراحمدی مدیرعامل شرکت صنایع‌غذایی انسی ماکارون در حضور اصحاب رسانه اظهار داشت: در راستای توسعه و پیشرفت صنعت و اضافه کردن دستگاه‌های جدید و بروز توانستیم خود را با صنعت روز دنیا تطبیق دهیم.

میراحمدی اشاره کرد: شرکت صنایع غذایی انسی به جهت کیفیت و نوع طراحی جزو برندهای گرید یک می‌باشد و توانسته محصولات خود را به اروپا صادر و جزو برترین صادرکننده رشته آش‌سازی پلو باشد.

مدیرعامل شرکت غذایی انسی اشاره کرد: در آستانه روز جهانی استاندار هستیم و ما اولین رشته استاندارد در کشور را تولید کرده و تدوین نامه‌های استاندارد توسط متخصصان شرکت انسی رقم خورد.

میراحمدی بیان کرد: در سال گذشته با توجه به تقاضای مخاطب محصولات جدیدی چون ترشیجات، آبلیمو، خیارشور و زیتون را وارد بازار کردیم.

محصولات انسی به کشورهای عراق، افغانستان، حاشیه خلیج‌فارس، کانادا، آمریکا، استرالیا و آفریقا صادر می‌شود.

میراحمدی با اشاره به اینکه در حوزه بسته‌بندی جزو اولین‌ها هستیم، بیان کرد: انسی شرکتی پویا و نیز از تجارب متخصصین و متعاهدین و افراد بزرگ در این صنعت استفاده کرده و به مسائل و مشکلات مشتریان رسیدگی می‌کند.

مدیرعامل شرکت موادغذایی انسی توضیح داد: در حوزه تولید و توسعه بازار داخل ۱۲درصد از سهم بازار در حوزه رشته آش کشور و نیز در رضایت‌مندی مشتری نسبت به تولید آش در گرید اول و در رشته‌های فرمی از لحاظ کیفیت جزو برترین‌ها هستیم.





عکس: صمت

در شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی اصفهان بررسی شد

مشکلات قراردادهای پیمانکاری و بیمه کارگران

اعضای شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان اصفهان در صد و ششمین نشست خود، بررسی قطع بیمه کارگری برقکاران ساختمانی دارای پروانه کسب و همچنین مشکلات فعالان اقتصاد درباره دریافت مفاصاحساب قراردادهای پیمانکاری انفرادی را در دستور کار قرار دادند. به گزارش صمت در ابتدای این نشست، پیشنهاد کارگروه کارشناسی شورا درباره قطع بیمه کارگری برقکاران ساختمانی دارای پروانه کسب توسط سازمان تامین اجتماعی بررسی شد.



رسول جهانگیری، رئیس اتاق اصناف اصفهان ضمن قدردانی از زحمات استاندار، گفت: به منظور رصد افرادی که به صورت انفرادی خدمات فنی ارائه می کردند به این افراد، پروانه کسب اعطا شد اما در سازمان تامین اجتماعی بیمه این گونه افراد قطع شده که درخواست داریم سازمان تامین اجتماعی بررسی کند. سپس محسن ریاضی، سرپرست اداره کل سازمان تامین اجتماعی استان اصفهان، با بیان اینکه هیچ گونه قطعی بیمه وجود ندارد، گفت: افرادی که بیمه آنها قطع شده است می توانند با پرداخت ۳۰ درصد سهم خود بیمه شوند اما قطع بیمه افرادی که معافیت کارفرما دارند مربوط به موافقت نامه‌ای است که در استان اصفهان امضا شده بوده تا این افراد با دریافت پروانه کارفرما به شمار روند.



ریاضی توضیح داد: بیمه این افراد به صورت خودکار توسط سامانه قطع شده بود که در حال حاضر این مسئله با پیگیری‌های انجام شده بررسی و این مشکل از طریق نامه‌ای که در تاریخ ۱۶ شهریور توسط ستاد مرکزی اعطا شده، رفع شده است. در ادامه مشکلات فعالان اقتصاد به منظور دریافت مفاصاحساب قراردادهای پیمانکاری انفرادی از اداره کل تامین اجتماعی استان نیز مورد بحث و بررسی واقع شد و پیشنهاد شد تا سازمان تامین اجتماعی ضمن اظهارنظر صریح مفاصاحساب ارائه کند یا در نامه تکلیف مشخص شود. ریاضی در این باره نیز تصریح کرد: این مسئله مربوط به پیمانکاران حقیقی افرادی است که در بخشنامه ۱۱.۳ تکلیف شده و براساس قوانین دیوان عدالت اداری، قراردادهای پیمانکاری انفرادی مشمول ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی نیست و این بدین معناست که مفاصاحساب وجود نداشته و موضوعیت ندارد.



محمدرضا حبیبی، رئیس کل دادگستری اصفهان نیز اضافه کرد: مشکل به وجود آمده به دلیل ناآگاهی کافی از قوانین است و قرارداد پیمانکاری نیست نباید به دنبال مفاصاحساب باشد.

مسعود گلشیرازی، رئیس اتاق بازرگانی اصفهان نیز تاکید کرد: بیمه کارگری به منظور حفظ حقوق کارگران درنظر گرفته شد اما در حال حاضر شرایط به گونه‌ای شده که بیمه‌شده نمی‌تواند از حقوق حقه خود استفاده کند و لازم است مسئله به شورای گفت‌وگوی مرکزی ارجاع داده و پیشنهادات اتاق اصفهان مطرح شود. در ادامه بند مورد اختلاف بسته حمایتی اداره کل تامین اجتماعی استان و پیشنهاد مطرح شده مبنی بر تمدید مصوبه بازرسی دفاتر قانونی کارفرمایان بخش خصوصی صرفا در آخرین سال مالی مورد بحث قرار گرفت. سرپرست اداره کل سازمان تامین اجتماعی استان اصفهان در این باره نیز توضیحاتی داد و افزود: در سازمان تامین اجتماعی طبق قوانین مصوب، دو نوع مفاصاحساب وجود دارد؛ یکی درباره کارگاه‌هایی که بوده، هستند و خواهند بود و همچنین دیگری در زمینه کارگاه‌هایی که به دلیل ورشکستگی یا انحلال بخش تعاونی شروع به فعالیت کرده است. مدیرعامل شرکت پیشگامان کویر آسیا افزود: تعمیر و نگهداری فیبرنوری قبلا توسط کارشناسان خارجی انجام می‌شده است اما کارشناسان ایرانی شرکت پیشگامان کویر آسیا نیز تکنولوژی تعمیر فیبر دریایی را با دانش و تخصص بومی به دست آورده و اکنون قادر به انجام تعمیرات فیبرهای نوری زیردریایی هستند و با مساعد شدن هوا و کاهش باد در دریای عمان مسیر اصلی نیز بازیابی خواهد شد. کریمی همچنین به سخنان رهبر معظم انقلاب درباره حمایت از سرمایه‌گذاران داخلی برای انجام پروژه‌های ملی به‌ویژه مدل سرمایه‌گذاری تعاونی اشاره کرد و گفت: با توجه به اینکه پیشگامان کویر آسیا تنها سرمایه‌گذار ایرانی در این حوزه است، حمایت همه‌جانبه مسئولان از فعالیت‌های فناورانه محور متخصصان ایرانی و برخورد جدی با خرابکاری در این شریان حیاتی اطلاعاتی کشور مورد انتظار است.

در پایان مدیرعامل شرکت پیشگامان کویر آسیا بیان کرد: قطعا این خرابکاری عمدی را از طریق مجاری قانونی پیگیری خواهیم کرد.



کامران کلانی، مدیرکل اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی توضیح داد: بسته حمایتی سال ۱۴۰۰ شامل ۷ بند در ۹ موضوع است و بر چند اصل محوری از جمله توسعه دولت الکترونیک و شفافیت، توجه ویژه به آموزش در همه سطوح، توسعه علمی بخش تعاون، توجه به اصل محوری مهارت در اشتغال و همچنین بهبود اکوسیستم کارآفرینی تکیه دارد. مدیرکل اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی در بخشی از صحبتهایش از پیگیری مرکز تحقیقات و تعلیمات حفاظت فنی و بهداشت کار در زمینه رفع صفت سخت و زیان‌آوری مشاغل نیز سخن گفت.

و... ارتباط آنها با سازمان قطع خواهد شد و وجود خارجی نخواهند داشت. ریاضی اظهار کرد: براساس قوانین موجود، چنانچه کارگاه‌هایی در وضعیت نقل و انتقال، انحلال یا ورشکستگی باشند این بازرسی ۱۰ ساله اتفاق خواهد افتاد که سازمان تامین اجتماعی اصفهان نیز خود این پیشنهاد را مطرح کرده که این بازرسی به صورت یک ساله انجام شود. در انتهای این نشست، بسته حمایتی اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان در سال ۱۴۰۰ بررسی شد و مدیرکل این سازمان گزارشی از این بسته ارائه داد.

طراحی درست پیشگامان، مانع اختلال در ارتباطات کشور



مدیرعامل شرکت پیشگامان کویر آسیا گفت: با یک طراحی درست، خرابکاری روی مسیر اصلی فیبر پیشگامان باعث اختلال در ارتباطات کشور نشد. به گزارش صمت از یزد، محمدرضا کریمی از خرابکاری روی مسیر اصلی کابل فیبر نوری دریایی پیشگامان (تنها شرکت ایرانی مالک و بهره‌بردار کابل نوری زیردریایی) برای ایجاد اختلال در سرویس ارتباطات کشور خبر داد. محمدرضا کریمی با بیان اینکه متاسفانه در چند ماه گذشته به صورت عمدی روی کابل فیبر نوری دریایی پیشگامان در مسیر اصلی خرابکاری صورت گرفته و این خرابکاری‌ها برای قطع فیبر نوری و فقط روی کابل‌های انتقال داده تنها شرکت ایرانی دارای کابل زیردریایی و برای چندمین‌بار بوده است، افزود: قطعی پهنای باند دریافتی از فیبر نوری دریایی پیشگامان در جهت از دسترس خارج کردن بسیاری از سرویس‌های ارتباطی کشور و ضربه زدن به اعتبار شرکت پیشگامان بوده اما با توجه به داشتن مسیر دریایی پشتیبان تمامی سرویس‌ها با کمترین قطعی ممکن به حالت نرمال بازگشتند و این مزیتی است که کابل پیشگامان هنگام طراحی نسبت به سایر مسیرهای ارتباطی در جنوب درنظر داشته و کابل POI را تبدیل به قابل اطمینان‌ترین مسیر ارتباطی دیتا در جنوب کشور گردانده است. در قطعی دریایی که سال گذشته برای یکی از رقبای خارجی این شرکت اتفاق افتاد برقراری سرویس ماه‌ها به طول انجامید اما خوشبختانه با تلاش بی‌وقفه کارشناسان ایرانی شرکت پیشگامان کویر آسیا و همکاری بی‌دریغ همکاران‌مان در شرکت ارتباطات زیرساخت تعمیرات و جایگزینی مسیر پشتیبان این مسیر ارتباطی مهم در کمترین زمان انجام شد. وی پیشگامان کویر آسیا را تنها شرکت ایرانی تامین‌کننده پهنای باند بین‌الملل دانست که مالک بستر ارتباطی نیز هست و با هدف خارج کردن انحصار نرخ ترانزیت دیتا از شرکت‌های خارجی موجود در منطقه و مهیا ساختن مسیر ارتباطی بین آسیا و اروپا از طریق خاک ایران با مالکیت ایرانی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایرانی، مسیر ارتباطی جدید را ایجاد کرده است.

شهردار محمدشهر خبر داد

اجرای پروژه‌های عمرانی به ارزش ۱۱۰ میلیارد ریال



مهرداد حسن‌زاده، شهردار محمدشهر از اجرای عملیات عمرانی زیرسازی، جدول گذاری و آسفالت در محلات محمدشهر به ارزش ۱۱۰ میلیارد ریال خبر داد.

به گزارش صمت شهردار محمدشهر درباره محل اعتبار اجرای پیمان‌ها گفت: از اعتبارات داخلی شهرداری بوده که مبلغ ۲۰ میلیارد ریال آن برای زیرسازی، ۷۰ میلیارد ریال آسفالت و ۲۰ میلیارد ریال دیگر برای جدول گذاری در سطح شهر است.

حسن‌زاده درباره اولویت‌بندی اجرای پروژه‌ها افزود: افزایش رضایتمندی شهروندان از اهداف این دوره از مدیریت شهری است و اجرای پروژه‌های عمرانی براساس اعلام نظر اعضای محترم شورای اسلامی شهر و مطالبات شهروندان است.

عملیات زیرسازی، جدول گذاری و آسفالت در محلات جعفرآباد، ولدآباد، چمران و محمدشهر در آغاز شده و به‌زودی در سایر محلات نیز اجرا خواهد شد.

آگهی موضوع ماده۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۰۱۰۷۸۰۰۰۶۴۰ مورخ ۱۴۰۰/۶/۳۰ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک یافت آباد تهران تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم پروانه قادری اغجه مسجد فرزند کریم بشماره شناسنامه ۵۲۰ صادره از شاهین دژ در ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۹۰ مترمربع در قسمتی از پلاک۸۳۸۶ فرعی از ۲ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک۸۰۷۱ فرعی از ۲ اصلی واقع در بخش ۱۲ تهران خریداری از مالک رسمی آقای هدایت اله تقی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۷/۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۸/۹ (شناسه آگهی ۱۲۰۶۰۳۷)

رئیس ثبت اسناد و املاک یافت آباد– جمشید مهر آسا

م/۱۳۴۳۶ الف

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای مهرداد وفائی مستند به اصل کارت ملی۰۰۵۰۷۰۰۲۴۳ با اعلام گم شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضا، شده ذیل شماره ۱۹۹۰۴ مورخ۱۴۰۰/۱/۱۵ دفترخانه۱۸ تهران طی درخواست وارده ۴۱۵ مورخ ۱۴۰۰/۱/۱۷ تقاضای صدور المثنی سند مالکیت را نموده اند که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می‌گردد: ۱–نام و نام خانوادگی: آقای مهرداد وفائی مالک ششدانگ ۲–شماره پلاک: ۱۹۱۵۴ فرعی از ۴۷۳۰ اصلی واقع در بخش ۶ تهران ۳–علت گم شدن: جابه جایی ۴–خلاصه وضعیت مالکیت: سند مالکیت ششدانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی به شماره۱۹۱۵۴ فرعی از۴۷۳۰ اصلی قطعه۱۱ تفکیکی مفروز و مجزی شده از ۳۸۱۹ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش۶ تهران بمساحت۶۲/۰۹ مترمربع واقع در طبقه۳ سمت شرقی، باقدرالسهم از عرصه و سایر مشاعات و مشترکات طبق قانون تملک آپارتمانها و آئین نامه اجرایی آن، دفتر الکترونیکی ۱۳۹۵۲۰۳۰۱۰۴۲۰۰۰۶۲۸ با شماره چاپی۲۵۰۲۰۴ به نام مهرداد وفائی ثبت و صادر گردیده و بگواهی دفتر بازداشتی و املاک ملک مذکور بازداشت و رهن ندارد. لذا باتوجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هرکس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارایه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد. نشانی ثبت محل: خیابان شیخ هادی نرسیده به خیابان جمهوری نبش کوچه رجب بیگی پلاک۳۶۶ اداره ثبت اسناد و املاک مولوی(شناسه آگهی ۱۲۰۶۰۴۱)

رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مولوی تهران – الیاس صهبا

م/۱۳۴۳۷ الف

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر باینکه خانم زینب حاجی تقی معقانی با اعلام مفقودی سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضا، شده ذیل شماره ۲۸۷۳۷ مورخ۱۴۰۰/۰۳/۰۵ دفترخانه۸۴۲ تهران و طی درخواست وارده ۵۳۳۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۳/۰۸ تقاضای صدور المثنی سند مالکیت را نموده اند که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می‌گردد: ۱–نام و نام خانوادگی: خانم زینب حاجی تقی معقانی مالک سه دانگ مشاع از ششدانگ ۲–شماره پلاک: ۹۷۶۷ فرعی از ۴۷۳۱ اصلی واقع در بخش شش ثبت تهران ۳–علت مفقودی جابجایی ۴–خلاصه وضعیت مالکیت: سند مالکیت سه دانگ مشاع از ششدانگ عرصه و اعیان یک دستگاه آپارتمان مسکونی به پلاک ثبتی۹۷۶۷ فرعی از ۴۷۳۱ اصلی، مفروز و مجزا شده از ۳۴۱۰ فرعی از اصلی مذکور، قطعه هفدهم واقع در بخش۶ ناحیه۰۰ حوزه ثبت ملک مولوی تهران استان تهران به مساحت ۷۶/۰۲ مترمربع، واقع در طبقه همکف بلوک۸ به نام خانم زینب حاجی تقی معقانی ذیل دفتر الکترونیکی ۱۳۹۶۲۰۳۰۱۰۴۲۰۱۰۰۶۲ به شماره سریال۸۲۲۵۸۹ الف ۹۵ صادر شده است پلاک فوق با عنایت به گواهی دفتر دفتر بازداشتی در قید بازداشت نمی باشد. لذا باتوجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هرکس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارایه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد. نشانی ثبت محل: خیابان شیخ هادی نرسیده به خیابان جمهوری نبش کوچه رجب بیگی پلاک۳۶۶ اداره ثبت اسناد و املاک مولوی(شناسه آگهی ۱۲۰۶۰۷۵)

رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مولوی تهران – الیاس صهبا

م/۱۳۴۳۸ الف

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه آقای محمد هانی فرزند غلامرضا بموجب وکالتنامه شماره۱۷۳۵۱۵ مورخ۱۴۰۰/۰۲/۲۸ دفترخانه ۴۲ تهران از طرف وراث آقای محمد علمدار مالک ششدانگ زمین بمساحت۱۳۸ مترمربع به پلاک۱۸۲۸۹ فرعی از ۲۳۹۵ اصلی مفروز از ۹۱۶ فرعی از اصلی مذکور ذیل ثبت ۱۶۲۳۹۹ صفحه۵۱۰ دفتر ۱۰۱۰ بنام آقای محمدرضا فلسفی ثبت و سند به چاپی۲۷۶۲۰ صادر شد سپس بموجب سند قطعی ۴۷۱۹۵ مورخ ۱۳۴۷/۱۲/۲۷ دفترخانه۴۲ تهران به آقای محمد علمدار انتقال یافته است سپس نامبرده بشرح گواهی حصر وراثت شماره دادنامه۱۲۳۴ مورخ۱۳۸۶/۱۲/۲۶ شعبه ۳۹ دادگاه عمومی تهران فوت نموده و وراث وی خانم فاطمه ترکی بیوکی (همسر) صدیقه و مرضیه و مریم و زهرا و اعظم همگی علمدار (فرزندان) و ورثه دیگری ندارد سپس خانم فاطمه ترکی بیوکی بشرح گواهی حصر وراثت به شماره۹۱۰ مورخ۱۳۹۵/۱۱/۰۸ شعبه ۵۶ مجتمع شماره۲۰ شورای حل اختلاف تهران فوت نموده و وراث وی علی و مرضیه و مریم و صدیقه و زهرا و اعظم همگی علمدار(فرزندان) و ورثه دیگری ندارد اکنون اعلام نموده اند که اسناد مالکیت پلاک مورد تقاضا در اثر جابجایی مفقود گردیده است و مراتب به موجب شماره ۱۵۰۹۲۸ و ۱۵۰۹۲۹ و مورخ ۱۳۹۹/۰۹/۲۲ دفترخانه۳۶۴ تهران و ۷۳۶۷ مورخ۱۴۰۰/۰۱/۲۸ دفترخانه۱۱۷۴ تهران به شهادت شهود رسیده است. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می گردد تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به پلاک فوق می باشد و یا سند مالکیت نزد وی می باشد از تاریخ انتشار آگهی بمدت ۱۰ روز اعتراض خود را کتباً ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله به این منطقه تسلیم و رسید اخذ نماید در صورت عدم ارائه اعتراض یا اصل سند مالکیت یا سند خریداری اقدام جهت صدور سند المثنی وفق مقررات انجام خواهد شد. (شناسه آگهی ۱۲۰۶۰۷۸)

سرپرست ثبت اسناد و املاک شهر ارا – جشان

م/۱۳۴۳۹ الف

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای شهرام رضائی با اعلام گم شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضا، شده ذیل شماره ۱۰۲۵۳۷۷ – ۱۴۰۰/۰۶/۲۷ دفترخانه ۱۰۲۹ تهران طی درخواست وارده شماره ۱۴۰۰۸۵۶۰۱۰۲۶۰۰۲۱۲۹۸ – ۱۴۰۰/۰۶/۲۸ تقاضای صدور سند المثنی سند مالکیت را نموده است که مراتب در اجرای ماده۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می‌گردد: ۱–نام و نام خانوادگی مالک: شهرام رضائی ۲–شماره پلاک: ۴۳/۵۸۳ واقع در بخش ۱۱ تهران ۳–علت گم شدن: سهل انگاری ۴– خلاصه وضعیت مالکیت: المثنای ششدانگ یک قطعه زمین به مساحت ۸۲۵ مترمربع قطعه ۲ تفکیکی به پلاک شماره۵۸۳ فرعی از ۴۳ اصلی مفروز و باقیمانده فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش۱۱ تهران ذیل ثبت۸۰۴۴۲ صفحه۲۷ جلد۲۳۸ به شماره چاپی ۳۸۸۸۷۸ بنام پرویز صلاحی رنجبر ثبت و اسناد مالکیت صادر گردیده است، سپس به موجب سند قطعی شماره۲۲۳۱۲ مورخ۱۳۵۱/۱۲/۰۸ دفترخانه شماره۳۱۰ تهران ششدانگ به شهرام رضائی و بهزاد رضائی (هریک ۱/۵ دانگ مشاع) و محسن رضائی (نسبت به ۳ دانگ مشاع) منتقل گردیده سپس پلاک مذکور به موجب صورتمجلس تفکیکی شماره۱۶۴۶۵– ۱۳۸۰/۰۳/۳۰ به ۱۱ دستگاه آپارتمان و ۱۱ واحد پارکینگ و ۱۱ باب انباری تفکیک گردیده است که حسب گواهی دفتر املاک این اداره نسبت به تمامی قطعات تفکیکی بجز مقدار۱/۵ دانگ مشاع از ششدانگ آپارتمان قطعه سوم تفکیکی و انباری قطعه سوم تفکیکی و پارکینگ قطعه سوم تفکیکی که کماکان در مالکیت آقای شهرام رضائی می باشد اسناد مالکیت مجزا صادر گردیده است. توضیح اینکه نسبت به چهار و نیم دانگ آپارتمان مورد اشاره قبلا سند مالکیت تحت پلاک۸۱۴۳ فرعی صادر شده است– اینک نامبرده اخیرالذکر تقاضای صدور سند مالکیت نسبت به قدرالسهم خود از آپارتمان و انباری و پارکینگ قطعه موصوف را نموده است لیکن اصل سند مالکیت را به این اداره ارائه ننموده است. لذا باتوجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هرکس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نشود اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد. (شناسه آگهی۱۲۰۶۰۷۹)

رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران– مهدی شعبانی

م/۱۳۴۴۰ الف

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم سها میرزائی (مالکه) با تسلیم دو برگ استشهادیه محلی مصدق شده طی شماره ۳۶۶۸۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۳/۲۳ توسط دفترخانه اسناد رسمی شماره ۶۹۸ حوزه ثبتی تهران و برگ تقاضا به شماره وارده ۲۵۰۰۶۱۸۰ مورخ ۱۴۰۰/۳/۲۴ مدعی فقدان سند مالکیت ششدانگ یک دستگاه آپارتمان واقع در طبقه یک به مساحت ۵۷/۱۳ مترمربع قطعه یک تفکیکی به پلاک۱۹۵۶۳ فرعی از ۶۹۷۴ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک۱۸۲۴ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش۲ تهران بانضمام انباری به مساحت ۲/۹ مترمربع قطعه۳ تفکیکی واقع در سمت جنوب طبقه همکف در دفتر الکترونیکی شماره ۱۳۹۷۲۰۳۰۱۰۲۵۰۱۶۸۳۱ به شماره چاپی ۹۶/ج۳۴۶۶۲۴ به نام خانم سها میرزائی ثبت و صادر و تسلیم شده است و بموجب سند رهنی شماره۸۵۲۲۵ مورخ۹۷/۳/۲۲ دفترخانه اسناد رسمی شماره۲۰۳ تهران نزد بانک ملی شعبه خواجه نظام الملک در قید رهن می باشد. بعلت جابجائی مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی پلاک موصوف را نموده است. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت فقط در یک نوبت در یک روزنامه کثیرالانتشار (همین روزنامه) آگهی می شود تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود اصل سند مالکیت نزد خود را داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت ۱۰ روز اعتراض خود را به انضمام اصل سند مالکیت به این منطقه ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است اصل سند مالکیت پس از رویت و ملاحظه به ارائه دهنده اعاده خواهد شد لیکن به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نمی‌شود در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد گردید. (شناسه آگهی ۱۲۰۶۰۸۱)

رئیس اداره ثبت اسناد و املاک نارمک– شهمیرزادی

م/۱۳۴۴۱ الف

مدیران گمرکی جسارت تصمیم‌گیری ندارند

مرزبانی اقتصاد با اختیارات محدود

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

هفته گذشته سیدابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهوری دولت سیزدهم در بازدید از انبارهای اموال تملیکی گمرک استان بوشهر بر مشخص شدن وضعیت اموال موجود در انبارهای اموال تملیکی گمرک تاکید کرد. موضوع ترخیص کالا از گمرک، زمان‌بر شدن آن و همچنین دپو آنها در گمرک طی ماه‌های گذشته در صدر اخبار بوده است. دپو این محصولات در گمرک از دلایل مختلفی نشأت می‌گیرد اما تخصیص نیافتن ارز از سوی بانک مرکزی یا زمان‌بر شدن روند تخصیص ارز، از مهم‌ترین مواردی است که چالش‌های کنونی را در این مسیر ایجاد کرده است. برای بررسی شرایط موجود با فعالان و مدیران بخش معدن و صنایع معدنی گفت‌وگو کرده‌ایم. اغلب فعالان صنعتی گمرک را مقصر شرایط کنونی نمی‌دانند و تاکید دارند که این سازمان تنها نقش مجری سیاست‌های حاکم بر تجارت خارجی را بر عهده دارد. چنانچه سیاست‌ها و استراتژی‌های حاکم بر این بخش به‌درستی تبیین شوند، می‌توانیم شاهد حمایت از تولیدات داخلی باشیم. در غیر این صورت، هر روز شاهد چالش جدیدتری در مسیر فعالیت صنایع خواهیم بود. در همین حال با اشاره به نبود آزادی‌عمل مدیران گمرک در تصمیم‌گیری، تاکید دارند که همین موضوع روند حل مشکلات را دشوارتر می‌کند؛ بنابراین برای رفع چالش‌های کنونی می‌توان اختیار عمل این سازمان را بیشتر کرد.



عکس: صمت

گمرک مکلف به رعایت مقررات و دستورالعمل‌هایی است که در امور بازرگانی و در حوزه واردات و صادرات تبیین می‌شوند

گمرک مکلف به انجام وظیفه است



مهدی کرباسیان، رئیس اسبق هیات عامل ایمیدرو در گفت‌وگو با صمت و درباره چالش‌هایی که فعالان صنعتی و تولیدکنندگان برای ترخیص مواد اولیه، قطعات و تجهیزات از گمرک دارند که در مواردی به دپو این محصولات در گمرک منجر می‌شود، گفت: از گمرک می‌توان با عنوان مرزبان اقتصادی نام برد. گمرک در تمام جهان و براساس قانون سازمان جهانی گمرک(WCO) طبق مقررات عمل می‌کند. بخشی از مقررات حاکم بر گمرک جهانی و بخشی از آنها داخلی هستند. وی افزود: گمرک در همین حال، سازمانی مستقل است که تحت‌نظر وزارت امور اقتصاد و دارایی فعالیت می‌کند. این سازمان با وجود اینکه در کشور زیر نظر وزارت امور اقتصاد و دارایی است اما طبق قانون مستقل عمل می‌کند.

کرباسیان در ادامه اظهارکرد: گمرک مکلف به رعایت مقررات و دستورالعمل‌هایی است که در امور بازرگانی و در حوزه واردات و صادرات تبیین می‌شود. منظور از این مقررات، قوانین، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌هایی است که قانون یا هیات وزیران اجرای آنها را مصوب می‌کند. در این مصوبات بخش قابل‌توجهی از اختیارات به وزارت صنعت، معدن و تجارت داده می‌شود و این وزارتخانه موظف است براساس اختیارات، ابلاغ‌هایی را به گمرک داشته باشد. از جمله این دستورالعمل‌ها می‌توان به ممنوعیت یا آزادی ورود کالاهای مختلف اشاره کرد. برخی از این مقررات نیز به سود بازرگانی مربوط می‌شود.

کرباسیان با اشاره به تغییرات قابل‌توجه نرخ ارز در کشور و تأثیر آن بر روند فعالیت‌های گمرکی، گفت: تغییر نرخ ارز در کشور قابل‌توجه است. این نوسانات و تنش‌های ارزی از سال ۹۷ و با تشدید تحریم‌ها علیه ایران و همچنین اتخاذ تصمیمات عجولانه و غیرکارشناسی که بعضا هم ادامه دارد، بیشتر شد. در چنین شرایطی، شاهد بودیم بخشنامه‌های متعدد نیز درباره صادرات و واردات از سوی بانک مرکزی و وزارت امور اقتصاد و دارایی صادر و به گمرک ابلاغ شد. تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی، ارز نیمایی، ارز آزاد، معاملات بدون انتقال ارز و کالاهای ثبت سفارش شده و صادراتی و... همگی قوانین و مقررات خاص و ویژه خود را دارند؛ گمرک به‌دلیل همین بخشنامه‌های متنوع که گاه با هم تداخل نیز دارند، دچار مشکلات عملکردی می‌شود.

وی با اشاره به نظارت قابل‌توجه از سوی نهادهای متعدد بر عملکرد گمرک گفت: سیستم نظارتی اعم از اطلاعات، بازرسی کل کشور و بازرسی وزارت امور اقتصاد و دارایی، مجلس شورای اسلامی، دیوان محاسبات و سایر نهادهای نظارتی موجب‌شده مدیران گمرک، جسارت تصمیم‌گیری نداشته باشند. در چنین شرایطی، شاهد دپو کالا در گمرکات هستیم و مجوز صادرات یا ترخیص آنها به‌راحتی صادر نمی‌شود.

در همین حال با توجه به تغییر دولت طی ماه‌های اخیر، تصمیمات مناسب برای ترخیص کالا یا تعیین‌تکلیف شرایط اخذ نشده و درنتیجه شاهد دپو یا رسوب کالا در گمرکات هستیم. رئیس اسبق هیات عامل ایمیدرو افزود: کمبود ارز در کشور در طول سال‌های اخیر موجب‌شده ثبت سفارش کالا برای واردات و نوع ارز یا تخصیص آن و... با چالش‌هایی همراه باشد و روند فعالیت تولیدکنندگان را تحت‌تأثیر قرار دهد. البته اولویت تخصیص ارز بحق با واردات کالاهای اساسی است و درنتیجه می‌توان اذعان کرد بخشی از این مشکلات از کمبود ارز نشأت می‌گیرد.

در همین حال برخی صادرکنندگان می‌خواهند درصدی از ارز صادراتی خود را به واردات مواد اولیه موردنیازشان در مسیر تولید، قطعات، تجهیزات و... اختصاص دهند. البته از همین موضوع نیز تفسیرهای گوناگون می‌شود و با وجود کمبود ارز، گاه بانک مرکزی فشارهایی به وزارت صنعت، معدن و تجارت یا وزارت جهادکشاورزی وارد و زمینه دپو کالا در گمرک را فراهم می‌کند. کما اینکه به‌تازگی شاهد بودیم دارو یا کالاهای اساسی در گمرکات مانده و اجازه ترخیص نیافته بود. این دپو به‌دلیل مشکلات ثبت سفارش، مقررات وزارت صنعت، معدن و تجارت، دولت، بانک مرکزی، استاندارد یا... است؛ بنابراین باید بپذیریم تا زمانی که شاهد بازگشت تعادل ارزی به کشور نباشیم، همچنان این مشکلات ادامه خواهد داشت.

وی افزود: البته می‌توان در همین شرایط هم برای رفع مشکلات در مسیر شفافیت در تصمیم‌گیری‌ها گام برداشت و با ثبات در رویه‌ها از ایجاد چالش‌های جدی‌تر در مسیر تولید جلوگیری کرد.

کرباسیان در پاسخ به سوالی مبنی بر نقش وزارت صنعت، معدن و تجارت در رفع چالش‌های مرتبط با دپو کالا در گمرکات کشور گفت: وزارت صنعت، معدن و تجارت محور اصلی این‌گونه تصمیمات برای حل مشکلات واردکننده‌ها، تولیدکننده‌ها و صادرکننده‌هاست. وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان حامی تولید و تجارت باید با قوت جلوی بخشنامه‌های بانک مرکزی، وزارت اقتصاد، سازمان مالیاتی و سایر نهادها را بگیرد و در همین حال باید بتواند با برنامه‌ای جامع، مسیر درستی که به نفع تولید کشور باشد را مشخص کند.

بدیهی است که سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) نیز به‌عنوان سازمان محوری بخش معدن و صنایع معدنی باید از حالت انفعال خارج و به‌شکل قوی وارد این بحث‌ها شود و وزارتخانه را در این مسیر کمک و با آن همکاری کند. همچنین با سایر سازمان‌ها و نهادها به‌عنوان حامی بخش معدن در تعامل باشد. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که معادن می‌توانند آینده تولید و صادرات کشور را در دست داشته باشند و ایمیدرو باید به‌عنوان حامی آنها ظاهر شود.

> تا زمانی که مشکلات ارزی کشور به‌طور کامل برطرف نشوند و شاهد ثبات در این بازار نباشیم، مشکلات موجود در مسیر ترخیص کالا از گمرکات کشور ادامه خواهد داشت

گمرک امانت‌دار است



غلامرضا خلیقی، مدیرعامل شرکت فولاد غرب‌آسیا در گفت‌وگو با صمت درباره چالش‌های فعالان صنعتی و تولیدکنندگان در رویارویی با گمرک، گفت: روند تخصیص ارز برای واردات مواد اولیه، قطعات و تجهیزات طولانی و زمان‌بر است و در بازه زمانی کمتر از ۲ ماه انجام نمی‌شود.

در همین حال، روند انتقال پول نیز دشواری‌های خاص خود را دارد. با توجه به شرایط تحریم و بسته بودن امکان نقل‌وانتقال پول از طریق بانک‌ها، این جابه‌جایی باید از طریق صرافی‌ها انجام شود؛ در چنین شرایطی واردات زمان‌بر می‌شود و در همین حال، هزینه‌های اضافی به تولیدکننده‌ها تحمیل می‌کند.

وی افزود: واردات فعالان صنعت فولاد بیشتر به قطعات یدکی و تجهیزات اختصاص دارد. تامین برخی از این قطعات حیاتی است و وارد نشدن آنها می‌تواند حتی زمینه توقف تولید را برای یک واحد صنعتی فراهم کند. البته تولیدکنندگان به شرایط کشور و دشواری‌های موجود مسیر واردات کالا یا روند تخصیص ارز و دپو محصولات در گمرک واقف هستند و نیازهای خود را پیش‌بینی و از قبل برای آنها برنامه‌ریزی می‌کنند. با این وجود در مواردی روند واردات از پیش‌بینی‌ها طولانی‌تر می‌شود و چالش‌های را در مسیر تولید ایجاد می‌کند.

این فعال صنعت فولاد خاطرنشان کرد: تولیدکنندگان به مشکلاتی همچون ورود کالا بدون تخصیص ارز در زمان مناسب عادت کرده و روند فعالیت خود را بر این شرایط منطبق کرده‌اند. در گذشته تخصیص ارز به‌ویژه برای اعداد و ارقام کوچک به سرعت انجام می‌شد اما اکنون این روند تغییر کرده و روند تخصیص ارز یک یا ۲ ماه زمان می‌برد.

وی درباره تامین ارز موردنیاز برای واردات از طریق صادرات گفت: ما تولیدکننده ورق سرد فولادی هستیم و درحال‌حاضر کشور به این محصول نیاز دارد و اجازه صادرات نداریم.

بسیاری از تولیدکنندگان نیز با شرایط مشابهی روبه‌رو هستند؛ بنابراین ارز حاصل از صادرات نداریم که آن را برای واردات مصرف کنیم. در حالت کلی انتظار می‌رود دولت وقتی صادرات محصولی را ممنوع می‌کند، منابعی برای تامین نیازهای ارزی موردنیاز آن صنعت هم در نظر بگیرد.

تولیدکنندگان بارها این مسائل را با مسئولان در وزارت صنعت، معدن و تجارت در میان گذاشته‌اند اما گوش شنوایی از سوی آنها وجود ندارد.

به‌عنوان مثال در مواردی از مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت درخواست کرده‌ایم اجازه صادرات محدودی را به ما بدهند تا با ارز حاصل از آن بتوانیم به‌راحتی قطعات موردنیاز خود را تامین کنیم اما ستاد تنظیم بازار اجازه چنین اقدامی را نمی‌دهد. در واقع تصمیم‌گیران همه جنبه‌های یک موضوع را نمی‌بینند.

مدیرعامل شرکت فولاد غرب آسیا افزود: گمرک مجری است، نه سیاست‌گذار؛ بنابراین این سازمان را برای شرایط موجود نمی‌توان مقصر دانست.

در واقع گمرک امانت‌دار است و تا زمانی که مدارک بانکی تحویل آن نشود، نمی‌تواند اجازه ترخیص کالا را صادر کند و به همین دلیل نیز باید در بررسی اسناد سخت‌گیری کند.

وی در پایان خاطرنشان کرد: البته بروکراسی‌هایی بر روند فعالیت این سازمان حاکم است اما مشکلات اصلی ما از دلایل دیگری نشأت می‌گیرد که بیشتر هم ریشه دولتی دارند. در واقع از گمرک انتظار می‌رود زمینه تسهیل شرایط موجود و حذف مقررات زائد و بروکراسی‌ها را فراهم کند در حالی که رفع مشکلات اساسی بر عهده دولت است.

سخن پایانی

از مجموع موارد یادشده این‌طور برداشت می‌شود که در حال‌حاضر چالش‌های جدی بر روند واردات مواد اولیه و تجهیزات موردنیاز فعالان بخش معدن و صنایع معدنی وارد است. تولیدکنندگان امکان ترخیص محصولاتی که وارد کرده‌اند را به دلایل مختلف ندارند و با این وجود مشکلات یادشده از دلایل عمده دیگری همچون تخصیص نیافتن ارز یا بروکراسی‌های پیچیده اداری به‌ویژه در سایر سازمان‌ها نشأت می‌گیرد که رفع آنها ضروری به‌نظر می‌رسد.

درخواست انجمن فولاد از وزارت صنعت، معدن و تجارت:

پرونده‌های تعزیراتی فولادسازان بازنگری شود

تعدد و تناقض بخشنامه‌ها، فولادی‌ها را سردرگم کرده است. انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران طی نامه‌ای به معاون امور معادن و صنایع معدنی وزارت صنعت، معدن و تجارت خواستار بازنگری در پرونده‌های تعزیراتی شرکت‌های فولادی شد. به گزارش چیلان، انجمن فولاد در این نامه استدلال کرده که تعدد بیش از حد بخشنامه‌ها، شیوه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها در بازار فولاد در چند سال گذشته که گاه با یکدیگر متناقض هم بوده‌اند، موجب سردرگمی واحدهای تولیدی شده است.

این انجمن همچنین عنوان کرده که تعیین غیرکارشناسی کف عرضه‌ها در بورس کالا که عدم‌معامله بیش از ۴۵ درصد شمش و ۶۷ درصد مقاطع طویل عرضه شده گواه آن است، موجب‌شده برخی واحدهای خوشنام فولادی برای نخستین‌بار درگیر پرونده‌های تعزیراتی شوند که این امر موجب مختل شدن روند تولید در کارخانجات تولیدکننده فولاد شده و ممکن است به تعطیلی، کاهش تولید و صادرات و ارزآوری فولاد کشور بینجامد.

متن کامل نامه انجمن فولاد به معاون امور معادن و صنایع معدنی وزارت صنعت، معدن و تجارت به شرح زیر است:

همان‌گونه که مستحضرید، به‌موجب گزارشات سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، برای تعداد زیادی از شرکت‌های تولیدکننده فولاد کشور پرونده‌های تعزیراتی تشکیل‌شده که با وجود پیگیری‌های به‌عمل آمده مبنی بر صدور دستور منع پیگرد، بخش عمده‌ای از آنها همچنان در جریان است.

جناب‌عالی به نیکی می‌دانید که تعدد بیش از حد بخشنامه‌ها، شیوه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها در بازار فولاد در چند سال گذشته که گاه با یکدیگر متناقض هم بوده‌اند، موجب سردرگمی واحدهای تولیدی شده است. علاوه بر این، تعیین غیرکارشناسی، سنگین و بیش از نیاز داخلی کف عرضه‌ها در بورس کالا (گواه آن عدم‌معامله بیش از ۴۵ درصد شمش و ۶۷ درصد مقاطع طویل عرضه شده) که بارها مورد اعتراض این انجمن هم قرار گرفته، موجب‌شده برخی واحدهای خوشنام فولادی که تاکنون سابقه جرائم تعزیراتی هم نداشته‌اند، اکنون درگیر چنین پرونده‌هایی شوند که موجب مختل‌شدن روند تولید در کارخانجات تولیدکننده فولاد شده و ممکن است به تعطیلی، کاهش تولید و صادرات و ارزآوری فولاد کشور بینجامد.

با توجه به موارد یادشده از جناب‌عالی تقاضا دارد با رویکرد پشتیبانی و مانع‌زدایی از تولید، ترتیبی اتخاذ فرمایید که پرونده شرکت‌های یادشده موردبازنگری قرارگرفته و ضمن مساعدت در حل مسائل احتمالی، زمینه افزایش تولید و عرضه شمش و محصولات فولادی در راستای تنظیم بازار داخلی فراهم شود.

یادداشت

سختگیری‌های گمرکی مانع تولید



علی رهبری
کارشناس صنایع معدنی

مسیر تجارت خارجی، واردات و صادرات از گمرک می‌گذرد. تجارت خارجی نیز پیش‌شرطی برای بهبود شرایط تولید در صنایع گوناگون ازجمله بخش معدن و صنایع معدنی است. البته بخش معدن و صنایع وابسته به آن بیشتر بر پایه بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی شکل گرفته‌اند، با این وجود همچنان بخشی از نیازهای این صنایع از طریق واردات تامین و سهمی از تولیدات آنها نیز باید به بازار جهانی صادر شود. در چنین شرایطی، گمرک و عملکرد آن از اثرگذاری ویژه‌ای بر روند فعالیت بخش معدن و صنایع معدنی برخوردار است.

در طول سال‌های گذشته با وجود شدت‌گرفتن تحریم‌های اقتصادی علیه ایران، اقتصاد کشور در فشار شکننده‌ای قرار گرفته است. در همین حال، شاهد بروز بحران‌های ارزی در کشور بودیم که روند واردات و ترخیص کالاها را از گمرک دشوار کرده است. این در حالی است که تولید و تداوم آن نیازمند واردات است؛ با این وجود، گاها شاهد نگاه منفی به واردات هستیم و همین منفی‌نگری نیز واردات مواد اولیه، قطعات یدکی و تجهیزات به کشور را با چالش‌هایی همچون موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای روبه‌رو کرده است. دولت به‌جای آنکه در شرایط تحریم بروکراسی واردات را کاهش دهد تا شرکت‌ها بتوانند مواد اولیه و تجهیزات موردنیاز تولید را راحت‌تر واردکنند، این مسیر را بیش‌ازپیش دشوار کرده است.

در ادامه با توجه به شرایط تحریمی یادشده و محدودیت‌های ارزی کشور، شیوه تخصیص ارز در بانک مرکزی برای واردات به‌قدری بروکراتیک و زمان‌بر است که مدت دپو کالا در گمرک از زمان مجاز آن عبور می‌کند. در مواردی برخی از قطعات و تجهیزات وارداتی حتی برای ۶ ماه هم در گمرک دپو می‌شوند و این موضوع به‌منزله وارد آمدن آسیب به روند تولید خواهد بود. شیوه برخورد بانک‌های عامل و مقرراتی که بانک مرکزی در برخورد با بررسی اسناد دارد، بسیار پیچیده‌تر و سخت‌تر از رسیدگی‌های قانونی نهادهای متولی این امر (یعنی وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک) است. همین موضوع نیز کار را بیش‌ازپیش دشوار می‌کند.

با وجود تمام چالش‌های یادشده باید خاطرنشان کرد گمرک مقصر چالش‌های موردبحث نیست، چراکه گمرک قانون‌گذار نیست. در واقع این روند بروکراتیک و مقررات زائد و دست‌وپاگیر را سایر نهادها صادر می‌کنند.

بی‌تجربگی مدیران و آشنا نبودن آنها با فرآیند تولید یکی از دلایل اصلی این دست مقررات و سیاست‌گذاری‌های اشتباه است. به‌علاوه آنکه مدیران در کشور ما به‌هیچ‌عنوان با اثر تصمیم‌گیری خود روبه‌رو نخواهند شد و هزینه همه این پیامدها را تولیدکننده می‌پردازد. همین موضوع نیز به مانعی اساسی در مسیر تسهیل شرایط بدل خواهد شد.

توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که هر روز توقف کالا در گمرک در جهان به‌منزله کاهش یک‌درصدی ارزش کالا برآورد می‌شود؛ بنابراین تلاش می‌شود این زمان به حداقل‌ممکن کاهش یابد. اما نهادهای دولتی در ایران بدون‌توجه به این موضوع عمل می‌کنند و ترخیص کالا از گمرک را به‌شدت زمان‌بر کرده‌اند. از موارد یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که علاوه بر تحریم‌های جهانی، عملکرد سیاست‌گذاران داخلی نیز چالش‌های جدی را در مسیر واردات و به‌دنبال آن تولید فراهم کرده است.

نهادهای دولتی در حکم دست‌اندازهای جدی در زنجیره تامین مواد اولیه به‌شمار می‌روند. در همین حال شریان‌های ورود کالا به کشور تحت موضوعاتی همچون قاچاق دچار انسداد شده است. بدین‌ترتیب هر روز مانع جدید و جدی در مسیر واردات، تولید و حتی صادرات ایجاد می‌شود. درنتیجه نمی‌توان به بهبود شرایط امید داشت. حتی سامانه جامع تجارت نیز با هدف تسهیل تجارت شکل نگرفته، بلکه به‌دنبال مبارزه با تخلفات است.

این در حالی است که انتظار می‌رود نظارت‌ها هوشمندانه‌تر باشند و در همین حال قوانین، مسیر تولید را تسهیل کنند. اما در کشور ما بانک مرکزی، نهادهای نظارتی و سایر نهادهای داخلی، کل شریان‌های اقتصادی کشور را بسته‌اند تا تخلفی رخ ندهد.

یادداشت



ارز و مشکلات واردات تجهیزات معدنی

سعید صمدی
رئیس کمیسیون معدن خانه اقتصاد ایران

از مـوارد مهم و اساسـی بخـش معدن می‌تـوان تامین تجهیزات و ماشـین‌آلاتی کـه اغلب وارداتی هسـتند را معرفی کرد. نبایـد فراموش کـرد عمده هزینـه تولید بخـش معـدن به تامیـن ماشـین‌آلات و تجهیزات فعالیت‌های معدنی بازگشـته که این موضوع رابطه مستقیم با نرخ ارز دارد. یکـی از مشـکلات واردات تجهیزات برای فعالیت‌های معدنی تامین ارز است چراکه امروزه واردات ماشـین‌آلات معدنی توسط معدنکاران با ارز آزاد انجام شده و به همین دلیل واردات این تجهیزات مبالغ سنگینی را می‌طلبـد کـه تامین آن بـرای فعالان معدنی دشـوار اسـت. این در حالی است که هیچ‌گونه حمایت دولتی برای سـهولت تامیـن ارز برای معدنـکاران درنظر گرفته نشـده و به همیـن دلیل فعـالان معدنی توانایی تعویض تجهیزات کهنه با نو را ندارند و مجبور به استفاده از ماشین‌آلات فرسوده هسـتند. می‌توان گفت یکـی از مهم‌ترین مشـکلات امروزه صاحبان معادن و فعالان معدنـی، کمبود حمایت‌هـای دولتی برای تهیه ارز واردات ماشـین‌آلات و تجهیزات معدنی به کشـور است و انتظار آن می‌رود در آینده مسـئولان نهادهای دولتی توجه بیشتری به این موضوع داشته باشند.

در توضیـح این مشـکل باید گفت یکی از عوامل مهم تورم‌آفرین در بخش معدن، نوسـانات نرخ ارز اسـت. حیطه اسـتفاده گسـترده از ارز در بخـش معـدن علاوه‌بر صادرات مواد معدنی و تولیدات زنجیره‌های مرتبط آن، واردات ماشین‌آلات و تجهیزات مـورد نیاز معادن را نیز شـامل می‌شـود. سال گذشـته به دلیل نوسانات و بی‌ثباتی چشمگیر نرخ ارز، شاهد افزایش هزینه‌های تامیـن تجهیـزات برای فعالیـت معادن و معدنکاری بودیم و همین موضوع زیان‌هایی زیاد و تورمی سنگین را به صاحبان معادن تحمیل کـرد. در این روند معادن کوچکی که توانایی حل این مشـکل و تامین منابع مالی مورد نیاز خود را نداشـتند، به ناچار تعطیل شـدند چراکـه با نبـود تجهیزات و ارز مناسـب بـرای واردات آنها، در عمل معادن بهره‌وری خود را از دسـت دادند و روند بهره‌گیری از آنها دچار مشـکل شـد. بایـد به این موضوع اشـاره کـرد که تاثیر نرخ ارز در قیمت تمام‌شده تولیدات معادن (اسـتخراج و فراوری ماده معدنی) متفاوت بـوده و این تمایز به اختلاف بین کانی‌ها و ذخایر معدنی موجود در هر معدنی مرتبط اسـت. به عنوان مثال، در بعضی معادن به دلیل نوع مواد معدنی و فعالیت‌های مرتبط با آن، نرخ ارز تا حدود ۷۰ درصد در قیمت تمام‌شده تولیدات اثر دارد.

بـه غیـر از مسـئله یادشـده در زمینه نقـش ارز در واردات تجهیـزات و فناوری مورد نیـاز معـادن، نـرخ ارز در صادرات مواد معدنـی نیز می‌تواند موثر باشـد. اما نبایـد فراموش کرد در سـال گذشـته به دلیـل سیاسـت‌گذاری‌های دولت، فعالان و معدنکاران نتوانسـته‌اند در صادرات گام بزرگـی بردارند و بـرای کشـور ارزآوری کنند. از دسـته این سیاسـت‌گذاری‌های محدودیت‌آفریـن می‌تـوان بـه برقـراری مالیات‌های سنگین بر صادرات مواد معدنی خام و نیمه‌خام اشاره کرد.

تـا سـال‌های قبـل هر معدنـکاری که بـه سـمت صـادرات حرکـت می‌کـرد، تشـویق‌هایی از سـوی دولـت به‌عنـوان صادرکننده و فعال نمونه اقتصادی دریافت می‌کرد اما از سال گذشته

این رویکرد روندی منفی به خود گرفته و بـه نوعـی سیاسـت‌های محدودکننده از سـوی نهادهای دولتـی در پیش گرفته شد. به این دلیل ارزآوری در کشور کاهش یافتـه و با افزایش محدودیت‌های وارداتی، تجارت خارجی بخش معدن دچار نوسـان و چالش‌های فراوان شـد. مناسـب به نظر می‌رسد در وهله نخسـت دولت با کاهش نوسـانات نـرخ ارز، سیاسـت‌های خود در قبال واردات و تامیـن تجهیزات مورد نیاز فعالیت‌های معدنی را تغییر دهد.

نماینده پیشین مجلس در گفت‌وگو با صمت:

گمرک مجری است، مشکل جای دیگری است

امیرعباس آذرم‌وند
editor@smtnews.ir

مسـئله تاخیر در ترخیص کالاهـا از گمرک، در چند سال اخیر بارها سر و صدا به پا کرده است. به‌تازگی نیز ابراهیم رئیسـی وعده داده تا با انجام برخی اصلاحات سـرعت ترخیـص کالا از گمرک‌های کشـور را افزایش دهد. این مهم در شـرایطی بیان می‌شـود که هم‌اکنون در کشور روند تورم به‌ویژه در میان خوراکی‌ها با شتاب بی‌سابقه‌ای رو به رشد است و کمتر کسی تصور می‌کند اجرای سیاسـت‌هایی از این دست بتواند در نرخ نهایی کالاها در بازارها تاثیر بزرگی داشته باشد.

در این باره هادی حق‌شناس، نماینده پیشین مجلس شـورای اسـلامی و اقتصـاددان به صمت گفـت: نباید فراموش کنیم مجموعه گمـرک گرچه نگهبان اقتصاد ملی است اما درنهایت این نهاد مجری تصمیماتی است کـه نهادهای دیگر می‌گیرند و در گمرک فقط باید اجرا شوند.

مشروح این گفت‌وگو را در ادامه بخوانید:



عکس: صمت

حتی اگر بتوانیم کالاهای خود را به‌سرعت از گمرک ترخیص کنیم باز هم کمبودها بر جا خواهند ماند. اینجا مسئله این است که اقتصاد ایران امکان مراوده بیشتری با کشورهای جهان را داشته باشد. همچنین کالاها و خدمات ایرانی بتوانند به بازارهای بکر دسترسی یابند

امـروزه گمرک به‌عنـوان نخسـتین و مهم‌ترین مجـری مقررات تجـارت جهانـی در کنار سـایر عوامل در عرصـه تجارت بین‌الملل، اعم از بانک‌ها، شـرکت‌های بیمه و موسسـات حمل‌ونقل، نقشی مهم و کلیدی در توسـعه تجـارت قانونی و اعمال سیاسـت‌های بازرگانی کشور ایفا می‌کند. گمرکات جهان موظـف به اعمال مجموعـه‌ای از مقررات و سیاسـت‌های تجاری، اقتصادی، صنعتی، امنیتی و بهداشتی هستند که صرف‌نظر از اولویت‌های کاری خود و با وجود مسـئولیت‌های سـازمانی مشـابه، رویکـرد و روش متفاوتـی را در اعمـال این قبیل سیاسـت‌ها به کار می‌برند.

رشـد فزاینـده و مسـتمر تجـارت خارجـی و اهمیت روزافـزون گمرک به‌مثابه یکـی از عوامل کلیـدی موثر و مهم در زنجیـره تجارت بین‌الملل، سـرمایه‌گذاری‌های بخـش خصوصـی و رقابـت گسـترده بین‌الملـل بـرای جلـب سـرمایه‌های خارجی، جهانی شـدن و تجارت بین‌الملل، افزایش جرائم سـازمان‌یافته فراملی، گسـترش روز افزون پیمان‌هـای تجـاری منطقه‌ای و بالاخره اسـتفاده فزاینـده از آخرین دسـتاوردهای فناوری اطلاعات و ارتباطـات همه و همـه در تغییر نقش و ماهیت عملکرد گمرکات و پیش‌بینی وظایف نوین آن تاثیر قابل‌توجهی داشته و دارد.

◉ به‌تازگی به عملکرد گمـرک نقدهایی وارد اسـت؛ از جمله اینکه بروکراسـی در این بخش سـبب کنـدی در ترخیص کالا می‌شـود. از نظر شما گمرک در اقتصاد چه نقشی دارد؟

با توجه به بحث‌هایی که در روزها و هفته‌های اخیر عنوان شده، به نظر من سوال بجایی را مطرح کردید. گمـرک مانند دیگـر نهادهای اجرایـی صرفا مجری اسـت و خود دخل و تصرفـی در قانون‌گذاری ندارد. درواقع گمرکات آن بخشی از اقتصاد است که مجری تصمیمات، بخشنامه، دسـتورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها و قوانینی اسـت که نهادهای متولی دیگر آنها را وضع کرده‌انـد و پس از گذرانـدن مراحلی آن را برای اجرا به مسـئولان گمرک کشـور ارائه می‌دهنـد یا ابلاغ می‌کنند. در این میان باید توجه کنیم اگر مشـکلات سیاسـتی در عملکـرد گمرک دیده می‌شـود یا اگر برخی فکر می‌کنند نظام تعرفه‌ای کشور دچار مشکل است، تقصیری به گردن مسئولان گمرک نخواهد بود زیرا آنها اغلـب در مرحله قانون‌گذاری هیچ نقشـی ندارد و همچـون دیگر نهادها باید منتظر تصمیماتی باشند که اتخاذ می‌شود.

◉ گمرک بیشـتر تحت تاثیر کـدام بخش‌ها یا نهادهای کشور است؟

به‌طـور کلی گمرک خـود بخشـی از وزارت امور اقتصـادی و دارایـی به شـمار می‌رود. پـس درواقع مسئول آن را وزیر اقتصاد معرفی می‌کند. اما این تنها وزارتخانه و نهادی نیست که با گمرک تعامل مستقیم دارد. وزارت صنعـت، معـدن و تجارت، در کنار بانک مرکزی و همچنین وزارت جهاد کشـاورزی بیشترین تعاملات را با این نهاد دارند.

بـه این ترتیب عملکرد گمرک تابعی از تصمیماتی اسـت که ۴ نهاد اصلی اقتصاد کشـور می‌گیرند. در این میـان لازم می‌دانم باز هم تاکید کنم که گمرک نقشـی در تصمیمات و درسـتی آنها نـدارد و صرفا مجری درستی اجرای آن است. درنتیجه اینکه گاهی دیده می‌شـود برخی افراد تیغ تیز حمله خود را در سیاست‌گذاری به سمت مسئولان گمرک می‌گیرند، از نظر سـاختار اقتصادی شـکل‌گرفته در کشـور ما منطقی و درست نیست.

◉ وظایف اصلی گمرک چیست؟

شنیده می‌شود گمرک را مرزبان اقتصادی کشورها می‌دانند. به نظر من این تعریف دقیق و درستی است؛ یعنی گمرکات از یک سـو نگهبان اقتصاد کشـورها هسـتند و از فروپاشـی اقتصـاد و صنایع هر کشـور جلوگیری می‌کنند. این نگهبانی باید در تمام مرزها و مسیرهای جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی اعمال شود و به نحوی باشد که اگر در نظام تصمیم‌گیری، قانون منع ورود یک کالا تصویب شـد، به‌سـرعت در تمام مرزهای اقتصاد کشور این مهم عملی شود.

حال ممکن اسـت واردات بخش مهمی از کالاها و خدمات ممنوع نباشد و تاجران بتوانند از کشوری به کشـور دیگر آن را صادر کننـد. در این مرحله مامور گمرک و دستگاه گمرکات کشور موظف است حقوق دولتـی و سـود بازرگانی را براسـاس قوانینی که در کشـور وجود دارد، محاسـبه و اخذ کند. این امر هم از آنجا اهمیت دارد که نظام تعرفه‌ای گمرکات بر این مبناست که اگر صنایعی در داخل کشور نوپا هستند و هنـوز توان رقابـت با مدل‌های خارجـی را ندارند، حداقل در داخل کشور امکان جذب مشتری و بهبود کیفیت را داشـته باشـند. پس از اینکـه این صنایع توانستند تولیداتی با کیفیت مشابه رقبای دیگر تهیه کنند، آن‌گاه ممکن است سیاست‌گذاران لازم ببینند ایـن تعرفه را قطع کنند. با این حال، باید توجه کنیم اجرای این امر خطیر بر دوش گمرک اسـت. درواقع گمـرک تنها همیـن دو وظیفه را دارد و در مسـائل دیگر نقشی ندارد.

به زبان ساده‌تر، اگر وزارت صنعت، معدن و تجارت از فردا تصمیم بگیرد در جهت حمایت از تولید لوازم خانگی داخلی، واردات یخچال را یکسره متوقف کند، باید قانون یا بخشنامه مربوطه را به مسئولان گمرک بدهد تا آنها براساس امکانات موجود چنین تصمیمی بگیرند. اما مسئولان گمرکی در جایگاهی نیستند که درسـتی یا نادرستی یک سیاست را به چالش بکشند زیرا آنها تنها مجری دسـتورات هسـتند، نه مشـاور تصمیم‌گیران.

در این میـان باید توجه کرد وقتـی هیات وزیران تصویـب می‌کند حقـوق ورودی باید ۴ درصد ارزش هر کالایی تصویب شـود، دیگر مسئولان گمرک حق ندارند ریالی بر این رقم بیفزایند یا از آن بکاهند.

◉ اهمیت نقش نهادهای مجری چیست؟

نکته درسـتی اسـت زیرا اجرای درست خود یک چالش بزرگ اسـت اما در هر حال همیشه باید میان نهاد تصمیم‌گیر و مجری تمایز قائل شد تا بتوانیم به راهکارهای درسـت‌تری برسـیم. به این ترتیب وقتی تاکید داریم گمرک یک نهاد مجری اسـت، درواقع بر این تاکید می‌کنیم که ایرادات سیاسـتی به این نهاد برنمی‌گردد و باید سراغ نهادهای دیگر رفت.

بـه هر حال نقـش مجریان در اجـرای تصمیمات بیش از همه اسـت. اهمیت بخش اجرا چنان اسـت که رئیس‌جمهوری به‌عنوان رئیـس نهاد اجرایی، در سلسـله‌مراتب حکومتـی، پس از رهبـری، بالاترین سمت و مسئولیت را دارد.

درنتیجه مسـئله اجرا مسـئله مهمی است و حتی می‌تواند تعیین‌کننده باشـد. امـا همان‌طور که یک دولت خوب با یک قوه مقننه دچار مشـکل نمی‌تواند توسـعه را ممکـن کنـد، در ایـن بخش هـم بدون تحولاتـی که در نظـام تصمیم‌گیری بایـد رخ دهد، نمی‌توانیم انتظـار تغییرات کیفی در عملکرد گمرک کشور را داشته باشیم.

◉ تصمیم‌گیران در این حوزه باید چه کنند؟

من فکر می‌کنم یکی از مشـکلات بـزرگ در این بخش، انباشـت انواع آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌ها است. درواقـع آن‌قدر مـا با قوانین مختلف مواجه هسـتیم کـه روند واردات و صادرات کالا به کشـور به‌شـدت مخـدوش و غیرشـفاف شـده اسـت. به بـاور من، نهادهـای تصمیم‌گیر در هر بخشـی کـه از مقررات اضافی چشم‌پوشـی کردند و قوانیـن و آیین‌نامه‌ها را به شکل شفاف تصویب و ابلاغ کردند، به سود اقتصاد بوده اسـت. به باور من، باید چنان از سـطح قوانین و آیین‌نامه‌های فعلی کاسـت که هر دستگاه بتواند این مصوبـات را در ویتریـن خود قرار دهـد و چنان این قوانین شـفاف و صریح باشـند که هر کسی با سواد نسبی هم متوجه صراحت‌های قانونی باشد.

همچنین فکر می‌کنم از مشکلات دیگر این بخش، این اسـت که قوانین ما به هیچ وجه به‌روز نیسـتند؛ یعنی گاه می‌بینیم مسـئولان یکسـری تصمیمات را در هـر شـرایطی می‌گیرند حال آن‌که ممکن اسـت راه‌حل‌هـای بهتری در کشـورهای دیگر بـرای این معضل وجود داشـته باشـد. این امر مشکل‌ساز است و خیلـی بهتر خواهد بود اگـر این رویه خاتمه یابد و قوانینی که اعمال می‌شـوند به‌روز باشـند. همچنین گاه دیده می‌شـود یک نهاد برای یک مسئله چندین و چند آیین‌نامه و بخشنامه ابلاغ می‌کند. مثلا برای یک موضوع در سـال ۳ تا ۴ بخشنامه ابلاغ می‌کنند. طبیعی است که این رویه به کند شدن روند ترخیص کالا از گمـرک هم منجر می‌شـود و به زیان چابکی است.

اینجا لازم می‌دانم تاکید کنم بهتر اسـت گمرک و نهادهای مرتبط با آن هر طور شـده از میزان قوانین و بخشنامه‌ها بکاهند و در تصمیم‌گیری‌ها شفافیت را اولویت دهند زیرا از این طریق هم واردات و صادرات کالا به کشـور سـرعت خواهد گرفت و هم مشکلات کمتری در بخش بازرگانی تجربه خواهیم کرد. ضمن اینکـه مقررات‌زدایـی از قوانین اضافـی می‌تواند به چابک‌سازی نهادهای اجرایی و بهبود روند اقتصاد ما هم منجر شود.

◉ فکر می‌کنید مباحث اخیر که حول تسـریع در ترخیـص کالاسـت چقـدر به سـود اقتصاد خواهد بود؟

واقعیت این اسـت که هرچه چابکی در اقتصاد بالا برود به سـود کشور است. از سـوی دیگر، با توجه به مضیقه‌ای که کشور از نظر کالا و منابع دچار آن شده، هرچه ترخیص کالا در گمرکات تسـریع شود به این معنـا خواهد بود که کالا زودتر به دسـت متقاضیان خواهد رسـید. پس من حداقل بحثی درباره ضرورت ایـن موضوع ندارم. اما باز هم تاکید می‌کنم این مهم در نهایـت به گمرک بی‌ربط اسـت و بایـد تمرکز را بـر نهادهای اجرایی گذاشـت که در ایـن بخش به سیاست‌گذاری می‌پردازند.

بـا این حال، باید توجه کنیم مشـکلات اقتصاد ما زمینه‌های سـاختاری و درونی هم دارد؛ یعنی تسریع در ترخیـص کالا خود علت مشـکلات نیسـت بلکه محصول مشـکلاتی اسـت که در فضای کسـب‌وکار و بخـش کلان اقتصـاد ما وجود داشـت و در بخش گمرکات خود را به این شکل نشان می‌دهد. درنتیجه گرچه مـن فکر می‌کنم اثـرات مثبت ایـن اقدام را نمی‌توانیم نادیـده بگیریم اما تاکیـد می‌کنم با رفع این مشـکل تنها بخش اندک و ناچیزی از مشـکلات موجود در کشـور حل می‌شـود. درواقع این مسکنی اسـت که می‌تواند برای مدتی سـرعت ورود کالا به بازارهای کشور را سـرعت بخشد اما راهی همیشگی نیسـت و تنها در کوتاه‌مدت می‌تواند اثراتی به سـود اقتصاد کشور داشته باشد.

◉ چقدر بهبود در مبادلات کالایی می‌تواند به سود اقتصاد کلان کشور شود؟

در هـر صـورت این اقدام به سـود اقتصاد کشـور ماسـت. امـا باید توجه کنیم ۳ سـال اسـت ایالات متحده تحریم‌های ظالمانه را علیه اقتصاد ایران وضع کرده است.

مضیقـه اصلی از این جهت به اقتصاد کشـور وارد شـده اسـت؛ یعنی حتی اگر بتوانیم کالاهای خود را به‌سـرعت از گمرک ترخیص کنیـم باز هم کمبودها بر جا خواهند ماند. اینجا مسئله این است که اقتصاد ایران امکان مراوده بیشتری با کشورهای جهان داشته باشد. همچنین کالاها و خدمات ایرانی هم بتوانند به بازارهای بکر و جدید دسترسی داشته باشند.

در این میـان نباید فراموش کنیـم تحریم‌ها قبل از هـر چیز دسـتیابی به کالاهای ایرانـی را در دیگر کشـورها دچار مشکل کرد. همین مانع هم سبب شد تا منابع ارزی داخل کشـور به شکل کم‌سابقه‌ای کم بیاید. به همین دلیل کسری بودجه هر سال در کشور نـرخ تورم را افزایش می‌داد و دقیقا به همین دلیل و از همیـن جا بود که نقدینگی در کشـور با سـرعت کم‌سابقه‌ای رشد کرد. به همین دلیل باید توجه کنیم هر اقدامی که بتواند سـرعت مراودات اقتصادی ما با دیگـر اقتصادها را افزایش دهد در هر حال به سـود اقتصاد کشور است.

◉ پـس فکـر می‌کنیـد بـدون لغـو تحریم‌ها مشکلات حل نمی‌شوند؟

بـرای اینکه یک اقتصاد به گشـایش برسـد لازم اسـت تحولات فراوانـی در آن به وجـود بیاید. واقعا تحریم‌های غرب مانع بزرگی در مقابل اقتصاد کشـور ما هسـتند. در این بعید می‌دانم کسـی شکی داشته باشـد. اما باید توجه کرد اولا مسـئله کاهش تنش‌ها موضوعی نیسـت که صرفا دولت‌ها بتوانند درباره آن تصمیم‌گیری کنند. به عـلاوه اینکه باید توجه کنیم رفع تحریم گرچه دولت را از نظر درآمدی در وضعیت بهتری قرار می‌دهد اما مشـکلات اصلی اقتصاد ایران همچنـان پابرجـا خواهند ماند؛ یعنـی اگر تحریم‌ها لغو شـوند هم باز بودجه وابسـته به نفت یک مسئله جدی در کشور ما است. اگر هم‌اکنون موانع مبادلات تجاری کشـور برداشـته شـود باز هم نظام مالیاتی کشـور نیازمند تحولات اساسـی اسـت. باز هم نیاز اسـت صاحب‌نظران گرد یکدیگر جمع شوند و برای مشکلات اصلی اقتصاد ما چاره‌جویی کنند.

بـه همین دلیل فکر می‌کنم لغو تحریم‌ها و کاهش تنش‌هـا از این نظر به سـود کشـور خواهـد بود که کمبـود درآمد فعلـی را خاتمه می‌بخشـد و به روند دنباله‌دار کسـری بودجه در کشـور پایـان می‌دهد. همین می‌تواند سرآغازی باشد برای تحولات دیگری که می‌تواند شـرایط دیگری را رقـم بزند. پس حتی اگر مذاکره در دسـتور قرار گرفت و هدف‌گذاری رفع تحریم هم برای آن انتخاب شـده باشد باید مسئولان کشـور بدانند که باز هم نیـاز به اصلاحات در اقتصاد کشور وجود دارد و تنها با انجام این اصلاحات درون‌زا اسـت که مـا می‌توانیـم از حداکثر منافـع خود در مراودات تجاری و بازرگانی بهره‌مند شویم.



هادی حق‌شناس

سرعت ترخیص کالا در نهایت به گمرک ربطی ندارد و باید تمرکز را بر نهادهای اجرایی گذاشت که در این بخش به سیاست‌گذاری می‌پردازند

خواب سرمایه در گمرک به‌نفع تولید نیست

گمرک انباری از کالاهای دپویی و رسوب‌شده است که تاریخ انقضای بخشی از آنها هم گذشته است. به‌عنوان مثال، ترخیص قطعات به‌ویژه قطعات یدکی بازار با مشکلات بسیاری همراه است. در حوزه قطعات خط تولید خودروسازان با تعامل وزارت صنعت، معدن و تجارت، موفقیت‌هایی حاصل شده و این واحدها امروز مشکلات کمتری دارند اما در بخش قطعات یدکی همچنان مشکلات پیشین وجود دارد و شاهد رسوب این اقلام در گمرکات کشور هستیم.

رئیس‌جمهوری با تاکید بر ضرورت مشخص شدن وضعیت اموال موجود در انبارهای اموال تملیکی گمرک برای تعیین‌تکلیف کالاهای موجود در انبارهای گمرک استان بوشهر مدت زمان ۳ ماهه تعیین کرد.



عکس: صمت

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

ترخیص قطعات



احمدرضا رعنایی، عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره رسوب قطعات و مواد اولیه موردنیاز آن در گمرکات کشور به صمت گفت: مشکلات ترخیص قطعات نسبت به گذشته کمتر شده اما هنوز هم قطعاتی در گمرکات کشور دپو هستند. وی افزود: در آبان سال گذشته کاری جهادی که باید برای ترخیص قطعات رخ می‌داد، انجام شد و تمام قطعات آزاد شدند. او ادامه داد: اگر قطعات هر چه زودتر از گمرکات کشور ترخیص شوند، گره‌های تولیدی در واحدهای صنعتی قطعه‌سازی باز می‌شود.این فعال صنعت قطعه با بیان اینکه امروز قطعه‌سازان با گمرک و آزادسازی اقلام موردنیاز خط تولیدشان مشکل زیادی ندارند، گفت: درحال‌حاضر قطعات رسوبی در گمرکات کشور بسیار کاهش یافته اما تا روان‌سازی ترخیص اقلام هنوز راه زیادی مانده است. رعنایی در ادامه سخنان خود اظهارکرد: درحال‌حاضر تقریبا تمام قطعات موردنیاز با ارز آزاد وارد می‌شود، زیرا تفاوت نرخ زیادی بین ارز آزاد و نیمایی وجود ندارد. از این‌رو ترخیص هرچه زودتر این محصولات کمک زیادی به تیراژ تولید در شرایط نقدینگی که واحدهای صنعتی دارند، می‌کند. این فعال صنعت قطعه یادآور شد: دولت ارز کافی در اختیار ندارد و سیاست‌ها به این سمت در حال حرکت است که تنوع قیمتی ارز از بین برود و یک نوع ارز با نرخ آزاد عرضه شود؛ بنابراین با توجه به کمبود ارز، درصد تخصیص ارز به صنعت بسیار افت داشته است. رعنایی در پایان تصریح کرد: خواب سرمایه در گمرکات و انبارها به‌نفع تولید نیست، زیرا درحال‌حاضر سرمایه در گردش قطعه‌سازان بسیار افت کرده و آنها سرمایه کافی برای خرید ارز موردنیازشان را ندارند.

موانع ترخیص



امیرحسین صیرفی، عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران نیز درباره وضعیت ترخیص یا رسوب قطعات برای بازار لوازم یدکی خودرو به صمت گفت: در حوزه قطعات یدکی آمار رسوب اقلام بالاست، زیرا برای ترخیص باید مجوزهای زیادی از سازمان‌ها و نهادهای گوناگون گرفته شود. وی افزود: در بخش ثبت‌سفارش، این کار سیستمی انجام می‌شود اما تعدد بخشنامه‌ها، موانعی را در مسیر تامین قطعات موردنیاز بازار یدکی ایجاد کرده است. او ادامه داد: بروکراسی گرفتن مجوز واردات محصولات موردنیاز تا ورود آنها به گمرک و در ادامه ترخیص آنها و عرضه به بازار همچنان مانعی در مسیر تامین بازار یدکی به‌شمار می‌رود.

تاریخ انقضای کالاها

این فعال بازار یدکی درباره تامین ارز موردنیاز قطعات یدکی عنوان کرد: بخشی از ارز موردنیاز از محل صادرات تامین می‌شود که زمان کوتاه‌تری دارد و بخشی دیگر هم از طریق بانک مرکزی انجام می‌شود که روند تخصیص آن طولانی‌تر است. عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران گفت: قطعات یدکی زیادی در گمرکات کشور موجود است که باید دید تصمیم دولت سیزدهم درباره ترخیص آنها چیست. صیرفی درباره خطر انقضای تاریخ‌مصرف قطعات رسوبی اظهارکرد: قطعات یدکی تاریخ‌مصرف ندارند و اینکه خطر منقضی شدن آنها را تهدید کند، وجود ندارد، چون تمام آنها قطعات فلزی، پلاستیکی و لاستیکی هستند اما مشکل کمبود بازار و از دست دادن آن وجود دارد.

مبنای محاسبه

برخی از قطعه‌سازان نسبت به تامین مواد اولیه یا قطعات موردنیاز با ارز حاصل از صادرات گلایه‌مند بودند و عنوان می‌کردند پیدا کردن صادرکننده‌ای که حاضر به ارائه ارز محصولاتش به دیگری باشد و اینکه باید مبلغ ریالی پیش از ارائه آن پرداخت شود و در ادامه ممکن بود ارز داده نشود، مشکلاتی را به‌وجود آورده است. صیرفی دراین‌باره عنوان کرد: درحال‌حاضر ارز حاصل از صادرات در بازار موجود است و مشکلی در تامین ارز وجود ندارد. طبق مذاکراتی که اتحادیه صنفی قطعات یدکی خودرو تهران با وزارت صنعت، معدن و تجارت داشت، ارز موجود است اما اینکه با چه قیمتی بتوان با صادرکننده به توافق رسید، موضوع دیگری است.

او ادامه داد: کسانی که به‌تازگی ثبت‌سفارش دارند، ترجیح می‌دهند از ارز صادراتی استفاده کنند. همچنین نرخ این ارز، بستگی به حجم پول و شتاب صادرکننده برای رسیدن به مبلغ ریالی آن دارد. در واقع مبنای محاسبه و چانه‌زنی، نرخ بازار است.

ترجیح به استفاده از ارز آزاد

صیرفی درباره سرعت بخشیدن به ترخیص قطعات یدکی با استفاده از ارز آزاد، گفت: استفاده از ارز آزاد ممکن است روند ترخیص را حدود ۳ هفته کوتاه‌تر کند اما مجوزهای موردنیاز از سازمان ملی استاندارد و سایر نهادها سر جای خود است. آنها انعطاف‌پذیر هم نیستند.

او افزود: ارز آزاد نسبت به ارز نیمایی گران‌تر است اما زمان هم مهم بوده و بعضی بازرگانان ترجیح می‌دهند برای کوتاه کردن زمان ترخیص از ارز آزاد با نرخ بالاتر استفاده کنند.

از ادعا تا توان تولید

صیرفی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه رسوب قطعات در گمرک بازار را دچار کمبود قطعه کرده یا موجودی انبارها را کاهش داده، گفت: کمبود اقلام یدکی در بازار مشهود است که بخشی از آن به روند ترخیص قطعات از گمرکات کشور برمی‌گردد و بخشی دیگر هم مربوط به ممنوعیت واردات برخی قطعات در راستای حمایت از تولید داخل است.

عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران عنوان کرد: این حمایت از تولید بدون هیچ محاسبه نیاز واقعی انجام‌شده؛ یعنی اگر یک تولیدکننده عنوان کرده می‌تواند کالایی را تولید کند، جلوی واردات آن گرفته شده، بدون اینکه پرسیده شود نیاز بازار چقدر است و تولیدکننده چقدر تیراژ دارد. کیفیت هم در این معادله نادیده گرفته‌شده است. وی افزود: این معضل در بحث فیلتر، لنت‌ترمز و... وجود دارد و چون اندازه و میزانی که تولیدکننده ایرانی می‌تواند نیاز بازار را تامین کند، مشخص نیست و فقط در حد ادعاست باید پرسش شود آیا فلان تولیدکننده می‌تواند ۱۰۰ درصد نیاز بازار را با ظرفیت فعلی پوشش دهد؟ تولیدکنندگان عنوان می‌کنند، می‌توانند این محصولات را تولید و عرضه کنند و این در حالی است که بازار امروز همچنان به این محصولات نیاز دارد.

نادیده گرفتن سلیقه مشتری

این فعال بازار قطعات یدکی اظهارکرد: در این بین، امری که نادیده گرفته می‌شود، سلیقه مصرف‌کننده است. به‌عنوان مثال، اگر تولیدکننده در ایران فیلتر تولید می‌کند، کاغذهایی که در فیلتر مورداستفاده قرار می‌گیرد باید بتواند جلوی ذرات نانو را بگیرد. فروش این نوع کاغذها به ایران ممنوع است و چون تولید فیلتر در داخل وجود دارد، واردات نوع مرغوب خارجی ممکن نیست. عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران ادامه داد: نسل‌های جدید خودرو و صاحبان خودروهای گران‌قیمت، هر فیلتری را برای خودرو خود استفاده نمی‌کنند، زیرا یک فیلتر باید ذرات ناخالص هوا را بگیرد، چراکه اگر این ذرات وارد موتور شود خسارت زیادی به خودرو وارد می‌کند. این خسارت برای یک ماشین راهسازی که بهای آن ۱۵ میلیارد تومان است، عدد قابل‌توجهی به‌شمار می‌رود.

او تصریح کرد: به این ترتیب، سلیقه مصرف‌کننده اینکه بین محصولات کیفیت موردنظر خود را انتخاب کند، نادیده گرفته‌شده است.

زیرسوال رفتن کیفیت در بازار بی‌رقیب

عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران با بیان اینکه تولیدکننده هم باید در این شرایط محصولاتش را باکیفیت تولید کند و حداقل از این فضای انحصاری که ایجادشده استفاده بهینه را ببرد اما این‌گونه نیست، گفت: در چنین فضایی باید تولیدکننده داخلی یک مزیت رقابتی برای محصولات خود ایجاد کند که اگر روزی دوباره کالای خارجی وارد شد، بتواند با آن رقابت کند اما چنین نمی‌کند.

صیرفی با بیان اینکه وقتی رقیب نباشد، کیفیت مطرح نیست، اظهارکرد: این مشکلات هم در کنار رسوب محصولات در گمرکات کشور، بازار را دچار نوسان و چالش کرده است. چنین روندی تقاضای قاچاق را افزایش می‌دهد و قطعات بی‌کیفیت زیرپله‌ای زیاد می‌شود و به این ترتیب تعادل از بین می‌رود.او اظهارکرد: من با تولید و خودکفایی کاملا موافق هستم اما تولید باید ارتقا یابد و تولیدکننده بتواند در شرایط رقابتی هم سهم خود را از بازار حفظ کند. هنگامی که تولیدکننده هر کالایی تولید و بازار باید همان را خریداری کند، صنعتگر خود را ملزم به ارتقای کیفیت محصولاتش نمی‌بیند و به این ترتیب کیفیت از اولویت می‌افتد.

غفلت از مبدا تامین قطعات

وزارت صنعت، معدن و تجارت سال گذشته در حوزه ترخیص قطعات خط تولید ترتیبی داد تا زمان ترخیص کوتاه‌تر شود. عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران در پاسخ به این پرسش که اتحادیه لوازم یدکی خودرو دراین‌باره با وزارتخانه رایزنی کرده یا خیر، گفت: اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران با سازمان صنعت، معدن و تجارت و سایر نهادها در ارتباط است و اطلاع‌رسانی‌های لازم در این زمینه انجام می‌شود. انتقال مطالب یک سوی ماجراست و انجام و عمل به آن، موضوعی دیگر. او گفت: کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران به‌طور هفتگی پرونده‌های خریدوفروش را از سطح بازار جمع‌آوری و برای سازمان صنعت، معدن و تجارت تهران ارسال می‌کند. با کمک این سازمان، قطعات موردنیاز از مرحله ثبت‌سفارش عبور می‌کند اما آن‌قدر خوان‌های گوناگون در این مسیر (تامین بازار قطعات یدکی خودرو) وجود دارد که دسترسی به آنها بسیار سخت می‌شود.

وی تصریح کرد: خط تولید و خودروسازی موضوعی جدا از بازار یدکی است و نگاه ویژه به آن وجود دارد اما همین‌که مشکلات یک بخش حل شود، باز هم قابل‌قبول است. در حوزه بازار لوازم یدکی به‌طور مدام تعامل داریم و در برخی مسائل با اتحادیه مشورت می‌شود اما برخی هم با راهکارهایی دیگر، مسائل را حل می‌کنند. صیرفی عنوان کرد: هنگامی که فرآیند پیچیده می‌شود، سلسله معادلاتی به وجود می‌آید که قابل کنترل نیست. وقتی از مبدا غافل شویم و قرار باشد از میانه زنجیره به مقصد چشم داشته باشیم، نتیجه‌بخش نخواهد بود و حاصل آن، وضعیت بازار لوازم یدکی امروز می‌شود.

گمرک شمشیری دولبه

این فعال بازار در ادامه سخنان خود درباره دپو قطعات یدکی در گمرکات کشور، عنوان کرد: گمرک شاهراهی دومنظوره است که هم می‌تواند به تولید و خودکفایی کشور کمک کند و هم در مقابل آن قرار گیرد. زمانی‌که کالاهای موردنیاز، آنچه در داخل توان یا ظرفیت تولید آنها فراهم نیست، وارد شود، تنظیم بازار انجام‌شده و تنشی را در این بازار شاهد نخواهیم بود. اما اگر در روند تامین از خارج، واردات به‌شکل قانونی انجام نشود، توان رقابت را از تولیدکننده داخلی می‌گیرد. گمرک را شمشیری دو لبه می‌توان فرض کرد که هم می‌تواند زمینه قاچاق را فراهم کند و به آن دامن بزند و هم می‌تواند بستر توسعه را در اقتصاد کشور ایجاد کند. البته فراموش نکنیم گمرک خود نهادی زیرمجموعه بوده که عملکرد آن منوط‌به دستورالعمل‌ها و برنامه‌ریزی‌های سایر سازمان‌ها و نهادهای کشور است. تخصیص ندادن ارز موردنیاز تولید از سوی بانک مرکزی منجربه صادر نشدن مجوز ترخیص شده است. همچنین توجه نداشتن سیستمی به میزان واردات می‌تواند بهانه‌ای برای کم‌اظهاری شده و محصولات بی‌برنامه وارد بازار شوند. صیرفی افزود: بازار لوازم یدکی خودرو یکی از بازارهای قاچاق‌پذیر ایران بوده که اعلام می‌شود ۸۰ درصد قطعات آن وارداتی است که بیش از ۵۰ درصد آنها هم مشخص نیست از چه مجرایی وارد بازار شده است.

آمار غلط و بازار نابسامان

عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات خودرو تهران در پاسخ به این پرسش که گمرک چقدر در مسئله قاچاق کالا نقش دارد، گفت: موضوعی که در حال‌حاضر به‌شدت در مدیریت بازار کشور و در همه صنوف و رسته‌ها داغ شده، بحث تنظیم بازار است. انواع و اقسام ستادها و نهادهای اجرایی وجود دارند که همه آنها سعی می‌کنند این بازار را به‌نحوی مدیریت و کنترل کنند. نقل‌قولی از بزرگی می‌کنم که می‌گفت «هرچه را نتوان اندازه گرفت، نمی‌توان کنترل کرد و هرچه را نتوان کنترل کرد، نمی‌توان مدیریت کرد.» اگر بخواهیم بازار را کنترل و مدیریت کنیم، نیاز به ابزار اندازه‌گیری داریم. یکی از ابزارهای اندازه‌گیری بسیار مهم قبض گمرک و آمار واردات به کشور است. باید نیاز کشور را در حوزه کالا شناسایی کنیم که این موضوع با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت در اتحادیه صنفی لوازم یدکی خودرو در حال انجام است.

وی ادامه داد: پس از این شناسایی باید به‌دنبال این باشیم که بفهمیم این نیاز را از کجا می‌توانیم تامین کنیم. بخشی از قطعات موردنیاز بازار لوازم یدکی با تولید و بخشی هم به‌وسیله واردات تامین می‌شود. اگر آماری از وضعیت تولید نداشته باشیم، نمی‌توانیم معادله نیاز بازار را حل کنیم. به‌عنوان مثال، آنچه از گمرک به‌عنوان آمار خارج می‌شود، اختلافات زیادی با آمار وب‌سایت‌های تجاری کشورهای خارجی که با ایران تجارت می‌کنند، دارد. آنچه در تریدمپ (ارائه‌دهنده آمار تجارت جهانی) می‌آید با آنچه در گمرک کشور اعلام می‌شود، تفاوت فاحشی دارد. چه اتفاقی در گمرک کشور رخ می‌دهد، مشخص نیست. البته تمام مسائل مربوط به گمرک نیست و شاید بخشی از آمار متناقض متوجه بازرگانان باشد. او خاطرنشان کرد: اگر گمرک بتواند آمار درستی از ردیف تعرفه‌هایی که قطعات در حال ورود به کشور هستند به اتحادیه اعلام کند، می‌توان روی تنظیم بازار بسیار شفاف برنامه‌ریزی کرد. درباره تعرفه‌ها هم بحث‌های زیادی وجود دارد.

چالش نظام تعرفه‌ای گمرک

صیرفی در پاسخ به پرسشی دیگر مبنی بر اینکه مشکلات تعرفه‌ای در گمرکات کشور مربوط به چه مسئله‌ای است، گفت: نظام تعرفه‌ای موجود در کشور حداقل در حوزه قطعات لوازم یدکی خودرو، نیاز به یک بازنگری کلی دارد. تعرفه‌های کشور هنوز ۸ رقمی است و البته در مواردی خاص ۶ رقمی هم دیده می‌شود. جهان به سوی تعرفه‌های ۱۲ رقمی حرکت کرده است. طیف تولید کالا زیاد شده که کشورهای صنعتی برای تشخیص آنها از یکدیگر، به‌ویژه برای مدیریت بازار و نیاز آن، رقم‌های تعرفه‌ای را افزایش داده‌اند. این مسئله ممکن است به‌طور مستقیم به گمرک ارتباطی نداشته باشد، زیرا مربوط به وزارت صنعت، معدن و تجارت بوده و اتحادیه هم در همکاری با آن برنامه پیش‌نویس دارد. در این میان، کارشناسان گمرک که شبانه‌روز با این تعرفه‌ها درگیر هستند، حداقل می‌توانند پیش‌نویس ارائه دهند و اعلام‌نظر کنند که این تعرفه ۸ رقمی پاسخگو نیست. به‌عنوان مثال، جلوی واردات کالایی که تولید داخل ندارد اما در همین تعرفه‌ها جا می‌گیرد، گرفته می‌شود. این امر در نهایت منجربه آشفتگی بازار شده و نابسامانی را در این بخش رقم می‌زند. به‌عنوان نمونه، انژکتورهای خودروهای دیزلی یا پمپ آب خودروها از جمله قطعاتی هستند که در تعرفه‌های یکسان گمرکی با سایر قطعات دچار مشکل شده‌اند. او گفت: پمپ آب خودرو در تعرفه‌هایی که مربوط به پمپ چاه آب است، جا گرفته و چون تولید داخل دارد، مانع واردات هر نوع پمپی شده است. این امر زمینه‌ساز افزایش قاچاق برای پاسخگوی به نیاز بازار شده است.

> احمدرضا رعنایی: اگر قطعات هر چه زودتر از گمرکات کشور ترخیص شوند، برخی گره‌های بخش تولید کشور باز می‌شود

> امیرحسین صیرفی: وقتی رقیب نباشد، کیفیت مطرح نیست، این مشکل در کنار رسوب محصولات در گمرکات، بازار را دچار نوسان می‌کند

سخن پایانی

بنابر این گزارش اگرچه در حوزه ترخیص بخشی از قطعات (خط تولید) مشکلات حل‌شده اما همچنان مدیران و مسئولان مربوطه به بازار لوازم یدکی و نیازمندی‌های آن توجه کمتری دارند و بدون برآورد نیاز این بازار، نظارت‌ها کم‌رنگ است. مشکلات قطعات یدکی فراتر از رسوب و قاچاق اقلام بوده و مسئله کیفیت و انحصاری شدن بازار چالش‌هایی را برای آنها به‌وجود آورده است.

یادداشت

چرایی رسوب کالا در بنادر



امین دلیری
کارشناس اقتصاد و مدرس دانشگاه

چرا رسوب کالا در بنادر و گمرکات کشور هر از چند گاهی جزو دغدغه‌های اصلی مسئولان ارشد نظام و نهادهای متولی در امر واردات کالا می‌شود؟ مسلما وظیفه نهادهای مسئول این نیست که خود بحران‌آفرین باشند و بعد به‌عنوان ناجی، ماموریت حل بحران‌های خودساخته را دنبال کنند. نه مسئولان ارشد نظام راضی به این بحران‌سازی‌های دوره‌ای هستند و نه مدیران نهادهای مسئول چنین رویه‌ای را در وظیفه خود دارند. پس مشکل این همه بحران‌های دوره‌ای رسوب کالاهای واردات از کجاست؟ که هر از چندی جزو دغدغه‌های کاری مسئولان کشور می‌شود؟ اگر مشکل رسوب کالا در بنادر و گمرکات کشور ریشه‌یابی و به کنه مشکلات این معضل مزمن و دیرینه اقتصاد کشور توجه شود، ریشه‌های بحران در خود ساختار اداری و تشکیلات سازمان‌های مسئول و متولی واردات کالا نشات می‌گیرد. چون دلیل عمده رسوب کالا، عدم‌تبادل برخط اطلاعات کالاهای وارداتی در سامانه‌های نهادهای مرتبط است. دقت در ثبت مشخصات دقیق کالاهای وارداتی براساس مانیفست کالا از کشور مبدا و شناسایی دقیق مدارک و اسناد کالای وارداتی از سوی شرکت‌های حمل‌کننده کالا که به صورت زمینی و دریایی و هوایی صورت گیرد، ابتدا در بنادر کشور به‌عنوان نخستین مکان ورود کالا به قلمرو سرزمینی و انتقال تمامی اطلاعات و مشخصات کالا به همراه مدارک مثبت صادرشده از سوی کشور مبدا به گمرکات کشور به‌عنوان تنها مرجع صدور مجوز ترخیص کالا، به صاحب کالا اجازه عرضه کالا جهت حمل به هر نقطه قلمرو سرزمینی را می‌دهد باید تبادل اطلاعات به صورت برخط بین دو سازمان متولی ورود کالا یعنی سازمان بنادر و گمرکات کشور طبق قوانین و مقررات موضوعه مصوب انجام شود. مسیر بعدی کالاهای وارداتی در صورت عدم‌ترخیص کالا توسط صاحب کالا در مهلت قانونی طبق ماده ۲۴ قانون امور گمرکی سازمان اموال تملیکی است پس از سپری شدن مهلت قانونی، براساس ماده ۳۳ قانون امور گمرکی کالای متروکه، ضبطی و واگذاری به گمرک، باید به سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی به‌عنوان مسئول بعدی کالا تحویل شود و برای کالای متروکه بلافاصله باید اظهارنامه متروکه صادر و در اختیار سازمان اموال تملیکی قرار گیرد. در این مرحله است سازمان اموال تملیکی در مقام تعیین و تکلیف کالای متروکه و ضبطی گمرکی قرارگرفته و با آماده کردن مقدمات مزایده، کالای متروکه را به فروش می‌رساند. نقش سازمان اموال تملیکی در تعیین نهایی کالا، باعث خواهد شد، صاحب کالا در مهلت مقرر باید نسبت به ترخیص کالا اقدام کند. وگرنه کالا از طریق مزایده و سایر روش‌هایی که در قانون مشخص‌شده، به فروش رسانده و وجه آن را به‌حساب خزانه‌داری کل واریز و فقط حاصل فروش پس از کسورات قیدشده در قوانین گمرکی و سازمان اموال تملیکی به صاحب کالا پرداخت خواهد شد.

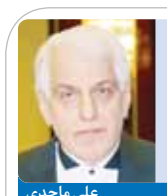
حال اگر چنانچه مراحل قانونی از زمان ورود کالا از کشور مبدا و بارگیری آن در بنادر کشور و ارسال اطلاعات و مستندات و مدارک آنها به گمرکات کشور و نیز در صورت عدم‌ترخیص کالا در مهلت قانونی توسط صاحب کالا و تکمیل اظهارنامه متروکه و تحویل آن به سازمان اموال تملیکی به روال عادی در زمان خودش به هر دلیل انجام نشود، رسوب کالا در بنادر و گمرکات کشور و در صورت عدم‌اقدام فروش و طولانی شدن مراحل تعیین‌تکلیف کالا در سازمان اموال تملیکی به دلایل مختلف، رسوب در کالاهای وارداتی که مسیر عادی و قانونی خود را طی نکرده باشد انجام‌شده و کالای با وقفه زمانی زیاد به بازار مصرف عرضه خواهد شد. علت وقفه با زمان طولانی در فرآیند تعیین کالا، همان‌طور که گفته شد می‌تواند آگاهانه یا غیرآگاهانه در هر صورت به فقدان اطلاعات متبادله اطلاعات کالایی بین سازمان‌های مرتبط یادشده در امر ترخیص کالا و تعیین‌تکلیف آن توسط سازمان اموال تملیکی باشد. این نقیصه باید با تبادل برخط اطلاعات کالا در سامانه‌های هوشمند سازمان‌های مرتبط برطرف شود. نباید دست انسانی در به وقفه انداختن ترخیص کالا در موعد مقرر قانونی دخالت داشته باشد. وگرنه می‌تواند با دستکاری اختیاری در متروکه کردن یا نکردن کالا بین صاحب کالا و نهادهای متولی یک فساد ناخواسته رخ دهد.

موضوع مهم دیگر با وجود اینکه طبق ماده ۳۴ و تبصره ذیل آن در قانون امور گمرکی تصریح‌شده، مرجع تحویل‌گیرنده کالا (گمرک) مکلف است در موقع تسلیم قبض انبار، تاریخ متروکه شدن کالا و اقدام برای فروش آن را با درج مفاد ماده ۲۴ قانون امور گمرکی در قبض انبار مشخص کند اما بارها مشاهده‌شده، گمرک فقط به اظهار صاحب کالا استناد می‌کند و ملاک متروکه شدن کالا را از تاریخ اظهار آن توسط صاحب کالا می‌داند. یعنی اگر صاحب کالا نسبت به کالای خود اظهار نکند، کالای موردنظر تعیین‌تکلیف نخواهد شد. این نکته به هر صورت که در دستور کارکنان گمرک قرار دارد و مانع به‌موقع ترخیص و متروکه شدن کالا در موقع مقرر است؛ بنابراین راه نفوذ صاحب کالا باوجود تصریح قانون در تعیین مهلت قانونی حداکثر در مدت ۵ ماه، زمان مهلت قانونی شدن متروکه شدن کالا را به تعویق می‌اندازد.

موضوع اعاده کالا که با درخواست صاحب کالا حتی پس از متروکه شدن کالا انجام می‌شود راه دیگر فرار صاحب کالا در مهلت مقرر از ترخیص کالاست. با وجود قانون اعاده کالاهای متروکه که قبلا در اختیار سازمان اموال تملیکی قرارگرفته می‌تواند بارها توسط گمرک انجام شود و به‌این ترتیب ممکن است متروکه شدن کالا و اعاده مجدد آن به گمرک به دفعات متعدد انجام و باعث به تعویق افتادن تعیین‌تکلیف کالا شود. به‌این ترتیب تا زمانی که سامانه تبادل اطلاعات کالایی بین سازمان‌های مرتبط در واردات کالا وصل نشود و نسبت به رفع و اصلاح نواقصی که در قوانین گمرکی نسبت به اعاده کالا و اظهار اختیاری صاحب کالا وجود دارد و می‌تواند زمان متروکه شدن کالا را به تاخیر بیندازد، حکایت تلخ رسوب کالا همچنان باقی است.

یادداشت

دیپلماسی و آزادسازی منابع بلوکه‌شده



علی ماجدی
سفیر سابق ایران در آلمان، ژاپن و برزیل

مسئله آزادسازی منابع ارزی بلوکه شده ایران در برخی از کشورهای جهان که با ما مراوده تجاری داشته‌اند از مهم‌ترین مواردی است که می‌تواند در صورت از سرگیری مذاکره به‌عنوان یکی از مسائل پراهمیت در چارچوب مذاکرات مورد بررسی قرار گیرد. اما پیش از هر بحثی باید به این موضوع پرداخت که اصلا امکان شکل‌گیری مذاکرات بین ایران و غرب وجود دارد و آیا می‌توان نسبت به احیای برجام در هفته‌ها و ماه‌های آینده امیدوار بود؟ همان‌طور که گفته شد در حال حاضر بزرگ‌ترین مسئله‌ای که ما در کشور با آن مواجهیم مربوط به حوزه سیاست خارجه به‌ویژه برجام است؛ به‌عبارتی باتوجه به اظهارات مقامات دولت پیرامون مسئله برجام نوعی سردرگمی احساس می‌شود که آن‌هم به احتمال زیاد به‌زودی رفع خواهد شد. نشانه‌هایی که دیده می‌شود حاکی از فقدان یک جمع‌بندی نهایی در بین سیاست‌گذاران و دولتمردان فعلی جمهوری اسلامی ایران است.

البته ممکن است پشت پرده اتفاقات دیگری افتاده باشد اما همین که دیدارهای دوجانبه بین ایران با ۵ قدرت جهانی به‌جای برگزاری نشستی تحت نام ۴+۱ برگزار شده، نشان‌دهنده نبود همان جمع‌بندی منسجم و مشخص دولت در زمینه برجام است، زیرا با این کار به‌نظر می‌رسد تمایلی برای برگزاری نشستی در چارچوب برجام وجود نداشته است.

نکته قابل‌تامل این است که برخی مسئولان دولت مانند رئیس سازمان انرژی اتمی اظهاراتی را مبنی بر لزوم لغو تمامی تحریم‌ها برای قبول شروع مذاکره ازسوی ایران مطرح می‌کنند. باید توجه داشت که به تحریم‌های برجامی اشاره نشده، بلکه برخی از مقامات دولت جدید آغاز مذاکره را منوط به لغو همه تحریم‌ها می‌کنند که این مسئله امکان‌پذیر نخواهد بود، زیرا نه امریکایی‌ها و نه اروپایی‌ها چنین شرطی را برای بازگشت به میز مذاکره ازسوی ایران نخواهند پذیرفت.

دولت قبل هم لغو تحریم‌های برجامی را پیش‌شرطی برای مذاکره تعیین کرده بود، اما وقتی ما خواهان لغو همه تحریم‌ها می‌شویم، عملا مذاکره را خالی از معنا می‌کنیم. اگر قرار باشد همه تحریم‌های برجامی و غیربرجامی لغو شوند، دیگر نیازی به مذاکره نیست. در حال حاضر مذاکرات پیرامون لغو تحریم‌ها انجام می‌شود و چنین تناقضی اعلام مثبتی در زمینه احیای برجام نیست؛ بنابراین اگر اراده‌ای برای رفع تحریم‌ها وجود دارد باید به این نکته توجه داشت زیرا چنین اظهاراتی نقض غرض است. با تمام این تفاسیر به‌نظر می‌رسد دولت در روزها و هفته‌های آینده به یک اجماع‌نظر خواهد رسید و باتوجه به نشانه‌هایی که از اظهارات مقامات دولت دریافت شده، می‌توان به مثبت بودن نظر دولت در راستای احیای برجام امیدوار بود. البته وضعیت اقتصاد کشور نیز به‌گونه‌ای است که رفع تحریم‌ها و محدودیت‌های برجامی می‌تواند دست دولت را در زمینه اجرای برنامه‌های اقتصادی در داخل کشور بازتر کند؛ از همین رو می‌توان نسبت به رضایت دولت برای بازگشت به میز مذاکره ابراز امیدواری کرد.

ابزار مجلس برای متعهدسازی صادرکنندگان چیست؟

استاندارد دوگانه در قبال حضور دولت در اقتصاد

سهند اینانلو
editor@smtnews.ir

مسئله تعهدات ارزی و نافرمانی بسیاری از صادرکنندگان از قوانین کشور در زمینه بازگرداندن ارز حاصل از صادرات از روزی که دامنه تحریم‌های بانکی علیه کشورمان گسترش یافت تا به‌حال یکی از معضلات مورد اشاره مسئولان اقتصادی کشور بوده است. حتی در مقاطعی شاهد بودیم که عبدالناصر همتی، رئیس سابق بانک مرکزی ایران با اشاره به حجم بالای عدم رفع تعهدات ارزی توسط بخش عمده‌ای از صادرکنندگان، نقش مخرب این دسته از فعالان اقتصادی در معیشت اقشار کم‌درآمد را بالاتر از آنچه تصور می‌شد، توصیف کرد. در همین راستا هفته گذشته مجلس یازدهم اقدام به بررسی طرحی تحت عنوان «جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات» کرد و خیز بلندی برای برخورد با متخلفان این حوزه برداشت. کارشناسان بسیاری از این اقدام مجلس ابراز خشنودی کرده و حمایت خود را از این تصمیم نمایندگان ابراز کردند اما تعدادی از صاحب‌نظران نیز این طرح را مصداق بارز مداخله‌جویی در اقتصاد بازار دانسته و تلاش می‌کنند با ارائه توجیهات مبنایی دولت و مجلس را از پیگیری این طرح منصرف کنند.



مزایای طرح جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات



غلامحسین کرمی، دبیر اول کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی با اشاره به تخطی برخی صادرکنندگان از مصوبات مربوط به تعهدات ارزی به صمت گفت: طرحی که در مجلس مورد بررسی قرار گرفته، فرصتی را برای بازرگانانی که ارزهای صادراتی را به کشور عودت نداده‌اند، ایجاد می‌کند تا در موعد معین اقدام به بازگرداندن این ارزها کنند.

وی در ادامه افزود: صادرکنندگان کالا و خدمات باتوجه به وضعیت اقتصادی کشور باید حساب و کتاب منابعی که در اختیار دارند را پس داده و براساس قانون تعهدات خود را اجرایی کنند.

▣ طرحی برای عودت ارز به کشور

کرمی با اشاره به مطرح شدن مباحثی در مجلس ناظر بر مباحث پیرامون تعهدات ارزی عنوان کرد: بخشی از ارزهای پرداخت‌شده برای واردات مواد اولیه و کالاهای اساسی در جایی که باید و شاید مصرف نشده‌اند و به کشور عودت داده نمی‌شوند.

در زمینه ارزهای حاصل از صادرات نیز این موضوع مطرح است و صادرکنندگان هنوز دلارهای صادراتی را به کشور بازنگردانده‌اند. باتوجه به اینکه در قانون جرمی برای این موضوع پیش‌بینی شده مجلس تصمیم گرفت از طریق بررسی و احتمالا تصویب طرحی تحت عنوان «جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات» اقدام کرده و زمینه را برای دستیابی به منابع ارزی حاصل از صادرات که هنوز به کشور بازگردانده نشدند، فراهم سازد.

وی در ادامه تصریح کرد: این موضوع تنها به کشور ما محدود نمی‌شود، بلکه قوانین مشابهی در همه کشورهای دنیا وجود دارد که بخش خصوصی را موظف به بازگرداندن منابع به کشور می‌کند. همان‌طور که گفته شد در قانون کشور ما نیز چنین امری پیش‌بینی شده که باتوجه به وضعیت خاص اقتصادی لزوم پیگیری تعهدات ارزی بیش از پیش احساس می‌شد.

▣ تعهدات ارزی و تنش‌های قیمتی

نماینده مردم تنگستان در مجلس شورای اسلامی به وجود بازارهای سیاه در کشور اشاره کرد و یادآور شد: متاسفانه نظارتی که در اغلب کشورهای جهان در این زمینه وجود دارد، در کشور ما اعمال نمی‌شود؛ از همین رو شاهد ایجاد بازارهای سیاه پررونقی هستیم که شدیدا نرخ کالاها را در بازار تحت تاثیر قرار می‌دهند. برخی صادرکنندگان به‌دلیل بی‌مسئولیتی در قبال تعهدات ارزی خود، خواسته یا ناخواسته زمینه را برای سوءاستفاده برخی سودجویان در بازار سیاه ایجاد می‌کنند و مجلس وظیفه خود می‌داند که از گسترش این موضوع در کشور جلوگیری کند.

▣ وجود ظرفیت قانونی برای برخورد با متخلفان

دبیر اول کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی ضمن یادآور شدن بسترهای قانونی در زمینه برخورد با متخلفان در زمینه تعهدات ارزی به صمت گفت: همان‌طور که پیش‌تر نیز گفته شد قانون برای موارد اینچنینی جرم‌انگاری کرده و ظرفیت برخورد را فراهم ساخته است؛ از همین رو می‌توان با اتکا به قوانین موجود اقدام به مقابله با تخلفات در زمینه تعهدات ارزی کرد.

این نماینده مجلس تصریح کرد: مجازات‌هایی که در طرح «جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات» پیش‌بینی شده ابعاد مالی و کیفری دارد و در مواردی هم ممنوعیت‌های گسترده در زمینه فعالیت‌های تجاری پیش‌بینی شده که در صورت تصویب این طرح و تبدیل آن به قانون قابلیت اجرایی شدن دارد.

▣ منابع محدود است

دبیر اول کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی با اشاره به محدودیت کشور در دسترسی به منابع ارزی بیان کرد: باتوجه به وضعیت اقتصاد کشور و محدودیت‌هایی که وجود دارد، در حال حاضر دسترسی به منابع ارزی در حد لازم نیست و طبیعی است وقتی که صادرکننده‌ای محصولی را با استفاده از مواد اولیه‌ای ساخته که با ارز دولتی وارد کشور شده قطعا باید ارز حاصل از صادرات را به کشور بازگرداند و در اختیار بانک مرکزی قرار دهد تا هم مشکلات کشور حل شود و هم اینکه چرخ تولید از حرکت بازنایستد.

وی در ادامه یادآور شد: پیش‌تر نیز اشاره شد که این سیاست در کشورهای دیگر نیز وجود داشته و توسط دولت‌ها و سیستم‌های نظارتی اجرا می‌شود. قانون ابزارهای مختلفی را برای دولت پیش‌بینی کرده که می‌توان با استفاده از آنها اقدام به بازگرداندن ارزهای حاصل از صادرات کرد.

کرمی در پایان ضمن اشاره به مفاد قانونی در زمینه پیگیری تعهدات ارزی صادرکنندگان خاطرنشان کرد: وقتی تولیدکننده یا صادرکننده‌ای از امکانات دولتی و بیت‌المال استفاده می‌کند، بدون شک ملزم به بازگرداندن ارز حاصل از صادرات می‌شود و نمی‌تواند از زیر بار تعهدات قانونی شانه خالی کند.

در این بین قانون هیچ تفاوتی بین ارز نیمایی و غیرنیمایی قائل نشده؛ صادرکنندگان بلااستثنا موظف به بازگرداندن ارز به کشور و قرار دادن آن در اختیار بانک مرکزی هستند.

> مدافعان طرح «جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات» بر لزوم بازگرداندن ارزهای صادراتی به نرخ نیمایی تاکید دارند

صادرکنندگان مسئولیت‌پذیر باشند



ارسلان فتحی‌پور، رئیس سابق کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با تاکید بر لزوم رفع تعهدات ارزی به صمت گفت: ایفای تعهدات ارزی در کشور ما یکی از مسائل اساسی است که می‌تواند در صورت تحقق نیافتن کشور را دچار مشکل کند.

از جمله حوزه‌هایی که در این صورت با چالش‌های اساسی مواجه می‌شود دقیقا تولید و صادرات است که خلاف تصورات از بازنگشتن ارزهای صادراتی بیشترین آسیب را می‌بینند.

وی در ادامه افزود: صادرکنندگان طبق قانون باید تعهدات خود را در قبال بانک مرکزی انجام دهند؛ آن هم در شرایطی که بانک مرکزی با محدودیت دسترسی به منابع ارزی مواجه است و صادرکنندگان موظف به کاستن از فشار محدودیت‌ها هستند.

فتحی‌پور عنوان کرد: برای تهیه مواد اولیه و کالاهای اساسی شاهدیم به‌دلیل در دسترس نبودن منابع ارزی کافی دچار مشکلات زیادی شده‌ایم که فشارهای معیشتی مضاعفی را بر گرده مردم افزوده است.

با این وجود شاهدیم برخی صادرکنندگان که اتفاقا با استفاده از همین ارزهای دولتی مواد اولیه خود را وارد می‌کنند، از مسئولیت خود در قبال اقتصاد کشور و همچنین معیشت مردم شانه خالی می‌کنند.

▣ یک طرح خوب

رئیس سابق کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با اشاره به طرح اخیر مجلس در زمینه برخورد با متخلفان ارزی به صمت گفت: طرح «جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات» که به‌تازگی در مجلس مورد بحث و گفت‌وگو قرار گرفته، طرح بسیار خوبی است و می‌تواند گره از کار بانک مرکزی و دولت باز کند.

این موضوع در فرمایشات رهبر معظم انقلاب هم بارها مورد تاکید قرار گرفته و این اقدام مجلس نیز می‌تواند در صورت تصویب جنبه عملیاتی به این موضوع داده و بخشی از نیازهای ارزی کشور را جبران کند.

وی در ادامه یادآور شد: دستگاه‌های نظارتی باید بدون هیچ اهمالی اقدام به برخورد جدی با متخلفان در این موضوع کرده و مجازات‌های پیش‌بینی شده را بدون مسامحه و بخشش اعمال کنند، زیرا همان‌طور که گفته شد هزینه این بی‌مسئولیتی را مردم با تشدید تورم و همچنین افزایش نرخ کالاها و خدمات می‌پردازند.

این کارشناس اقتصاد بیان کرد: بانک مرکزی نیز باتوجه به تحریم‌های بانکی که مراودات مالی و پولی را محدود کرده با مشکلاتی مواجه است که در صورت تصویب و اجرای طرح «جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات» می‌تواند درصدد حل بخش اعظمی از مشکلاتش برآمده و برای تثبیت نرخ ارز در بازار و همچنین کنترل نسبی تورم بهره ببرد.

وی در ادامه افزود: خلاف آنچه تصور می‌شود، صادرکنندگان از اجرای این طرح متضرر نمی‌شوند.

اخباری به گوش می‌رسد که تعدادی از فعالان این بخش نسبت به تصویب این طرح ابراز نارضایتی کرده‌اند اما اگر منطقی به موضوع نگاه کنیم متوجه منتفع شدن فعالان بخش صادرات از اجرای چنین طرح‌هایی خواهیم شد، زیرا عده‌ای از طریق سوءاستفاده چرخ تولید را از حرکت می‌اندازند و رونق اقتصادی هم محقق نمی‌شود.

به هر حال برای تولید احتیاج به ارز داریم. بسیاری از تولیدکنندگان متکی به واردات مواد اولیه با استفاده از ارز دولتی هستند اما اگر ارزی در میان نباشد صادرکننده هم عملا بیکار خواهد شد.

فتحی‌پور در پایان خاطرنشان کرد: اگر کالایی تولید نشود که دیگر صادراتی هم در کار نخواهد بود و صادرکنندگان نیز محصولی در اختیار ندارند تا آن را صادر کنند؛ از همین رو بهتر است فعالان حوزه صادرات برای منافع خودشان هم که شده ارزهای حاصل از صادرات را به کشور بازگردانده و در راستای تامین ارز بانک مرکزی نقش تسهیل‌گرانه‌ای را بازی کنند.

سخن پایانی...

بسیاری از کارشناسان که مدافع طرح «جرم‌انگاری وارد نکردن ارز حاصل از صادرات» هستند با اشاره به منتفع شدن تولیدکنندگان و صادرکنندگان از منابع ارز دولتی که با هدف واردات ارزان‌تر مواد اولیه توسط دولت تخصیص یافته، بر لزوم بازگرداندن ارزهای صادراتی به نرخ نیمایی تاکید می‌ورزند. این عده معتقدند نمی‌توان زمانی که دولت «با» ماست از دخالتش در اقتصاد حمایت کرد اما وقتی که تصمیماتی که اتخاذ می‌شود «علیه» منافع بخش خصوصی است آن را مخرب و مصداق بارز مداخله‌جویی بدانند.

این استاندارد دوگانه به‌معنای حمایت از رانتی که به گروه و دسته متبوع عده‌ای تعلق می‌گیرد، خواهد بود و نشانگر وجود رویکرد فسادزا در فعالان بخش‌های خصولتی و خصوصی است که تلاش دارند تا جای ممکن از دارایی‌های کشور در جهت تامین منافع خود بهره‌مند شوند.

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای عباسعلی امر الهی بیوکی برابر وکالتنامه تفویضی شماره۴۱۸۱۵ مورخه۱۴۰۰/۳/۲۹ دفتر ۶۰ یزد از طرف خانم ربابه اسلامی شهر بابکی ضمن ارائه دو برگ استشهادیه محلی مصدق بشماره۴۶۳۳ و رمز تصدیق۵۰۸۴۰۶ و شناسه یکتا۱۴۰۰۰۲۱۵۴۴۵۱۰۰۰۱۰۵ دفترخانه ۱۰۱ یزد مدعی است که سند مالکیت ششدانگ یکدستگاه آپارتمان واقع در سمت شرق طبقه هشت به شماره۲۳۰۷۷ فرعی از۷۲ اصلی مفروز و مجزا شده از ۲۳۷۵ فرعی از اصلی مذکور قطعه ۱۹ تفکیکی بخش۱۱ تهران به مساحت۱۴۷/۹۲ مترمربع بانضمام ششدانگ یکباب انباری بمساحت۷/۰۸ مترمربع قطعه۱۸ تفکیکی واقع در سمت شمال شرق زیرزمین دوم بانضمام ششدانگ پارکینگ قطعه۹ تفکیکی بمساحت ۱۱ مترمربع واقع در سمت غرب پارکینگ ۸ واقع در زیرزمین دوم بشماره چاپی۱۳۰۶۵۸ بنام ربابه اسلامی شهر بابکی صادر و تسلیم گردیده است سپس تمامی ششدانگ برابر سند رهنی۱۸۹۱۷ مورخه۹۷/۴/۲۳ دفتر۱۰۱ یزد در رهن بانک ملی ایران قرار گرفت. به علت جابجایی مفقود گردیده و درخواست صدور اسناد مالکیت المثنی را نموده اند لذا مراتب باستناد تبصره یک اصلاحی مورخه ۷۲/۹/۲ ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم غیر از اسناد فوق و یا وجود سند مالکیت مذکور نزد خود می باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف مدت ۱۰ روز به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم و رسید دریافت نمائید تا مورد رسیدگی قرار گیرد والا پس از انقضای مهلت مزبور و نرسیدن واخواهی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی طبق مقررات اقدام خواهد شد. (شناسه آگهی۱۲۰۶۰۸۲)

سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک سعادت آباد تهران – محمد گلباغی

۱۳۴۴۲/م الف

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای مرتضی مغاری طبق معرفی نامه شماره۱۴۰۰/۴۲۴۴۰۶ مورخه۱۴۰۰/۵/۱۹ اداره اوقاف و امور خیریه غرب تهران با اعلام گم شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضاء شده ذیل شماره۲۹۴۸۹ مورخه ۱۴۰۰/۶/۲۹ دفترخانه اسناد رسمی ۱۵۰ تهران طی درخواست وارده ۱۵۷۵۶ مورخه ۱۴۰۰/۷/۲ تقاضای صدور المثنی سند مالکیت خود را نموده اند که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می‌گردد: ۱–نام و نام خانوادگی مالک: موقوفه مغیث السلطنه ۲–شماره پلاک: ۲۲۵۵ الی۲۲۵۹ و ۲۳۹۲ و ۲۳۹۳ که در اثر استانداردسازی تبدیل به ۱ فرعی از ۲۳۹۳ گردیده است ۳–علت گم شدن: جابجائی ۴–خلاصه وضعیت مالکیت: سند مالکیت ششدانگ یکباب خانه مشتمل بر بیرونی و اندرونی و باغچه و کالسکه خانم و طویله بانضمام هشت باب دکان از نمره۲۲۵۵ الی۲۲۵۹ و ۲۳۹۲ و ۲۳۹۳ که فعلا در نتیجه تصرفات بعدی عبارت است از ششدانگ یکدستگاه خانه و باغچه مشتمل بر اشجار و ابنیه و دوباب خانه کوچک و چهارباب دکاکین که به موجب سند نمره یکهزار و نهصد و هفتاد و یک دفتر رسمی نمره پنجاه وقف گردیده است ذیل ثبت۱۶ صفحه۹۲ دفتر اول به نام آقای سیدجعفر موسوی غروی به عنوان تصدی بر موقوفه صادر و تسلیم شده است و آقای مرتضی مغاری طبق معرفی‌نامه از اداره اوقاف و امور خیریه غرب تهران لذا باتوجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هرکس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود آن نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارایه اصل سند/اسناد مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند/اسناد مالکیت یا سند معامله ارائه نشود اداره ثبت المثنی سند/اسناد مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد. نشانی ثبت محل: خیابان شیخ هادی نرسیده به خیابان جمهوری نبش کوچه رجب بیگی پلاک۳۶۶ اداره ثبت منطقه مولوی تهران (شناسه آگهی ۱۲۰۶۰۳۶)

رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مولوی تهران – الیاس صهبا

۱۳۴۳۵/م الف

اتحادیه گمرکی اروپا چیست و چه وظایفی دارد؟

نگاهی به نظام تعرفه‌محور تجارت در اروپا

ترجمه و تدوین: سهند اینانلو
editor@smtnews.ir

اتحادیه گمرکی اروپا که در سال ۱۹۶۸ تأسیس شد تا به امروز به‌عنوان مرجع اصلی وضع قوانین تجارت در ۲۷ عضو اتحادیه اروپا به فعالیت پرداخته و تبدیل به نهادی محوری در ساختار اقتصادی این قاره شده است. البته به‌گواه گزارشات و ارزیابی‌های انجام‌شده این اتحادیه برخلاف تصوراتی که از گمرکات در کشورهای توسعه‌یافته وجود دارد، به‌عنوان تسهیل‌کننده تجارت برای شرکت‌های تابعه کشورهای عضو اتحادیه عمل کرده و بستر را برای فعالیت‌های بازرگانی دولتی و بخش خصوصی در سراسر جهان فراهم کرده است.

این نهاد که حقوق گمرکی کالاهای وارداتی به اتحادیه اروپا را نیز وضع و اجرا می‌کند، پس از بررسی‌های علمی و تخصصی با هدف حفاظت از شهروندان، حیوانات و محیط‌زیست در سراسر قاره اروپا، اقدام به وضع مفاد قانونی گمرکاتی می‌کند که در این بین، محافل آکادمیک در حوزه اقتصاد کشورهای گوناگون اروپا سهم پررنگی در پروسه تنظیم قوانین دارند. اما محدودیت‌هایی که وضع می‌شوند تقریبا در اکثر قریب به‌اتفاق موارد در هماهنگی کامل با قوانین تجارت آزاد در جهان و همچنین کشورهای اروپایی است، چراکه اساس اقتصاد اروپا و به‌طورکلی کشورهای غربی از الگوی اقتصاد آزاد تبعیت می‌کند و نمی‌توان نهادی با مأموریت‌های ضدبازار را بر اقتصاد ۲۷ کشور حاکم کرد. اما به‌طورکلی این اتحادیه به‌گونه‌ای عمل می‌کند که هر ۲۷ کشور به شکلی واحد عمل کرده و از تعرفه‌های یکسانی برای واردات استفاده می‌کنند.



یکی دیگر از جنبه‌های فعالیتی اتحادیه گمرکی اروپا مبارزه با پولشویی بوده به‌گونه‌ای که مسافران، بازرگانان و... اجازه حمل بیش از سقف معینی پول نقد را ندارند

قوانین گمرکی در اتحادیه اروپا به‌گونه‌ای است که هنگام حمل کالا از یک کشور به کشور دیگر، عوارض گمرکی پرداخت نمی‌شود اما وقتی کالایی از کشور ثالث که عضو اتحادیه اروپا نیست، وارد خاک هر یک از ۲۷ عضو اتحادیه شود باید تعرفه‌هایی که این اتحادیه وضع کرده از سوی واردکنندگان پرداخت شود، سپس مجوز واردات صادر می‌شود.

درآمدهای حاصل از اخذ عوارض گمرکی واردات در اتحادیه اروپا حدود ۱۴ درصد از کل بودجه این اتحادیه را تشکیل داده و یکی از منابع درآمدی سنتی و غیرمخرب این نهاد درون‌قاره‌ای به‌شمار می‌رود.

بررسی ساختار اتحادیه گمرکی اروپا

کارشناسان اقتصاد معتقدند کنترل‌های گمرکی در مرزهای خارجی اتحادیه اروپا به‌گونه‌ای تنظیم‌شده که از حقوق مصرف‌کنندگان در برابر تولیدکنندگان و بازرگانان خارجی حراست کند.

ورود برخی کالاهایی که ممکن است برای سلامت، امنیت و دارایی‌های شهروندان اروپایی خطرناک یا مضر باشند، از سوی این نهاد ناظر بر واردات به اتحادیه اروپا و صادرات از آن کنترل می‌شود.

اتحادیه گمرکی اروپا از طریق مبارزه با تجارت غیرقانونی، جلوگیری از فعالیت قاچاقچیان و ممانعت از ورود محصولات، حیوانات و کالاهای آلوده به عوامل بیماری‌زا برای حیوان و انسان از حقوق مصرف‌کنندگان اروپایی حراست می‌کند.

البته برخی دیگر از متخصصان رسالت دیگری نیز برای این اتحادیه تعریف کرده و آن‌هم وظیفه حمایت از تولید در کشورهای اروپایی است به‌گونه‌ای که تولیدات داخلی مشمول تعرفه‌های گمرکی نشده و فقط از طریق اعمال سیاست‌های کنترل کیفیت مورد رصد قرار می‌گیرند اما کالاهایی که خارج از اتحادیه اروپا ساخته شده‌اند راهی به غیر از دریافت مجوزهای تحت نظارت اتحادیه گمرکی اروپا ندارند.

البته یکی دیگر از جنبه‌های فعالیتی اتحادیه گمرکی اروپا مبارزه با پولشویی بوده به‌گونه‌ای که مسافران، بازرگانان و... اجازه حمل بیش از سقف معینی پول نقد را ندارند، زیرا بسیاری از باندهای تبهکار در سراسر جهان تلاش دارند با استفاده از دارایی‌های به‌دست‌آمده از محل قاچاق مواد مخدر یا سایر فعالیت‌های مجرمانه، اقدام به خرید ملک یا استفاده از خدمات ارائه‌شده در داخل اتحادیه اروپا کنند.

از همین‌رو اتحادیه گمرکی اروپا با اعمال محدودیت‌های جدی از هرگونه تحرکات غیرطبیعی و مشکوک جلوگیری می‌کند.

هرچند یکی دیگر از موارد موردتاکید مقامات اتحادیه اروپا که بارها در مذاکره با اتحادیه گمرکی مطرح‌شده ممانعت از ورود مهاجران غیرقانونی توسط این نهاد است اما تاکنون انتقادات مدنی از سوی اقشار گوناگون شهروندان اروپایی از اعمال چنین سیاست‌هایی در چارچوب قوای مقننه اتحادیه اروپا جلوگیری کرده است.

البته همان‌طور که گفته شد اتحادیه گمرکی در حال حاضر با قاچاق انسان، مواد مخدر، اسلحه و کالاهای تقلبی مبارزه می‌کند و در برخی موارد مسافرانی را که مبالغ بیش از حدمجاز پول همراه خود دارند مشمول اعمال قوانین در چارچوب اتحادیه اروپا می‌کند اما همچنان قانون دقیق و مشخصی برای مقابله با ورود مهاجران غیرقانونی از سوی این نهاد ناظر بین‌المللی مصوب نشده است.

گمرکات اتحادیه اروپا همچنین با تقلب در مالیات و عوارض توسط افراد و شرکت‌های حقیقی و حقوقی هم مقابله می‌کنند که این امر نیز زمینه را برای کسب درآمدهای غیرمخرب از سوی دولت‌های ملی عضو این اتحادیه فراهم و از خروج نقدینگی در قالب یورو و دلار جلوگیری می‌کند.

در حال حاضر اغلب قوانین گمرکی بریتانیا مشابه آن چیزی است که پیش‌تر از سوی اتحادیه گمرکی اروپا وضع‌شده بود

پیمان‌های گمرکی در اتحادیه اروپا

اتحادیه گمرکی اروپا تنها نهادی است که قوانین مربوط به واردات و صادرات را در بین ۲۷ عضو اتحادیه اروپا تعیین می‌کند اما برخی پیمان‌ها نیز در منطقه توسط همه یا برخی از اعضای اتحادیه منعقد و هر یک با هدف خاصی تنظیم و طراحی شده است.

نخستین پیمان‌نامه‌ای که در این زمینه تصویب شد، پیمان اتحادیه گمرکی در سال ۱۹۵۷ است که به‌عنوان مادر اتحادیه گمرکی اروپا (تأسیس شده در سال ۱۹۶۸) شناخته می‌شود.

در همان سال پیمان‌نامه دیگری نیز با عنوان تفاهمنامه «بازار مشترک» به امضای اعضای کنونی اتحادیه اروپا رسید که باعث می‌شد انفکاک ایجادشده پس از جنگ‌های جهانی تا حدود بسیار زیادی از میان برداشته شود و کشورهای اروپایی با یکدیگر به تجارت آزاد بپردازند.

تفاهمنامه دیگری به‌نام «قانون تقویت بازارهای ملی» در سال ۱۹۸۶ به تصویب کشورهای اروپایی رسید که با توجه به تضعیف اقتصاد اتحاد جماهیر شوروی بر لزوم یکپارچه بودن اتحادیه اروپا و ساختار منسجم تجاری این قاره تاکید داشت اما همزمان قصد داشت از اصول اقتصاد بازار نیز در کشورهای اروپایی دفاع کند؛ از همین‌رو قانونی با این عنوان به امضای اعضا رسید که زمینه را برای اجرای سیاست‌های اقتصاد بازار با وجود یکپارچگی سیاست‌های تعرفه‌ای در اروپا فراهم می‌کرد.

پیمان‌نامه مهمی که حدود ۳۰ سال قبل در فوریه ۱۹۹۲ و پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی به تصویب همه کشورهای اروپایی و همچنین تعداد زیادی از کشورهای مشترک‌المنافع رسید، بر مراودات پولی و مالی بین کشورها نظارت می‌کرد و به‌نام «اتحادیه پولی و مالی اروپا» شهرت یافت.

از درون این پیمان‌نامه که زیرمجموعه اتحادیه گمرکی اروپا به‌شمار می‌رود، مجموعه‌ای با عنوان «گروه اقدام مالی» خارج شد که قوانین جدید بانکداری در اتحادیه اروپا را وضع کرد و اعضای آن در ابتدا فقط ۵ کشور صنعتی اروپایی بودند اما در ادامه این گروه که به‌اختصار FATF نامیده می‌شود، جنبه جهانی به خود گرفت و با به عضویت درآمدن قدرت‌های اقتصادی جهان، اصول و قواعدی را برای مبارزه با پولشویی، قاچاق، تروریسم و... وضع کرد که در حال حاضر نیز تقریبا در سراسر جهان اجرایی می‌شود.

قوانین گمرکی در اروپا

همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، قوانین گمرکی در اتحادیه اروپا توسط اتحادیه گمرکی اروپا cu وضع می‌شود که هریک از دولت‌ها نیز برای اجرای بی‌کم‌وکاست این قوانین، وظیفه جدی دارند اما روی هم‌رفته با توجه به باز بودن اقتصادهای اروپایی، کمیسیون اروپا در سال ۲۰۱۱ اجازه وضع برخی از قوانین گمرکی را برای کشورهای عضو صادر کرد که از جمله آنها می‌توان به مسئله مقابله با ورود مهاجران غیرقانونی اشاره کرد.

این موضوع تا حدی حائز اهمیت بود که حتی عضو مهم و تاثیرگذاری مانند بریتانیا هم قید عضویت در اتحادیه را به‌دلیل قوانین سهل‌گیرانه در قبال مهاجران غیرقانونی زد و پروسه برگزیت را آغاز کرد تا اینکه در سال ۲۰۲۰ رسما و عملا از عضویت در این اتحادیه انصراف داد.

البته در حال حاضر اغلب قوانین گمرکی بریتانیا (به‌جز مهاجران غیرقانونی و قاچاق انسان) مشابه آن چیزی است که پیش‌تر از سوی اتحادیه گمرکی اروپا وضع‌شده بود و دولت این کشور نیز آنها را اجرا می‌کرد اما در حال حاضر دولت مرکزی انگلستان با تأسیس سازمانی جدید با عنوان گمرک ملی بریتانیا اقدام به تصویب قواعد گمرکی و تجارتی جدید در این کشور کرده است.

آلمانی‌ها و اغلب کشورهای نوردیک نیز با وجود عضویت در اتحادیه اروپا (به‌جز نروژ) سیاست‌های تعرفه‌ای اتحادیه گمرکی اروپا را اجرایی کرده و تنها در برخی موارد مانند محصولات دارویی، بهداشتی و... سختگیری‌های به‌مراتب بیشتری را اعمال کرده و اتحادیه گمرکی را به‌عنوان یکی از مقصران شیوع گسترده کووید ۱۹ در این قاره معرفی می‌کنند.

این موضوع پس از پاندمی کرونا در جهان اهمیت بیشتری پیدا کرد و کشورهای آلمان، دانمارک و سوئد اقدام به وضع قوانین فوق‌امنیتی در زمینه واردات مواد غذایی، دارویی، پزشکی و حتی پوشاک (از مبدأ شرق و جنوب‌شرقی آسیا) کردند که در برخی موارد مورد اعتراض نهادهای بین‌المللی نیز قرار گرفت.

اما اولویت کشورهای شرق اروپا حول محور انرژی تمرکز داشته و با اشاره به هزینه‌های زیست‌محیطی سنگینی که عبور خط لوله انتقال نفت و گاز به برخی از کشورهای بلوک شرق وارد کرده، از اتحادیه گمرکی اروپا درخواست اعمال تعرفه‌های مالیاتی و گمرکی سنگین‌تری در زمینه واردات انرژی دارند.

البته این موضوع خوشایند کشورهای صادرکننده انرژی به قاره سبز نبود و مخصوصا روس‌ها در اعتراض به این سیاست، اقدام به کاهش حجم گاز صادراتی به اروپا کردند که باعث ایجاد تنش قیمتی در این کشورها شده است.

منبع: دانشگاه پورتموث

افزایش اختلاف لندن و دوبلین بر سر پروتکل ایرلند شمالی

اختلافات میان جمهوری ایرلند و انگلیس از یک سو و اتحادیه اروپا و انگلیس از سوی دیگر درباره پروتکل ایرلند شمالی بالا گرفته است.

به گزارش خبرگزاری صداوسیما به نقل از رویترز، افزایش اختلاف لندن و دوبلین بر سر پروتکل ایرلند شمالی پس از آنکه مقامات انگلیس اعلام کردند، باید درباره پروتکل ایرلند شمالی دوباره با اتحادیه اروپا مذاکره کنند، اختلافات میان جمهوری ایرلند و انگلیس از یکسو و اتحادیه اروپا و انگلیس از سوی دیگر بالا گرفت.

پروتکل ایرلند شمالی که در اکتبر سال ۲۰۲۰ به امضای نخست وزیر انگلیس رسید، بخشی از توافقنامه خروج انگلیس از اتحادیه اروپا موسوم به برگزیت است که براساس آن انگلیس به‌طور رسمی در ۳۱ ژانویه ۲۰۲۰ از اتحادیه اروپا خارج شد.

براساس این پروتکل، نباید واردات کالا و خدمات از اتحادیه اروپا به ایرلند شمالی مشمول تعرفه‌های گمرکی انگلیس شود و انگلیس ملزم به رعایت قوانین اتحادیه اروپا در زمینه تجارت کالا و خدمات است که تعرفه گمرکی صفر درصدی را برای واردات و صادرات کالا و خدمات در نظر گرفته است.

از یک سو، مقامات انگلیس اصرار دارند نمی‌توانند واردات کالا از اتحادیه اروپا به ایرلند شمالی را تحمل کنند، زیرا این امر می‌تواند بر بازار داخلی انگلیس آسیب برساند و از سوی دیگر، لندن می‌خواهد بسیاری از کالاهای خود را بدون رعایت استانداردهای اروپایی به ایرلند شمالی ارسال کند که عملا به‌عنوان بخشی از بازار واحد اروپا، ملزم به اجرای قوانین گمرکی اتحادیه اروپا و پیروی از قوانین این اتحادیه درباره استانداردهای محصول است.

دولت‌های انگلیس و جمهوری ایرلند بر سر اظهارات دیوید فراست، وزیر امور برگزیت انگلیس به انتقاد از هم پرداختند. دیوید فراست بر تمایل کشورش برای دستیابی به تغییرات قابل‌توجه در پروتکل ایرلند شمالی تاکید کرده است.

سیمون کاوینی، وزیر امور خارجه ایرلند در توییتر نوشت: سؤال واقعی این است که آیا دولت انگلیس خواهان پیشبرد مذاکره است یا بدتر شدن روابط؟ این سؤال باعث شد دیوید فراست به فکر پاسخگویی بیفتد و اعلام کرد که نمی‌خواهد مذاکرات خود را در توییتر آغاز کند. وی استدلال‌های وزیر امور خارجه ایرلند را کنار گذاشت و گفت لندن مدت‌هاست از نقشی که دستگاه قضایی اروپایی در این روند بر عهده دارد، نگران است. دیوید فراست روز شنبه بخشی از سخنرانی خود را که قرار است هفته آینده ایراد کند، فاش کرد و گفت که انگلیس نمی‌خواهد نظارت بر رعایت پروتکل ایرلند شمالی در حوزه صلاحیت دستگاه قضایی اتحادیه اروپا باشد.

دولت بوریس جانسون چندین ماه است از اتحادیه اروپا درخواست می‌کند تا مجددا درباره مفاد پروتکل ایرلند شمالی، که یک مرز گمرکی عملا بین انگلیس و و ایرلند شمالی ایجاد کرد، مذاکره کند تا بتواند حرکت آزاد کالا بین استان انگلیس و جمهوری ایرلند، عضو اتحادیه اروپا را تضمین کند.

انگلیس دوشنبه گذشته، اتحادیه اروپا را تهدید کرد در صورت عدم‌توافق ۲۷ کشور با تغییراتی که می‌تواند تجارت کالاها را با ایرلند شمالی روان‌تر کند، براساس ماده ۱۶ توافق برگزیت، اقدامات یک‌جانبه انجام دهد.

نگاه روز

پاندمی کرونا و تنش قیمتی برق در اروپا

ترجمه و تدوین-سهند اینانلو: در روزهایی که اتحادیه اروپا در حال خروج نسبی از بحران کروناست، شاهد اوج‌گیری نرخ حامل‌های انرژی در سراسر این قاره هستیم. این موضوع که به باور کارشناسان به‌دلیل کنترل پاندمی کووید ۱۹ و ایجاد فضایی روانی در راستای افزایش تقاضا برای سوخت‌های فسیلی بوده، می‌تواند در پی افزایش تعداد مسافرت‌های داخلی و بین‌المللی میسر شود که در چشم‌انداز اغلب کشورهایی که واکسیناسیون را با سرعت قابل‌قبولی دنبال می‌کنند، دیده می‌شود. از سویی هم، علاوه بر عواملی مانند ابعاد گوناگون بازار، تحریک مکانیسم عرضه و تقاضا، تحولات سیاسی و... نزدیک شدن به فصل سرد سال باعث‌شده دولت‌ها نسبت به افزایش چشمگیر و افسارگسیخته نرخ انرژی در سراسر اتحادیه اروپا ابراز نگرانی کرده و حتی در برخی کشورها از حالا به فکر تامین انرژی موردنیاز برای گرمایش خانگی باشند. کارشناسان نیز پیش‌بینی می‌کنند اوضاع به‌گونه‌ای است که نشانه‌های تشدید بحران به‌روشنی قابل‌ملاحظه است که بزرگ‌ترین آنها نیز ایجاد بحران بنزین در انگلستان است که پیش‌بینی می‌شود به‌زودی دامن سایر کشورهای اروپایی را نیز بگیرد.

اگرچه اتحادیه اروپا به‌تدریج وابستگی دیرینه خود به سوخت‌های فسیلی را کاهش داده اما به‌نظر می‌رسد تاثیر این تحولات در اقتصاد و سیاست اروپا کاملا ملموس باشد. این در حالی است که انرژی‌های تجدیدپذیر برای نخستین‌بار در سال ۲۰۲۰ به‌عنوان منبع اصلی برق این اتحادیه معرفی‌شده و کارشناسان تخمین زده‌اند تا پایان سال ۲۰۲۵ دست‌کم ۱۰ شهر اروپایی به‌عنوان نخستین شهرهای بدون کربن در جهان شناخته خواهند.

همان‌طور که گفته شد سوخت‌های فسیلی سهم کمی از سبد انرژی شهروندان در کشورهای سوئد، فرانسه و لوکزامبورگ را دارند اما بیش از ۶۰ درصد از کل مصرف انرژی در هلند، لهستان، مالت و قبرس مربوط به سوخت‌های آلاینده و تجدیدناپذیر بوده که هر یک از کشورها تلاش دارند با اعمال سیاست‌های تعدیل‌کننده در راستای حرکت به‌سوی تحقق رویای کشوری بدون کربن اقدام کنند.

شهروندان کشورهایی مانند اسپانیا، ایتالیا، فرانسه و لهستان در سال ۲۰۲۱ با قبض‌های سنگین حامل‌های انرژی مواجه شده‌اند که در مقایسه با سال گذشته میلادی، رشد بسیار چشمگیری را تجربه کرده است. در بسیاری از کشورها از جمله ایتالیا و لهستان افزایش نرخ حامل‌های انرژی تا به امروز هم مشکلات معیشتی گسترده‌ای را باعث شده که حتی در برخی موارد شرایط اضطراری امنیتی از سوی دولت‌ها اعلام‌شده و اعتصاباتی هم در بخش‌های حمل‌ونقل و مواد غذایی چند کشور عضو اتحادیه اروپا گزارش شده است.

البته بعضی از اعضای دائم اتحادیه اروپا در پی اعمال سیاست‌های موقتی و گذرا هستند تا از این طریق اقدامات لازم را برای کاهش تاثیرات گران شدن ناگهانی انرژی در هفته‌های پیش‌رو ساماندهی کنند.

برای مثال در ایتالیا، روبرتو سینگولانی، وزیر محیط‌زیست به شهروندان ایتالیایی هشدار داده بود در صورت رعایت نکردن و تغییر ندادن الگوی مصرف باید خود را برای مواجهه با قبض برقی گران‌تر (تا ۴۰ درصد افزایش نرخ پیش‌بینی شده) آماده کنند. دولت امانوئل مکرون، رئیس‌جمهوری فرانسه نیز به‌تازگی اعلام کرد یارانه‌ای معادل ۱۰۰ یورو را به بیش از ۵.۸ میلیون خانوار کم‌درآمد فرانسوی تخصیص خواهد داد تا از پیامدهای افزایش احتمالی نرخ انرژی در اروپا در امان بمانند.

در اسپانیا، دولت وعده داده قیمت‌ها را به سطح ۲۰۱۸ بازگردانده و برای دهک‌های پایین درآمدی نیز یارانه‌های انرژی را اختصاص دهد. دولت اسپانیا همچنین با ارسال نامه‌ای به پارلمان اروپا خواستار ساماندهی وضعیت از طریق تصویب دستورالعملی برای تعدیل پیامدهای افزایش نرخ انرژی شده، در این نامه بر لزوم اقدام هرچه زودتر اتحادیه در زمینه تقویت دولت‌های عضو تاکید شده و موج گرانی سوخت‌های فسیلی در زمستان ۲۰۲۱-۲۰۲۲ را به‌عنوان یکی از کم‌سابقه‌ترین برهه‌های افزایش نرخ در تاریخ پیدایش اتحادیه اروپا معرفی‌شده است. اما کارشناسان بر این باورند که اتحادیه برخلاف انتظاراتی که برخی دولت‌ها دارند ابزار کنترل و تعدیل موثر قیمت‌ها را نداشته و نمی‌تواند کمک تاثیرگذاری در روند حفظ و حراست از رفاه عمومی در بین کشورهای آسیب‌پذیر را ترتیب دهد.

منبع: یورونیوز

شنبه
۲۴ مهر ۱۴۰۰- ۹ ربیع‌الاول ۱۴۴۳ - ۱۶ اکتبر ۲۰۲۱-شماره ۱۹۰۶-پیاپی ۳۲۲۴

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»
مدیرمسئول: ناصر بزرگمهر
سردبیر:عاطفه خسروی

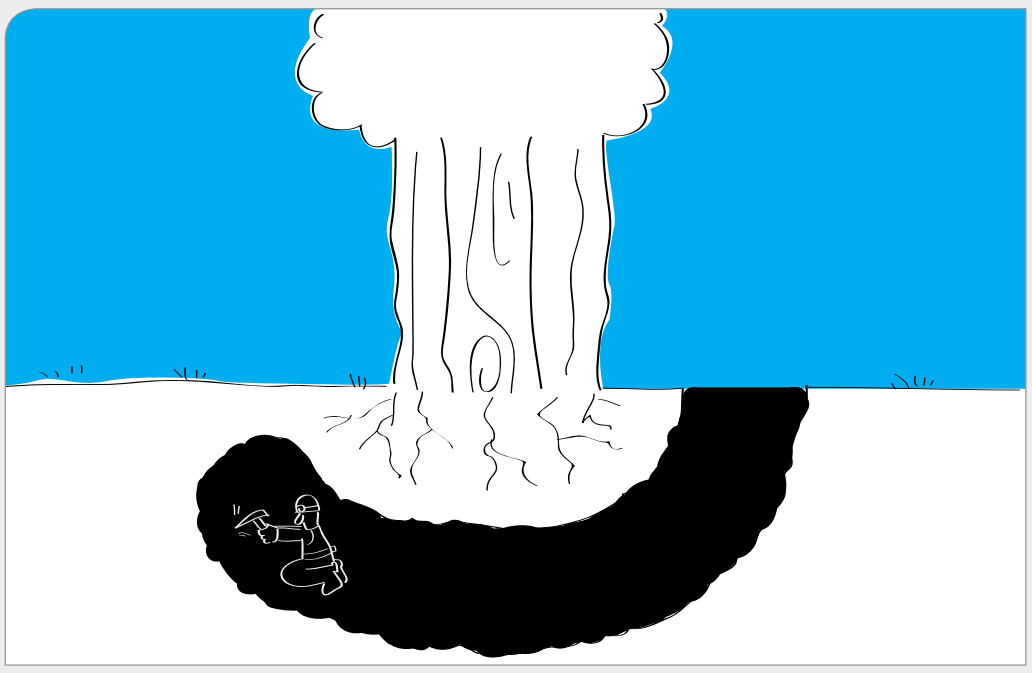
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰-پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۱۹۱۲۵۱۴۰۶
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام‌فراهانی -کوچه آزادگان شماره ۲۶-کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

www.smtnews.ir info@smtnews.ir
telegram.me/smtnews instagram.com/smtnewspaper
tozi.smtnews@gmail.com

روزنامه صمت با ۶۳ امتیاز رتبه ۲
در میان روزنامه های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه های اقتصادی مقام ۲

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

پرداخت ۱۵۰۰ هزار میلیارد تومان یارانه پنهان



در شرایطی یارانه‌های پنهان ارقام سنگین‌تری را در گذر زمان به خود اختصاص داده و از ۱۵۰۰ هزار میلیارد تومان عبور کرده که هنوز برنامه جدی برای اصلاح این روند در دستور کار قرار ندارد. با این حال، مرکز پژوهش‌های مجلس در تازه‌ترین بررسی خود چند راهکار برای اصلاح سیاست‌های حمایتی مطرح کرده که جریان پرداخت یارانه نقدی، به‌ویژه یارانه بنزین و مجوز مبادله سهمیه بنزین خانوار در بازار را مورد توجه قرار داده است.

سال‌هاست که قرار است ساختار بودجه ایران اصلاح شود و در چند سال اخیر نیز مورد تاکید ویژه رهبری بوده، اما در نهایت باوجود طرح‌ها و برنامه‌های ارائه‌شده ازسوی دولت و مجلس، همچنان بودجه‌هایی که از سوی دولت پیشنهاد و مجلس آن را مصوب می‌کند، به بودجه‌ای با ساختار اصلاح شده تبدیل نشده و ایرادات آن از وابستگی به نفت، منابع ناپایدار، هزینه‌های مدیریت نشده تا اوضاع نابسامان یارانه‌های پنهان و آشکار پابرجاست.

بودجه اصلاح نشد

دولت گذشته باوجود اینکه بارها از اقدام برای اصلاح ساختار بودجه سخن گفته بود، بودجه‌هایش نشانی از این اصلاح نداشت و در سال‌های اخیر کسری بودجه به هر دلیلی از همان ابتدای سال از چالش‌های مهم دولت بود و قوه مجریه راهکار خود برای کسری‌های عمدتا تا مرز ۲۰۰ هزار میلیارد و بالاتر را تامین منابع از صندوق توسعه ملی، استقراض از بانک مرکزی و از سال گذشته فروش اوراق بدهی قرار داد که باتوجه به ناپایداری منابع، نتایجی منفی از جمله تورم برجای گذاشت؛ روال معیوبی که برای امسال هم تکرار شد و بودجه ۱۴۰۰ که برآوردهایی از کسری ۳۰۰ هزار میلیاردی آن وجود داشت، بخش زیادی از منابع آن در چند ماه اول امسال از تنخواه بانک مرکزی و به‌عبارتی استقراض از این بانک تامین شد.

یارانه‌های پنهان ۶۳ میلیارد دلاری

یکی از پرچالش‌ترین بخش‌های بودجه که در اصلاح ساختاری مورد تاکید است، به یارانه‌های پنهان و آشکار با هزینه‌های سنگین تحمیل شده به دولت برمی‌گردد. گزارشی که سازمان برنامه و بودجه درباره یارانه‌های پنهان در سال ۱۳۹۷ از آن رونمایی کرد، نشان داد سالانه حدود ۹۰۰ هزار میلیارد تومان یارانه در بخش بودجه‌ای، فرابودجه‌ای و یارانه پنهان وجود دارد که از این رقم حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان متعلق به حوزه انرژی، نفت و مشتقات آن است و از این رقم هم ۲۱۵ هزار میلیارد تومان به بنزین تعلق دارد؛ همچنین ۳۰۰ هزار میلیارد تومان مربوط به یارانه بودجه‌ای و فرابودجه‌ای است. آخرین آماری که میرکاظمی، رئیس سازمان برنامه و بودجه دولت سیزدهم در زمینه وضعیت یارانه‌های پنهان اعلام کرد نشان می‌دهد سالانه ۶۳ میلیارد دلار یارانه در این بخش پرداخت می‌شود.

بر این اساس، حجم پرداخت یارانه پنهان امسال اگر با متوسط نرخ ۲۵ هزار تومانی دلار در سال جاری محاسبه شود، به بیش از ۱۵۰۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد.

ارز ۴۲۰۰ تومانی ماجرای خود را دارد

در کنار یارانه‌های سوخت، از جمله یارانه پنهان سنگین پرداختی دولت در سال را می‌توان ارز ۴۲۰۰ تومانی نام برد که براساس آن سالانه حداقل ۸ میلیارد دلار برای ورود ۷ قلم کالا به همراه بخشی از دارو و تجهیزات پزشکی اختصاص پیدا می‌کند. این ارز باتوجه به فاصله زیاد آن با نرخ بازار، یارانه و به‌عبارتی رانت سنگینی به همراه دارد و باوجود بحث‌های بسیار تاکنون ساماندهی نشده است؛ هرچند این روزها در آستانه تنظیم و تصویب لایحه بودجه ۱۴۰۱ بار دیگر تاکید بر حذف ارز ۴۲۰۰ مطرح است.در سوی دیگر، یارانه نقدی وجود دارد که از سال ۱۳۸۹ یارانه ۴۵ هزار و ۵۰۰ تومانی پرداخت و سالانه حدود ۴۲ هزار میلیارد تومان بابت آن صرف می‌شود که مجموع آن طی این سال‌ها به حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد. با اینکه هزینه‌ها و تبعات پرداخت عمومی یارانه نقدی کاملا برای دولت مشهود است و این نهاد بارها در بودجه مکلف به غربالگری یارانه‌بگیران شده، نه‌تنها این اقدام صورت نگرفت، بلکه دولت در سال ۱۳۹۸ به‌دنبال افزایش نرخ بنزین یارانه نقدی دیگری تحت عنوان یارانه معیشتی اضافه کرد که سالانه حداقل ۳۰ هزار میلیارد تومان هم بابت آن می‌پردازد و مجموع یارانه نقدی پرداختی در هر ماه را به ۷۰ هزار میلیارد تومان می‌رساند و تاکنون این روند اصلاح نشده است. بر این اساس، در معدود اقدام انجام‌شده برای کاهش پرداخت یارانه پنهان، بر یارانه نقدی افزوده شده و عملا اصلاحی صورت نگرفته است.

اصلاح سیاست‌های حمایتی

گرچه دولت جدید رسما برنامه‌ای را برای اصلاح نظام یارانه‌ای اعلام نکرده، اما براساس اظهارات مسئولان مربوطه و نقدهایی که به وضعیت موجود یارانه‌ها مطرح می‌کنند، به‌نظر می‌رسد تمایلی هم به ادامه روش فعلی نداشته باشند و ممکن است در بودجه سال آینده تغییراتی در این زمینه ایجاد شود. اخیرا مرکز پژوهش‌های مجلس در بررسی که در زمینه اصلاح ساختار بودجه داشت، در کنار بخش‌های مختلف به جریان یارانه‌ها و سیاست‌های حمایتی پرداخته و ۵ پیشنهاد را به‌عنوان راهکار اصلاح سیاست‌های حمایتی اعلام کرده است.موضوع اول به اصلاح یارانه پرداختی به خانوارها برمی‌گردد که تصویب قانون جدید برای اصلاح الگوی قیمت‌گذاری و ایجاد بازار برای بنزین و حامل‌های انرژی مورد تاکید است؛ به‌طوری که قانون هدفمند کردن یارانه‌ها اصلاح و قانون‌گذاری جدید صورت گیرد؛ بر این اساس پیشنهاد شده اجازه مبادله سهمیه بنزین خانوار در بازار بنزین حسب منفعت از آن با هدف بازاری کردن یارانه پنهان این بخش انجام شود و از سوی دیگر الگوی شکل‌گیری نرخ حامل‌های انرژی از طریق ایجاد بازار انرژی در کنار در نظر گرفتن سبد حمایتی مناسب و حذف تدریجی سبد حمایتی اصلاح شود.

حذف دهک‌های پردرآمد

هدفمندسازی یارانه‌های پرداختی فعلی نیز دیگر راهکار مرکز پژوهش‌های مجلس است که به‌عنوان برنامه کوتاه‌مدت مطرح شده و براساس آن استفاده بهینه از پایگاه‌های اطلاعات اقتصادی موجود برای حذف دهک‌های پردرآمد از دریافت یارانه و پژوهش بهتر دهک‌های کم‌درآمد مورد تاکید قرار دارد.در پیشنهاد مطرح شده یکپارچه‌سازی اقدامات دستگاه‌های حمایتی مطرح است که در این زمینه باید قانون جدید و دائمی مورد تصویب قرار بگیرد. در توضیح آن اعلام شده اطلاعات افراد دریافت‌کننده حمایت توسط نهادهای حمایتی تجمیع و به اشتراک گذاشته شود. آخرین موضوع نیز اتصال نظام مالیاتی به نظام یارانه‌ای است که در قالب اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم صورت می‌گیرد. در این راهکار اتصال نظام مالیاتی به نظام حمایتی به‌منظور کارآمدسازی سیاست‌های مبارزه با فقر و مبنا قرار گرفتن مجموع درآمد هر خانوار برای اخذ مالیات یا پرداخت یارانه مطرح شده است.

اصلاح یارانه پرداختی به صنعت

درباره اصلاح سیاست‌های حمایتی، موضوع دیگر اصلاح یارانه پرداختی به بخش صنعت است که اعلام شده باید قانون جدید به‌منظوراصلاح الگوی قیمت‌گذاری و بازار انرژی به تصویب برسد.

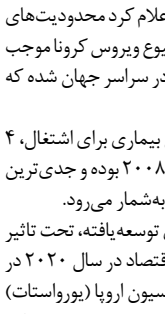
این برنامه در دو بخش کوتاه‌مدت و میان‌مدت مورد تاکید قرار گرفته است؛ به‌طوری که در کوتاه‌مدت اصلاح نرخ سوخت و خوراک برخی صنایع انرژی‌بر، با حاشیه سود بالا ناشی از یارانه انرژی صورت بگیرد و در میان‌مدت الگوی شکل‌گیری نرخ حامل‌های انرژی از طریق ایجاد بازار انرژی در کنار در نظر گرفتن سبد حمایتی مناسب و حذف تدریجی سبد حمایتی اصلاح شود.

سخن پایانی...

این مجموعه پیشنهادات مرکز پژوهش‌های مجلس در راستای اصلاح نظام یارانه‌ای در قالب اصلاح ساختار بودجه است که در آستانه تدوین لایحه بودجه ۱۴۰۱ پیشنهاد و مطرح شده، اما اینکه دولت در شرایط موجود چگونه در زمینه تامین منابع و کنترل هزینه‌ها در بودجه سال آینده و همچنین جریان پرداخت یارانه‌ها به‌ویژه یارانه‌های ارزی برای واردات کالاهای اساسی و ارز ۴۲۰۰ اقدام می‌کند و آیا می‌تواند در مدت کوتاه باقیمانده تا ارائه بودجه ۱۴۰۱ برای اصلاح ساختاری اقدامی صورت دهد، جای سوال دارد که باید مسئولان مربوطه به‌ویژه سازمان برنامه و بودجه به آن پاسخ دهند.

دلواپسی

ذکر مصیبت



مسعود دهش‌ور

جان خویش را هر روز بر دوش می‌کشد
و به بازار می‌برد.
زجر کشیده
رنج کشیده
زحمت کشیده
کشیده خورده
دیگر نمی‌کشی
کشیدن توان می‌خواهد و تو تا آخرین چوب‌هایت را هم خط کشیده‌ای
رو به قبله دراز می‌کشی
می‌پندارند که مرده‌ای، مرداری
از انبان فعل‌ها، جانکاه‌تر از «کشیدن» نمی‌توان فعلی بیرون کشید.
به گمانم رنگ او ملغمه‌ای از سیاه و سرخ باشد؛ سیاه سرخه
و هولناکی‌اش مثل سیاه‌سرفه

بین الملل

کرونا کشورهای فقیر را بدهکارتر کرد

ویروس کرونا در نقاب بحران بهداشتی، سال ۲۰۲۰ میلادی را به‌عنوان ۱۲ ماه به‌غایت چالش برانگیز و فراموش‌نشدنی در تاریخ بحران‌های اقتصادی بشر ماندگار کرد اما افزایش ۱۲ درصدی بدهی فقیرترین کشورها در سال گذشته میلادی، تازه‌ترین هشدار بانک جهانی از پیامدهای نابرابر شیوع این ویروس است.

به گزارش ایرنا، بیماری همه‌گیر ناشی از ویروس دردسرسازی است که از ابتدای سال ۲۰۲۰، بسیاری از کشورهای جهان را به بستن مرزها، کاهش و لغو پروازهای بین‌المللی، محدود کردن سفرهای داخلی، تعطیلی کسب‌وکارها و قرنطینه‌های طولانی وادار و چشم نگران دولت‌ها و اقتصاددانان و مردم را به ریزش پیاپی بازارهای بورس خیره کرد. افزایش روزانه شمار مبتلایان به کرونا به اندازه‌ای بورس‌های جهان را به زانو درآورد که حتی داو جونز امریکا و فوتسی لندن هم تاب نیاوردند.کرونا شمار بیکاران را نیز افزایش داد. «سازمان بین‌المللی کار» در گزارشی اعلام کرد محدودیت‌های اعمال‌شده توسط دولت‌ها برای مبارزه با شیوع ویروس کرونا موجب از میان رفتن ۸.۸ درصد ساعت‌های کار در سراسر جهان شده که معادل ۲۵۵ میلیون شغل تمام‌وقت است.

این گزارش نشان داد تبعات شیوع این بیماری برای اشتغال، ۴ برابر سنگین‌تر از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ بوده و جدی‌ترین بحران بازار کار پس از رکود بزرگ ۱۹۲۹ به‌شمار می‌رود.

پس از سال‌ها رشد مثبت اقتصادهای توسعه‌یافته، تحت تاثیر شیوع کرونا و تعطیلی کسب‌وکارها، رشد اقتصاد در سال ۲۰۲۰ در این کشورها نیز منفی شد. اداره آمار کمیسیون اروپا (یورواستات) نرخ تورم ۱۲ ماه منتهی به اوت ۲۰۲۱ در کشورهای عضو منطقه یورو را ۳ درصد برآورد کرد. نرخ تورم ۳ درصدی بالاترین میزان رشد سطح عمومی قیمت‌ها در منطقه یورو از پایان سال ۲۰۱۱ تاکنون به‌شمار می‌رود.گزارش یورواستات نشان داد افزایش ۱۵.۴ درصدی قیمت انرژی در یک سال گذشته بیشترین نقش را در افزایش سطح عمومی قیمت‌ها در منطقه یورو داشته است.

نیویورک‌تایمز در گزارشی به نقل از بانک مرکزی اروپا هشدار داد باوجود چشم‌انداز تولید واکسن و محرک‌های اقتصادی منطقه یورو انتظار می‌رود بحران اقتصادی ناشی از کرونا در اتحادیه اروپا همچنان تا سال ۲۰۲۲ ادامه یابد.

افزایش بدهی فقیرترین کشورها

به گزارش خبرگزاری افه، بانک جهانی اعلام کرد با افزایش ۱۲ درصدی میزان بدهی بیش از ۷۰ کشور کم‌درآمد در سال ۲۰۲۰، این رقم به رکورد ۸۶۰ میلیارد دلار رسیده است. براساس هشدار این نهاد بین‌المللی اقتصادی، واکنش مالی و پولی این کشورها برای مقابله با پیامدهای بیماری کووید-۱۹ نشان‌دهنده یک «شکست استراتژیک» در توسعه این کشورها است.براساس این گزارش، این رقم به میزان بدهی ۹ درصدی سال ۲۰۱۹ اضافه می‌شود و شرایط مالی آسیب‌پذیرترین کشورها را که عمدتا افریقایی هستند، وخیم‌تر می‌کند. براساس آنچه گفته شد دیوید مالپاس، رئیس بانک جهانی در کنفرانسی مطبوعاتی بر لزوم اتخاذ یک رویکرد جامع در مسئله بدهی که کاهش بدهی‌ها، تجدید سریع‌تر ساختاری و شفافیت بیشتر را شامل شود، تاکید کرد. مالپاس براساس داده‌های ارائه‌شده تصریح کرد افزایش متوسط ۵ درصدی درآمد سرانه در کشورهای پیشرفته در مقابل رشد ۰.۵ درصدی کشورهای در حال توسعه به تشدید نابرابری اقتصادی دامن خواهد زد. براساس آمارهای بانک جهانی، شیوع ویروس کرونا حدود ۱۰۰ میلیون نفر را در کشورهای در حال توسعه جهان به فقر شدید کشانده است.

یادداشت

نقش روابط عمومی در فرهنگ سازمانی



خسرو رفیعی- رئیس انجمن روابط عمومی ایران:

پرفسور دنیل دنیسون، محقق برجسته معتقد است فرهنگ سازمانی نیروی قدرتمندی است که نحوه عمل کردن و چگونگی عملیات را تعیین می‌کند. ویژگی فرهنگ سازمانی درگیر شدن بالای کارکنان در کار است و به‌طور قوی درگیری و مشارکت کارکنان را در فعالیت‌های مختلف سازمان مورد تشویق قرار می‌دهد و حس مالکیت و مسئولیت را در آنها به‌وجود می‌آورد و موجب ایجاد تعهد بیشتر به سازمان می‌شود. فرهنگ سازمانی زنجیره مستحکمی است که موجبات پایداری سازمان را فراهم می‌کند.

سازمان‌های ما برای پیشرفت و توسعه فعالیت‌های خود در هر بخشی از تولید و مصرف تا خدمات نیاز به توجه ویژه به فرهنگ سازمانی خود دارند و بی‌شک سرمایه انسانی مهم‌ترین عامل ثبات، پایداری و افزایش راندمان آن سازمان خواهد بود.

یکی از عمده فعالیت‌های یک روابط عمومی موفق شناخت ارزش‌ها و باورها، مفروضات و فرهنگ سازمانی است که ارتقای آن، موجب ایجاد همدلی افکار عمومی و افزایش رضایت پایدار می‌شود و مهم‌ترین وظیفه روابط عمومی پیاده کردن راهکارهای رسیدن به آن است و قطعا در ادامه فعالیت‌های خود می‌تواند گام‌های بهتری برداشته و موفق حرکت کند.

اگر فرهنگ سازمانی یک شرکت، یک وزارتخانه یا هر ارگانی سست و دچار نقصان باشد، تاثیر مستقیم بر فعالیت‌های روابط عمومی داشته و ایجاد ارتباط به سختی امکان‌پذیر است. در این راستا باید نکات مختلفی را هوشمندانه زیر نظر گرفت.

برخی اوقات رئیسان سازمان‌ها، همکاران و زیردستان خود را خیلی کوچک فرض می‌کنند و این موضوع موجب می‌شود همواره بستری از بدگمانی و بی‌اعتمادی در سازمان حاکم باشد و روابط عمومی نمی‌تواند به وظایف خود به‌خوبی عمل کرده و این جو متزلزل را تغییر دهد؛ از این رو روابط عمومی باید به‌صورت بسیار ظریف رئیس سازمان را به نوع نگرش و حرکاتی که انجام می‌دهد آگاه و او را به سمت و سوی باورمندی به فعالیت‌های همکاران و کارکنان رهنمون سازد.

زمانی که رئیس یا مدیری در یک موسسه برای موفقیت خود پیشنهادهای اصولی و تخصصی دیگران را به‌دلیل ترس از آنکه موقعیتش در خطر باشد پشت گوش انداخته و از آن شانه خالی کند، آینده آن موسسه را به خطر می‌اندازد.

این تفکر نشانه‌های فرهنگی ناامن است که کار را برای ایجاد ارتباط روابط عمومی در هر سازمانی دچار بحران می‌کند. در فرهنگ ضعیف و ناامن، اطلاعات برای ارتقا و محافظت از یک فرد یا یک گروه کوچک از سایرین پنهان می‌ماند و روابط عمومی نمی‌تواند با شفاف‌سازی راه را برای توسعه سازمان هموار کند. مشکلات پنهان می‌ماند و روز به روز مسائل بغرنج‌تر و پیچیده‌تر می‌شود و همه کارکنان احساس امنیت نکرده و از یکدیگر می‌ترسند، نظرات خود را برای بهبود سازمان پنهان می‌کنند و در نتیجه روز به روز فعالیت‌ها ضعیف‌تر شده و نتیجه آن شکست در یک سازمان است. همین چند سال پیش زمانی که به رئیس سازمان خود گفتم که برای ارتباط بهتر با ذی‌نفعان لازم است از همکاری و پیشنهاد و ارتباط درون‌سازمانی بهتر استفاده کنیم و به نظرات آنها بها دهیم، آن رئیس به‌سادگی عنوان کرد: «به ارتباطات درون‌سازمانی نیازی نیست؛ روابط عمومی پوشش دهد».

این موضوع نهایت اشتباه در رهبری یک سازمان است و این نگرش موجب می‌شود دایره کسانی که به آنها اطمینان دارید کوچک‌تر شود، امکان ارزیابی از بین می‌رود و راهکارهای روابط عمومی که برگرفته از نگاه جمعی کارکنان است برای تعامل بهتر بی‌اثر می‌شود. فرهنگ سازمانی با اعتماد به همکاران روح می‌گیرد و ادامه فعالیت‌ها را آسان‌تر می‌کند.

روابط عمومی در یک سازمان قبل از هر چیز باید تکلیف خودش را با مدیر یا رئیس برای ارتباط با همکاران و زیردستان روشن کند. اگر مسئول در رأس یک سازمان باور داشته باشد که همه چیز همیشه یکسان نیست و هر سازمانی دارای نشیب‌وفراز، پیروزی و شکست است و باید انتظارات جامعه هدف را به‌خوبی شناسایی و از آن استفاده کند، قطعا یک روابط عمومی توانمند به‌عنوان اصلی‌ترین بازوی رهبری نقش موثری برای ارائه راهکارها خواهد داشت و با نگاهی هوشمندانه به فعالیت‌ها، انتظارات، رضایتمندی کارکنان و مخاطبان، منظره‌ای روشن و شفاف را به‌وجود می‌آورد.

مشتریان، ذی‌نفعان و مخاطبان یک سازمان، مصرف‌کنندگان یک محصول و یک نوآوری زمانی به آن محصول یا خدمت باور دارند که ثبات و توانمندی را در طرف مقابل احساس و به آن اعتماد کنند. شاید در مثال ساده‌ای این فرهنگ بهتر تعریف شود.

اگر روابط عمومی شرکت آبفا به‌طور مستمر به مردم بگوید در مصرف آب صرفه‌جویی کنید و مردم مشاهده کنند که کارگر این شرکت بدون توجه به هدررروی آب، خونسرد از کنار فرار آب در سطح خیابان و معبر عبور کند و به‌نوعی نارضایتی خود را از سازمانی که در آن مشغول است، نشان دهد مردم تمام شعارهای این شرکت را نوعی تبلیغ دروغ پنداشته و به آن اعتماد نمی‌کنند یا اگر به یک شعبه بانک مراجعه کنید و هیچ نوع واکنش مثبتی ازسوی کارمندان آن شعبه ندیده و با نوعی بی‌توجهی و سهل‌انگاری آنها روبه‌رو شوید و کارکنان خونسردی و بی‌احساسی را به شما منتقل کنند و با بی‌خیالی درخواست شما را به کندی پاسخگو باشند، تمام تبلیغات به‌سادگی از بین می‌رود و نارضایتی در بین کارمندان و بی‌توجهی به فرهنگ سازمانی و آگاهی از میزان رضایت همکاران هر آنچه رشته کرده‌ایم را پنبه خواهد کرد.

روابط عمومی قبل از اینکه به نمای بیرونی نگاه کند باید با نگاهی عمیق به درون سازمان خود از میزان علاقه‌مندی همکاران، میزان نارضایتی و علل آن آگاهی یافته و آن را به رهبری سازمان خود برای برنامه‌ریزی منعکس کند؛ به‌شرط آنکه رئیس یا رهبر مربوطه اعتقاد به فرهنگ سازمانی و پذیرش انتقاد و پیشنهادها داشته باشد تا بتواند آن را توسعه دهد و برای بهبود شرایط از آن استفاده کند.

روابط عمومی سکاندار فرهنگ سازمانی است و باید راهکارهای رضایت همکاران را شناسایی و پیشنهاد دهد و موجب نزدیکی رأس هرم به پایین باشد که این حرکت بدون شک ساده و آسان نیست و نیاز به تخصص و تجربه کافی و ایجاد اعتماد بین همه عوامل دارد.

یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت فرهنگی است که مردم را به کمک به یکدیگر و اشتراک‌گذاری تمام چالش‌ها و قوت‌ها و آموخته‌ها ترغیب می‌کند و باید برای ترویج روحیه همکاری تلاش کرد.

اگر مردم و ذی‌نفعان درون حلقه امن به یکدیگر اعتماد کنند و اطلاعات مربوط به موفقیت‌ها و شکست‌ها و نیز داشته‌های خود را با یکدیگر در میان بگذارند، پیدایش نوآوری و موفقیت حتمی خواهد بود.

برای استحکام فرهنگ سازمانی نیاز است رهبری آن سازمان به روابط عمومی خود متکی باشد و ابزار و امکانات لازم را در اختیار آن قرار دهد و به‌جای آنکه خود وارد حوزه روابط عمومی شود از بالا نظارت و مدیریت و آن را هدایت و به آن اعتماد کند. روابط عمومی نقشی بی‌بدیل در رسیدن به قله موفقیت دارد؛ به‌شرط آنکه روابط عمومی خود به نقش فرهنگ سازمانی آگاه و بر آن تسلط داشته باشد.