اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۷ بهمن ۱۴۰۲
• ۱۵ رجب ۱۴۴۵
• ۲۷ ژانویه ۲۰۲۴

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۸۱۶ • دوره جدید سال دهم شماره ۲۴۹۸ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

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



کسب رتبه ۶۷ در بین شرکت‌های برتر ایران توسط پالایش نفت آفتاب

۳

خبر روز

مهار آتش بیمارستان گاندی، بدون آسیب جانی

ساعت ۱۸:۲۰ روز پنجشنبه گذشته بیمارستان گاندی تهران دچار حریق شد که در نهایت با تلاش نیروهای آتش‌نشانی این حادثه بدون آسیب جانی کنترل و خطر به‌طور کامل برطرف شد. معاون خدمات شهری شهرداری تهران درباره این حادثه گفت: به‌علت نمای کامپوزیتی ساختمان بیمارستان گاندی آتش‌سوزی حادث‌شده در آن بزرگ جلوه می‌کرد. به گزارش مهر، حسین نظری با اشاره به حادثه آتش‌سوزی بیمارستان گاندی گفت: با حضور به‌موقع آتش‌نشانان اطفای حریق به‌خوبی انجام شد. از ۹۳ بیماری که در روز وقوع حادثه جزو پذیرش‌شدگان بودند، ۵۱ بیمار در بیمارستان حضور داشتند که همگی با هماهنگی شبکه بهداشت به بیمارستان‌های معین منتقل شدند. وی با بیان اینکه اطفای حریق به‌صورت کامل انجام شد و تلاش آتش‌نشانان مانع سرایت آتش به ساختمان‌های مجاور شد، خاطرنشان کرد: در تصاویری که از حادثه پخش می‌شد به‌علت نمای کامپوزیت ساختمان آتش‌سوزی بزرگ جلوه می‌کرد. نظری با بیان اینکه وقتی حریقی رخ می‌دهد شهرداری به‌صورتی عمل می‌کند که مسئولان مربوطه از شهردار منطقه تا دیگر عوامل همگی در محل حادثه حضور پیدا می‌کنند، اظهار کرد: آنها خدمات جانبی و پشتیبانی از آتش‌نشانان را انجام می‌دهند و پاکبانان هم بعد از اطفا معابر را پاکسازی می‌کنند. معاون شهردار تهران ادامه داد: تانکر آب به اندازه کافی داشتیم و نردبان‌ها هم در محل بودند. تنها مشکلی که وجود داشت این بود که در ضلع غربی این محل ساختمانی وجود داشت که دسترسی آتش‌نشانان را برای اطفای حریق سخت می‌کرد؛ با این حال حضور به‌موقع و امکانات و تجهیزات کافی در کنار تلاش بی‌شائبه آتش‌نشانان باعث شد حریق بدون هیچ خسارت جانی اطفا شود و خوشبختانه بیماران هم همگی به بیمارستان‌های معین منتقل شدند.



سرمقاله



تولید نیازمند حمایت‌های گمرکی

۲



ابعاد گوناگون قاچاق قطعات خودرو

۴

یادداشت‌های امروز



چالش‌های ورود موقت

۶



صادرات فناورانه نیازمند زیرساخت

۱۳

گفت‌وگو



تنش نظامی مانع برقراری تجارت آزاد با پاکستان شد

۱۲



سرگیجه اقتصاد در گمرک

پرونده
روز جهانی گمرک
۶ بهمن

قاچاق، صنعت قطعه را زمینگیر می‌کند ۴
خیز بهارستان برای توسعه ترانزیتی ۹
ضرر میلیاردی در پی تخصیص دیرهنگام ارز ۱۳
ضرورت یکسان‌سازی تشریفات ورود و خروج کالا ۶
میانبری برای توسعه ۱۰
فرصت‌ها و چالش‌های عضویت در WTO ۱۴
خزان تجارت، زیر سایه تعدد قوانین ۸
دوستان سیاسی شرکای تجاری اصلی نیستند ۱۱
در رقابت کریدورها جاماندیم! ۱۶

عکس: صمت

فولاد خراسان بار دیگر در فهرست «صد شرکت برتر» کشور درخشید

KSC.CO



نتایج ارزیابی بیست و ششمین دوره رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران در همایشی با حضور وزرای «امور اقتصادی و دارایی» و «صنعت، معدن و تجارت» اعلام شد و حضور فولاد خراسان، همچون سال‌های گذشته، در این فهرست تداوم یافت.

در بیست و ششمین همایش رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران که با حضور وزیر صمت، وزیر اقتصاد و دارایی، در محل سالن همایش‌های بین‌المللی سازمان صدا و سیما برگزار شد، علاوه بر وزرای اقتصادی دولت، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، رئیس کل بیمه مرکزی ایران، رئیس هیأت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، رئیس هیأت عامل ایمیدرو و معاون اقتصادی و امور مجامع بنیاد مستضعفان حضور داشتند.

در فهرست ۱۰۰ شرکت برتر ایرانی که بر اساس عملکرد بازرگانی آنها در سال ۱۴۰۱ تهیه شده است و در آن نام شرکت‌های نفتی بزرگ، هلدینگ‌های صنایع پتروشیمی و پالایش، سرمایه‌گذاری، صنایع خودرو، بانک‌های غیردولتی و فولادسازانی همچون فولاد مبارکه اصفهان در آن به چشم می‌خورد، «شرکت مجتمع فولاد خراسان» با حفظ خود در رنکینگ IMI۱۰۰، در جایگاه ۹۰ این رتبه‌بندی ایستاد.

مزایده فروش ضایعات

صبانور
شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور (سهامی عام)

شرکت توسعه صنعتی و معدنی صبانور در نظر دارد نسبت به فروش ضایعات خود را از طریق مزایده عمومی اقدام نماید.

بدینوسیله از کلیه متقاضیان دعوت می‌شود جهت دریافت اسناد مزایده با مراجعه به سایت شرکت صبانور به آدرس www.tender.sabanour.com یا تماس تلفنی با شماره ۰۲۱۲۷۶۴۵۳۰۸ اقدام نمایند.

متقاضیان محترم می‌توانند تا پایان ساعت اداری مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۳ نسبت به ارائه پیشنهادات خود به دبیرخانه شرکت صبانور واقع در: تهران، سعادت‌آباد، حق‌طلب غربی (۲۶) پلاک ۴۹ ساختمان صبانور، طبقه سوم اقدام نمایند.

بدیهی است مزایده‌گذار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچ‌گونه ادعا و اعتراضی در این زمینه پذیرفته نخواهد بود.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور (سهامی عام)

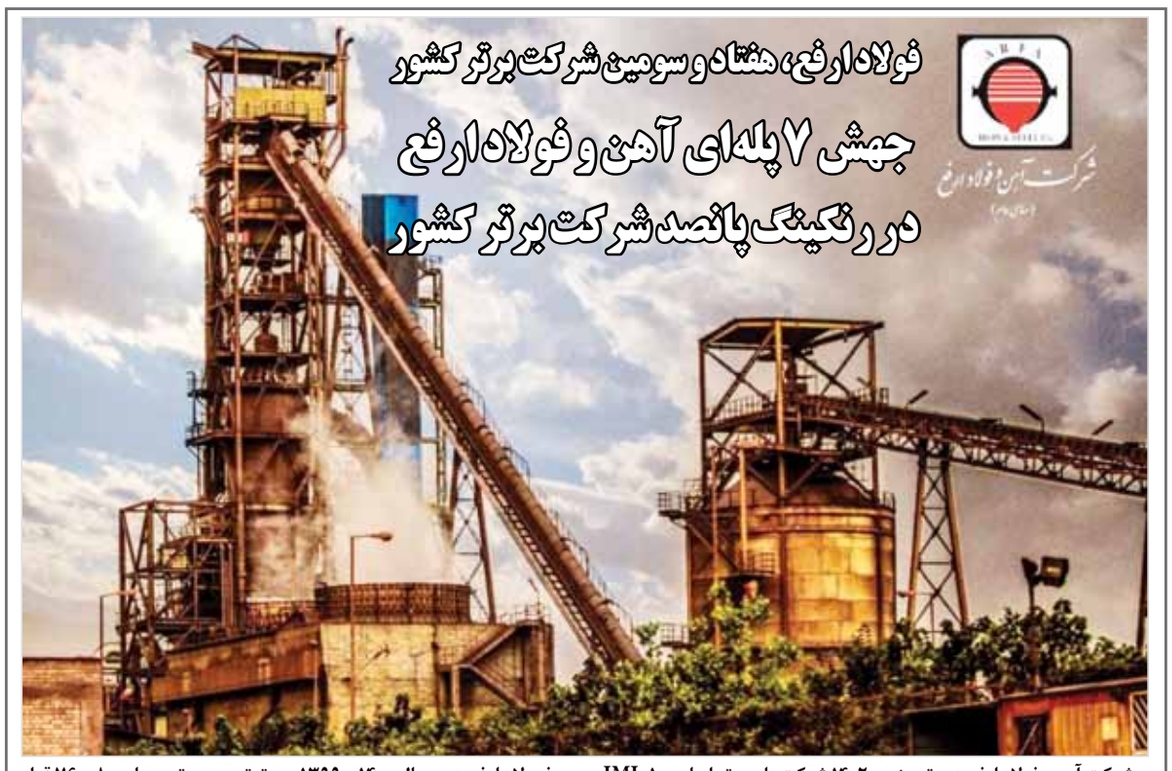
«آگهی دعوت به مزایده عمومی»

شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین

شماره ۴۰۲/۷۳۰۲/ص با موضوع ۵۰.۰۰۰ تن گندله سنگ آهن اختلاطی

بدینوسیله به اطلاع می‌رساند **شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین** در نظر دارد ۵۰,۰۰۰ متریک تن گندله سنگ‌آهن اختلاطی با عیار متوسط ۶۴٪ به‌صورت Ex-Work (محل تحویل: معدن شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین واقع در استان کرمان، شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده شیراز) (بر مبنای INCOTERMS ۲۰۲۰) را از طریق مزایده عمومی به فروش برساند. متقاضیان می‌توانند جهت دریافت اسناد مزایده حداکثر تا ساعت ۱۵ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۹ با در دست داشتن فیش بانکی پرداخت مبلغ ۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال (پنج میلیون ریال) به شماره حساب ۰۱۱۱۵۱۵۵۴۳۰۰۵ و به شماره شبا IR۳۷۰۱۷۰۰۰۰۰۰۰۱۱۱۵۱۵۵۴۳۰۰۵ به نام شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین نزد بانک ملی و معرفینامه رسمی و کارت شناسایی معتبر، به واحد بازرگانی این شرکت واقع در تهران، بلوار آفریقا، خیابان آرش غربی، شماره ۱۲، طبقه سوم یا سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده شیراز، سایت شرکت معدنی و صنعتی گهرزمین، ساختمان اداری مرکزی، طبقه اول، واحد بازریابی و فروش مراجعه نمایند. پیشنهادات می بایست حداکثر تا ساعت ۱۴ روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۰ به دبیرخانه این شرکت به آدرس: تهران، بلوار آفریقا، خیابان آرش غربی، شماره ۱۲، واقع در طبقه پنجم تحویل گردد. ضمناً زمان بازگشایی پاکات پیشنهادی رأس ساعت ۱۵ همان روز در دفتر کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گهر زمین واقع در تهران می‌باشد. حضور شرکت‌کنندگان در زمان بازگشایی پاکات بلامانع است. جهت کسب اطلاعات بیشتر می‌توانید با شماره تلفن ۵۷۶۲۳-۰۲۱ داخلی ۱۶۷۴ تماس حاصل فرمائید.

شرکت معدنی و صنعتی گهر زمین



شرکت آهن وفولاد ارفع در رتبه‌بندی ۱۴۰۲ شرکت‌های برتر ایران IMI-۱۰۰ که بر اساس صورت‌های مالی سال ۱۴۰۱ انجام شده با ۷ پله صعود نسبت به سال گذشته، در رتبه ۷۳ این رتبه‌بندی قرار گرفت. همچنین فولاد ارفع رتبه ۱۵ در حوزه صنعت گروه فلزات را از آن خود کرد.

فولاد ارفع در سال ۱۴۰۰ و ۱۳۹۹ به ترتیب در رتبه‌های ۸۰ و ۷۶ قرار داشت.

این افتخارات را به تمامی کارکنان زحمتکش فولاد ارفع که همه ثمره تلاش و همت بی‌دریغ خانواده بزرگ فولاد ارفع است تبریک عرض می‌نماییم.

سرمقاله

تولید نیازمند حمایت‌های گمرکی



عاطفه خسروی
مدیرمسئول

واژه گمرک در زبان انگلیسی (Customs) به‌معنای تجارت و مبادله کالا است و براساس تعریف مشترکی که شورای همکاری گمرک (۱۹۵۰) و سازمان جهانی گمرک ارائه کرده‌اند، این نهاد سازمانی است دولتی که مسئولیت اجرای قوانین گمرکی، اخذ عوارض ورودی (واردات) و خروجی (صادرات) را برعهده دارد و همچنین مسئول اجرای سایر قوانین و مقررات مربوط به واردات، ترانزیت و صادرات کالاها است.

همچنین این دو سازمان سیستم گمرک را به‌عنوان زیرمجموعه‌ای از تشکیلات خزانه‌داری می‌دانند که برخی از اهداف درآمدی (دولت)، توزیعی و تخصیصی را برعهده دارد، ضمن آنکه عقلایی کردن نرخ‌های تعرفه و انطباق کامل با شرایط تجاری بین‌الملل به‌ویژه طرف‌های تجاری، از مهم‌ترین وظایف آنها است.

رشد مستمر و فزاینده تجارت خارجی و اهمیت روزافزون مدیریت مبادلات کشورها به‌مثابه یکی از عوامل کلیدی موثر و مهم در زنجیره تجارت بین‌الملل به‌شمار می‌رود. از این‌رو، اهمیت گمرک و نقشی که در نظام اقتصادی کشورها ایفا می‌کند، هر روز بیش از پیش موردتوجه سیاست‌گذاران اقتصادی قرار می‌گیرد.

ضمن اینکه با جهانی شدن تجارت و رشد و توسعه مبادلات تجاری بین کشورها، ارائه تسهیلات و نوین‌سازی و استاندارد کردن فعالیت‌ها و رویه‌های گمرکی و تجاری، بیش از پیش ضروری به‌نظر می‌رسد و این امر، راهبرد بیشتر سازمان‌های بین‌المللی گمرکی و مرتبط با گمرک نظیر سازمان جهانی گمرک (wco)، کنفرانس توسعه و تجارت ملل متحد (آنکتاد)، اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) و سازمان تجارت جهانی (wto) تلقی می‌شود و واضح است که تحقق این مهم مستلزم تحول در امر تکنیک‌ها و ساختارهای تجاری است که انجام آن از طریق تدوین کنوانسیون‌ها و ایجاد سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط میسر است.

باتوجه به موارد یادشده، بررسی عملکرد گمرک و آسیب‌شناسی مسائل موجود می‌تواند در بهبود عملکرد این بخش موثر باشد. در بررسی نظرات فعالان اقتصادی و کارشناسان درباره مشکلات گمرک به موارد زیر می‌رسیم:

تخصیص و تامین ارز بزرگ‌ترین مسئله فعالان اقتصادی است که به ناهماهنگی بین این نهاد و بانک مرکزی بازمی‌گردد و در نهایت منجر به خواب کالا در انبارهای گمرکات می‌شود.

کد رهگیری پس از تامین ارز صادر می‌شود، حال آنکه به‌دلیل کمبود ارز این کار با تاخیر انجام می‌گیرد.

ارزش پایه کالا در گمرک براساس نرخ‌های بین‌المللی بورس است که به‌علت نداشتن خرید مستقیم، این نرخ‌ها برای ایران موضوعیت ندارد.

باتوجه به اینکه گمرک به‌عنوان یکی از نهادهای درگیر فساد شناخته می‌شود، باید شیوه کاری مشخصی برای گزارشگری فساد در این نهاد تدوین، تصویب و اجرایی شود.

مشکلات ترخیص بهنگام کالا به‌صورت درصدی به‌ویژه در حوزه‌های کالاهای صنایع‌غذایی و دارو زیان اقتصادی بالایی برای واردکننده و مصرف‌کننده به‌همراه دارد.

- نپذیرفتن ضمانت‌نامه‌های صندوق ضمانت صادرات و شرکت‌های بیمه‌ای از سوی گمرک.

- به‌دلیل اعمال تحریم‌ها، شرکت‌ها محصولات صادراتی خود را با نرخ متفاوت به فروشنده اعلام می‌کنند و بنابراین گمرک بازه مثبت و منفی ۵ درصد را در تفاوت قیمت‌ها در نظر می‌گیرد.

حدود ۳۰ نهاد در امر تجارت مداخله می‌کنند که این روند با موازی‌کاری و تعدد قوانین، مشکلات جدی در حوزه تولید، واردات و صادرات به‌وجود می‌آورد.

برخی دستگاه‌ها نقش ویژه‌ای در توسعه و پیشرفت برعهده دارند و تردیدی نیست که گمرک، از این قاعده مستثنا نیست.

ایران برای توسعه راهی جز حمایت از تولید ندارد و پشتیبانی از تجارت به‌عنوان یک اصل باید در صدر برنامه‌ریزی‌ها و اهداف قرار گیرد، بنابراین برای حمایت از تولید و تسهیل امور گمرکی موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

ایجاد مسیر سبز و تسهیل امور فعالان و بنگاه‌های اقتصادی، موجب توسعه سرمایه‌گذاری و مبادلات تجاری خواهد بود و در نهایت، موجب توسعه اقتصادی استان و کشور خواهد شد.

ایجاد انگیزه برای صادرکنندگان و همچنین ایجاد کریدورهای اقتصادی برای تسهیل در صادرات، رونق تبادلات اقتصادی بین کشورهای همسایه را فراهم خواهد آورد.

تلاش برای جلوگیری از قاچاق کالا و همچنین شناسایی و برخورد با گلوگاه‌های فساد، به‌عنوان عوامل موثر و مهم بر افزایش صادرات قانونی و پیشرفت تولید باید به‌صورت‌مستمر موردپیگیری و رصد و در صدر اولویت‌ها و برنامه‌های اجرایی استان‌ها قرار گیرد.

سرگیجه اقتصاد در گمرک

گمرک سازمانی دولتی است که مسئول اجرای قوانین گمرکی، اخذ عوارض و حقوق ورودی و خروجی و همچنین مسئول اجرای قوانین و مقررات مربوط به صادرات، واردات، ترانزیت کالا و اجرای قوانین و مقررات مربوط به کالای همراه مسافر است. در واقع گمرک به‌عنوان یک نهاد حیاتی حفاظت از منافع جامعه را عهده‌دار است.

سازمان جهانی گمرک در سال ۱۹۴۷، در ابتدا با تاسیس کمیته گمرکی حاصل از موافقت‌نامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) شروع به کار کرد و در سال ۱۹۵۲ به نام شورای گمرکی و در نهایت در سال ۱۹۹۴ به نام سازمان جهانی گمرک به یک نهاد بین‌المللی و جهانی تبدیل شد. در حال حاضر این سازمان ۱۶۲ عضو دارد و تنها مرجع ذی‌صلاح مسائل و امور گمرکی در جهان است.

ایران در سال ۱۳۷۳ عضو رسمی این سازمان شد که همواره باتوجه به چالش‌های موجود در بخش‌های سیاسی و اقتصادی که منبعث از زیرساخت‌های این بخش‌ها است، در راه رسیدن به منافع و مزایای این سازمان نتوانسته بهره کافی را ببرد. باتوجه به از بین رفتن مرزهای فیزیکی، تاثیر سازمان‌های بین‌المللی در کسب منافع ملی کشورها و همچنین نقش تجارت جهانی در اقتصاد ملی کشورها مشهود است.

همه‌ساله ۲۶ ژانویه به‌عنوان «روز جهانی گمرک» (ICD) در تمام کشورهای عضو سازمان جهانی گمرک (WCO) گرامی داشته شده است و سازمان جهانی گمرک باتوجه به اهمیت تلاش‌های ادارات گمرک برای تسریع تحول دیجیتالی از طریق پذیرش فرهنگ داده و اکوسیستم داده‌های دانش‌بنیان با بهره‌گیری از علم و تکنولوژی، برای سال ۲۰۲۲ شعار «توسعه تحول دیجیتالی در گمرک با پذیرش فرهنگ داده و ایجاد یک محیط پویای داده گمرکی» را در نظر گرفته است.

باعنایت به مزایای جغرافیایی و منطقه‌ای ایران، لزوم حضور فعال گمرک ایران در سازمان‌های همکاری تجاری بین‌المللی و منطقه‌ای و برخورداری از علم و تکنولوژی روز دنیا در راستای حفظ منافع کشور، نمود بیشتری پیدا کرده است و نقش گمرک حساس‌تر و اساسی‌تر می‌شود،بنابراین بازسازی و مکانیزه کردن گمرکات و ایجاد تجارت الکترونیک و ایجاد روش تک‌پنجره‌ای کردن تشریفات گمرکی، می‌تواند باعث جلوگیری از فرصت‌سوزی و ایجاد مکان امن رقابت بازارهای تجاری، برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی در منطقه شود. پرونده این هفته صمت به‌مناسبت روز جهانی گمرک منتشر شده است.

ترخیص در گرو توافق صاحب کالا و گمرک

واردات خودرو از سال ۱۳۹۷ ممنوع بود و حال در سال ۱۴۰۲ این قفل در حال باز شدن است،اما همچنان چندهزار خودرو که پیش از ممنوعیت وارد شده، در گمرک و بنادر، بلاتکلیف باقی مانده‌اند. جریان سرقت از خودروهای وارداتی در مبادی ورودی، از برخی واردکنندگان نیز موردبررسی قرار گرفت و عنوان شد که پیش آمده، خودرویی وارد گمرک شده و در فاصله ترخیص، برخی قطعات جانبی آن به‌سرقت رفته است. در این بین، اخباری از گمرک به‌گوش می‌رسد؛ اخباری که حاکی از سرقت از خودروهای وارداتی در گمرک و بنادر است. در حالی که مسئولیت در اماکن بندری با سازمان بنادر، مناطق ویژه برعهده مناطق و در گمرکات زمینی برعهده شرکت انبارهای عمومی به‌عنوان مرجع تحویل‌گیرنده است. اعلام برخی واردکنندگان و البته تایید مسئولان مربوطه از به سرقت رفتن قطعات خودروهای وارداتی که در گمرک و بنادر قرار دارند، حکایت از این ماجرا دارد. همچنین تابستان ۱۴۰۱ بود که مدیرعامل سازمان اموال تملیکی درباره چرایی عدم‌بازصادرات برخی خودروهای رسوبی در گمرک به موضوع قابل‌تاملی اشاره کرد و گفت: تعداد زیادی خودروی وارداتی دپوشده وجود دارد و برخی قطعات آنها در این سال‌ها به سرقت رفته یا در هنگام جابه‌جایی آسیب دیده است.



عکس: صمت

مسئولیت برعهده مرجع نگهدارنده است

عبدالمجید اجتهادی، مدیرعامل سازمان اموال تملیکی، مرداد سال گذشته در گفت‌وگو با ایسنا با تایید سرقت قطعات خودروهای رسوبی در گمرک گفت: یکی از دغدغه‌های فعلی سازمان اموال تملیکی این است که در حال حاضر تعداد زیادی خودرو در بندر انزلی وجود دارد که بسیاری از قطعات آنها در سال‌های گذشته به‌سرقت رفته است. اینکه در محوطه سازمان منطقه آزاد انزلی است یا گمرک مطمئن نیستم،اما مسئولیت برعهده نهاد یا سازمانی است که خودروها در محوطه آن پارک شده‌اند.

وی در این رابطه توضیحات بیشتری ارائه کرد و افزود: مسئولیت چنین سرقت‌هایی بنا به اینکه کالا در اختیار کدام سازمان برای نگهداری قرار گرفته، متفاوت است، زمانی کالا در اختیار بندر، شرکت انبارهایی عمومی یا در اختیار گمرک و اموال تملیکی است که به‌طبع مسئولیت حفاظت نیز برعهده همان سازمان خواهد بود.

این مقام مسئول در سازمان اموال تملیکی درباره اینکه در سرقت‌هایی که از کالا در مبادی ورودی صورت می‌گیرد، آیا سازمانی علیه دیگری اعلام جرم خواهد کرد یا صاحب کالا باید اقدام به شکایت کند؟ گفت: اگر کالا قاچاق باشد و رأی قطعی به‌نفع دولت صادر شود که صاحب آن دولت است؛ اگر رای برائت باشد که به صاحب کالا استرداد می‌شود.

همچنین کالا ممکن است امانی باشد، بر این اساس اگر شرایط نگهداری نامناسب باعث ضرر شده باشد، قابل‌جبران است. ما به‌عنوان نماینده دولت مکلف هستیم علیه اشخاصی که به اموال دولت یا اموال امانی مردم در انبارها آسیبی وارد کرده‌اند یا به‌دلیل بی‌توجهی مسئولان مربوطه و عدم‌حفاظت لازم، آسیبی وارده شده باشد، شکایت کنیم تا موردرسیدگی قرار گیرد.

گمرک انبارداری نمی‌کند

همچنین در همان زمان وحید خدرویسی، مدیرکل سابق گمرک ایران نیز در این رابطه اظهار کرد: اگر کالایی در محوطه اماکن گمرکی باشد و بدون تشریفات گمرکی، خارج شود که قطعا شامل مقررات قاچاق است و درباره سرقت و خسارت کالا نیز، قانون شرایط را مشخص کرده است.

وی بااشاره به مسئولیت آسیب دیدن کالای وارداتی، قبل از ترخیص توضیح داد: تا قبل از قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰، در قانون مصوبه ۱۳۵۰، قانون‌گذار در این‌باره تصریح نکرده بود و گمرک طبق آیین‌نامه اجرایی و توافقنامه‌ای که براساس ماده ۵۸ قانون سابق بود، بحث تخلیه، نگهداری، بارگیری و انبارداری را به شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی واگذار کرده بود. اما در قانون جدید در ماده ۲۵ و ۲۶، تکلیف روشن شد و مسئولیت‌های مربوط به کالا برعهده مرجع تحویل‌گیرنده که در بند (ک) ماده یک قانون امور گمرکی تعریف شده، قرار گرفته است، بنابراین مسئولیت در اماکن بندری با سازمان بنادر، مناطق ویژه برعهده مناطق و در گمرکات زمینی برعهده شرکت انبارهای عمومی به‌عنوان مرجع تحویل‌گیرنده است.

به‌گزارش ایسنا، مدیرکل دفتر بازرسی گمرک ایران بااشاره به اینکه اغلب خودروهای دپوشده در اختیار سازمان اموال تملیکی قرار دارند، اما اگر در اماکن گمرکی هم باشند، گمرک انبارداری نمی‌کند و آن را واگذار کرده است، یادآور شد: براساس ماده ۷۲ قانون آیین دادرسی کیفری، هرگاه یکی از جرائم در حوزه کاری مدیر دولتی اتفاق افتد، برای مثال در حوزه بازرسی گمرک باشد، باید اعلام جرم کنیم؛ اما در بحث اعلام جرم نیز اختلاف‌نظر وجود دارد و برخی معتقدند اگر شخص حقیقی دچار خسارت شود، می‌تواند شکایت کند،اما سازمان دولتی باید به مرجع قضایی، گزارش کند.

بنابراین درباره اقلام در اختیار سازمان اموال تملیکی، تکلیف آن مشخص است،اما در اماکن گمرکی نیز باید مرجع تحویل‌گیرنده پاسخگو باشد و گزارش جرم را به مرجع قضایی اعلام کند. اگر هم به گمرک اعلام شود، این سازمان گزارش را به مرجع قضایی منعکس خواهد کرد.

مسئولیت برعهده مرجع نگهدارنده است

عبدالمجید اجتهادی، مدیرعامل سازمان اموال تملیکی، مرداد سال گذشته در گفت‌وگو با ایسنا با تایید سرقت قطعات خودروهای رسوبی در گمرک گفت: یکی از دغدغه‌های فعلی سازمان اموال تملیکی این است که در حال حاضر تعداد زیادی خودرو در بندر انزلی وجود دارد که بسیاری از قطعات آنها در سال‌های گذشته به‌سرقت رفته است. اینکه در محوطه سازمان منطقه آزاد انزلی است یا گمرک مطمئن نیستم،اما مسئولیت برعهده نهاد یا سازمانی است که خودروها در محوطه آن پارک شده‌اند.

وی در این رابطه توضیحات بیشتری ارائه کرد و افزود: مسئولیت چنین سرقت‌هایی بنا به اینکه کالا در اختیار کدام سازمان برای نگهداری قرار گرفته، متفاوت است، زمانی کالا در اختیار بندر، شرکت انبارهایی عمومی یا در اختیار گمرک و اموال تملیکی است که به‌طبع مسئولیت حفاظت نیز برعهده همان سازمان خواهد بود.

این مقام مسئول در سازمان اموال تملیکی درباره اینکه در سرقت‌هایی که از کالا در مبادی ورودی صورت می‌گیرد، آیا سازمانی علیه دیگری اعلام جرم خواهد کرد یا صاحب کالا باید اقدام به شکایت کند؟ گفت: اگر کالا قاچاق باشد و رأی قطعی به‌نفع دولت صادر شود که صاحب آن دولت است؛ اگر رای برائت باشد که به صاحب کالا استرداد می‌شود.

همچنین کالا ممکن است امانی باشد، بر این اساس اگر شرایط نگهداری نامناسب باعث ضرر شده باشد، قابل‌جبران است. ما به‌عنوان نماینده دولت مکلف هستیم علیه اشخاصی که به اموال دولت یا اموال امانی مردم در انبارها آسیبی وارد کرده‌اند یا به‌دلیل بی‌توجهی مسئولان مربوطه و عدم‌حفاظت لازم، آسیبی وارده شده باشد، شکایت کنیم تا موردرسیدگی قرار گیرد.

سخن پایانی

هر چند سپری‌شدن مدت‌زمان قانونی برای تعیین‌تکلیف این خودروها ناشی از قصور مدیران و تصمیم‌گیران وزارت صمت در دولت گذشته است. این موارد در گذشته هم وجود داشته و شاید مدارای مدیران پیشین و فعلی گمرک و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی با واردکنندگان سبب شده است تا شاهد دپوی این کالاها در مبادی ورودی کشور باشیم.

البته بخش عمده خودروهای رسوبی جزو کالاهای متروکه هستند، اما ورود آنها به کشور باعث انتفاع سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی به‌عنوان زیرمجموعه وزارت اقتصاد و نماینده دولت می‌شود و زیان این سهل‌انگاری قانون، تاکنون متوجه شرکت‌های نمایندگی و واردکنندگان خودرو بوده است.

زیر ذره‌بین

عملکرد و چالش‌های نظام گمرک ایران

گسترش مناسبات بین‌المللی در کلیه زمینه‌های تجاری و اطلاع‌رسانی، افزایش حجم تجارت جهانی و ضرورت انتقال تکنولوژی و سایر ملاحظات اقتصادی، فرهنگی و سیاسی نقش تجارت فرامرزی در رشد اقتصادی کشورها را بیش از پیش نمایان می‌کند و بر اهمیت گمرک و جایگاه آن در نظام‌های اقتصادی می‌افزاید. علاوه بر تسهیل تجارت و هماهنگی سازمان‌های بین‌المللی، ترانزیت کالا در آینده به یکی از عوامل اصلی کسب درآمد تبدیل خواهد شد و لزوم توجه و سرمایه‌گذاری در این بخش همراه با استفاده مناسب از ظرفیت‌های موجود، فرصت مناسبی را برای بهره‌وری از این منبع درآمد پرسود فراهم خواهد کرد که این خود فرصتی برای توسعه کشورها مبتنی بر منابع غیرنفتی محسوب می‌شود. گمرک به‌عنوان نخستین و مهم‌ترین مجری مقررات تجارت خارجی در کنار سایر عوامل موثر در عرصه تجارت بین‌الملل، اعم از بانک‌ها، شرکت‌های بیمه و موسسات حمل‌ونقل، نقشی مهم و کلیدی در توسعه تجارت قانونی و اعمال سیاست‌های بازرگانی کشور ایفا می‌کند. گمرک در کشور ما نیز جایگاهی دیرینه دارد و یکی از قدیمی‌ترین سازمان‌های اقتصادی کشور محسوب می‌شود؛ همچنین به‌عنوان مرزبان اقتصادی، نقش موثری در وصول درآمدهای دولت و اجرای سیاست‌ها و خط‌مشی‌های اقتصادی، بازرگانی و نیز فرهنگی دارد.

■ وظایف و اهداف گمرک در کشور

گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی و تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که نقشی محوری و هماهنگ‌کننده در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد. علت آنکه گمرک تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار گرفته، این است که هدف اصلی اخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی در کشور ما و در بیشتر کشورها بیشتر جنبه درآمدی آن برای دولت بوده و به‌عنوان جزء عمده مالیات‌های غیرمستقیم یکی از محل‌های کسب درآمد دولت است. همچنین از آنجا که گمرک وظایف خود را در چارچوب مقررات صادرات و واردات انجام می‌دهد، نظارت بر اجرای قوانین گمرک کشور برعهده وزارت بازرگانی قرار دارد، بنابراین گمرک براساس بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های وزارت بازرگانی فعالیت می‌کند.

در بعد تدوین و تهیه پیش‌نویس لایحه مقررات صادرات و واردات، جدول تعرفه گمرکی و آیین‌نامه اجرایی قانون تجارت خارجی، وزارت بازرگانی و سازمان گمرک کشور در کنار سایر وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها نظیر راه و ترابری، نفت، امور خارجه، امور اقتصادی و دارایی، کشاورزی، صنایع و معادن، سازمان برنامه و بودجه، بانک مرکزی و اتاق بازرگانی و تعاون نماینده خود را دارند و درباره لوایح و آیین‌نامه‌ها تصمیم‌گیری می‌کنند. بر این اساس، مشاهده می‌شود که مهم‌ترین وظایف وزارت بازرگانی در زمینه تدوین و اجرای سیاست‌ها، خط‌مشی‌ها و طرح‌های توسعه بازرگانی، در چارچوب همکاری با سایر وزارتخانه‌های مرتبط شکل می‌گیرد.

در حوزه گمرک، اهداف نظام مطلوب گمرکی را می‌توان در بندهای زیر بیان کرد:

- **صادرات کالا:** تسهیل جریان صادرات، تعیین ارزش صحیح، کارآیی در ارائه تسهیلات جنبی از قبیل ورود موقت با هدف پردازش برای صادرات؛
- **واردات کالا:** تسهیل جریان واردات، تعیین تعرفه صحیح، تعیین ارزش صحیح، پیشگیری از تخلفات و قاچاق تحت‌پوشش واردات؛
- **ترانزیت خارجی:** تسهیل جریان ترانزیت، پیشگیری از تخلفات و قاچاق تحت‌پوشش
- **ترانزیت کالای همراه مسافر:** تسهیل جریان ورود و خروج مسافران، پیشگیری از تخلفات و قاچاق تحت‌پوشش کالای همراه مسافر؛
- **پرونده‌های قاچاق کالا:** افزایش کارآیی در پیگیری قضایی پرونده‌های قاچاق در عین حال، دستیابی به نظام مطلوب گمرکی.

بنابراین سازمان گمرک، به‌عنوان یکی از عوامل اصلی زنجیره تجارت خارجی، گستره وسیعی از سیاست‌ها را به‌اجرا در آورد و در تعامل با تعداد زیادی از وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای دولتی قرار دارد و از این‌رو، موفقیت یا عدم‌موفقیت دولت‌ها در اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه اقتصادی تا حدود زیادی به نقش و کارآیی گمرک‌های آنها بستگی دارد.

■ آسیب‌شناسی

با مراجعه به ساختار تشکیلاتی گمرک مشاهده می‌شود که متاسفانه باوجود آنکه ساختار فعلی بنا بر بررسی‌های دقیق و پیشنهاد گمرک ایران، به مدیریت برنامه‌ریزی کشور به‌تصویب رسیده است، اما همچنان نظام گمرکی در کشور با مشکلات و نارسایی‌های مختلف ساختاری و تشکیلاتی مواجه است که مهم‌ترین آنها به شرح ذیل است:

۱. تغییرات زودهنگام قوانین و تعرفه‌های گمرکی
۲. طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها
۳. تعداد زیاد واحدهای گمرکی
۴. گسترش پدیده قاچاق

■ پیشنهادات و جمع‌بندی

مواردی که بیان شد، مهم‌ترین عواملی هستند که زمینه ناکارآمدی در نظام گمرکی را پدید آورده‌اند و از آنجایی که گمرک دروازه تجاری هر کشور است و به‌عنوان یکی از ارکان اصلی تاثیرگذار بر تجارت ایفای نقش می‌کند، باید قوانین آن هرچه سریع‌تر مورد اصلاح و بازبینی قرار گیرد و مشکلات آن به‌لحاظ عملیاتی رفع شود. البته باتوجه به اصلاحات انجام‌شده در طرح تحول اقتصادی، هم‌اکنون گمرک کشورمان دستخوش اصلاحات متفاوتی شده است که البته باتوجه به بررسی عملکرد آن، به این نتیجه می‌رسیم که این اصلاحات به‌نحوی موثر واقع نشده‌اند، بنابراین برای رفع نقایص ساختار و تشکیلات، لازم است موارد زیر در اولویت قرار گیرد:

۱. ارتقای سلامت اداری و الکترونیک کردن گمرکات
۲. ضرورت هماهنگی میان دستگاه‌های دخیل در تشریفات گمرکی
۳. تخصصی کردن گمرکات و مبارزه با قاچاق.

صنعت در روزهای سخت

نخستین نشست از سلسله نشست‌های بررسی نقشه راهبردی صنعتی کشور، روز گذشته با همکاری مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست‌جمهوری و مجمع کارآفرینان ایران برگزار شد و در این نشست شماری از سیاست‌گذاران، صنعتگران و کارشناسان به نقد و آسیب‌شناسی این سند پرداختند. در ابتدای این نشست، رئیس مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست‌جمهوری با بیان اینکه تدوین سند سیاست صنعتی سابقه نسبتا طولانی دارد، اظهار کرد: امروز که بیش از دو سال از عمر دولت سیزدهم می‌گذرد، این سند به‌عنوان یک محصول در مسیر تصویب در صحن دولت است.



به گزارش مجمع کارآفرین، در ابتدای این نشست، مصطفی زمانیان، رئیس مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست‌جمهوری گفت: تدوین سند سیاست صنعتی سابقه نسبتا طولانی دارد و امروز که بیش از دو سال از عمر دولت سیزدهم می‌گذرد، این سند به‌عنوان یک محصول در مسیر تصویب در صحن دولت است. تا آنجایی که اطلاع دارم، مسیر آن در کمیسیون طی شده و به دولت تحویل داده شده است. از همین‌رو به همت همکاران‌مان در مرکز بررسی‌های استراتژیک و مجمع کارآفرینان ایران مقرر شد تا پس از برگزاری سلسله نشست‌هایی، گزارشی در این زمینه تهیه و خدمت آقای رئیس‌جمهور ارائه شود. البته از آنجایی که کمی فرصت‌های پیش‌روی ما در زنجیره اقتصاد جهانی با فرصت‌هایی مانند بریکس و شانگهای، تعاملات با عربستان و چین بیشتر شده، باید به این فرصت‌های جدید توجه ویژه شود.

معضل تورم سیاسی

رئیس مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست‌جمهوری در ادامه افزود: چندین سال قبل که سند سیاست صنعتی را تهیه کردیم، کشور از دو مزیت راهبردی دسترسی به انرژی و نیروی انسانی ارزان برخوردار بود، اما نمی‌دانم امروز در این دو زمینه چه جایگاهی داریم. ما در حال حاضر در کشور دچار تورم سیاستی هستیم و شمار بالای مصوبه‌های دولت و مجلس در ایران با هیچ کشوری قابل مقایسه نیست. پس تا زمانی که خود را زیر تلنباری از این سیاست‌ها و برنامه‌ها مخفی می‌کنیم، راهی برای نفس‌کشیدن، توسعه و پیشرفت نداریم.

بی‌توجهی به واقعیت‌ها

در ادامه این نشست، اصغر ابراهیمی‌اصل، معاون امور بین‌الملل و همکاری‌های منطقه‌ای معاون اول ریاست‌جمهوری نیز گفت: کشور چین با سرمایه‌گذاری ۱.۲ میلیارد دلاری و کمک از شرکت‌های مشاوره‌ای داخلی و معتبر دنیا توانست سند توسعه صنعتی خود را تدوین کند. این کشور در اوایل سال‌های انقلاب اسلامی ۸ میلیارد دلار صادرات داشت و ایران ۱۲.۳ میلیارد دلار، اما در حال حاضر این کشور دومین اقتصاد بزرگ جهان است و وضعیت ایران هم مشخص است.

این گزارش بیشتر از اسناد بالادستی و سوابقی که بوده استفاده کرده و از اطلاعات و آمار سال ۹۵ استفاده شده و ۷ سال از آن آمار گذشته است. در حالی که ما باید سندی را تدوین کنیم که برای ۵۰ سال از آن استفاده کنیم. در این سند، راهکار وجود ندارد و انشایی است و به واقعیت‌ها توجهی نشده است؛ درست مانند خطایی است که در برنامه ۲۰ ساله نوشتیم.

نبود اراده منسجم حاکمیتی

روح‌الله ایزدخواه، عضو کمیسیون صنایع مجلس از دیگر سخنرانان این جلسه بود. او در این نشست گفت: وضعیت محیطی حاکم بر صنعت که شامل تحریم، ناترازی‌ها و کسری بودجه، کاهش ارزش پول ملی، تورم و... است، موجب شده بسیاری از ظرفیت‌های داخلی مانند معدن، دریا، انرژی خورشیدی و... مغفول باقی بماند. علاوه بر این، فقدان اراده و فرماندهی سیاست صنعتی از دیگر مشکلات است. با وجود سابقه ۲۰ ساله مطالعات و تدوین شبه‌اسناد توسعه صنعتی که از دوره دولت اصلاحات آغاز شده، هنوز دولت یا وزیری اراده منسجمی بر سیاست توسعه صنعتی به خرج نداده است. ما در اقتصاد کلان درگیر تنظیم‌گری شده‌ایم. بودجه و برنامه مبتنی بر تنظیم‌گری است.

به گفته ایزدخواه، نکته دیگر بحث حکمرانی در سطح زنجیره‌ای و منطقه‌ای است. همان‌طور که در سطح کلان و ملی صحبت می‌شود، به همان نسبت در سطح زنجیره‌ها و مناطق انجام می‌شود. توسعه منطقه‌ای مبتنی بر صنعت و توسعه زنجیره‌های صنعتی به‌شدت در ادبیات علمی پررنگ است. ما در کشور فقدان مسئول زنجیره‌ها را داریم.

عقب‌ماندگی تجاری داریم

حمیدرضا فولادگر، مشاور کمیسیون اقتصادی مجمع تشخیص مصلحت نظام هم در ادامه توضیح داد: در این سند نیاز به برخی زیرساخت‌هاست. ضمن اینکه ما عقب‌ماندگی‌های تجاری داریم که هشدارهایی است برای اقتصاد کشور و تا زمانی که این موارد و موضوع سرمایه‌گذاری در کشور حل نشود، اگر این سند نهایی و ابلاغ شود باز نمی‌توان به تغییری جدی امیدوار بود و مشکل اصلی ما وجود مانع برای سرمایه‌گذاری مردم است.

سهم اندک ایران در GDP جهانی

مسعود سرزاوار، عضو شورای راهبردی مجمع کارآفرینان، در این نشست گفت: اکنون در دنیا با عددی معادل ۱۰۷ هزار میلیارد دلار GDP مواجه هستیم؛ درصورتی‌که تنها چهار دهم درصد این سهم به ایران اختصاص دارد. ما قرار است در بخش صنعتی به چه جایگاهی در دنیا دست یابیم؟ کشور ایران یک درصد جمعیت دنیا را به خود اختصاص داده؛ بنابراین اگر بخواهیم با سهم جمعیتی به این موضوع نگاه کنیم، قطعا سهم ما بیش از این میزان فعلی است؛ چراکه طبق آمارهای برآورد شده بین ۷ تا ۸ درصد منابع دنیا در اختیار کشور ما قرار دارد.

سهم اندک صنعت

علیرضا گرشاسبی، مدیرکل برنامه‌ریزی و پایش وزارت صنعت در ادامه گفت: در حال حاضر دیگر از مسئله تدوین سیاست صنعتی گذر کرده‌ایم و باید درباره چگونگی و نحوه اجرای آن رایزنی کنیم. با توجه به اهمیتی که بحث تولید فناوری دارد ما باید قلمرو اصلی‌مان را بحث تولید قرار دهیم؛ هرچند موضوعات مرتبط به آن از سایر ارکان حوزه صنعت نیز متأثر است.

گرشاسبی گفت: از سال ۱۳۳۸ تا سال ۱۴۰۱ وقتی به سهم تولید در صنعت توجه می‌کنیم، درمی‌یابیم که در سه دهه اخیر سهم صنعت به زیر ۲۰ درصد رسیده و درجا می‌زند. به‌طور کلی یعنی صنعت نتوانسته است جایگاه رو به رشد خود در اقتصاد ملی را ادامه دهد و مواهب ناشی از توسعه صنعتی به‌نوعی سرریز به اقتصاد ملی نداشته باشد.

ضرورت همگرایی نهادها

مهدی قاسمی‌علی‌آبادی، دبیر کمیسیون زیربنایی دولت نیز در ادامه این نشست گفت: آن چیزی که به دولت ارائه شد، یک پیش‌درآمد از این سند است که موسسه آموزش عالی تهیه کرده است. رئیس‌جمهور و معاون اول هم تاکید دارند که این موضوع در کمیسیون دولت مطرح شود تا بتوانیم همگرایی را میان دستگاه‌ها به وجود آورده و از ظرفیت‌های بخش خصوصی استفاده کنیم تا این سند نوعی تدوین شود که قابل اجرا باشد.

سند تبدیل به قانون شود

عیسی منصوری، کارشناس حوزه کسب‌وکار هم در این جلسه گفت: به نظر می‌رسد انتظار این است که این سند و خروجی نهایی آن بالاتر از سیاست‌های دولت‌ها که تاکنون نوشته شده و حتی بالاتر از قوانین موجود قرار دارد؛ به‌گونه‌ای که دولت‌ها وقتی بر سر کار می‌آیند، بتوانند سیاست‌های خود را بر اساس این چارچوب کلی اجرایی کنند. بنابراین به‌طور کلی نیاز داریم تا این سند به قانون تبدیل شود و قوانین جدید بر اساس آن تدوین و تهیه شود و چنین اقدامی بدون مشارکت بخش خصوصی، دولت و دانشگاه ممکن نیست، زیرا در غیر این صورت اجماع ملی صورت نمی‌گیرد و سرمایه اجتماعی برای اجرای آن وجود نخواهد داشت.

جای خالی راهکارها

علینقی مشایخی، صاحب‌نظر و استاد مدیریت دانشگاه صنعتی شریف، از دیگر سخنرانان این نشست بود. او در این نشست اعلام کرد: ما پیش از عمل به فکرکردن نیاز داریم. در بیشتر سندهای تهیه‌شده از مشکلات و آرزوها گفته می‌شود و از راهکارها صحبت نمی‌شود. در سند مذکور نیز شرایط به همین‌گونه است. برای تحول شرایط و صنعت، نتیجه تلاش آحاد مردم ازجمله کارآفرینان، صنعتگران، شرکت‌های دولتی و نیمه‌دولتی و... است و تلاش افراد تحت‌تاثیر سیاست‌هایی است که اجرا می‌شود. اما سوال موردنظر این است که کدام سیاست اشتباه اجراشده که وضع فعلی و نامطلوب رقم خورده است. باید به دو دسته سیاست توجه شود که دسته نخست سیاست‌های اقتصاد کلان و دسته دوم رانت‌ها و فساد است. او تاکید کرد: بدون تنظیم سند روشن و اهداف قابل دسترس و همچنین انزوای جهانی و تداوم رانت و فساد هیچ اتفاقی مثبتی نخواهد افتاد.

سیاست به اجرا وصل شود

جواد نوری، عضو هیات علمی پژوهشکده دانشگاه صنعتی شریف نیز با بیان اینکه سند در محتوا و در فرآیند رسیدن به محتوا به اصلاحات زیادی نیاز دارد، گفت: در گزارشی که توسط دیوان محاسبات ارائه شده، اعدادی قابل‌توجه وجود دارد. در بخشی از این گزارش‌ها آمده که فقط ۲۶ درصد سیاست‌ها در حوزه ساخت داخل اجراشده و ۷۴ درصد از این سیاست‌ها در اجرا نشده است. سیاست‌گذار باید کاری انجام دهد که رفتار بازیگر تغییر پیدا کند که در اینجا بازیگر، همان بخش خصوصی، گمرک، هلدینگ و... است؛ بنابراین سیاست‌گذاری که به تقنین متصل نشود و تقنینی که به قانون‌گذاری و در نهایت به اجرا وصل نشوند، در واقع محل چالش است.

آگهی مزایده عمومی

نوبت اول

شرکت آهن و فولاد ارفع در نظر دارد **اقلام مازاد سالم و نو شامل: کاور تاندیش میانی به تعداد ۱۲ عدد، کاور تاندیش سمت چپ به تعداد ٤ عدد و کاور تاندیش سمت راست به تعداد ۱۸ عدد** خود را، از طریق مزایده و به بالاترین قیمت پیشنهادی به فروش برساند.

متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند از تاریخ **۱٤۰۲/۱۱/۰۷** لغایت **۱٤۰۲/۱۱/۰۸** با واریز مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ ریال به شماره حساب **۱۸۵٤۳۰۱۸٤۲۷۰۳** بانک سپه، شعبه بلوار اسفندیار (کد ۱۸۵٤)، به نام شرکت آهن و فولاد ارفع، در ساعات اداری، به دفتر مرکزی شرکت به نشانی: تهران، خیابان نلسون ماندلا (آفریقا)، کوچه سلطانی(سایه)، پلاک ۶۹، طبقه۳، واحد ۱۰، جهت خرید اسناد مزایده مراجعه نمایند.

آخرین مهلت ارائه پاکت‌های مزایده، تا ساعت **۱۶:۰۰** مورخ **۱٤۰۲/ ۱۱/۱۵** می‌باشد.

متقاضیان برای آگاهی بیشتر، می‌توانند در ساعات **۸:۳۰** الی **۱۵:۳۰** با شماره تلفن **۰۲۱-۷۲۰۶۳۰۰۰** داخلی **(۳٤۱۳)** و یا با شماره همراه **۰۹۱۹۹۸۹۹۶۲۶** آقای ابراری، تماس حاصل نمایند.

بدیهی است شرکت در مزایده و ارائه پیشنهاد به منزله قبول شروط و تکالیف مقرر در مزایده بوده و این شرکت در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است. همچنین واگذاری موضوع مزایده به دو یا تعداد بیشتر پیشنهاددهندگان در حوزه اختیارات این شرکت می‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱٤۰۲/۱۱/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱٤۰۲/۱۱/۰۸

شرکت آهن و فولاد ارفع

نوبت دوم

آگهی فروش املاک و مستغلات

شرکت آهن و فولاد صنیع کاوه تهران در نظر دارد **املاک مازاد و تملیکی خود واقع در شهر ارومیه، خیابان کاشانی، انتهای کوی کیوان** را از طریق مزایده عمومی واگذار نماید.

لذا متقاضیان محترم می‌توانند برای اخذ اطلاعات بیشتر و دریافت اسناد مزایده از تاریخ **۱٤۰۲/۱۰/۳۰** به مدت یک هفته کاری در ساعات اداری به نشانی تهران، کیلومتر ۱۲ بزرگراه آیت‌اله سعیدی، بعد از مصلی چهاردانگه، پلاک ۲۲۰ واحد اعتبارسنجی مراجعه و یا در ساعات اداری با شماره تلفن **۰۲۱-۵۵۲۵۰۳۱۰** تماس حاصل نمایند.

شرکت آهن و فولاد صنیع کاوه تهران

کسب رتبه ۶۷ در بین شرکت‌های برتر ایران توسط پالایش نفت آفتاب



شرکت پالایش نفت آفتاب در بین شرکت‌های کشور توانست علاوه بر اخذ لوح شرکت پیشرو و صادرات‌گرا موفق به کسب رتبه ۶۷ برترین شرکت ایرانی شود.

به گزارش روابط عمومی پالایش نفت آفتاب، طی مراسمی شرکت‌های برتر کشور معرفی و تجلیل شدند.

شرکت پالایش نفت آفتاب توانست رتبه ۶۷ رده‌بندی و همچنین تندیس شرکت‌های پیشرو و صادرات‌گرا کشور را به خود اختصاص دهد.

گفتنی است این رتبه‌بندی توسط سازمان مدیریت صنعتی (IMI) انجام شده است.

همچنین شایان ذکر است این شرکت کاملا خصوصی طی سه سال گذشته رشدی شتابنده در توسعه خود داشته به نحوی که طی این مدت از رتبه ۱۱۷ به ۶۷ رسیده است.

نوبت دوم

«آگهی فراخوان مناقصه عمومی شماره ۲۸ (بیست‌وهشت)»

شهرداری پرند به استناد مجوز شماره ۰۲٤۳ مورخ ۱٤۰۲/۰۳/۲۲ در نظر دارد، پروژه کفپوش و پیاده‌روسازی معابر سطح شهر پرند را به شماره ۲۰۰۲۰۹۸۲۸۳۰۰۰۰۲۸ را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکاران واجد شرایط و دارای حداقل رتبه ۵ ابنیه از سازمان برنامه و بودجه واگذار نماید. لذا پیمانکاران واجد شرایط جهت دریافت اسناد فراخوان و اطلاعات بیشتر می‌توانند از تاریخ **۱٤۰۲/۱۱/۰۷** با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir در فراخوان شرکت نمایند.

۱. **مبلغ اعتبار پروژه:** ۵۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال

۲. **سپرده شرکت در مناقصه:** ۲,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال که بایستی نقدا به حساب شماره ۰۱۰۹۱۱۳۳۶۶۰۰۶ (شماره شبا IR۲۸۰۱۷۰۰۰۰۰۰۰۱۰۹۱۱۳۳۶۶۰۰۶) نزد بانک ملی به نام شهرداری پرند یا به صورت ضمانتنامه بانکی تسلیم دبیرخانه این شهرداری گردد. لازم به ذکر است چنانچه برندگان اول و دوم مناقصه حاضر به عقد قرارداد نشوند سپرده آنان به ترتیب به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

۳. **مهلت و محل دریافت اسناد مناقصه:** از تاریخ انتشار آگهی تا ساعت **۱٤:۰۰** روز **شنبه** مورخ **۱٤۰۲/۱۱/۰۷** و دریافت اسناد آن صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir می‌باشد.

٤. **مهلت و محل تسلیم پیشنهادات:** متقاضیان می‌بایست پاکت‌های پیشنهاد قیمت خود را که برابر شرایط مندرج در اسناد مناقصه تنظیم شده است را حداکثر تا ساعت **۱۳:۰۰** روز **چهارشنبه** مورخ **۱٤۰۲/۱۱/۱۸** در سامانه تدارکات الکترونیک دولت www.setadiran.ir بارگذاری نمایند.

تذکر: صرفا اسناد پاکت‌های پیشنهاد (ب) و (ج) دارای امضای الکترونیکی مورد پذیرش است و در جلسه بازگشایی پاکت‌های (ب) و (ج)، اسناد فیزیکی (کاغذی) و اسناد فاقد امضای الکترونیکی (دارای مهر گرم) به هیچ‌وجه مورد پذیرش نیست.

۵- **مدارک لازم جهت دریافت اسناد:** متقاضیان جهت دریافت اسناد می‌بایست از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت www.setadiran.ir نسبت به تهیه اسناد اقدام نمایند.

۶- **زمان بازگشایی پیشنهادها:** ساعت **۱٤:۰۰** روز **چهارشنبه** مورخ **۱٤۰۲/۱۱/۱۸** می‌باشد.

۷- شهرداری در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است.

۸- هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱٤۰۲/۱۰/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱٤۰۲/۱۱/۰۷

مجتبی مرادی‌فوروزی، سرپرست شهرداری پرند

مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای فراخوان

شهرداری اصفهان

شهرداری اصفهان در نظر دارد فراخوان مناقصات به شرح ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

۱. برون‌سپاری شرح خدمات سدمعبر طرح ساماندهی ناژوان- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۱,۸٤۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد.

۲. برون‌سپاری شرح خدمات سد معبر بازار منطقه سه شهرداری- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ٤,۰٤۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد.

۳. برون‌سپاری شرح خدمات سدمعبر مجموعه گردشگری صفه- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۱,۸۸۷,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد.

٤. خرید سموم و نهاده‌های فضای سبز جهت دفع آفات و بیماری‌های گیاهی در هفت گروه

کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت‌نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعد زمانی:

- **تاریخ انتشار فراخوان:** ۱٤۰۲/۱۱/۰۷
- **مهلت دریافت اسناد فراخوان:** تا ساعت ۱۷:۰۰ — ۱٤۰۲/۱۱/۱۱
- **مهلت ارسال پیشنهادات:** تا ساعت ۱۷:۰۰ — ۱٤۰۲/۱۱/۲۳
- **زمان بازگشایی پاکت‌ها:** ساعت ۰۸:۰۰ — ۱٤۰۲/۱۱/۲٤
- نوع تضمین و سایر شروط در شرایط شرکت در مناقصه مشخص می‌باشد.

* **آدرس دستگاه:** اصفهان- خیابان آیت‌ا... شمس‌آبادی- کوچه شماره ۲۳- معاونت خدمات شهری شهرداری اصفهان

- **اطلاعات تماس:** ۰۳۱۳۲۲٤۱۸۵۰ -۰۳۱۳۲۲٤۱۸۶۰ -۰۳۱۳۲۲٤۱۸۷۰

شهرداری اصفهان

یادداشت



ابعاد گوناگون قاچاق قطعات خودرو

امیرحسن کاکایی
عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

تقریبا تمام کالاهای مصرفی جز خودرو، قابلیت قاچاق دارند. چون خودرو نیازمند پلاک شدن است و بدون پلاک شدن امکان استفاده از آن نیست، قابلیت قاچاق ندارد، اما قطعات خودرو قابلیت قاچاق دارند. اما به‌راستی چرا قاچاق قطعات خودرو، اهمیت ویژه‌ای نسبت به دیگر کالاها دارد؟ چرا با این اهمیت، دولت‌ها درباره آن خوب عمل نمیکنند؟ چرا تمایل زیادی به قاچاق و خرید کالای قاچاق وجود دارد؟

هر کشوری برای مدیریت اقتصادی خود، بر عبور کالا از مرزهایش، تعرفه میبندد. پس اولین معضل قاچاق، اخلال اقتصادی است. کار تا جایی میتواند پیش برود که حتی صنعت مهمی مانند پوشاک بر مبنای آن کلا نابود شود. پس قاچاق موضوع بسیار مهمی است، چراکه وقتی یک صنعت آسیب میبیند، هم اشتغال در آن صنعت ضربه میخورد و هم درآمد دولت و خدماتی که باید دولت به مردم ارائه کند. جنبه‌های منفی بیکاری خیلی زیاد است. وقتی بیکاری مزمن شود، علاوه بر مشکلات اقتصادی، ناامنی در جامعه گسترش میابد. اگر پیامدهای قاچاق را بدانید، بهیچ قیمتی حاضر نمیشوید از کالای قاچاق استفاده کنید. حتی اگر این کالا یک موسیقی باشد. حفاظت از اشتغال و رونق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مانند حفاظت از مرزهای کشور مهم است.

اما درباره قاچاق قطعات و موارد مصرفی خودرو، اهمیت مضاعف قطعات خودرو نسبت به کالایی مانند موبایل یا پوشاک، در این است که بقیه کالاها در حریم خصوصی انسان‌ها مورداستفاده قرار میگیرند، در حالی که قطعات و لوازم خودرویی در جامعه مورداستفاده قرار میگیرد. اصولا خودرو وسیله‌ای است در رفت‌وآمد و در میان جامعه حضور دارد. پس اگر مثلا لنت تقلبی یا قاچاق استفاده کنیم و مشکلی پیش بیاید، به‌احتمال زیاد برای دیگران هم مشکل ایجاد می‌شود. برای همین است که برای استفاده از موبایل یا لپتاپ از شما گواهینامه نمیخواهند، اما برای رانندگی میخواهند. یک نفر که بلد نیست از موبایلش استفاده کند، نهایتا پولش را هدر داده، اما اگر یک نفر از خودرو خود خوب استفاده نکند، می‌تواند جان ده‌ها نفر را به خطر بیندازد.

پس بهطور کلی قطعات و مواد مصرفی خودرو، دارای اهمیت بیشتری نسبت به دیگر کالاهاست. البته یک خواننده باهوش میتواند کالایی مانند دارو یا غذا را هم دارای اهمیت بداند، اما تاکید می کنم که خودرو اثرات جمعی دارد، اما قطعات خودرو برای کشوری که دارای صنعت خودرو و قطعه است، اهمیت خاص‌تری دارد، چراکه سرمایهگذاری روی صنعت خودرو، به‌عنوان یکی از اشتغالزاترین صنایع دنیا، زمان‌برتر است و اگر قاچاق به‌راحتی انجام شود، عملا هرگونه سرمایهگذاری در زمینه آن کالای خاص، با شکست روبهرو میشود. یک پیراهندوزی را میتوان با چند چرخ خیاطی راه انداخت، اما تولید هرگونه کالای صنعتی مرتبط با خودرو، حتما نیازمند سرمایهگذاری صنعتی است. همچنین صنعت خودرو میتواند نوآوری و فناوریها را بهخود جذب کند و باعث رشد دانش شود، پس وقتی صنعتی مانند خودرو و قطعه در کشوری مانند ایران با چالش جدی روبهرو میشود، مانند این است که نوآوری و توسعه صنعتی را از ریشه بخشکانیم. بماند که شاید این سوال پیش آید که مگر ما صنعت خودرو داریم؟ مگر در این صنعت نوآوری و توسعه داریم؟ مگر از دانش استفاده درستی میکنیم؟ جواب همه اینها شاید در یک نگاه کلی منفی باشد. اما اگر هم میبینید که صنعت خودرو ما بعد از پنجاه سال به این روز افتاده، یکی از دلایلش همین عدم‌توجه به قاچاق است. چه ربطی دارد؟ واقعیت این است که قاچاق فقط این نیست که یک قطعه نهایی مانند اویل پمپ را از روی کوه‌ها رد کنید بیاورید این سوی مرز. وقتی یک شرکت مجموعه‌های را بهصورت قطعات منفصله از مرزهای مختلف وارد کشور میکند و در ایران مونتاژ کرده و بهنام تولید داخلی بهدست مردم میدهد، یک نوع قاچاق است. وقتی یک ایرانی، کالایی را از چین میآورد در ایران مارک ساخت ایران میزند و از تخفیفات گمرکی استفاده میکند، باز هم یک نوع قاچاق است. وقتی یک تولیدکننده از تعرفه‌های تخفیفی استفاده کرده و کالایی را بهدروغ با تعرفه پایینتر یا با ارز ارزان‌تر به کشور وارد میکند، خودبهخود راه را بهروی رقابت یک ایرانی که کار واقعی در داخل کشور انجام میدهد یا از ارز آزاد استفاده میکند، میبندد. در چنین شرایطی، آنها که با قاچاق کالا از دلالی سود بردهاند، بر تولیدکننده واقعی چیره میشوند و ضمن کاهش اشتغال، نوآوری را در نطفه خفه میکنند. با توجه به این توضیحات و نوشتارهای قبلی دیگر نیازی نیست به چرایی عدم‌موفقیت دولت‌ها در کنترل قاچاق این نوع کالا بپردازم.

در انتها میخواهم اشارهای داشته باشم به چرایی تمایل شدید مردم و بازرگانان و حتی تولیدکنندگان به قاچاق و کالای قاچاق. بدیهیترین موضوع همانا حس سودجویی است که هر انسانی بهطور طبیعی دارد. معلوم است وقتی کالایی قاچاق باشد و پولی به دولت ندهید، سود بیشتری میکنید، اما مهم‌تر از آن اعتقادات مردم است. اولین اعتقاد منفی که در مردم ما رسوخ کرده این است که چرا باید حق دولتی بدهیم که خدمات درستی به ما ارائه نمیکند. همین موضوع باعث بسیاری از معضلات میشود که بهتر است متخصصان فرهنگی و جامعهشناسی درباره آن سخن‌سرایی کرده و مردم را آگاه کنند. موضوع بعدی، اعتقاد به کیفیت بالای جنس خارجی است. مردم ما بنا به دلایل و شواهد تاریخی و عملی، همچنان معتقدند مثلا جنس فرانسوی بهتر از جنس ایرانی است. پس وقتی مارک فرانسوی را میبینند، خودبهخود ترجیح میدهند آن را بخرند و برایشان مهم نیست چه اتفاقی برای جامعه و اقتصاد میافتد. تا حدی هم حق دارند و مقصر اصلی، دولت و خود تولیدکنندگان هستند که هنوز بعد از پنجاه سال نتوانستهاند مردم را راضی نگه دارند و برندسازی کنند و اصطلاح ساخت ایران را با افتخار بهکار ببرند. پس یکی از دلایل کشش شدید خرید کالای قاچاق در صنعت خودرو، ضعف صنعتی و فرهنگی ما است که متاسفانه سال‌هاست از سوی سیاست‌گذاران، مسئولان و مجریان صنعتی به فراموشی سپرده شده است.

کارشناسان در گفت‌وگو با صمت:

قاچاق، صنعت قطعه را زمینگیر می‌کند

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

همواره یکی از مهم‌ترین عواملی که اغلب فعالان صنعت قطعه به‌عنوان عامل رشد قاچاق به آن اشاره می‌کنند، پیچیدگی ثبت سفارش و واردات قانونی در یک بازه طولانی است. گفته می‌شود به‌علت یادشده بسیاری به‌جای روند رسمی واردات با بروکراسی شدید و فرساینده، ترجیح می‌دهند این کالاها را به روش‌های غیررسمی یا به عبارتی قاچاق وارد کنند. علاوه بر اینکه مسیر به ظاهر راحت‌تر است، با توجه به شرایط اقتصادی قاچاق کالا به صرفه خواهد بود، چراکه علاوه بر نپرداختن هزینه‌های گمرکی می‌توانند کالاهای بی‌کیفیتی را با قیمت ارزان وارد کنند و به‌دلیل نیاز بازار قطعه، گران به فروش برسانند. در مقابل موانع بی‌شمار، فضای سخت کسب‌وکار و بروکراسی طولانی، کار را برای فعالان قانونی این صنعت سخت کرده و آنها نمی‌توانند با قاچاقچیان رقابت کنند. این در حالی است که ۹۰ درصد کیفیت یک خودرو وابسته به کیفیت قطعات آن است و هر کاستی در این حوزه از عمر مفید خودرو خواهد کاست. وضعیت زمانی بغرنج‌تر می‌شود که قطعات قاچاق و بی‌کیفیت بعضا به خطوط تولید نفوذ پیدا می‌کنند. در چنین آشفته‌بازاری، حمایت دولت از قطعه‌سازان داخلی، نظارت بر بازار و اصلاح سازکارهای گمرک، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است که باید در اولویت قرار گیرد.

صمت در این گزارش به مناسبت روز گمرک، سازکار گمرک برای انجام واردات و چرایی حجم بالای قاچاق در بازار قطعه را بررسی کرده که در ادامه می‌خوانید.

سازکار گمرک انعطاف‌پذیر باشد

امیرحسین برخورداری، کارشناس حوزه خودرو درباره دلایل آمار بالای قاچاق قطعه در کشور به صمت اظهار کرد: افزایش سهمگین نرخ قطعات خودرو در بازار افترمارکت و کمبود بسیاری از قطعات در کنار افزایش نرخ ارز بدون شک از اصلی‌ترین دلایل رشد آمار قاچاق انواع قطعات خودرو به کشور است.

برخورداری افزود: بازار قطعات خودرو از روزهای پایانی سال ۱۴۰۱، رشد ۶۰ درصدی را آغاز کرد و آمار رشد قیمت‌ها تا بهار ۱۴۰۲ به حدود ۶۰ درصد رسید و از آن پس تا پایان پاییز این رشد تا ۸۰ درصد نیز ادامه داشت. به گفته دبیر انجمن قطعه‌سازان، نرخ قطعات تولیدی خودرو در داخل کشور متاثر از نرخ آزاد ۴ مولفه مس، آلومینیوم، ورق‌های فولاد و پتروشیمی است که این مواد اولیه باید به صورت آزاد از بازار و وابسته به نرخ ارز تامین شود و طبیعتا نرخ قطعات متاثر از نرخ ارز است و همین موضوع موجب افزایش نرخ قطعات، کاهش تولید قطعه‌سازان و در نتیجه رشد قاچاق قطعات شده است. از سوی دیگر این معضل زمینه‌ای برای بررسی این موضوع است که چرا قطعات تولیدی داخلی توان رقابت قیمتی با قطعات قاچاق را ندارند؟ موضوع مهم آن است که این قطعات تنها عنوان بومی و داخلی را یدک می‌کشند که هم از موارد اولیه وارداتی استفاده می‌کنند و هم به‌دلیل مواد اولیه مورد نیاز وابسته به نرخ ارز هستند. همچنین قطعه‌سازان به‌دلیل زیان سنگین از ناحیه بدهی خودروسازان تمرکز ویژه‌ای روی بازار افترمارکت داشته‌اند و قطعاتشان با قیمت‌های بعضا مشابه نمونه خارجی تعیین می‌شود و در این شرایط، قطعا مشتری قطعه خارجی به‌ویژه از نوع قاچاق با نرخ بهتر را ترجیح می‌دهد.

وی درباره سازکار گمرک اظهار کرد: سازکار گمرک در هر زمینه‌ای از جمله قطعات خودرو باید انعطاف‌پذیر باشد به‌گونه‌ای که به سرعت در شرایط کمبود یک قطعه خاص، شرایط برای واردات رسمی آن قطعه، تسهیل شود تا قطعات وارداتی برای تامین نیاز بازار، همسو با استانداردها و با کیفیت باشند که در نتیجه ممکن است با تسهیل این بخش، اگر احتکاری برای قطعه خاصی صورت‌گرفته، شکسته شود. همچنین با تسهیل روند تخصیص کد شناسا در کنار این موضوع می‌توان از ورود قانونی قطعات موردنیاز اطمینان حاصل کرد.

برخورداری خاطرنشان کرد: افزایش نرخ قطعات خودرو موجب تمرد مشتریان در تامین قطعات موردنیاز برای حل مشکلات خودرو و دور زدن کد شناسه کالا شده است. این موضوع طی تابستان موجب سردرگمی واردکنندگان و عرضه‌کنندگان قطعات و توقف خریدوفروش بارهای گسترده قطعات شد و بازار را در رکود سنگینی فرو برد. بدون شک تا تثبیت هویت این کد، زمان زیادی لازم است، اما انتخاب نهایی عمده مشتریان قطعات با نرخ بهتر است که مشمول قطعات قاچاق می‌شود و به این صورت قطعات قاچاق در بازار مملو از مشکل قطعات استاندارد بیشتر موردتوجه قرار می‌گیرد، هر چند زیان‌های سنگینی را نیز به بار آورده است و از سوی دیگر هر چه سخت‌گیری در زمینه کد شناسا بیشتر شود، رکود و افزایش محدودیت عرضه قطعات در بازار نیز شدت خواهد گرفت.

وی در پایان گفت: به نظر می‌رسد با تسهیل شرایط کد شناسا، تمرکز بیشتر روی شناساندن مزیت‌های خرید قطعات با این کد و تسهیل مراحل قانونی می‌توان حداقل از خرید قطعات استاندارد و مطمئن از سوی مشتریان اطمینان پیدا کرد.



> سازکار گمرک در هر زمینه‌ای باید انعطاف‌پذیر باشد

تولید در محاصره مشکلات

مسیح فرزانه، کارشناس حوزه صنعت درباره تاثیر تولیدات قاچاق و تقلبی بر صنعت قطعه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: براساس برآوردی که ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز داشته، واردات غیرقانونی قطعات خودرویی سالانه دست‌کم ۲ میلیارد دلار است و به‌نظرم این عدد بیشتر هم خواهد بود. در کنار این آمار با تشدید مشکلات اقتصادی به‌ویژه در بخش خطوط تولید و کارگاه‌ها و کارخانه‌های ریزودرشت، این عدد رو به افزایش گذاشته، چون وقتی تولید داخلی و عرضه کم شود و پاسخگوی نیاز بازار نباشد، عملا بازار به سمت واردات حرکت می‌کند.

وی افزود: وقتی تولیدکننده داخلی در کنار هزینه‌های سربار مانند حقوق و بیمه کارکنان و...، به مشکل تامین ارز و خرید مواد اولیه و انتقال منابع مالی برخورد می‌کند، راهی جز کاهش سقف تولید ندارد. در این شرایط مجبور به تعدیل نیرو و کوچک کردن سبد فروش و خط تولید و... خواهد بود.

این کارشناس صنعتی با بیان اینکه افزایش این مشکلات، فعالیت بسیاری از کارگاه‌ها و قطعه‌سازان را کند و متوقف کرده، گفت: در این شرایط، تولیدکنندگان خرد برای فعال نگه‌داشتن مجموعه خود گاهی به سمت واردات قطعه می‌روند. این یعنی کارگاه و خط تولیدی که تا امروز حتی در مقیاس کوچک تولید و گاه صادرات داشت، تبدیل به واردکننده یا واسطه‌گر شده است.

از کمبود عرضه تا قاچاق قطعه

فرزانه ادامه داد: به‌اعتقاد من، مشکل لوازم یدکی در کشور صرفا بحث ورود غیرقانونی نیست. برای بیان این مشکلات باید به حجم انبوه لوازم یدکی فیک (جعلی) و کمبود لوازم یدکی نیز اشاره کرد. به‌ویژه در بحث روغن موتور با یک آشفته‌بازار روبه‌رو هستیم که حتی نمی‌توان به کالاهای دارای برچسب (لیبل) و هولوگرام هم اطمینان کرد. افزایش نرخ لوازم یدکی در حوزه تایر هم از دیگر مشکلات ماه‌های اخیر این بازار آشفته است. در این شرایط مصرف‌کنندگان تا حد امکان به تعمیر رو می‌آورند و در مواردی اقدام به خرید قطعات استوک می‌کنند. این رویکرد که به ناچار در پیش گرفته می‌شود، ایمنی خودروها را هم تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

وی افزود: اگر معضلاتی که در حوزه خودروهای داخلی-چینی و وارداتی وجود دارد را بگذاریم کنار صحبت‌هایی که درباره واردات خودروهای دست دوم و ضعف سلامت فنی آنها به‌ویژه در مبحث کیلومتر و خدمات پس از فروش و تامین قطعات می‌شود، می‌توانیم دریابیم بازار و مصرف‌کننده و سازمان‌های نظارتی در آینده با یک چالش بزرگ روبه‌رو خواهند شد. حال اگر واردات خودروهای دست دوم به‌صورت انبوه انجام شود که البته بعید به‌نظر می‌رسد، چالش‌های این بخش چند برابر می‌شود.

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: از دیگر مواردی که سبب ایجاد ورود غیرمتعارف و غیرقانونی لوازم یدکی به کشور می‌شود و سال‌هاست فعالان این حوزه درگیر آن هستند می‌توان به سازکار گمرک و پیچیده بودن فرآیند ثبت‌سفارش و واردات قانونی و طولانی‌بودن زمان ترخیص کالاها از گمرک و تعرفه‌های واردات اشاره کرد. این موارد به‌طور عمده به وجود بروکراسی اداری شدید در حوزه تولید برمی‌گردد که متاسفانه مشکلات را پیچیده‌تر می‌کند.

وی افزود: به جرأت می‌توان گفت اینکه دولت در سال جاری برای دومین بار هزینه‌های انبارداری را افزایش داده و ۴ برابر کرده، یعنی عملا تاخیری که برای ترخیص کالا ایجاد می‌شود برای دولت درآمدزایی است و برای واردکنندگان مصیبت. این موانع واردکننده و تولیدکننده را خسته و مأیوس می‌کند. به مسئله تاخیر ترخیص و افزایش هزینه‌های انبارداری، تاخیر در تخصیص ارز را هم اضافه کنید. در این شرایط به طبع واردکننده سراغ راه‌های دیگری می‌رود تا بتواند در این وضعیت بد اقتصادی دوام بیاورد و هزینه‌هایش را تامین کند.

تولید در شرایط سخت

وی با اشاره به تلاش صنعتگران برای حفظ سرمایه و روشن نگه داشتن چراغ واحد تولیدی در شرایط سخت اقتصادی امروز گفت: گاهی تولیدکننده راهی جز واردات قطعه ندارد تا شاید نرخ تمام‌شده را کاهش دهد. ناگفته نماند که بخشی از واردات کالاها و محصولات تقلبی به‌دلیل همین واردات غیرمتعارف و درگیری با بروکراسی‌های پیچیده است که دلیل اصلی آن هم در نهایت نبود کنترل و نظارت دقیق و سازمان‌یافته است تا تمام کالاهای وارداتی براساس شاخص‌های موردقبول وارد و در بازار عرضه شوند.

فرزانه در ادامه خاطرنشان کرد: بخش قابل‌توجهی از ورود غیرمتعارف قطعات و لوازم یدکی مربوط به لوازم جلوبندی، تعلیق و ترمز است که طبق آمار حدود ۷۰ درصد این نوع واردات را در برمی‌گیرد. ۵ درصد کالاهای وارداتی لوازم یدکی قاچاق نیز به قطعات موتور و گیربکس و مابقی شامل لاستیک و لامپ و باتری و... مربوط می‌شود.



تناقض آماری در حجم واردات

وی با اشاره به اینکه آمارهای دقیقی هم در این زمینه وجود ندارد، ادامه داد: آمارها درباره واردات غیرمتعارف قطعات و لوازم متناقض است و در حالی که صحبت از گردش مالی ۱۱ تا ۱۳ میلیارد دلاری در بازار قطعات یدکی می‌شود، چندی پیش سخنگوی پیشین وزارت صنعت، معدن و تجارت، از سهم ۳۰ درصدی ورود غیرقانونی قطعات و لوازم یدکی خبر داد که عدد قابل‌توجهی است.

وی با اشاره به تاثیر اجرای طرح کد شناسا برای ساماندهی این بازار گفت: این طرح به‌عنوان یک طرح جدید در راستای شناسنامه‌دارکردن قطعات و مبارزه با قاچاق کالا و تولیدات زیرپله‌ای از مهر ۱۴۰۱ به اجرا درآمد و باتوجه به نتایج بررسی‌های میدانی از بازار قطعات و لوازم یدکی و مشکلات ادامه‌دار از کمیت و کیفیت قطعات، می‌توان گفت اجرای این طرح با موفقیت چندانی همراه نبوده است.

تحریم‌ها، قاچاق را افزایش داد

این کارشناس حوزه خودرو و قطعه در پایان تاکید کرد: بخش مهمی از دلایل ورود غیرمتعارف و غیرقانونی قطعات و لوازم یدکی خودرو مربوط به اعمال تحریم‌ها می‌شود. تحریم‌ها روابط بخش تولید و تجارت ما را به‌شدت تحت‌تاثیر قرار داده است. درحال‌حاضر خرید آنلاین در دنیا در حوزه لوازم یدکی فراگیر است و چنانچه فعالیت برخی شرکت‌ها و وب‌سایت‌های بین‌المللی معتبر در حوزه واردات و فروش قطعات در ایران امکان‌پذیر بود و مهم‌تر از همه، تراکنش بانکی جهانی و امکان استفاده از کارت‌های بین‌المللی اعتباری همانند مسترکارت و ویزا کارت وجود داشت، مصرف‌کنندگان و فعالان بازار می‌توانستند به‌طور کاملا شفاف و با استعلام شماره قطعات، اقدام به خرید کالای موردنظرشان کنند. به‌طبع محدودیت‌های این‌چنینی منجر به عدم‌شفافیت و از دست رفتن کیفیت و حقوق مصرف‌کننده و فعالیت‌های غیرقانونی می‌شود.

> تاخیر در ترخیص کالا، برای دولت درآمدزایی است و برای واردکنندگان مصیبت

سخن پایانی

بنابر این گزارش و به اعتقاد کارشناسان، شرایط اقتصادی، موانع بی‌شمار در مسیرهای قانونی، تحریم‌ها و سازکار پیچیده و نامناسب گمرک در محاصره تصمیمات و سیاست‌های آنی، مهم‌ترین عواملی است که منجر به افزایش حجم کالاهای قاچاق به‌ویژه در حوزه قطعه و لوازم یدکی شده است که اگر به‌طور جدی برای آن تدبیری اندیشیده نشود، عن‌قریب که صنعت قطعه را زمینگیر کند.

چالش فعالان صنعتی و گمرک از کجا نشأت می‌گیرد؟

مرضیه احقاقی: **شورای همکاری گمرکی، گمرک را به‌عنوان یک سازمان دولتی که مسئولیت اجرای قانون امور گمرکی و اخذ حقوق و عوارض واردات و صادرات و نیز مسئولیت واردات ترانزیت و صادرات کالا را بر عهده دارد، تعریف کرده و این تعریف در قانون امور گمرکی ایران نیز موردپذیرش قرارگرفته است. کشورهای مختلف از گمرک به‌عنوان ابزار موثری برای اعمال سیاست‌های استراتژیک تجاری استفاده می‌کنند؛ اما گاهی این نهاد در کشور ما به محملی برای درآمدزایی بدل می‌شود. در چنین شرایطی عملا فرآیند تجارت دشوار و هزینه‌های مضاعفی به صنعتگران تحمیل می‌شود. نبود تعامل و ارتباط سازنده میان گمرک و سایر نهادهای اقتصادی موثر در امر تجارت، دیگر چالشی است که روند فعالیت صنایع را تحت‌تاثیر منفی قرار می‌دهد. در چنین فضایی فشار مضاعفی به صنایع از محل مراودات تجاری تحمیل می‌شود که اصلاح آن ضروری به‌نظر می‌رسد.**



عکس: صمت

تجارت در سایه ناهماهنگی‌های دولتی

غلامرضا خلیقی، فعال صنعت فولاد در گفت‌وگو با صمت و در خصوص چالش‌های فعالان صنعتی در تعامل 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. تأمین 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. بااین‌وجود در مواردی روند واردات از پیش‌بینی‌ها طولانی‌تر می‌شود و چالش‌های را در مسیر تولید ایجاد می‌کند.

این فعال صنعت فولاد در ادامه 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 به‌سرعت انجام می‌شد اما اکنون این روند تغییر کرده و روند تخصیص ارز یک یا ۲ ماه زمان می‌برد.

وی گفت: این موضوع به‌ویژه برای تولیدکنندگانی که محصولشان را به‌طور کامل در بازار داخلی به فروش می‌رسانند و ارز حاصل از صادرات ندارند، جدی‌تر است. بنابراین انتظار می‌رود در شرایطی که دولت صادرات محصولی را ممنوع می‌کند، منابعی برای تأمین نیازهای ارزی موردنیاز آن صنعت هم در نظر بگیرد. چراکه صنایع از این ارز برای تامین نیازهای خود و واردات تجهیزات یا قطعات یدکی یا مواد اولیه استفاده می‌کنند.

> از گمرک انتظار می‌رود زمینه تسهیل شرایط و حذف مقررات زائد و بروکراسی‌ها را فراهم کند؛ درحالی‌که رفع مشکلات اساسی بر عهده دولت است

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

این فعال صنعت فولاد گفت: البته چالش‌های یادشده تنها به گمرک اختصاص ندارد، چراکه این نهاد 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.

خلیقی گفت: در ادامه باید تاکید کرد که بروکراسی‌هایی بر روند فعالیت سازمان گمرک حاکم است اما مشکلات اصلی ما از دلایل دیگری نشأت می‌گیرد که بیشتر هم‌ریشه دولتی دارند. در واقع از گمرک انتظار می‌رود زمینه تسهیل شرایط موجود و حذف مقررات زائد و بروکراسی‌ها را فراهم کند، درحالی‌که رفع مشکلات اساسی بر عهده دولت است.



در پایان و در جمع‌بندی موضوعات مطرح‌شده باید خاطرنشان کرد که در حال حاضر 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 بااین‌وجود 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.

سخن پایانی

گمرک به‌عنوان اولین و مهم‌ترین مجری مقررات تجارت خارجی در کنار سایر عوامل موثر در عرصه تجارت بین‌الملل، اعم از بانک‌ها، شرکت‌های بیمه و موسسات حمل‌ونقل، نقشی مهم و کلیدی در توسعه تجارت قانونی و اعمال سیاست‌های بازرگانی کشور ایفا می‌کند. گمرک در کشور ما نیز جایگاهی دیرینه دارد و یکی از قدیمی‌ترین سازمان‌های اقتصادی کشور محسوب می‌شود؛ همچنین به‌عنوان مرزبان اقتصادی، نقش موثری در وصول درآمدهای دولت و اجرای سیاست‌ها و خط‌مشی‌های اقتصادی، بازرگانی و نیز فرهنگی دارد. گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی و تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که نقشی محوری و هماهنگ‌کننده در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد. سازمان گمرک، به‌عنوان یکی از عوامل اصلی زنجیره تجارت خارجی، گستره وسیعی از سیاست‌ها را به اجرا در آورد و در تعامل با تعداد زیادی از وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای دولتی قرار دارد و ازاین‌رو، موفقیت یا عدم‌موفقیت دولت‌ها در اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه اقتصادی تا حدود زیادی به نقش و کارآیی گمرک‌های آنان بستگی دارد.

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company(Public)

آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای

«خرید ۱ (یک) دستگاه آنالیز XRD برند BRUKER مدل D PHASER 6 شرکت جهان فولاد سیرجان» «مناقصه شماره ۰۲۱۰۸–ک–م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد **نسبت به خرید ۱ (یک) دستگاه آنالیز XRD برند BRUKER مدل 6D PHASER** ازطریق برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله‌ای اقدام نماید؛ لذا از تمامی تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید اسناد مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

۱- آخرین فرصت تحویل پاکات: پایان وقت اداری روز **چهارشنبه** مورخ **۱۴۰۲/۱۲/۰۲**.

۲- تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۴،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (چهار میلیارد) ریال مطابق اسناد مناقصه.

۳- شرایط تحویل کالا: تحویل درب کارخانه شرکت جهان فولاد سیرجان واقع در استان کرمان، شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان – شیراز، کیلومتر ۲ جاده اختصاصی گل‌گهر.

۴- محل تحویل پاکات: استان کرمان، شهرستان سیرجان، دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان و استان تهران، شهر تهران، دفتر شرکت جهان فولاد سیرجان.

۵- شرکت جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.

۶- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد و ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.

۷- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره **۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷** و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.

دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company(Public)

«آگهی مناقصه عمومی»

«خرید شش عدد MOULD SUPPORT–ASSEMBLY FOR CCM شرکت جهان فولاد سیرجان» «مناقصه شماره ۰۲۶۴–ک–م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد **نسبت به خرید شش عدد MOULD SUPPORT–ASSEMBLY FOR CCM** از طریق برگزاری مناقصه‌عمومی اقدام نماید؛ لذا از تمامی تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید اسناد مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

۱- آخرین فرصت تحویل پاکات: پایان وقت اداری روز **چهارشنبه** مورخ **۱۴۰۲/۱۱/۲۵**.

۲- تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۳،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (سه میلیارد) ریال مطابق اسناد مناقصه.

۳- شرایط تحویل کالا: تحویل درب کارخانه شرکت جهان فولاد سیرجان واقع در استان کرمان، شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان – شیراز، کیلومتر ۲ جاده اختصاصی گل‌گهر.

۴- محل تحویل پاکات: استان کرمان، شهرستان سیرجان، دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان و استان تهران، شهر تهران، دفتر شرکت جهان فولاد سیرجان.

۵- شرکت جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.

۶- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد و ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.

۷- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره **۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷** و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.

دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company(Public)

آگهی مناقصه عمومی

«خرید ۹۱ قلم (ردیف) قطعات یدکی دستگاه آنالیز XRF دیجیتالی برند THERMOFISHER شرکت جهان فولاد سیرجان» «مناقصه شماره ۰۲۱۰۹–ک–م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد **نسبت به خرید ۹۱ قلم (ردیف) قطعات یدکی دستگاه آنالیز XRF دیجیتالی برند THERMOFISHER** ازطریق برگزاری مناقصه‌عمومی اقدام نماید؛ لذا از تمامی تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید اسناد مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

۱- آخرین فرصت تحویل پاکات: پایان وقت اداری روز **چهارشنبه** مورخ **۱۴۰۲/۱۱/۲۵**.

۲- تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۳،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (سه میلیارد) ریال مطابق اسناد مناقصه.

۳- شرایط تحویل کالا: تحویل بصورت DDP درب کارخانه شرکت جهان فولاد سیرجان واقع در استان کرمان، شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان – شیراز، کیلومتر ۲ جاده اختصاصی گل‌گهر.

۴- محل تحویل پاکات: استان کرمان، شهرستان سیرجان، دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان و استان تهران، شهر تهران، دفتر شرکت جهان فولاد سیرجان.

۵- شرکت جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.

۶- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد و ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.

۷- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره **۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷** و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.

دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company(Public)

آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای

«خرید ۱ (یک) دستگاه آنالیز گاز برند AGILENT و یک دستگاه ICP برند ALGILENT شرکت جهان فولاد سیرجان» «مناقصه شماره ۰۲۹۴–ک–م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد **نسبت به خرید ۱ (یک) دستگاه آنالیز گاز برند AGILENT و یک دستگاه ICP برند ALGILENT** ازطریق برگزاری مناقصه عمومی دومرحله‌ای اقدام نماید؛ لذا از تمامی تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید اسناد مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

۱- آخرین فرصت تحویل پاکات: پایان وقت اداری روز **چهارشنبه** مورخ **۱۴۰۲/۱۱/۲۵**.

۲- تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۶،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (شش میلیارد) ریال مطابق اسناد مناقصه.

۳- شرایط تحویل کالا: تحویل بصورت DDP درب کارخانه شرکت جهان فولاد سیرجان واقع در استان کرمان، شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان – شیراز، کیلومتر ۲ جاده اختصاصی گل‌گهر.

۴- محل تحویل پاکات: استان کرمان، شهرستان سیرجان، دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان و استان تهران، شهر تهران، دفتر شرکت جهان فولاد سیرجان.

۵- شرکت جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.

۶- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد و ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.

۷- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره **۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷** و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.

دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت جهان فولاد سیرجان

یادداشت



چالش‌های ورود موقت

محمد حیدرزاده
فعال صنعت روی

برقـراری هماهنگی میان سـازمان‌های دخیـل در امر تجارت خارجی ضـروری به‌نظر می‌رسـد. گمرک یکی از نهادهـای موثر در بخش تجارت به‌شـمار می‌رود، اما نهاد تصمیم‌گیری نیسـت؛ بااین‌وجود، برقراری تعاملی مناسب میان این سـازمان و سـایر نهادهای درگیر در این بخش، امکانی را برای تسهیل فعالیت سایر بخش‌های تولید فراهم می‌کند.

تجارت خارجی نقشـی بسـزا در عملکرد صنایع معدنی برعهده دارد، چراکه تولیدکنندگان برای تداوم فعالیت خود نیازمنـد واردات قطعات، تجهیزات و حتی در مواردی مواد اولیه هسـتند. صادرات نیز نقشی اساسی در توسعه تولید دارد؛ به‌ویژه آنکه تولید در اغلب صنایع‌معدنی بالاتر از نیاز بازار داخلی برآورد می‌شـود. در چنین شـرایطی، صادرات تنهـا راهکار برای تداوم تولید با حداکثر ظرفیت در صنایع است، بنابراین تسهیل تجارت از سوی گمرک برای فعالان صنعتی اهمیت می‌یابد.

فعالان صنعت روی کشـور بخشی از مواد اولیه موردنیاز خود برای تولید را از طریق واردات تامین می‌کنند. باوجود ذخایر غنی سـرب و روی کشور در طول سال‌های گذشته نسبت به اکتشاف و اسـتخراج این ذخایر بی‌توجهی شده اسـت، بر همین اسـاس نیز بخش قابل‌توجهی از نیاز این صنایع به خاک از ترکیه و در قالب قراردادهای ورود موقت، وارد می‌شـود تا در نهایت شمش حاصل از آن صادر شود. در ادامـه باتوجه به عیـار خـاک ورودی و راندمان تولید شمش، میزان شمش صادراتی مشخص می‌شود.

موضوع ورود موقت مواد اولیه یکی از چالش‌های اساسی است که روند فعالیت این تولیدکنندگان را دشوار می‌کند. وقتـی فعالان صنایع روی کشـور خـاک را در قالب ورود موقـت، به کشـور وارد می‌کنند، در قبال اظهـار ارز آن با چالش‌هایی مواجهند، چراکه این ورود موقت در سیسـتم بانک مرکزی و گمرکات به‌درستی تعریف نشده است.

بدون تردید مشـکلات ایجادشـده در رونـد ورود مواد اولیـه تاثیر منفی بر تولیـد دارد. به‌علاوه آنکه، هزینه‌های پشـتیبانی و سـتادی را افزایـش می‌دهـد، چنانچه این چالش‌ها ادامـه یابد، به تعطیلی یا توقـف در تولید منجر می‌شـود، چراکه تولید با حداقـل ظرفیت به‌منزله تحمیل خسـارت به صنایع است و از سودآوری تولید می‌کاهد. در واقع، در شرایطی که صنایع به‌دلیل کمبود مواد اولیه ناچار هستند با حداقل ظرفیت فعال کنند، هزینه‌های ثابت آنها پابرجا است.

واحدهـای تولیدکننـده برنامـه‌ای را بـرای تولید خود مشـخص می‌کنند. چنانچه خللی در روند واردات یا تامین مواد اولیـه موردنیاز آنهـا ایجاد شـود، فرآیندهای تولید به‌شـدت تحت‌تاثیر قرار می‌گیـرد، بنابراین از متولیان امر انتظـار مـی‌رود، زمینه رفع این چالش‌هـا را فراهم کنند؛ به‌ویژه بسـیاری از کاستی‌های این حوزه از نبود هماهنگی میان نهادهای متولی نشأت می‌گیرد.

متاسفانه در موارد متعددی شاهد هستیم بانک مرکزی و گمرک با هم هماهنگ نیستند. در چنین شرایطی، فعالیت برای تولیدکنندگان دشـوارتر می‌شود. در سال‌های اخیر، اداره مالیـات نیز به ایـن ارتباطات پیوند داده و چالشـی جدید در مسیر فعالیت تولیدکنندگان ایجاد شده و مرتبط کردن گمرک، بانک مرکزی و اداره مالیات، استرداد مالیات ارزش‌افـزوده تولیدکنندگان را دشـوارتر کرده اسـت. این مشـکل در حال حاضر روند فعالیت بسـیاری از واحدهای تولیدکننده روی کشـور را تحت‌تاثیر قرار داده؛ بنابراین از متولیان امر انتظار می‌رود در مسـیر تسـهیل شرایط گام بردارند.

در پایـان باید تاکیـد کرد که گمرک مجـری مصوبات نهادهـای سیاسـت‌گذار اسـت؛ بنابراین تمرکـز ویژه بر چالش‌هـای موجود میان فعـالان صنایع‌معدنی با گمرک لزوما نتیجـه مثبتی را به‌دنبال ندارد. در واقع ریشـه این چالش‌ها به‌جای دیگری بازمی‌گردد؛ در نتیجه مشـکلات باید از اساس برطرف شوند.

نهادهـای متعددی در حـوزه واردات و صـادرات نقش دارنـد و به‌اعتقاد من، برای رفع چالش‌های مرتبط با حوزه تجارت خارجی به یک هماهنگ‌کننده میان این نهادها نیاز داریم. در گذشته، سازمان توسعه تجارت ایران، مسئولیت هماهنگی تجـارت خارجی را میان سـازمان‌های مختلف برعهده داشت. چنانچه هماهنگ‌کننده بتواند وظایف خود را به‌درستی اجرایی کند، تجارت خارجی اعم از صادرات و واردات به‌خوبی و روان در مسـیر و ریل خود قرار می‌گیرد. هرقدر این هماهنگی‌ها با دقت بیشـتری انجام شـود، کار سـریع‌تر پیش می‌رود. در همین حال، طبیعی اسـت که ضعف در عملکرد نیز به‌کندی روابط تجاری منجر می‌شود.



در ارزیابی عملکرد گمرک و اثرگذاری آن بر فعالیت بخش معدن و صنایع‌معدنی تاکید شد

ضرورت یکسان‌سازی تشریفات ورود و خروج کالا

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

گمـرک گلوگاه ورود و خروج کالا اسـت، بسـیاری از سیاسـت‌های اقتصادی کشور در حوزه تجارت بین‌المللی از طریق گمرک اجرایی می‌شـود. گمرک به‌عنوان سازمانی مسـتقل تحت‌نظر وزارت امـور اقتصادی و دارایـی فعالیت می‌کند. گمـرک مکلف به رعایت مقررات و دسـتورالعمل‌هایی است کـه در امور بازرگانی و در حـوزه واردات و صادرات تبیین می‌شـود. نبـود هماهنگی میـان ارکان مختلـف اقتصادی کشـور از جملـه گمـرک و سـایر نهادهـای مرتبـط همانند سازمان توسعه تجارت، از مهم‌ترین ایراداتی است که روند تجارت را تحت‌تاثیر منفـی قرار می‌دهد. در همیـن حال، به‌روز نبـودن قوانیـن و مقـررات حاکـم بـر این سـازمان با شـرایط روز تولید، چالش‌هایی را پدیـد مـی‌آورد. در چنین شـرایطی، از متولیان این سازمان انتظار می‌رود با ایجاد تسـهیلات مناسـب در چارچوب قوانین و مقررات، حذف تشـریفات، افزایش کیفیت خدمـات گمرکـی و ارتقـای کارآیـی نظام گمرکی و بازرگانی کشـور، گامی در مسیر توسعه صنعتی و اقتصادی بردارند.



عکس: آیدا فریدی

در موارد متعددی شاهد اعمال سلیقه در گمرک استان‌های مختلف هستیم که روند فعالیت را برای برخی فعالان صنعتی دشوار می‌کند

تفاوت در اجرای مقررات



مجید سـعیدیان، فعال صنعت فـولاد در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: گمرک در مقام مرزبان اقتصادی و براسـاس مقررات سـازمان جهانی گمرک (WCO) و همچنین مقررات داخلی کشـور فعالیت می‌کند. مسـیر تجارت خارجی از گمرک می‌گذرد. بر همین اساس نیـز، صنایع بـرای ورود مواد اولیه، ماشـین‌آلات، تجهیـزات و... و همچنین در مسـیر صادرات محصولات خود، با گمرک سروکار پیدا می‌کنند.

این فعال صنعت فولاد افزود: براساس قانون یکسان‌سازی تشریفات ورود و خروج کالا، کلیه واردکنندگان و صادرکنندگان موظف هستند کالاهـای وارداتی و صادراتی خود را با تسـلیم اظهارنامه گمرکی و انجام تشـریفات لازم مطابق با دسـتورالعمل‌های گمرک ایران وارد یـا صادر کنند. بااین‌وجود، در موارد متعددی شـاهد اعمال عملکرد سلیقه‌ای در گمرک استان‌های مختلف هستیم که روند فعالیت برای برخی فعالان صنعتی را دشوار می‌کند.

سـعیدیان گفت: به‌عنوان‌مثال، در یک سـال گذشته شاهد وضع عـوارض صادراتـی روی محصـولات بخش معـدن و صنایع‌معدنی بوده‌ایـم، اما مقررات حاکم بر وضع عوارض چندین مرتبه و به‌دنبال اعتراض فعالان صنعتی و مغایرت این دسـت بخشـنامه‌ها با قوانین کشـور، تغییر کرده اسـت. بااین‌وجود، صادرکنندگان در دوره‌هایی ملـزم بـه پرداخت عـوارض صادراتی شـده‌اند. در مـواردی برخی گمرک‌های اسـتانی با دریافت ضمانت‌نامه بانکی، مجوز صادرات را صادر کرده، اما برخی دیگر از این گمرک‌های استانی، به‌ازای دریافت نقدی عوارض، مجوز صادرات داده‌اند. در چنین شـرایطی، با اصلاح مقررات و بخشـنامه مرتبط با عـوارض صادراتی، هزینه قابل‌توجه و مضاعف و خارج از قانون به برخی صادرکنندگان تحمیل می‌شـود، چراکه متاسفانه امکان عودت این عوارض صادراتی نیز وجود ندارد.

وی افزود: برقراری تعامل سـازنده میان گمرک با سـایر نهادهای فعال در حـوزه تجارت خارجی از جمله سـازمان توسـعه تجارت، ضروری اسـت. این تعامل مسیر توسـعه عملکردی در حوزه تجارت خارجـی را فراهم می‌کند. در همین حـال، بروز هر نوع ناهماهنگی میان نهادهای فعال در حـوزه تجارت، ضربات غیرقابل‌جبرانی را به تولید و صنایع تحمیل می‌کنـد. تاخیر در روند ترخیص مواد اولیه، ماشـین‌آلات و... همگی از نبود تعامل سـازنده در این حوزه نشأت می‌گیرد و بازنگری در آن ضروری است.

این فعـال صنعت فـولاد گفت: صـادرات یعنـی ارزآوری، امـکان تولیـد هرچـه بیشـتر و پایـدار. بنابراین از گمرک انتظار می‌رود با صادرکنندگان ریشه‌دار، که سابقه مداوم صـادرات دارند، همکاری و تعامل بیشتری داشته باشد،زیرا این همراهی در نهایت به‌نفع اقتصاد کشور است.

وی افزود: توقف یک کالا در گمرک به‌منزله وارد آمدن خسارت‌های جدی به تولیدکنندگان اسـت، بنابراین در تمام دنیا تلاش می‌شود که ایـن زمان به حداقل ممکن کاهش یابد. متاسـفانه این دسـت موضوعات در ایران مفهوم جـدی ندارند، در نتیجه نهادهای دولتی بدون توجه به ایـن موضوع عمل می‌کنند و ترخیص کالا از گمرک را به‌شـدت زمانبـر کرده‌انـد. البته گمرک مقصر تمـام چالش‌های موردبحث نیسـت، چراکه گمـرک قانون‌گذار نیسـت. در واقع این روند بروکراتیک و مقررات زائد و دسـت‌وپا گیر را سایر نهادها صادر می‌کنند و گمرک وظیفه اجرای آن را برعهده دارد.

سازمان گمرک در تعامل با سایر نهادهای فعال در حوزه تجارت، نقش مهمی در تسهیل تجارت خارجی کشورها ایفا می‌کند

بروکراسی دست‌وپاگیر



آنوش رحام، دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: سـازمان گمرک در تعامل با سـایر نهادهـای فعال در حوزه تجارت، نقش مهمی را در ارتقای تسـهیل تجـارت خارجـی کشـورها ایفا می‌کنـد. انجام سـریع و کم‌هزینه مبـادلات تجاری یکی از عوامل رشـد حجم تجارت اسـت. گمرک به‌عنوان نماینده دولت در کشورهای مختلف مسئول اعمال حاکمیت در چرخه تجارت است.

وی افـزود: گمرک مکلف به رعایت مقررات و دسـتورالعمل‌هایی اسـت که در امـور بازرگانی و در حـوزه واردات و صـادرات تبیین می‌شـود. بااین‌وجود، باید تاکید کرد که برخـی از ضوابط گمرکی، مسـیر توسـعه یا شـروع فعالیت تولیدی جدید را با چالش روبه‌رو می‌کند. این در حالی اسـت که از گمرک انتظار می‌رود با تسـهیل مقررات و شرایط، زمینه‌ساز بهبود تولید باشد.

رحام بااشـاره به تشریفات گمرکی در بخش حمل‌ونقل و ترانزیت گفـت: ایران در سـال‌های اخیر با تحریـم و محدودیت در تعاملات جهانی روبه‌رو بوده که روند تجارت جهانی را برای ما دشوار و هزینه‌بر کرده اسـت. در چنین شـرایطی، نبود قوانین و مقررات متناسب با شرایط روز و نادیده گرفتن شرایط تحریمی از سوی سازمان گمرک، هزینه‌های متعددی را به تولیدکنندگان و در مسیر واردات تجهیزات موردنیاز آنها، تحمیل می‌کند. در شرایط تحریمی، هر شرکتی حاضر به همکاری با تولیدکنندگان ایرانی نیست. در نتیجه و با هدف گریز از گزندهای تحریمی، عموما اسـناد حمل محصولات خریداری‌شده از کشـور دومی صادر می‌شود. در نتیجه واردکنندگان ناچار هستند عوارضی ۱۰ درصـدی را تحت‌عنوان حق پرچم پرداخت کنند. این در حالی اسـت که واردکنندگان تجهیزات و قطعات به‌دلیل شرایط تحریم مجبور به انتقال بار و محصولات کالایی با اسـتفاده از ناوگان حمل‌ونقل خارجی به کشور هستند، یعنی در عمل امکان استفاده از ناوگان حمل‌ونقل ایرانی وجود ندارد.

رحـام تاکید کرد: در قوانین مربـوط با دریافت عوارض حق پرچم تاکید شـده است چنانچه امکان استفاده از ناوگان حمل‌ونقل ایرانی وجود نداشـته باشد، الزامی به پرداخت عوارض نیست. در اینجا هم باتوجه به مشـکلات تحریم و عدم‌صدور بارنامه از سـوی طرف‌های خارجی به مقصد مستقیم ایران، امکانی برای استفاده از ناوگان حمل ایرانی وجود ندارد. بااین‌وجود، مسـئولان گمرک ضمن اشـراف به تمام مشـکلاتی که در این حوزه وجود دارد، این چالش‌ها را نادیده می‌گیرند و بارنامه‌های ما را برای پرداخت عوارض ارسال می‌کنند.

وی افـزود: واردات خط تولید برای صنایع مختلف و در روند تولید کالاهـای متفاوت با مشـکلاتی همراه اسـت. در حالت کلی، امکان واردات خـط تولید در قالب یک محموله به کشـور وجود ندارد، در نتیجـه تولیدکنندگان موظف به پر کـردن اظهارنامه‌های متعددی برای ورود یک خط تولید هستند. همین موضوع نیز تولیدکنندگان را بـا بروکراسـی پیچیده اداری مواجه می‌کند، بنابراین از سـازمان گمرک انتظار می‌رود ضمن ایجاد سازکاری دقیق، تمامی فرآیندهای وابسته به واردات محموله‌های وابسته به هم را در قالب یک اظهارنامه تکمیل کنند. در ادامه و پس از واردات هر بخش مجزا از خط تولید واحد یادشـده، مشخصات آن به اظهارنامه مادر اضافه شود. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسـد کـه این رویه در تمام دنیا و حتی مطابق قوانین و مقررات متحدالشـکل اعتبارات اسـنادی موسوم به UPS۶۰۰ نیز اجرایی می‌شود.

خطا در روند ارزش‌گذاری

وی افـزود: روند ورود ماشـین‌آلات، قطعات یـا تجهیزات خطوط تولید به کشور به‌قدری طولانی، خسته‌کننده و زمانبر است که کمتر تولیدکننده‌ای، اقبال کافی برای آن را می‌یابد.

این فعال صنعت فولاد، اشـتباه در رونـد ارزش‌گذاری تجهیزات، قطعـات و به‌ویژه خطوط تولید را یکی دیگر از مشـکلات اساسـی دانست که در تعامل میان تولیدکنندگان و گمرک به‌وجود می‌آید و پرونده‌های متعددی نیز در این‌باره ایجاد شده است. خطوط تولید و راه‌اندازی واحدهای تولیدی در قالب ۲ نوع قرارداد مختلف سـفارش داده می‌شوند. در قراردادهای EPC «مهندسی، تدارک و ساخت»، شـرکت واسطه صاحب تکنولوژی، خط تولید سفارش داده‌شده را از ابتدا و متناسب با سفارش طراحی می‌کند، اما در همین حال امکان خرید خط تولیدهایی از پیش‌سـاخته شـده با عنوان کاتالوگ آیتم نیـز وجود دارد. بدون تردید خرید خط تولید EPC به‌مراتب هزینه بیشتری را برای تولیدکنندگان به‌همراه دارد. خط تولید مورداستفاده در بسـیاری از صنایع فلزی، فـولادی، صنایع تکمیلی فولاد و... باید در قالب قراردادهای EPC سـفارش داده شوند. بااین‌وجود، سازمان گمـرک معیار صحیحی برای ارزش‌گذاری ایـن قراردادها ندارد، در نتیجه بروزرسـانی آمـار و اطلاعات گمرک در ایـن بخش ضروری به‌نظر می‌رسد. رحام در ادامه و درباره سایر چالش‌های حاکم بر روند ورود ماشین‌آلات و تجهیزات به کشور تاکید کرد: واردات یا صادرات فرآیندهای بین‌بخشی هسـتند و نبود هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط، چالش‌زا اسـت. در چنین شـرایطی، اگر یـک تولیدکننده بخواهد برای اجرای طرح‌های توسـعه‌ای، خط تولیدی را به کشـور وارد کند یـا یک فعال معدنی نیاز به ماشین‌آلات داشته باشد، درگیر فرآیند طولانی خواهد شد. این در حالی اسـت که ورود خط تولید به سایر کشـورها در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام می‌شود.

البته تمام چالش‌هـای حاکم بر این بخش را نمی‌توان به عملکرد گمرک نسـبت داد، بلکه مجموعه سیاست‌های حاکم بر این بخش، چالش‌زا هسـتند. در حالت کلی، یک تولیدکننـده برای واردات هر قطعه، تجهیز یا محصولی باید مجموعه‌ای از موافقت‌نامه‌ها را دریافت کند. در همیـن حال، نباید هیچ تولیدکننـده داخلی، ادعای تولید آن محصول را داشـته باشـد. در غیر این صورت، حتی اگر محصول تولیدشـده توسط شـرکت ایرانی غیررقابتی هم باشـد، باز با شعار حمایت از تولید داخلی، موانعی در مسـیر واردات آن ایجاد می‌شود. یعنی موانع جدی‌تری در مسیر توسعه صنایع به‌وجود می‌آید.

ایـن فعال صنعتی روند تخصیص ارز را دیگر چالش حاکم بر روند ورود محصولات مختلف به کشـور دانسـت که گاهی زمینه دپو این تجهیزات را در گمرکات فراهم می‌کند. در سال‌های اخیر و با تشدید شـرایط تحریم و محدودیت در روند تامین ارز، این مشکل به‌مراتب جدی شده است.

رحام گفت: در حال حاضر حتی واردات تجهیزات با استفاده از ارز حاصل از صادرات نیز به این آسانی‌ها ممکن نیست. نبود هماهنگی میان بانک مرکزی و سایر دستگاه‌های مرتبط با روند ورود تجهیزات و قطعـات یا مـواد اولیه و....، این موضوع را بـه بحرانی برای فعالان صنعتی بدل کرده اسـت. تمام چالش‌های یادشـده در حالی وجود دارند که در کشـور به‌طورمرتب شـعار حمایت از تولید و مانع‌زدایی سـر داده می‌شود. در همین حال، شاهد شـدت گرفتن بحران‌های اقتصادی در کشور نیز هستیم.

وی در پایـان تاکید کـرد: چنانچه امکانی بـرای رفع چالش‌های یادشـده فراهم شـود، می‌توانیم به ارتقـای تولیـد، افزایش تولید ناخالص داخلی و توسعه اقتصادی کشور امید داشته باشیم. در چنین اوضاعی، بخش بزرگی از بحران‌های اقتصادی و ارزی حاکم بر کشور مرتفع خواهند شد.

سخن پایانی

فعالان صنعتی و تولیدکنندگان در مسیر تجارت خارجی خود با چالش‌هایی مواجهند و نسـبت به سیاست‌های حاکم بر این بخش گلایـه دارند، بخشـی از این چالش‌ها در تعامـل با گمرک حاصل می‌شود.

گمـرک تنها مجـری مصوبات نهادهـای تصمیم‌گیر اسـت، در چنین شـرایطی نیاز به هماهنگ‌کننده ضروری است تا سازمان‌ها به‌شـکل جزیره‌ای عمل نکنند و شاهد چالشی جدی در این بخش نباشیم.

بنادر تجاری ایران در یک نگاه

- بندر امیرآباد
  - جاذبه گردشگری بالا
  - ۱۳۳سکله بارگیری
- بندر انزلی
  - مهم‌ترین بندر شمال ایران
  - سالانه میزبان ۱۳۰۰ کشتی
  - بارگیری ۴ میلیون تن محموله
- بندر نوشهر
  - وسعت ۴۴هکتار
  - سالانه میزبان ۵۰۰ کشتی
  - دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی
- بندر چابهار
  - تنها بندر ایران با دسترسی مستقیم به اقیانوس هند
  - دسترسی آسان
    - افغانستان
    - پاکستان
    - هند
- بندر عباس
  - اصلی‌ترین خروجی دریایی ایران
    - بندر شهید رجایی
    - بندر شهید باهنر
- پیوندهای تجاری با
  - آسیای جنوب شرقی
  - اروپا
  - امریکا
  - افریقا

اینفوگرافی: سامان شرف‌الدین

فراخوان برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

نوبت اول
شناسه ۱۶۵۰۷۰۰

خدمات پشتیبانی، تعمیر، نگهداری شبکه، رایانه و تجهیزات جانبی شرکت سهامی آب منطقه‌ای البرز و ادارات تابعه در سطح استان

شرکت آب منطقه‌ای البرز در نظر دارد فراخوان جهت برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای «خدمات پشتیبانی، تعمیر، نگهداری شبکه، رایانه و تجهیزات جانبی شرکت سهامی آب منطقه‌ای البرز و ادارات تابعه در سطح استان» را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان شامل دریافت و تحویل اسناد مناقصه از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه ستاد همزمان با درج آگهی مناقصه در روزنامه می‌باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه و برنامه زمانبندی فرایند ارجاع کار از طریق سامانه قابل دریافت می‌باشد.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گذار: کرج- مهرشهر-بلوار امام خمینی(ره)-روبروی مصلی-خیابان بوستان- شرکت سهامی آب منطقه‌ای البرز- کدپستی ۳۱۸۶۷۱۷۵۹۸-تلفن ۳۲۰-۳۱۰- ۰۲۶۳۳۳۲۲۳۰۰

اطلاعات تماس سامانه جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۲۷۳۱۳۱۳۱- ۰۲۱

دفتر ثبت‌نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸ -۰۲۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۰۸ شرکت آب منطقه‌ای البرز

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده (نوبت دوم

شرکت خدماتی شهرک صنعتی آراسنج سهامی خاص شماره ثبت: ۵۱۸ شناسه ملی: ۱۴۰۰۳۵۳۳۲۸۹

با توجه به اینکه مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده (نوبت اول) مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲ منتشره در روزنامه صمت به تاریخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۹ به علت به حدنصاب نرسیدن سهامداران جلسه تشکیل نگردید. بدین‌وسیله از کلیه سهامداران و یا نمایندگان قانونی سهامداران دعوت به عمل می‌آید تا در جلسه مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده (نوبت دوم) شرکت خدماتی شهرک صنعتی آراسنج سهامی خاص شماره ثبت: ۵۱۸ شناسه ملی: ۱۴۰۰۳۵۳۳۲۸۹ که مورخ **۱۴۰۲/۱۱/۲۶** راس ساعت **۱۰** به نشانی: استان قزوین، شهرستان بوئین‌زهرا، بخش مرکزی، دهستان زهرای پائین، روستای شهرک صنعتی آراسنج، شهرک صنعتی آراسنج، خیابان اول جنوبی، بلوار استاندارد، پلاک ۰، طبقه همکف کدپستی: ۳۴۵۱۱۶۸۷۵۵ تشکیل می‌گردد حضور به هم رسانید.

دستور جلسه:

- استماع گزارش هیئت‌مدیره و بازرس قانونی و حسابرس رسمی
- تصمیم‌گیری درخصوص تصویب ترازنامه و حساب سود و زیان منتهی به اسفند ۱۴۰۱
- تصمیم‌گیری درخصوص انتخاب بازرس اصلی و علی‌البدل برای سال مالی ۱۴۰۲
- تصمیم‌گیری درخصوص انتخاب مدیران

هیأت‌مدیره شرکت

آگهی فراخوان مناقصه یک‌مرحله‌ای نوبت اول (۵۸-۰۲)

نوبت اول
شناسه ۱۶۵۰۸۲۴

کدپایگاه ملی: ۵۳۱۶۳۵۹۵

۱- موضوع مناقصه: شرکت گاز استان مرکزی در نظر دارد، سیستم روشنایی ایستگاه‌های تقلیل فشار زون شهرستان خمین، شهرستان محلات و ایبک‌آباد فرمهین واقع در استان مرکزی را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد صلاحیت واگذار نماید.

شرح مختصر پروژه: (تهیه مصالح عهده پیمانکار و اجرای سیستم روشنایی ایستگاه‌های تقلیل فشار زون شهرستان خمین، شهرستان محلات و ایبک‌آباد فرمهین واقع در استان مرکزی)

۲- مناقصه‌گزار: شرکت گاز استان مرکزی

۳- میزان و نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: برابر مصوبه هیئت دولت به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ و به مبلغ ۱,۴۱۲,۷۰۶,۰۰۰ ریال خواهد بود.

۴- در این پیمان ۲۰٪ پیش‌پرداخت طبق آیین‌نامه تضمین پرداخت می‌شود.

۵- محل و مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی و گشایش پیشنهادها:

- **محل دریافت اسناد ارزیابی کیفی:** محل دریافت اسناد، سامانه «تاد» www.setadiran.ir می‌باشد.
- **مهلت تحویل اسناد ارزیابی کیفی:** آخرین مهلت ارسال اسناد ارزیابی بعد از امضاء و مهر الکترونیکی، لغایت ساعت **۱۲** تاریخ تعیین شده در سامانه تاد و از طریق سامانه «تاد» www.setadiran.ir می‌باشد.
- **زمان ارسال مدارک مناقصه:** پس از مرحله ارزیابی کیفی، مناقصه‌گرانی که حائز حداقل امتیاز ارزیابی کیفی شده‌اند، در مراحل بعدی مناقصه شرکت می‌نمایند.
- رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی الزامی است. قیمت‌ها متناسب با کالای ساخت داخل با لحاظ کیفیت ارائه گردد.
- زمان گشایش پاکات: در اسناد مناقصه ذکر می‌گردد.

۶- مبلغ برآوردی و پیشنهادی دستگاه مناقصه‌گزار: به مبلغ ۲۸,۲۵۴,۱۱۸,۰۰۰ ریال می‌باشد.

۷- پیمانکاران بایستی دارای گواهینامه ایمنی از اداره کار، گواهینامه صلاحیت در رشته نیرو یا تاسیسات و تجهیزات، کد اقتصادی، کد کاربری پایگاه ملی مناقصات و دارای گواهی امضای الکترونیکی در سامانه www.setadiran.ir باشند.

مناقصه‌گران می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت پایگاه اطلاع‌رسانی WWW.shana.ir مراجعه و یا با شماره تلفن‌های ۳۲۴۱۲۰۸۱-۰۸۶ امور قراردادهای شرکت گاز استان مرکزی تماس حاصل فرمایند.

تلفکس: ۰۸۶-۳۲۷۷۶۶۶۰

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۰۸ روابط عمومی شرکت گاز استان مرکزی

آگهی موضوع ماده ۳ و ماده ۱۳ آئین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت دوم
شناسه ۱۶۴۰۴۰۲

نظر به دستور مواد ۱و۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی آمل مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد:

املاک متقاضیان واقع در بخش سه ثبت آمل -دهستان دشت سر

۱۳- اصلی (قریه بوران وسالارمحله)

۶۳۶۳فرعی از ۱۳۸۴فرعی دولت جمهوری اسلامی ایران با نمایندگی وزارت آموزش و پرورش استان مازندران دبیرستان (دخترانه) نمونه دولتی **مرحوم یوسف بلوری در ششدانگ یک قطعه زمین با ساختمان احداثی با کاربری آموزشی به مساحت ۱۸۲۲,۷۲ مترمربع** شرط ضمن عقد: متقاضی حق تغییر کاربری و حق تغییر نام و حق فروش ملک مورد تقاضا به غیر را ندارد. هبه شده از مالک رسمی مرحوم یوسف بلوری.

لذا به موجب ماده ۳ - قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ - آیین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی در روستاها از طریق الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلاً اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۲۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ حسن صالحی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک آمل

گپ‌وگفت

ایران به‌دنبال تجارت پایاپای با پاکستان

کیمیا ملکی: پاکستان بازاری ۲۴۰ میلیون نفری با بیش از ۹۰۰ کیلومتر مرز مشترک زمینی و اشتراکات فراوان تاریخی، فرهنگی و دینی با ایران است. پاکستان پنجمین کشور پرجمعیت جهان است؛ با این وجود میزان مبادلات تجاری این کشور با میزان جمعیت آن متناسب نیست. براساس آمار تجارت ایران و پاکستان ارزش صادرات بدون نفت خام ایران به پاکستان در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ با رشد ۱۸.۱ درصدی همراه بوده و ارزش واردات ایران از پاکستان نسبت به سال ۱۴۰۰، حدود ۲.۷ برابر شده که البته بیش از ۸۵ درصد واردات ایران از پاکستان مربوط به برنج است. در کل تجارت ایران با پاکستان در سال‌های گذشته افت‌وخیز زیادی داشته، اما در سال‌های اخیر، اقدامات مهمی برای گسترش روابط دو کشور شامل همکاری اقتصادی مانند ایجاد دو پایانه مرزی جدید در منطقه «ریمدان-گَبد» و «پیشین-مند» و یادداشت تفاهم همکاری برای ایجاد ۶ بازارچه مرزی مشترک به امضا رسیده است.



صمت به‌منظور بررسی بیشتر وضعیت تجارت ایران و پاکستان به گپ‌وگفت با عبدالحکیم ریگی، رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و پاکستان پرداخت.

◉ وضعیت تجارت ایران با پاکستان را چطور ارزیابی می‌کنید؟

پاکستان کشوری است که با سیاست درهای باز به تجارت می‌پردازد و هیچ محدودیت‌های گمرکی و تعرفه‌ای برای واردات ندارد. حدود ۳۱۰ قلم کالا از پاکستان به ایران وارد و ۳۲۵ قلم کالا از ایران به پاکستان با ۱۰ تا ۳۰ درصد معافیت تعرفه صادر می‌شود. روابط اقتصادی و تجاری ایران و پاکستان نسبت به گذشته بهبود یافته، اما این سطح تجارت ایران و پاکستان، کفایت نمی‌کند و رسیدن به تجارت ۵ میلیارد دلاری بین دو کشور هدف‌گذاری شده است. در کل ظرفیت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری ایران و پاکستان زیاد و متنوع است و باتوجه به آنها می‌توان با تسهیل شرایط تجاری، سطح همکاری‌ها را توسعه داد.

◉ چه چالش‌هایی مانع تحقق تجارت ۵ میلیارد دلاری بین دو کشور است؟

باید برای کمبود زیرساخت‌ها و تعرفه‌ها که از موانع رشد تجارت میان ایران و پاکستان است چاره‌ای اندیشید. در واقع برای تحقق این هدف، باید موانع و مشکلات عمده صادراتی مانند دخالت‌های بانک مرکزی و ایفای تعهدات ارزی رفع شود.

◉ راهکارهای رفع چالش‌های موجود چیست؟

اگر واردات در مقابل صادرات بدون دخالت بانک مرکزی اجرایی شود، بدون شک شاهد گسترش مبادلات تجاری دو طرف خواهیم بود و ایفای تعهدات ارزی صادرکنندگان نیز با شرایط بهتری انجام خواهد شد. همچنین اتاق بازرگانی زاهدان به پاکستان پیشنهاد داده که قراردادهای تعرفه آزاد یعنی تجارت آزاد بین دو طرف امضا شود تا به این واسطه از قاچاق جلوگیری شود. در مجموع برای افزایش مبادلات تجاری با کشور پاکستان، تغییر سیستم بانکی، تبادلات پولی و خدمات گمرکی ضروری است. پاکستان کشوری با جمعیت قابل‌ملاحظه و بازاری خوب است. بهتر است برای رشد مراودات تجاری میان ایران و پاکستان، با توجه به ظرفیت‌های موجود در مرز و با انرژی ارزان، کالاهایی به‌منظور صادرات به پاکستان تولید شود.

◉ ایران از تجارت با پاکستان باتوجه به کمبود ذخایر ارزی این کشور، چه سودی می‌برد؟

کمبود منابع ارزی پاکستان وجود دارد، اما ما دنبال تجارت پایاپای یا تهاتری با پاکستان هستیم، زیرا پاکستان کالاهای اساسی مانند برنج، دانه‌های روغنی و گوشت و میوه‌های گرمسیری دارد و ایران می‌تواند در زمینه واردات دام زنده، گوشت و برنج از پاکستان اقدام کند.

◉ راه‌اندازی مراکز تجاری و فروشگاه ایرانی در پاکستان و وجود بازارچه‌ها چه تاثیری در مراودات تجاری دارد؟

احداث مراکز تجاری و فروشگاه در پاکستان نیاز است و اکنون نیز اتاق مشترک ایران و پاکستان برنامه‌ریزی‌هایی را در این زمینه دارد.

◉ وضعیت حمل‌ونقل را در تجارت با این کشور چطور ارزیابی می‌کنید؟

ناوگان ما خسته هستند و دولت باید با توسعه زیرساخت‌ها و بهبود حمل‌ونقل، هزینه مبادله را کاهش دهد تا قدرت رقابت ایران بیشتر شود، زیرا در صورت توسعه سیستم حمل‌ونقل شاهد کاهش نرخ ۳۰ درصدی محصولات در بازار خواهیم بود. بین دو کشور ۷ بازارچه مشترک فعال است که تنها امتیاز آنها کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل است.

لازم به ذکر است که پاکستان در بین ۱۳۸ کشور جهان، دارای رتبه ۶۱ صادرات، ۴۶ واردات و از نظر تراز تجاری در جایگاه ۱۳۲ قرار دارد. مجموع صادرات پاکستان در سال ۲۰۲۲ میلادی ۳۱میلیارد و ۱۷۵میلیون دلار و جمع واردات این کشور ۷۱میلیارد و ۱۰۴میلیون دلار بوده است. بر این اساس می‌توان پاکستان را یک کشور با درجه بالای خودکفایی در تولید و مصرف دانست. ۵ کشور برتر مقصد صادراتی پاکستان عبارتند از امریکا، چین، انگلیس، آلمان و هلند و ۵ مبدا وارداتی این کشور شامل چین، امارات متحده عربی، اندونزی، امریکا و عربستان هستند.

۲۲ سازمان در عملکرد گمرک در مبادلات تجاری موثرند

خزان تجارت زیر سایه تعدد قوانین



عکس: صمت

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir

گمرک سازمان و نهادی دولتی است که مسئولیت اجرای قانون گمرکی، وصول حقوق و عوارض ورود و خروج، واردات، ترانزیت و صادرات کالا را بر عهده دارد. در واقع گمرک نخستین و مهم‌ترین مجری مقررات تجارت خارجی در کنار سایر عوامل در این حوزه اعم از بانک‌ها، شرکت‌های بیمه و موسسات حمل‌ونقل نقش کلیدی در توسعه و گسترش تجارت قانونی و اعمال سیاست‌های بازرگانی کشور دارد. هدف اصلی گمرک تسهیل جریان‌های تجاری روان و کارآمد از طریق ساده‌سازی رویه‌های گمرکی است. با این حال میان تعاریف و عمل شکاف عمیقی وجود دارد و معمولا از رسوب کالا در گمرکات و عدم ارائه آمار دقیق از تجارت تا بی‌توجهی به کیفیت کالا مواردی است که تجار با آن سروکار دارند. در کل مدت‌هاست که گمرک به‌جای ایفای نقش تسهیل‌گری به کابوسی برای صادرکنندگان و واردکنندگان تبدیل شده است. اکنون روز جهانی گمرک بهانه‌ای شد تا به نقش این سازمان در تجارت ایران بپردازیم.

شاید این وظایف را تنها روی کاغذ ببینید

گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی و تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که نقشی محوری و هماهنگ‌کننده در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد. علت آنکه گمرک تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار گرفته این است که هدف اصلی اخذ حقوق گمرکی و سود بازرگانی در کشور ما و در بیشتر کشورها ایجاد درآمد برای دولت‌ها است. نقش گمرک در رشد تجارت بسیار حیاتی و اساسی است. گمرک به‌عنوان یک سازمان دولتی، مسئولیت نظارت و کنترل بر تجارت بین‌المللی را دارد و نقش مهمی در تسهیل و تسریع روند تجارت و رشد اقتصادی بازی می‌کند. در زمینه صادرات، گمرک وظیفه تعیین و اجرای قوانین و مقررات مربوط به صادرات کالاها را دارد. این شامل تعیین مقررات و الزامات صادراتی، تنظیم اسناد لازم برای صادرات، بررسی و تایید صحت اسناد صادراتی است. همچنین، گمرک مسئولیت بررسی و تایید صحت ارزش کالاها و تعیین مالیات‌ها و عوارض صادراتی را دارد. در زمینه واردات، گمرک وظیفه تعیین و اجرای قوانین و مقررات مربوط به واردات کالاها را عهده‌دار است. این شامل تنظیم و اجرای مقررات و الزامات وارداتی، بررسی و تایید اسناد وارداتی و تعیین مقدار و ارزش کالاها برای پرداخت گمرکی است. همچنین، گمرک مسئول بررسی و تعیین مالیات‌ها و عوارض وارداتی و نظارت بر ترخیص و تحویل کالاها به مقصد است. با تسهیل و تسریع روند تجارت و کاهش موانع مربوط به صادرات و واردات، گمرک می‌تواند به رشد تجارت و اقتصاد کشور کمک کند. همچنین، گمرک نقش مهمی در حفظ امنیت مرزها و جلوگیری از ورود کالاهای غیرقانونی و خطرناک دارد. لازم به ذکر است که سایر وظایف گمرک شامل بررسی اسناد و انجام تشریفات قانونی ترخیص کالا، کنترل و نظارت بر عبور کالا از قلمرو کشور، اجرای قوانین و مقررات مرتبط با بازارچه‌های مرزی، مرزنشینان و پیله‌وران، اعمال مقررات گمرکی درباره معافیت‌ها و ممنوعیت‌ها، اجرای قوانین و مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی، کالاهای متروکه و ضبط‌شده، فراهم آوردن سامانه‌ها و روش‌های نوین همچون پنجره واحد در فعالیت‌های گمرکی، جمع‌آوری، تجزیه و تحلیل و انتشار آمار میزان واردات و صادرات کالا، بررسی و شناخت موانع نظام گمرکی و برنامه‌ریزی در جهت رفع آنها، نظارت و بازرسی از واحدهای اجرایی گمرکی و کارکنان گمرک، رسیدگی و حل اختلافات با صاحب کالا و راهبری دعاوی حقوقی و قضایی، انعقاد تفاهمنامه و موافقت‌نامه‌های گمرکی، عضویت و تعامل فعال با سازمان‌های بین‌المللی، واگذاری امور غیرحاکمیتی گمرکی به بخش‌های خصوصی و تعاونی (طبق اصل ۴۴)، استفاده از فناوری‌های نوین و تجهیز اماکن گمرکی به ابزارهای پیشرفته است.

گمرک تنها مجری است و بس!

جمشید نفر، کارشناس تجارت با تاکید بر اهمیت نقش گمرک در تجارت به صمت گفت: گمرک نقش مهم و ارزنده‌ای در روند تجارت دارد، اما نباید این موضوع را فراموش کرد که گمرک یک سازمان اجرایی است و به‌تنهایی تصمیم‌گیر نیست و باتوجه به دستوراتی که به گمرک داده می‌شود، گمرک می‌تواند مسیر تجارت را تسهیل یا سخت کند.

وی با اشاره به تاثیر صدور بخشنامه‌ها بر تجارت اظهار کرد: قبل از صدور هر نوع بخشنامه‌ای باید نظرات کارشناسان و افراد فعال در حوزه موردنظر را جویا شد تا تاثیرات آن در نظر گرفته شود. بخشنامه‌های متعدد در هر زمینه‌ای منجر به مشکلاتی نه‌تنها برای تجار، بلکه بازار می‌شود و نتیجه آن در سفره‌های مردم نمود می‌یابد. از سوی دیگر کاهش و سازماندهی تعداد بخشنامه‌ها روند تجارت را آسان‌تر می‌کند. این یک اصل است که باید تجار برای مدتی از جهت تغییر نکردن شرایط کاری خود آسوده‌خاطر باشند. در واقع با صدور بخشنامه‌های متعدد تاجر در اخذ تصمیم دچار مشکل می‌شود و به این واسطه ریسک سرمایه‌گذاری افزایش پیدا می‌کند.

▣ گمرک مجبور است

نفر با تاکید بر ماهیت مجری‌گری گمرک اظهار کرد: بخشنامه‌ها مستقیم ازسوی گمرک صادر نمی‌شوند، بلکه دستوراتی هستند که به گمرک ابلاغ می‌شوند. بنابراین باتوجه به نقش مهم گمرک در مسیر تجارت نباید به صورت روزانه و مکرر دستوراتی به آن داده شود تا به‌واسطه آن، گمرک مجبور به صدور بخشنامه‌های بیش از اندازه شود.

این کارشناس تجارت با اشاره به نقش گمرک در ترخیص کالاها گفت: کم و کیف ترخیص کالا نیز به کم و کیف ابلاغ قوانین و مقررات به گمرک باز می‌گردد.

▣ گمرک مقصر نیست

نفر با تاکید بر اینکه در بسیاری از مقررات وضع‌شده نمی‌توان گمرک را مقصر دانست، افزود: مشکل اصلی، رفتارهای نیروی انسانی است که در گمرک نیز مانند بسیاری از سازمان‌ها با آن روبه‌رو هستیم. این روند برای تجار دردسرهای بزرگی را ایجاد می‌کند که به‌واسطه آن قید تجارت را می‌زنند. به همین دلیل شاهد رسوب کالا در سازمان اموال تملیکی هستیم. برخی کالاهای رسوب‌شده در انبارهای این سازمان مربوط به بیش از ۲۰ سال پیش است و اکنون دیگر امکان استفاده از آنها وجود ندارد که با هزینه بالا امحا و نابود می‌شوند. وی عملکرد گمرک در بخش صادرات را مثبت ارزیابی کرد و گفت: گمرک در بخش صادرات عملکرد مثبتی دارد، زیرا صادرات مسئله مهمی برای همه کشورها است و همیشه ابلاغیه‌ها به گمرک در راستای تسهیل امور صادرات بوده و این بخش کمتر مورد تهدید بخشنامه‌های گمرکی قرار می‌گیرد. در واقع به‌منظور بهبود وضعیت صادرات، دست گمرک همیشه برای کمک به صادرکنندگان باز است. اما در عین حال واردکنندگان از عملکرد گمرک ناراضی هستند که بخش زیاد آن مربوط به کنترل‌های بیش از اندازه در مسیر واردات است. همچنین متاسفانه به‌دلیل عدم شفافیت حاکم بر گمرک افراد سودجو می‌توانند به‌راحتی از این محیط سوءاستفاده کنند.



▣ پشت قصه چیست؟

این کارشناس تجارت درباره کاهش درآمد حاصل از عوارض گمرکی و تاثیر مثبت آن بر تجارت بیان کرد: نمی‌توان حکم کلی برای این موضوع صادر کرد، زیرا در بسیاری از کشورها با کاهش عوارض گمرکی، تجارت افزایش یافته و رفاه مردم نیز به‌دنبال آن افزایش می‌یابد، اما در برخی موارد نیز با کاهش عوارض گمرکی، کشور دچار کمبود بودجه می‌شود. اینکه بودجه کشوری وابسته به درآمدهای عوارضی باشد، نشان‌دهنده ساختار بد اقتصاد آن کشور است. در کل این موضوع به سیاست‌های کلان کشور بستگی دارد و باید دید چه ایده‌ای پشت کاهش درآمدهای عوارض گمرکی است؟

گفتنی است چندی پیش رئیس کل گمرک با بیان اینکه دولت با کاهش تعرفه از دریافت ۶۰ هزار میلیارد تومانی به نفع مردم چشم‌پوشی کرده، خاطرنشان کرد: مجموع آمار حقوق ورودی درباره کالاهای نام برده شده با اعداد قبلی و روند کاهش نیافته با احتساب حقوق ورودی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی به عدد بزرگی دست می‌یابیم.

بخشنامه‌ها مستقیم ازسوی گمرک صادر نمی‌شوند، بلکه دستوراتی هستند که به گمرک ابلاغ می‌شوند

گمرک؛ مکانی پیچیده برای رسوب کالا

مسعود دانشمند، کارشناس حوزه تجارت با تعریفی از نقش گمرک به صمت گفت: گمرک، دروازه عبور سلامت کالا است. این فرضیه که برخی معتقدند گمرک اجازه ترخیص برخی از کالاها را نمی‌دهد و آنها را نگه می‌دارد، کاملا غلط است، زیرا رسوب کالا در گمرک ناشی از مقررات مختلفی است که به گمرک ابلاغ می‌شود. گمرک تنها مجری است و حدود ۲۲ سازمان مانند وزارتخانه‌های صمت، بهداشت و درمان، سازمان استاندارد و... در عملکرد گمرک نقش دارند. برای مثال اگر تخصیص ارز صورت نگیرد، گمرک امکان ترخیص کالا را ندارد.

وی با اشاره به تفاوت گمرک ایران با سایر کشورهای دنیا بیان کرد: نباید گمرک ایران را با دنیا مقایسه کرد، زیرا گمرک ایران، شرایط خاص خود را دارد.

برای مثال کالاها در گمرکات فرانسه تنها ثبت آماری می‌شوند و عبور می‌کنند. همچنین اتحادیه اروپا یک اتحادیه اقتصادی-سیاسی است که از ۲۷ کشور اروپایی تشکیل شده و بین اعضای آن اصلا گمرکی وجود ندارد. میان کشورهای عضو اتحادیه اروپا هیچ تعرفه یا مانع غیرتعرفه‌ای وجود ندارد و خلاف مناطق تجارت آزاد، اعضای این اتحادیه بر همه کالاهایی که از خارج به این اتحادیه وارد می‌شوند، تعرفه یکسان می‌بندند. شورای همکاری کشورهای عربی پیرامون خلیج‌فارس نیز راه اتحادیه اروپا را پیش گرفتند و درصدد حذف گمرک هستند.

▣ ضرر مصرف‌کننده

دانشمند با اشاره به تاثیرات منفی رسوب کالا در گمرک اظهار کرد: براساس برآوردهای صورت‌گرفته به ازای هر ۱۰ روز رسوب کالا در گمرک یک درصد به نرخ تمام‌شده کالا افزوده می‌شود، این در حالی است که متاسفانه گمرک ایران تبدیل به یک مکان پیچیده برای رسوب کالا شده است. هنگامی که کالا در گمرک رسوب می‌کند، انباردار هزینه انبارداری، گمرک عوارض و... دریافت می‌کنند؛ در نتیجه نرخ تمام‌شده کالا بالا می‌رود و در نهایت با افزایش نرخ محصولات، مردم باید هزینه این حکمرانی غیرفعال را بپردازند.

▣ بخشنامه‌ها را حذف کنید

این کارشناس حوزه تجارت درباره تاثیر صدور بخشنامه‌های متعدد در حوزه تجارت گفت: اگر همه بخشنامه‌ها حذف شود، کالایی در گمرک نمی‌ماند و بلافاصله ترخیص می‌شود. زمانی صحبت از پنجره واحد گمرک می‌شد که براساس آیین‌نامه آن یکی از بهترین روش‌ها برای کاهش هزینه‌ها و فرآیند صادرات و واردات یک کشور است. مهم‌ترین کارکرد این پنجره صرفه‌جویی در وقت و هزینه تاجران و سایر مشتریان برای امور صادرات و واردات و توسعه تجارت بین‌المللی است. بر این اساس مقرر شد همه سازمان‌هایی که با گمرک در ارتباط هستند، یک دفتر در گمرک داشته باشند تا کارها در همان گمرک انجام شود که متاسفانه محقق نشد. در نتیجه برای بهبود عملکرد گمرک لازم است، ۲۲ سازمان دخیل در عملکرد گمرک در جلسه‌ای هم‌فکری کرده و بخشنامه‌ها را حذف کنند تا تسریعی در صادرات و واردات کالاد صورت گیرد. لازم به ذکر است که هر تغییری در روند تجارت نیاز به ۶ ماه فرصت دارد و تصمیمات یک‌شبه تنها روند را سخت‌تر می‌کنند.



به ازای هر ۱۰ روز رسوب کالا در گمرک یک درصد به نرخ تمام‌شده کالا افزوده می‌شود

سخن پایانی

روزانه با اخباری روبه‌رو می‌شویم که براساس آن در ایجاد اختلال در روند تجارت یک کالا گمرک متهم اصلی معرفی می‌شود، در صورتی که باتوجه به نظر فعالان تجاری گمرک تنها اجراکننده دستوراتی است که به آن اعلام می‌شود و بس!

در نتیجه امیدواریم باتوجه به نظرات کارشناسان و تجارتی که تمایلی به بهبود ندارد، روند بهتری را در مسیر تجارت پیش بگیریم.

طرح جدید مجلس برای افزایش قدرت رقابت ترانزیت کشور بررسی شد

خیز بهارستان برای توسعه ترانزیتی

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir


عکس: صمت

مجلس شورای اسلامی در مصوبه‌ای مقرر کرد به منظور افزایش رقابت‌پذیری گذر (ترانزیت) از مسیر ایران نسبت به مسیرهای رقیب، اقداماتی انجام شود. نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی ۲۳ مهر در جریان بررسی گزارش کمیسیون تلفیق درباره لایحه برنامه هفتم توسعه، بندهایی از ماده ۵۸ لایحه برنامه هفتم توسعه را تصویب کردند که در صورت اجرا منجر به افزایش ۲۰ میلیون تنی اهداف ترانزیتی کشور می‌شود، هرچند این بند از لایحه با مخالفت‌هایی نیز همراه بود، اما در نهایت به‌تصویب رسید.

اعتراض به افزایش ۲۰ میلیون تنی اهداف ترانزیتی

در این جلسه با مخالفت رئیس مجلس و رئیس سازمان برنامه، اهداف تعیین‌شده برای ترانزیت که در کمیسیون تلفیق از ۳۰ میلیون تن به ۵۰ میلیون تن افزایش یافته بود، برای اصلاح و واقعی شدن اعداد و ارقام به کمیسیون تلفیق بازگشت.

در بررسی ماده (۵۶)، با نظر محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی و مخالفت داود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه، ماده (۵۶) که به اهداف کمی سنجه‌های عملکردی گذر (ترانزیت) و اقتصاد دریامحور اختصاص دارد و میزان سهم حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی کل بار زمینی داخلی و سهم ریلی بنادر کشور را در جدولی تعیین کرده بود، به‌دلیل ابهام و افزایش اعداد در نظر گرفته‌شده به کمیسیون تلفیق برنامه ارجاع شد.

پیش از ارجاع، احمد امیرآبادی فرهانی در مخالفت با بند ح ماده (۵۶) گفته است که اعداد آمده در این جدول، در بخش‌هایی افزایش قابل‌توجه داشته است، چراکه دولت گذر یا همان ترانزیت را ۳۰ میلیون تن در گذر زمینی در نظر گرفته،اما کمیسیون تلفیق برنامه این عدد را به ۵۰ میلیون تن رسانده است که باید کمیسیون در چگونگی انجام آن پاسخ دهد.

حسینعلی حاجی‌دلیگانی در موافقت با ماده (۵۶) تصریح کرد: دولت و کمیسیون تلفیق اعدادی را برای میزان گذر آن یا همان ترانزیت در نظر گرفتند و کشور ظرفیت‌های لازم را برای تحقق آن و درآمدزایی دارد که تاکنون به‌درستی از این ظرفیت‌ها استفاده نشده است. اهمیت استفاده از ریل که سبب صرفه‌جویی در سوخت می‌شود، از جمله محاسن این جدول است و اگر تا پایان برنامه به بخش‌هایی از این اعداد هم برسیم، باز هم برای کشور مفید است.

داود منظور در مخالفت با افزایش اعداد در ترانزیت که توسط کمیسیون تلفیق اعمال شده بود، گفت: معتقدیم ظرفیت‌های ترانزیتی کشور برای حمل بار در یک دهه اخیر مغفول مانده است و اگر بتوانیم ظرفیت ترانزیت را افزایش دهیم، به‌طورحتم منابع ارزی مطمئنی برای کشور ایجاد می‌کند و جایگاه کشور را در مسیرهای بین‌المللی افزایش خواهد داد؛ بنابراین در پیشنهاد دولت در برنامه در ماده (۵۶) ظرفیت ترانزیت کالا را از ۱۲ میلیون تن به ۳۰ میلیون تن افزایش دهیم که نیاز به سرمایه‌گذاری سنگینی نیز خواهد داشت.

وضعیت نامطلوب ترانزیت در کشور



محمدعلی سروستانی، کارشناس حوزه اقتصاد حمل‌ونقل به صمت می‌گوید: باتوجه به بررسی‌های انجام‌شده، دلیل اصلی وضعیت نامطلوب ترانزیت در کشور، ناکامل بودن زیرساخت‌های ریلی است و توجه مجلس به این موضوع، مسیر توسعه کشور را باز می‌کند. به‌همین‌دلیل، برای رسیدن به موقعیت برتر در حمل‌ونقل ریلی منطقه، هدف‌گذاری شده است که در آینده نزدیک ۱۵هزار کیلومتر خط ریل ساخته شود.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: استفاده نامناسب و عدم‌بهره‌برداری مناسب از زیرساخت‌های موجود، باعث کاهش قابل‌توجهی در بهره‌وری خطوط ریلی شده است. در حال حاضر، در برخی نقاط، باوجود معرفی فناوری‌های مختلف برای کنترل و هدایت قطارها روی ریل، بهره‌برداری از خطوط ریلی کشور به‌صورت دستی انجام می‌شود. قطارها باید پس از طی کردن بلوک‌های بلند در ایستگاه‌ها، منتظر مجوز ورود به بلوک بعدی از مسئول ایستگاه شوند. این موضوع باعث می‌شود که بخش قابل‌توجهی از ظرفیت خطوط ریلی کشور بدون استفاده باقی بماند.

علاوه بر این، در برخی خطوط ریلی، باوجود استفاده از ریل‌های سنگین که توانایی تحمل بار محوری تا ۳۰ تن را دارند، بار محوری در این خطوط، حداکثر ۲۵ تن است.

این کارشناس اقتصادی، مسائل حوزه خارجی را نیز در این بخش موثر دانست و گفت: از سوی دیگر، در فرآیند اجرا نیز مشکلات جانبی بسیاری وجود دارد. آذربایجان از طریق دریای خزر خدمات حمل‌ونقل به کامیون‌های ترکیه‌ای ارائه می‌دهد. کامیون‌های ترک از طریق دریای خزر وارد گرجستان می‌شوند و این مسیر کوتاه‌تر و ارزان‌تر و به‌خوبی پذیرفته شده است.

اقدامات کشورهای همسایه برای کاهش نقش ایران در ترانزیت کالا نیز تاثیرگذار بوده؛ ترکمنستان تعرفه گمرکی برای کالاها از مرز ایران را افزایش داده است تا ترانزیت کالا از ایران کاهش یابد. در ایران، ترانزیت کالا تحت‌نظارت ۲۷ نهاد و سازمان انجام می‌گیرد که این موضوع مشکلات متعددی را برای فعالان این حوزه ایجاد کرده، زمان و هزینه‌های ترانزیت را افزایش داده و به‌طبع، تعداد مشتریان کاهش پیدا کرده است.

اهمیت کریدور شمال ـ جنوب

سروستانی با بیان اینکه کریدور شمال ـ جنوب بهترین موقعیت برای ایجاد یک محور ترانزیتی در کشور محسوب می‌شود، افزود: این کریدور از ۴ جنبه برای ما اهمیت دارد که مهم‌ترین بخش آن، درآمدزایی است. با تکمیل توسعه زیرساخت‌ها، تسهیل امور و ساده‌سازی قوانین، می‌توان هزینه‌ها را کاهش داد و سهم ایران در این کریدور را افزایش داد. با این حال، باید به سایر امور نیز اهمیت داده شود و از آنها نیز مراقبت کرد. ایران در منطقه از ثبات و امنیت زیادی برخوردار است و مسیری اطمینان‌بخش برای ترانزیت کالا ارائه می‌دهد.

وی در پایان گفت: ایجاد هماهنگی و همکاری بین نهادها و سازمان‌های مسئول در زمینه ترانزیت کالا، به بهبود فرآیندهای اجرایی و کاهش اشکالات منجر می‌شود، همچنین ایجاد سامانه‌های آنلاین و پلتفرم‌های الکترونیک برای ثبت و پیگیری اطلاعات مربوط به ترانزیت کالا، سهولت و شفافیت بیشتری را در فرآیند فراهم می‌کند.

این اقدامات می‌توانند بهبود و ساده‌سازی فرآیند ترانزیت کالا را به‌همراه داشته باشند و در نهایت، منجر به افزایش کارآمدی و جذابیت ترانزیت در کشور شوند.

> ایجاد هماهنگی و همکاری بین نهادها و سازمان‌های مسئول در زمینه ترانزیت کالا، به بهبود فرآیندهای اجرایی و کاهش اشکالات منجر می‌شود

افزایش همکاری‌ها برای توسعه توان ترانزیتی



حمید شیخی‌زاده، کارشناس راه و شهرسازی به صمت گفت: موضوع افزایش توان ترانزیتی ایران بسیار حائزاهمیت است. ترانزیت به‌معنای عبور کالاها و مسافران از یک کشور به کشور دیگر بوده و توان ترانزیتی یعنی قدرت و ظرفیت یک کشور برای انجام این عملیات است. برای افزایش توان ترانزیتی ایران، می‌توان از راهکارهای متعددی استفاده کرد.

ساخت و بهبود بنادر، فرودگاه‌ها و جاده‌های ترانزیتی مهم است. بهبود این زیرساخت‌ها باعث سهولت و سرعت بیشتر در عبور کالاها و مسافران می‌شود. ساماندهی و سرعت بخشیدن به فرآیند گمرکی برای صادرات و واردات از طریق ایران می‌تواند ترانزیت را تسهیل کند. افزایش اتوماسیون در فرآیند گمرکی و کاهش مراحل بی‌مورد می‌تواند زمان عبور را کاهش دهد.

وی در ادامه بیان کرد: بهبود خدمات حمل‌ونقل مانند حمل‌ونقل ریلی، هوایی و جاده‌ای می‌تواند توان ترانزیتی را افزایش دهد. تسهیلات مناسب برای انتقال کالاها و افزایش کیفیت خدمات حمل‌ونقل مهم است. از طرفی، برقراری روابط و همکاری با کشورهای دیگر و اعمال توافقات ترانزیتی می‌تواند به افزایش توان ترانزیتی کمک کند.

وی گفت: این همکاری‌ها می‌توانند شامل توافقات ترانزیتی، تسهیلات گمرکی مشترک و استفاده از مسیرهای ترانزیتی باشند. با اجرای این راهکارها، قدرت ترانزیتی ایران می‌تواند بهبود یابد و به عبور سریع‌تر و سهولت بیشتر کالاها و مسافران کمک کند. این امر نه‌تنها به اقتصاد کشورمان سود می‌رساند، بلکه کشور را به یک مرکز ترانزیتی بین‌المللی تبدیل می‌کند که جایگاه بین‌المللی بیشتری را در حوزه ترانزیت به‌دست می‌آورد.

نیازمند توجه به زیرساخت‌ها

این کارشناس با بیان اینکه با افزایش توان ترانزیتی، ایران می‌تواند به یک پل ترانزیتی مهم برای مناطق مختلف جهان تبدیل شود و این امر به توسعه اقتصادی، ایجاد فرصت‌های شغلی و افزایش تبادل تجاری با کشورهای دیگر کمک می‌کند، خاطرنشان کرد: به‌طورکلی، افزایش توان ترانزیتی نیازمند توجه به زیرساخت‌ها، فرآیندها و همکاری‌های بین‌المللی است. باتوجه به منابع و قابلیت‌های ایران، این هدف قابل‌دستیابی است و می‌تواند به رشد و توسعه کشور کمک کند.

وی در خاتمه افزود: ما در کشور نیاز معطلی در زمینه زیرساخت‌های موجود نداریم و زمینه توسعه در کریدور مذکور فراهم است. از معاونت حمل‌ونقل وزارت راه انتظار می‌رود که جریان تبادلات بحث جریان بار را به‌صورت مدام و نه مقطعی و موردی راه‌اندازی کند. دولت‌ها باید با پروتکل‌ها و هماهنگی‌های همه‌جانبه، تمام قوانین و تبصره‌های موجود را بین خود حل و اسناد و اتصالات سیستمی و گمرکی را تسریع کنند تا هرچه زودتر متصدیان حمل بیشتر و نرخ و زمان استانداردی برای صاحبان کالا فراهم شود.

> ترانزیت به‌معنای عبور کالاها و مسافران از یک کشور به کشور دیگر است و توان ترانزیتی یعنی قدرت و ظرفیت یک کشور برای انجام این عملیات

سخن پایانی

پیش‌بینی راه‌آهن تا سال ۱۴۰۴ رسیدن به سهم ترانزیت ۱۰۰ میلیون تن است. باتوجه به اینکه ترانزیت هر تن کالا برای کشور ۲۸۵ دلار درآمد مستقیم و غیرمستقیم دارد، در صورت دستیابی به اهداف چشم‌انداز ۱۴۰۴ در حوزه ترانزیت می‌توان سالانه ۵.۲۸ میلیارد دلار درآمد کسب کرد، اما آمارها حکایت از این دارد که در حوزه ترانزیت خارجی کالا در سال ۹۶ با حدود ۹ میلیون تن کالا، سهم کمی از این حوزه در اختیار صنعت ریلی کشور و بیش از ۱.۶ میلیون تن از این ترانزیت برعهده صنعت ریلی کشور بوده است. درآمد حاصل از ترانزیت کالا ۲ میلیارد دلار برای کشورمان برآورد شده است. ترانزیت بین‌المللی بار از خاک ایران به‌دلیل ایجاد ارتباط بین کشورهای مرتبط اقتصادی می‌تواند منافع متعدد اقتصادی در کنار ایجاد اشتغال پایدار و افزایش درآمدهای غیرنفتی برای کشورمان به‌ارمغان آورد.

باتوجه به وضعیت جدید اقتصادی و موقعیت‌های ژئوپلتیک در شرق و شمال‌شرق کشور به‌ویژه وجود راه‌آهن سرخس ـ مشهد و مشهد ـ بافق ـ بندرعباس و همچنین امکانات و زیربناهای مهیاشده برای سرمایه‌گذاری در معادن سنگ‌آهن سنگان «راه‌آهن تربت حیدریه ـ سنگان ـ هرات» به‌بهره‌برداری رسیده و در حال استفاده است. با فعال‌سازی مسیر راهگذر شمال ـ جنوب و معرفی مزایای قابل‌توجه حمل بار از این مسیر به صاحبان کالا، می‌توان به توسعه راهبردی برای ترانزیت کالا دست یافت.

در بیشتر کشورهای در حال توسعه، سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل تا حدود ۵۰ درصد سرمایه‌گذاری ثابت ملی را تشکیل می‌دهد، همچنین در کشورهای توسعه‌یافته به‌طورمعمول حدود ۱۰ درصد شاغلان جامعه به سهم اشتغال حمل‌ونقل اختصاص دارد. با اجرای اقدامات مناسب و افزایش بهره‌وری خطوط ریلی به‌راحتی امکان دستیابی به اهداف برنامه‌ای راه‌آهن وجود خواهد داشت.

این شرایط اقتصادی شدن مسیر ایران را هم به‌دنبال خواهد داشت و می‌توان با جذب بارهای ترانزیتی به اهداف ترانزیت در اقتصاد مقاومتی نیز دست یافت. ترانزیت بار از خاک ایران که به‌واسطه موقعیت جغرافیایی کشور از گذشته تاکنون موردتوجه تجار و بازرگانان بوده، به‌دلیل ایجاد وابستگی در منافع اقتصادی صاحبان کالا و امنیت ایران، همچنین ایجاد اشتغال و افزایش درآمدهای کشور، راهکاری مناسب برای اهداف اقتصاد مقاومتی است.

یادداشت

ایجاد فرصت‌های شغلی با توسعه شبکه ریلی



حمزه مستوفی
کارشناس حمل‌ونقل

کریدور شمال به جنوب ایران به مجموعه‌ای از راه‌آهن، جاده‌ها و ارتباطات حمل‌ونقل دیگر اشاره دارد که از شمال کشور تا جنوب آن امتداد دارد. این کریدور علاوه بر مهم بودن در حوزه حمل‌ونقل و ارتباطات، اهمیت بسیاری در جنبه‌های اقتصادی و اجتماعی دارد.

کریدور شمال ـ جنوب ایران به‌عنوان یک ارتباط مستقیم و موثر بین مناطق شمال و جنوب کشور، نقش بسیار مهمی را در حمل‌ونقل بار و مسافران ایفا می‌کند. این کریدور با اتصال شبکه‌های جاده‌ای و راه‌آهنی، به‌شکلی موثر و سریع، امکان انتقال کالاها و مسافران را ارائه می‌دهد.

این اتصالات بین نواحی شمالی و جنوبی کشور، باعث کاهش هزینه‌ها، زمان و انرژی می‌شود و در نتیجه، تجارت و توسعه اقتصادی را تسهیل می‌کند.

این کریدور به‌عنوان یک محور حمل‌ونقل اصلی، این امکان را برای سرمایه‌گذاران و کارآفرینان فراهم می‌کند تا در مناطق مختلف کشور سرمایه‌گذاری کنند و تجارت را گسترش دهند. این موضوع سریع و موثر، به‌ویژه برای صنایع و کارخانجات، امکان دسترسی به بازارهای جدید را فراهم و به توسعه اقتصادی مناطق عقب‌مانده کمک می‌کند.

همچنین کریدور شمال ـ جنوب نقش مهمی در تعادل و توازن مناطق شمال و جنوب کشور دارد. با توسعه و سرمایه‌گذاری در مناطق جنوبی، این کریدور به ایجاد فرصت‌های شغلی و رونق اقتصادی در این مناطق کمک می‌کند.

به‌علاوه، اتصال مناطق شمالی و جنوبی کشور، باعث کاهش فقر و برقراری عدالت‌اجتماعی می‌شود و به توسعه پایدار و متوازن بین مناطق کشور کمک می‌کند.

موقعیت استراتژیک و بین‌المللی کشور ما به‌عنوان یک مسیر حمل‌ونقل قاره‌ای، از اهمیت بسیاری در تسهیل تجارت بین‌المللی برخوردار است. با اتصال مناطق شمال ایران به بنادر جنوبی و امکان صادرات و واردات از طریق آنها، تجارت با کشورهای همسایه و سایر کشورها بهبود می‌یابد.

این کریدور، به‌عنوان یک پل ارتباطی بین خاورمیانه و آسیای مرکزی، نقش استراتژیکی را در تسهیل تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند.

از طرفی، این اقدام با اتصال مناطق طبیعی و تاریخی متنوع، از جمله کوهستان‌ها، دریاچه‌ها، شهرهای تاریخی و مکان‌های گردشگری، به توسعه صنعت گردشگری کشور کمک می‌کند و به گردشگران امکان می‌دهد تا به‌سرعت و راحتی از مناطق شمالی به جنوبی کشور سفر کنند و از زیبایی‌ها و جاذبه‌های گوناگون ایران لذت ببرند.

وی در پایان گفت: به‌طورکلی به‌منظور بهره‌برداری کامل از این کریدور، نیاز است تا سرمایه‌گذاری‌های لازم در زمینه حمل‌ونقل و ارتباطات انجام و زیرساخت‌های لازم برای توسعه آن فراهم شود.

همزمان با انعقاد قرارداد ساخت راه‌آهن رشت ـ آستارا بین ایران و روسیه که مسیر ریلی غربی کریدور شمال ـ جنوب را کامل می‌کند، در مسیر ریلی کشورهای شرق دریای خزر نیز تکاپو برای رونق حمل کالا مشهود است. پیشنهاد راه‌اندازی قطارهای باری پرسرعت در مسیر روسیه ـ قزاقستان ـ ایران از سوی رئیس‌جمهوری قزاقستان، اراده تهران و مسقط برای فعال‌سازی موافقت‌نامه عشق‌آباد برای کریدور حمل کالا در مسیر عمان، ایران، ترکمنستان و ازبکستان و همچنین رایزنی‌های مقامات ترکمنستان در تهران با موضوع همکاری‌های ترانزیتی و اختصاص یارانه حمل از سوی روسیه به کالاهای این کشور، گویای آخرین تلاش‌هایی است که برای رونق بخش شرقی کریدور شمال ـ جنوب در دستور کار است.

سیرهای متداول برای ارسال کالا از هند به‌سمت سن‌پترزبورگ روسیه حدود ۱۴ هزار و ۵۰۰ کیلومتر طول دارد، اما کریدور ایران در این مسیر تنها ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتر است که بهره‌گیری از این ظرفیت، ۴۰ درصد زمان ترانزیت و ۳۰ درصد هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد.

این کریدور ۳ مسیر شامل ۲ مسیر زمینی و ریلی شرق و غرب دریای خزر و نیز مسیر ترکیبی زمینی دریایی: روسیه ـ دریای خزر ـ ایران را شامل می‌شود. در بخش ریلی شرق دریای خزر، کریدور شمال ـ جنوب هم‌اینک فعال است.

کالاها در این مسیر با گذر از روسیه و قزاقستان از یکی از ۲ مرز ریلی ایران در سرخس و اینچه‌برون وارد کشورمان می‌شوند و از طریق خط‌آهن به بندرعباس می‌رسند.

در این شرایط و به‌دنبال گام‌های مشترک ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا برای تجارت آزاد و همچنین اراده دیگر کشورها برای مشارکت در حلقه‌های تکمیلی کریدور شمال ـ جنوب به‌سمت جنوب‌شرق آسیا و نیز افریقا، چشم‌انداز خوبی برای این مسیر حمل کالا ترسیم شده است که کشورهای منطقه از منافع این همکاری مشترک بهره‌مند خواهند شد و در این میان، کشور ما نقش کلیدی را در این سازکار ترانزیت ایفا خواهد کرد.

یادداشت

نقش حمل‌ونقل در توسعه



علی حسینی -فعال اقتصادی در حوزه لجستیک

بهره‌وری حمل‌ونقل در کشور موضوع مهمی است که در توسعه شبکه گمرکی کشور نقش بسزایی دارد. این موضوع در سال ۱۴۰۰ در اتاق بازرگانی ایران مورد بررسی قرار گرفت و تحقیق و پژوهش‌های متعددی درباره ارتباط طرح جامع حمل‌ونقل با سهم نرخ تمام‌شده و لجستیک انجام گرفت؛ بنابراین با مطالعه آنها می‌توانیم دورنمای مناسبی از مشکلات حمل‌ونقل در بخش‌های مختلف به‌دست بیاوریم. طرح جامع حمل‌ونقل در بسیاری از کشورها به‌بهره‌برداری رسیده و موفقیت‌های زیادی در این زمینه به‌دست‌آمده است، اما اینکه چرا ما نمی‌توانیم این طرح را بعد از ۲۰ سال به‌طورکامل اجرایی کنیم، دلایل متعددی دارد.

طرح مذکور تمام زوایای توسعه حمل‌ونقل را شامل می‌شود و به ما نشان می‌دهد که در چه حوزه‌هایی ضعف و نیاز به برنامه‌ریزی داریم. مسلما با بررسی و تحقیق و تفحص بر چالش‌های موجود، بهترین تصمیم برای آینده حمل‌ونقل کشور گرفته می‌شود که البته این برنامه‌ریزی‌ها هم به‌صورت بلندمدت و هم به‌شکل کوتاه‌مدت است. شکی نیست که اجرایی شدن چنین طرح‌هایی به رشد و توسعه کشور کمک می‌کند و بودجه سنواتی و برنامه‌های پنج‌ساله توسعه را در مسیر بهتری قرار می‌دهد.

دولت برای پیشبرد برنامه‌های توسعه، نیاز مبرمی به طرح‌های جامع دارد تا با دید بازتری نسبت به حل مشکلات اقدام کند. بنده اعتقاد دارم که یکی از مشکلات ما در این حوزه به ادغام وزارت راه و شهرسازی مرتبط است، چراکه در عمل وزارت راه و شهرسازی به موضوع حمل‌ونقل نگاه درجه دوم دارد. یکی از چالش‌هایی که صاحبان و فعالان حمل‌ونقل در تمام شیوه‌ها بر آن تاکید دارند، این است که وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل‌ونقل کشور تحرک مناسبی ندارد و نمی‌تواند این بخش را به‌خوبی مدیریت کند.

متاسفانه ضعف در برنامه‌ریزی کشور، ما را به جایی کشانده که در همه ناوگان‌های حمل‌ونقل دچار ضعف هستیم که با بررسی آنها درمی‌یابیم که ما در هیچ‌یک از حمل‌ونقل ریلی، دریایی، جاده‌ای و هوایی هیچ سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی جامعی نداریم. در چنین شرایطی، می‌طلبد که ما نه‌تنها در حوزه حمل‌ونقل، بلکه در تمام حوزه‌ها، طرح جامع داشته باشیم تا با سرعت بیشتری بتوانیم ضعف‌های موجود را به نقطه قوت تبدیل کنیم.

بنده در این سال‌ها طرح‌های توسعه حمل‌ونقل را بارها مرور کرده‌ام؛ اما به‌ندرت به موردی برخوردم که یک طرح به مرحله اجرا رسیده و به اهدافش جامه‌عمل پوشانده شده باشد.

کشور ما در حمل‌ونقل بین‌المللی نیز ضعف‌های زیادی دارد؛ ما نیاز داریم تا سیستم حمل‌ونقل را در بخش بین‌المللی نیز تقویت کنیم، زیرا خیلی از کشورهای همسایه کامیون‌های ما را به مرز خود راه نمی‌دهند، همچنین تحریم‌های غرب نیز در روند رشد و توسعه سیستم حمل‌ونقل ما بی‌تاثیر نبوده و در بسیاری از مواقع سد راهی در مسیر پیشرفت‌مان شده است.

نیاز است که کشور ما برای ساماندهی جامعه حمل‌ونقل در یک بازه ۵ تا ۱۰ ساله بازنگری مناسبی انجام دهد، زیرا حمل‌ونقل موضعی است که مرتب در حال بروزرسانی است و ما نباید از دنیا عقب بمانیم.

از سوی دیگر، حمل‌ونقل بین‌المللی ما می‌تواند با توانمندسازی کریدورهای شمال ـ جنوب و شرق ـ غرب به اهداف بزرگی در رشد مناسبات گمرکی دست پیدا کند. امید است با توجه مسئولان و هماهنگی نهادهای مختلف با یکدیگر، حمل و نقل در کشور توسعه یابد.

نقش بندر خشک در تسهیل و تسریع عملیات حمل‌ونقل بررسی شد

میانبری برای توسعه

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir



بندر خشک یک بندر درون‌سرزمینی چندمنظوره است که به‌طورمستقیم توسط جاده یا راه‌آهن به بندر دریایی وصل است و مرکزی برای انتقال کالاها به مقصدهای داخلی است. بندر خشک هم برای انتقال درون‌سرزمینی کالاها و هم برای ذخیره و انبار کالاها کارآیی دارد که می‌تواند انتقال کالا بین کشتی‌ها و شبکه‌های بزرگ حمل‌ونقل داخلی را تسهیل کند و یک مرکز توزیع کالا در درون سرزمین ایجاد کند. در مقابل، صادرات کالا در این بنادر تسهیل و تسریع می‌شود.

بنادر خشک علاوه بر نقشی که در حمل‌ونقل محموله دارند، ممکن است شامل تسهیلاتی برای ذخیره‌سازی و تجمیع کالاها، تعمیر و نگهداری برای شرکت‌های حمل بار جاده‌ای یا ریلی و خدمات ترخیص کالا از گمرک باشند. قرار گرفتن این تاسیسات در بندر خشک رقابت را برای ذخیره‌سازی و فضای گمرکی در خود بندر دریایی کاهش می‌دهد. بنادر خشک برای اقتصاد کشور اهمیت زیادی از جمله تسریع در واردات و صادرات کالا، کاهش زمان تشریفات گمرکی، کاهش رسوب کالاها در بنادر ساحلی، کاهش ترافیک جاده‌ای و خطر تصادف، افزایش ایمنی، بهبود بهره‌وری و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دارند. اکنون بندر خشک تهران، بزرگ‌ترین بندر خشک کشور است که باوجود دستور رئیس‌جمهوری، معاون اول وی و وزیر اقتصاد، به‌علت عدم‌استقرار گمرک به‌بهره‌برداری کامل نرسیده است. صمت در این گزارش اهمیت توسعه بنادر خشک در رشد اقتصاد کشور را بررسی کرده است.

بندر خشک مکملی برای بنادر دریایی

بنادر خشک با قرار گرفتن در داخل خشکی به مکملی برای بنادر دریایی تبدیل شده‌اند که حمل‌ونقل کالا را تسهیل می‌کنند و به آنها اجازه می‌دهند با ظرفیت بالاتری بدون آسیب رساندن به آثار زیست‌محیطی مکانی که در آن قرار دارند، فعالیت کنند. مزیت دیگر بندر خشک، توانایی آن برای سرعت بخشیدن به جابه‌جایی محموله بین کشتی‌ها و سیستم‌های حمل‌ونقل داخلی است که کالاها را توزیع می‌کنند. این امر به حفظ بندرهای خشک به‌عنوان مرکز توزیع برای حجم عظیمی از کالاها کمک می‌کند، زیرا واردات و مدیریت کالاها سریع‌تر می‌شود. بنادر خشک تسهیلات تخصصی هستند که برای پردازش کانتینرهای حمل‌ونقل استاندارد مورداستفاده در حمل‌ونقل بین‌المللی طراحی شده‌اند. استفاده از این کانتینرهای حمل‌ونقل، جابه‌جایی کالاها را از کشتی به تراکتور،تریلر، قطار یا یک کشتی دیگر آسان می‌کنند. امروز افزایش فعالیت‌های بازرگانی در کشورهای گوناگون، موجب شده است تا حمل‌ونقل بالای کالا در بنادر دریایی ترافیک ایجاد کند. یکی از موثرترین راهکارها برای ایجاد ترافیک روان جابه‌جایی کالاها، ایجاد بنادری همانند بنادر دریایی در خشکی مرزهای داخلی است که با نام بندر خشک شناخته می‌شود. باتوجه به اهمیت استراتژی بندرخشک برای توسعه و پیشرفت بیشتر و ترابری روان کالا در ایران، تاکنون در همین راستا هم، تلاش‌هایی برای شناخت ساختارها، پیش‌نیازها و هم کوشش‌هایی برای راه‌اندازی بنادر خشک انجام شده است. از این‌رو حمل‌ونقل و ترانزیت یکی از اشتغالزاترین فعالیت‌های اقتصادی است که به اجرایی شدن پروژه‌های بنادر خشک کمک می‌کند و هم‌اکنون میلیون‌ها نفر از این طریق درآمدزایی می‌کنند. استفاده نکردن از این فرصت بزرگ که به‌واسطه موقعیت خاص جغرافیایی برای ما مهیا شده، موجب از دست دادن فرصت‌های مناسب توسعه اقتصادی، عمق بخشیدن به روابط بین‌المللی و ایجاد صدها هزار شغل مناسب شده است.

باتوجه به موقعیت جغرافیایی کشور که در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال ـ جنوب واقع شده، اگر زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و قوانین خود را برای جذب این سرمایه عظیم مهیا نسازند، جریان کالا و مسافر از طریق دیگری راه خود را یافته و فرصت‌ها از دست می‌رود. کشور ما در حال حاضر و با امکانات موجود، ظرفیت ۲۰ میلیون تن کالای ترانزیتی را دارد که متاسفانه حدود نیمی از این ظرفیت خالی است و سالانه کمتر از ۵۰ درصد آن یعنی حدود ۱۰ میلیون تن کالا از طریق کشور ما ترانزیت انجام می‌شود. کمبود خطوط ریلی در مسیرهای ترانزیتی، یکی دیگر از مشکلات ترانزیت کالا است.

بنادر خشک در ایران یک زیرساخت حمل‌ونقل بسیار حیاتی محسوب می‌شود

اهمیت استراتژیک بندر خشک در ایران



علیرضا طالبی، کارشناس حمل‌ونقل در رابطه ضرورت توسعه بنادر خشک در کشور به صمت گفت: بندر خشک در ایران به‌عنوان یک زیرساخت حمل‌ونقل بسیار حیاتی محسوب می‌شود. این بنادر، نقش مهمی در تسهیل و تسریع عملیات حمل‌ونقل بین مراکز تولید و بازارها داشته و از اهمیت استراتژیک برخوردار است.

وی در ادامه بیان کرد: بنادر خشک، امکان حمل‌ونقل سریع و کارآمد کالاها را فراهم می‌کنند. این بنادر به‌عنوان یک پل ارتباطی بین کشورها و بازارهای جهانی عمل می‌کنند و باعث تسهیل صادرات و واردات می‌شوند. با احداث بنادر خشک در نقاط استراتژیک، می‌توانیم در جایگاه یک مرکز ترانزیت بین‌المللی شناخته شویم و در تجارت جهانی نقش مهمی ایفا کنیم.

این کارشناس تصریح کرد: بنادر خشک با ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای حمل‌ونقل کالاها، امکان استفاده بهینه از وسایل نقلیه را فراهم می‌کنند. این امر منجر به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شود و برای تولیدکنندگان و صادرکنندگان ایرانی از اهمیت بسیاری برخوردار است، اما متاسفانه آن‌طور که باید از این ظرفیت در کشور ما استفاده نشده است.

نقش بنادر خشک در توسعه صنعت حمل‌ونقل

طالبی با بیان اینکه ایجاد بنادر خشک، منجر به توسعه صنعت حمل‌ونقل، لجستیک و تجارت می‌شود، به صمت گفت: این بنادر ایجاد فرصت‌های شغلی بسیاری در زمینه‌های مختلف ارائه می‌دهند و به اشتغالزایی و کاهش بیکاری کمک می‌کنند. احداث بنادر خشک در مناطق عقب‌مانده و مناطقی که تاکنون به‌طورکافی به توسعه دست پیدا نکرده‌اند، منجر به توسعه اقتصادی و اجتماعی این مناطق می‌شود. این بنادر می‌توانند به‌عنوان مراکز توزیع و حمل‌ونقل کالاها عمل کنند و باعث جذب سرمایه و توسعه منطقه شوند، همچنین این بنادر با ایجاد فضاهای توریستی و تفریحی در اطراف خود، می‌توانند به توسعه صنعت گردشگری کمک و گردشگران را به این مناطق جذب کنند که این امر باعث افزایش درآمد و ارتقای شرایط زندگی محلی می‌شود. وی در پایان گفت: بنابراین، بنادر خشک در ایران اهمیت بسیاری دارند، بنابراین سرمایه‌گذاری در این بنادر و توسعه آنها از اهمیت بسیاری برخوردار است و باعث توسعه و پیشرفت اقتصادی کشور خواهد شد.

بندر خشک، به حمل‌ونقل کالا بین کشتی‌ها و شبکه‌های بزرگ حمل‌ونقل داخلی کمک می‌کند

ضرورت توسعه بنادر خشک در کشور



محمدجواد شاه‌جویی، کارشناس حمل‌ونقل به صمت گفت: بندر خشک به‌عنوان پشتیبان بندر ساحلی با هدف انبارکردن کالا و انجام عملیات گمرکی، فضای لازم برای ورود مجدد به پایانه دریایی را فراهم می‌کند. در حال حاضر، در ایران تعریف دقیق و کاملی از بندر خشک وجود ندارد. کیفیت مسیرهای ارتباطی، شبکه ریلی بین بنادر ساحلی و بنادر خشک و عملکرد وسایل نقلیه جاده‌ای و ریلی، تاثیر قابل‌توجهی بر کارآیی بنادر خشک دارد. برای موفقیت و بقای بنادر خشک، حضور یک سیستم حمل‌ونقل سریع، قابل‌اعتماد و برنامه‌ریزی‌شده بین بنادر ساحلی و خشک ضروری است. وی در ادامه بیان کرد: بندر خشک، قادر است به حمل‌ونقل کالا بین کشتی‌ها و شبکه‌های بزرگ حمل‌ونقل داخلی کمک و یک مرکز توزیع کالا در داخل سرزمین ایجاد کند. علاوه بر این، صادرات کالا در این بنادر تسهیل و تسریع می‌شود. همچنین، بندر خشک می‌تواند به‌منظور حل مشکلات حمل‌ونقل داخلی کمک کند و باری از دوش صنایع بزرگ تولیدی بردارد. این کارشناس بیان کرد: متاسفانه، تاکنون اقدامات زیادی برای اجرای بنادر خشک در کشور انجام شده، اما جز چند تجربه موفق، به‌اندازه‌ای که باید، در این زمینه موفقیت حاصل نشده است. این اقدامات هزینه‌های زیادی را برای دولت به‌همراه دارد و نیازمند ورود بخش خصوصی با مشوق‌هایی که در اختیارش قرار می‌گیرد، است.

وی افزود: همیشه برای احداث پروژه‌های بزرگ در کشور، احتمال وجود ناسازگاری برخی سازمان‌ها و نهادها در راستای پیشبرد طرح‌ها وجود دارد. با این حال، باید توجه داشت که مشکل اصلی در رابطه با به‌پایان رساندن پروژه‌هایی مانند بنادر خشک، به‌طور کاملا واضح، مربوط به مسائل گمرکی نیست، چراکه چالش اصلی از جایی شروع می‌شود که زیرساخت‌های مناسب برای اجرای این اقدامات وجود ندارد و زمان انتظار برای به‌پایان رساندن طرح‌ها را به‌تعویق می‌اندازد.

هزینه‌های گمرکی با احداث بنادر خشک افزایش نمی‌یابد

این کارشناس در پاسخ به این پرسش که آیا ممکن است بنادر خشک هزینه‌های گمرکی را ۲برابر کند یا خیر، به صمت توضیح داد: بندر خشک، یک پایانه بارگیری و تخلیه داخلی است که مستقیما از طریق جاده یا راه‌آهن به یک بندر دریایی متصل می‌شود.

علاوه بر این، بندر خشک، به‌منظور انتقال بارهای دریایی به داخل و محلی برای ذخیره‌سازی، نگهداری و ترخیص کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ بنابراین، ادعای افزایش هزینه‌های گمرکی برای بازرگانان با احداث بنادر خشک صحت ندارد.

وی در خاتمه گفت: باتوجه به موقعیت کشور و راه‌های ارتباطی مناسب، لازم است زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای با همکاری بخش خصوصی گسترش یابند و شبکه راه‌آهن با برطرف کردن پیش‌نیازهای موجود در مسیر توسعه پیشرفت کند. این اقدام باعث می‌شود بخش خصوصی و سایر نهادهای مخالف به همکاری بیشتر تمایل نشان دهند. با احداث بنادر خشک در کشور، تعداد زیادی شغل ایجاد می‌شود و هزاران نفر می‌توانند در این بندر مشغول به کار شوند. ایجاد بنادر خشک در شهرهای بزرگ مانند تهران، زمینه‌ای مناسب را برای فرآیندهای اقتصادی جدید فراهم می‌کند.

سخن پایانی

توسعه ارتباطات و نیاز به برون‌سپاری فعالیت‌ها موجب شده است تا امروزه تبادلات بین‌المللی، نقش مهمی در اقتصاد و بازرگانی کشورها داشته باشد؛ اما وجود محدودیت‌هایی باعث شده است تا کشورهایی مانند ایران، به‌سراغ الگوی جدیدی به نام بندر خشک بروند،چراکه بدیهی است که استفاده محض از حمل‌ونقل دریایی غیرممکن است و پس از انتقال کالاها به بنادر دریایی باید از شیوه‌های دیگر حمل‌ونقل برای رساندن آنها به مقصد استفاده شود. این امر خود باعث افزایش ترافیک کالا و کاهش فضا و در نتیجه ضرورت نوسازی در بنادر و اصلاح ساختار احساس می‌شود. از آنجا که بندر خشک یک پایانه ترکیبی است که به یک یا چند بندر ساحلی با استفاده از یک شیوه حمل‌ونقلی با ظرفیت زیاد همانند قطارهای زمان‌بندی‌شده متصل است، طیف وسیعی از تمام سرویس‌های ارائه داده‌شده در بنادر ساحلی، در بنادر خشک قابل‌ارائه خواهند بود. این خدمات شامل انبارسازی کالا، نگهداری از کانتینرهای خالی، تعمیرات کانتینر، امور گمرکی، ترخیص و پشتیبانی کالا هستند. به‌همین‌دلیل است که ایران باوجود مزیت داشتن مرزهای آبی گسترده و حجم بسیار زیاد کالاهای مبادلاتی، همواره با مشکل ترافیک در بنادر آبی روبه‌رو بوده است.



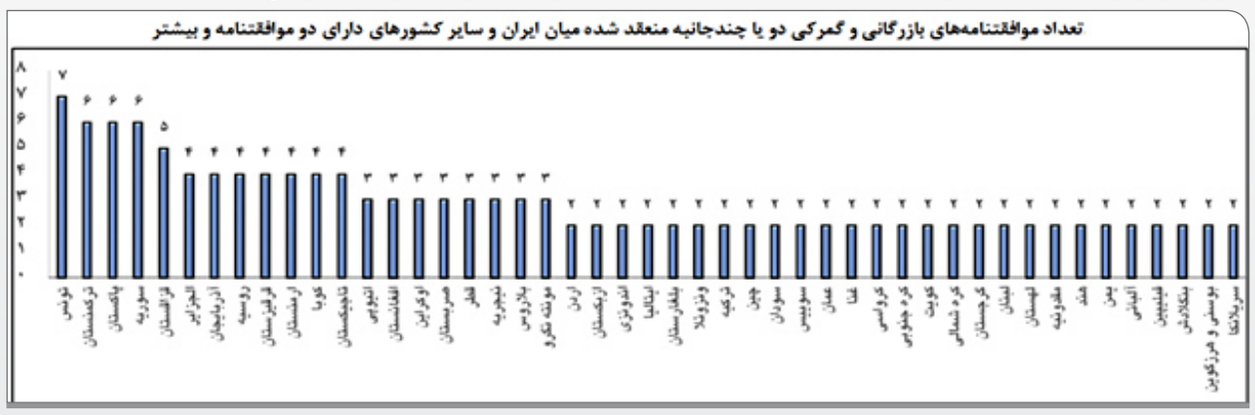
تحلیل صمت از میزان اثربخشی توافقنامه‌های تجاری

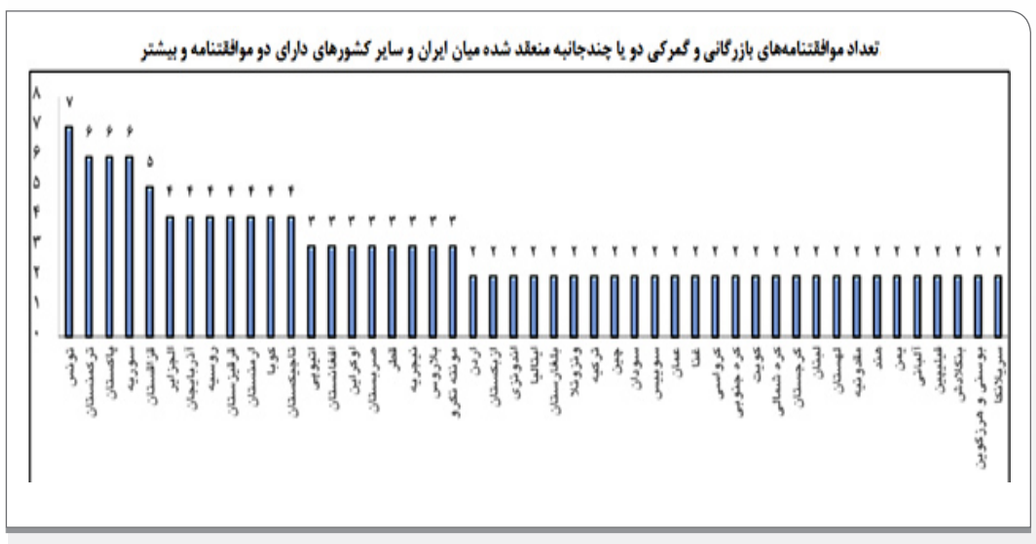
دوستان سیاسی شرکای تجاری اصلی نیستند


عکس: صمت

امیرعباس آذرمووند: **توجه به موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و چندجانبه به‌ویژه در شرایط فعلی می‌تواند به ایجاد اطمینان‌خاطر برای فعالان حوزه تجارت منجر شود و راهکاری برای برون‌رفت از تنگناهای موجود کشور باشد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد پس از انقلاب، باوجود انعقاد بیش از ۱۵۸ موافقت‌نامه دو یا چندجانبه با سایر کشورها، بی‌توجهی به الزامات پیشینی و همچنین نبود نظارت بر نحوه عملکرد و میزان اثربخشی موافقت‌نامه‌ها به صوری شدن و از دست دادن کارکرد آنها منجر شده است. از یک‌سو، مشخص نبودن اولویت‌های صنعتی و تجاری کشور و از سوی دیگر، ثبات نداشتن استراتژی کشور در انتخاب کشورهای طرف همکاری، بر عدم اثربخشی این موافقت‌نامه‌ها افزوده است.**

ارزیابی عملکرد موافقت‌نامه‌های تجاری و بازرگانی منعقده میان ایران و سایر کشورها حاکی از آن است که متاسفانه ابعاد فنی و کارشناسی این موضوع نظیر شاخص اکمال تجاری، میزان ظرفیت تجاری بالقوه ۲ کشور، مزیت نسبی صادراتی و... در انعقاد موافقت‌نامه‌های منعقده مغفول مانده و به‌عنوان اولویت اصلی مدنظر مسئولان تصمیم‌گیر نبوده است. شایان ذکر است، برای انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری و بازرگانی، محاسبه و در نظر گرفتن شاخص‌هایی نظیر تمرکز کالاهای صادراتی، مزیت نسبی صادراتی، شدت تجاری و... از اقدام‌های اولیه برای انعقاد موافقت‌نامه با هر کشوری است که متاسفانه از سال ۱۳۹۳ تاکنون محاسبه و انتشار شاخص‌های مزبور توسط متولیان ذی‌ربط انجام نگرفته است،بنابراین اطلاعات به‌روزی در این‌باره در دست نیست. این امر موجب شده است که موافقت‌نامه‌های تجاری و بازرگانی بیشتر با کشورهایی منعقد شوند که در عمل جزو شرکای عمده تجاری ایران نبوده‌اند و باوجود انعقاد چندین موافقت‌نامه طی سال‌های مختلف، حجم روابط تجاری با کشورهای طرف توافق، رشد چشمگیری نداشته است. ازطرفی، باوجود اینکه از سال ۱۳۸۴ تاکنون ایران با ۹ کشور جمهوری ازبکستان، پاکستان، تونس، کوبا، بوسنی و هرزگوین، قرقیزستان، بلاروس، ترکیه و افغانستان موافقت‌نامه تجارت ترجیحی دوجانبه و یک موافقت‌نامه تجارت آزاد دوجانبه با کشور سوریه منعقد و اجرایی کرده، نتایج به‌دست‌آمده حاکی از آن است که اقلام انتخاب‌شده برای اخذ ترجیحات تعرفه‌ای از لحاظ تعداد و ارزش صادراتی مبتنی بر اهمیت آنها در سبد صادراتی کشور نبوده، به‌طوری‌که در عمل بخش اعظم تجارت بالفعل ایران با شرکای تجاری را پوشش نمی‌دهد.



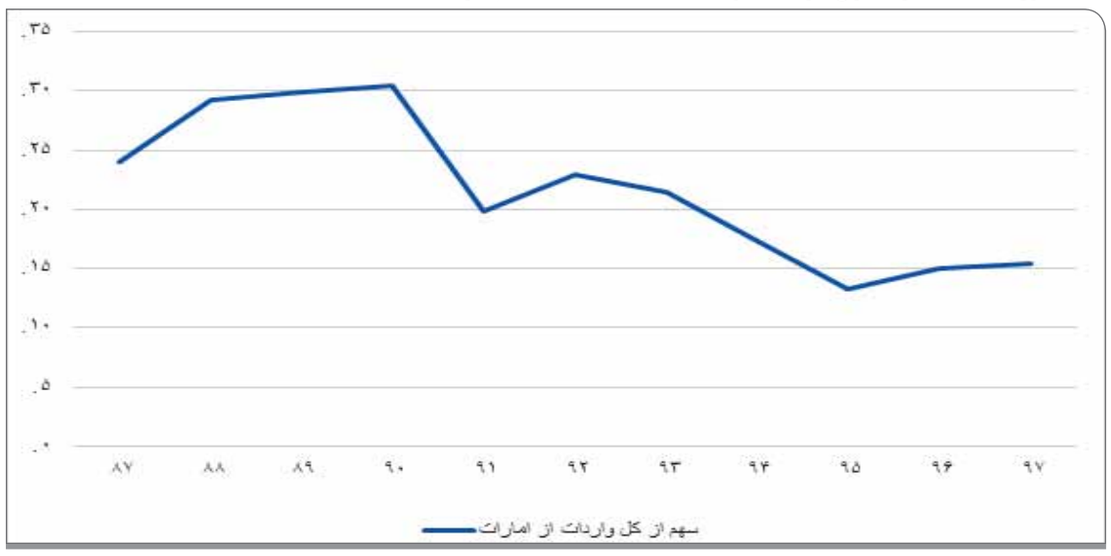


انعقاد موافقت‌نامه‌های دوجانبه، منطقه‌ای و چندجانبه، از ابزارهای توسعه روابط میان کشورها از طریق ثبات در مقررات و ایجاد اعتماد میان فعالان اقتصادی و طرفین تجاری است که می‌تواند موجب ایجاد زمینه‌های لازم برای تقویت همکاری‌ها و جلب اعتماد سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی شود.

انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری و بازرگانی میان ایران و شرکای تجاری همواره یکی از دغدغه‌های مسئولان بخش بازرگانی و اقتصادی کشور بوده، اما در برخی موارد با کشورهایی موافقت‌نامه‌های تجاری و گمرکی منعقد شده که از نظر کارشناسان این حوزه هیچ‌گونه هم‌افزایی برای اقتصاد کشور نداشته‌اند.

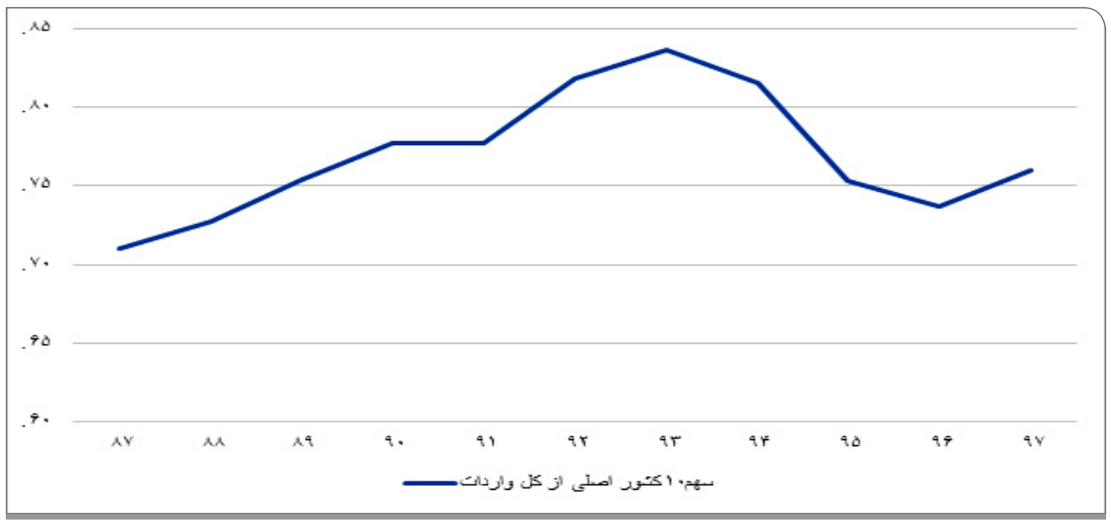
دوستان سیاسی در مقابل شرکای تجاری

در مقابل کشورهایی چون امارات‌متحده‌عربی یا آلمان که جزو ۷کشور نخست در حجم تجارت با ایران بوده‌اند، حتی یک موافقت‌نامه نیز در زمینه بازرگانی یا گمرکی با کشورهای فوق منعقد نشده، بنابراین مسئله مهم و اساسی، ارزیابی میزان اثربخشی این موافقت‌نامه‌ها است که مغفول مانده، به‌عبارت صریح‌تر، اغلب موافقت‌نامه‌ها، اهداف موردنظر تصریح‌شده در مفاد خودشان را پوشش نداده‌اند. برای برآورد اثربخشی این موافقت‌نامه‌ها لازم بوده و هست تا گزارش‌های مدونی درباره تاثیر این قراردادها بر تسهیل و توسعه تجارت میان کشورها ارائه شود، اما متاسفانه ارائه چنین عملکردی از طرف دستگاه‌های مسئول انجام نگرفته است.



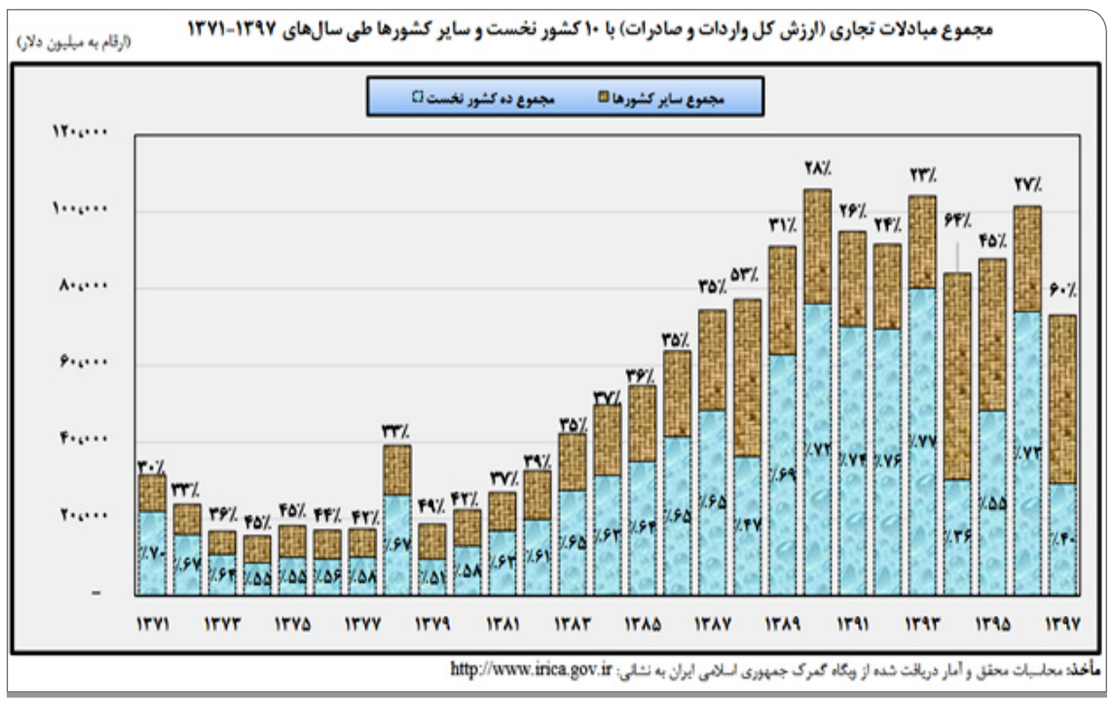
واقعیت‌ها نشان‌دهنده در حاشیه بودن روابط تجاری نسبت به مسائل سیاسی بوده و لازم است در انعقاد موافقت‌نامه‌ها به این مسئله به‌عنوان یکی از متغیرهای تصمیم‌گیری توجه شود. به‌عبارت‌دیگر، این امر دلالت بر آن دارد که موافقت‌نامه‌های موجود، بدون در نظر گرفتن مولفه حجم تجارت فی‌مابین ۲ کشور که یکی از فاکتورهای مهم در انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری مدنظر هر کشور است، منعقد شده است.

بسیاری از پژوهشگران در مطالعات تجربی خود با کمک گرفتن از تئوری‌های مختلف تجارت بین‌الملل به معرفی شاخص‌ها و معیارهایی پرداخته‌اند که ظرفیت‌های تجاری کشورها را در حوزه تجاری آشکار می‌سازد. میزان ظرفیت تجاری کشورها متاثر از عوامل زیادی است که برخی از آنها باتوجه به منابع اطلاعاتی و آماری موجود قابل‌اندازه‌گیری است و برخی دیگر از عوامل غیرقابل‌اندازه‌گیری هستند. به‌منظور بررسی ظرفیت تجاری با تکیه بر عرصه عوامل تولیدی، لازم است ابتدا ظرفیت و شدت دسترسی به عوامل تولید کالای صادراتی شناسایی شود.



از شراکت با اروپا تا انحصار همسایگان

بررسی‌ها نشان می‌دهد در فاصله سال‌های ۸۷ تا ۹۳ درجه تمرکز روند وارداتی ایران به‌شدت صعودی و از ۹۵ تا ۹۷ به‌اصطلاح زیگزاکی و پرنوسان بوده؛ این وضعیت تاحدی معلول وضع تحریم‌ها از سوی امریکا و کشورهای اروپایی است. حدود ۴۲ درصد واردات کشور ایران در سال‌های موردبررسی از ۳ کشور و بالغ بر ۷۰ درصد آن از ۱۰ کشور بوده که این آمار به‌خوبی گویای وجود تمرکز بالای واردات ایران است.



بررسی شرکای تجاری کشور از سال ۷۱ تاکنون نشان می‌دهد که شرکای اصلی ایران از کشورهای اروپایی چون آلمان، ایتالیا، انگلستان و سوئیس به‌سمت کشورهای امارات، چین، هند، ترکیه، کره و عراق سوق یافته و این تغییر شرکای تجاری از کشورهای اروپایی به‌سمت همسایگان، ضرورت انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری و اقتصادی با این کشورها و تعمیق کیفی اجرای آنها را دوچندان کرده است.

مطابق آمارها از سال ۱۳۷۱ تا ۱۳۹۷ مجموع واردات و صادرات از ۱۰ شریک نخست عمده تجاری بین ۳۶ درصد تا ۷۷ درصد (از ۳۰.۳ میلیارد دلار تا ۸۰.۱ میلیارد دلار) روند پرنوسانی داشته است. افزایش تمرکز در شرکای تجاری می‌تواند تهدیدی برای روابط تجاری کشور و مغایر با بند «۵» سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی باشد.

بیشترین حجم تجارت ایران در طول سال‌های موردبحث در سال ۱۳۹۰ با مجموع ۱۰۶ میلیارد دلار و کمترین آن نیز مربوط به سال ۱۳۷۴ با حدود ۱۵.۵ میلیارد دلار و به‌نظر می‌رسد تغییر در منابع درآمدی حاصل از نفت، عاملی تعیین‌کننده و مهم در میزان تجارت خارجی ایران بوده است.

چالش تصویب در مجلس

فرآیند انعقاد موافقت‌نامه‌ها به‌این صورت است که پس از بررسی برخی معیارها از سوی دستگاه‌های متولی براساس برخی شاخص‌های اقتصادی، سیاسی و... و برگزاری جلسات تخصصی ۲ کشور با یکدیگر، چارچوب مفاد و مواد موافقت‌نامه و موضوع مشخص شده است و پس از تقدیم لایحه دولت به مجلس شورای اسلامی و انجام مراحل قانونی لایحه، موافقت‌نامه به‌تصویب می‌رسد.

لوایح مربوط به موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه پس از انجام هماهنگی اولیه میان دولت‌های موضوع موافقت‌نامه، تهیه شده‌اند و برای تصویب به مجلس ارائه می‌شوند. توافقات اولیه دولت‌ها موجب می‌شود که اصلاح و تکمیل موافقت‌نامه‌ها در مجلس با مشکل روبه‌رو شود، زیرا برای هرگونه حک و اصلاح آنها در مجلس باید دوباره لایحه موردبحث به دولت عودت داده و اصلاحات پیشنهادی با کشورهای طرف قرارداد مطرح شود و در صورت توافق، دوباره به‌صورت لایحه به مجلس بازگردد. به‌همین‌دلیل، معمولا در بررسی لوایح مرتبط با موافقت‌نامه‌ها از پرداخت به مسائل فنی کوچک و جزئی پرهیز شده است و تنها در صورتی که موافقت‌نامه از ابهام‌های اساسی برخوردار باشد و به چالش احتمالی در مناسبات تجاری یا مقررات داخلی منجر شود، مجلس به اصلاح یا رد آن اقدام می‌کند.

در گفت‌وگوی صمت با یک فعال اقتصادی مطرح شد

تنش نظامی، مانع برقراری تجارت آزاد با پاکستان شد



امیرعباس آذرمونـد: رئیـس اتـاق مشـترک بازرگانی ایـران و چین درباره وضعیـت تجـاری ایـران می‌گویـد: «کشـورهایی بـا فاصلـه چندهـزار کیلومتـر و از قاره‌هـای دیگـر این کره خاکی نتوانسـتند خود را از گزند تبعات تنش‌های نظامی روزمره خاورمیانه نجات دهند؛ پـس به‌نوعی می‌توانیـم بگوییم تنش‌های اخیر که گاه بیشـتر می‌شوند بـر تمام جهان اثر داشـته و ایران ما هم به‌عنوان یک کشور در خاورمیانه و یکی از اقتصادهای جهان از گزند آن در امان نبوده است.»

مجیدرضا حریری، عضو اتاق بازرگانی تهـران تصریـح می‌کند: «تجـار ایرانی مدت‌هاسـت که در یـک وضعیت خاص خـود را سـرپا نگه داشـته‌اند، به همین دلیـل محدودیت‌هایی را تجربه کرده‌اند که شـاید بـرای فعالان اقتصـادی دیگر کشـورها قابل‌فهم نباشد و هیچ کدام از کشـورها تجاربی که ایرانیـان در مقابل موانع دارند را نداشته‌اند.»

آنچـه در ادامـه می‌خوانیـد مشـروح گفت‌وگـوی صمت بـا ایـن فعـال حوزه تجارت است.

◉ تنش‌های اخیر در منطقه خاورمیانه بازرگانان ایرانی را نگران کرده است؟

بعید می‌دانم کسـی درک و احسـاس داشته باشد و با دیدن افزایش تنش‌ها، تهدید صلح و درگیری‌های نظامی و جنگ قلبش به درد نیاید و ضمنا نسبت به عاقبت آن احساس نگرانی نکند.

◉ از نظـر اقتصادی، تنش‌های نظامی و سیاسـی چـه تبعاتی خواهد داشت؟

تاثیـر ایـن تنش‌هـا را به هیچ وجـه نمی‌توانیم کتمان کنیـم؛ به‌ویژه اینکه درگیری‌هـای منطقـه خاورمیانه همـواره تاثیرات مهمـی در اقتصاد جهانی داشته‌اند و حالا هم این منطقه مانند بشکه باروتی است که هر آن ممکن است به حریق کشـیده شود. منظورم این است که تنش‌های اخیر به‌شدت بر اقتصاد جهانی تاثیر داشـته اسـت. شـما به این موضوع توجه کنید که برخورد با یمن، موضوعی نه صرفا اسرائیلی که یک مسئله جهانی شده و ایالات متحده، بریتانیا و تعدادی دیگر از کشورهای غربی را برای امن و آرام کردن دریای سرخ و تنگه باب‌المندب وارد منطقه کرده و جالب اینکه در برخورد با یمنی‌ها هنوز نتوانستند دسـت به اقدامی بزنند که نتایج مطلوب‌شـان را در پی داشـته باشد، زیرا گفته می‌شود هم‌اکنون بر اثر درگیری‌های موجود در دریای سرخ و تنگه باب‌المندب روزانـه چندیـن میلیارد دلار به اقتصاد جهانی ضرر وارد می‌شـود. همزمان هم می‌گویند نزدیک به نیمی از تجارت اسرائیلی‌ها متوقف شده که به‌معنای فشاری دوچندان بر آنها اسـت. به هر حال منظورم این اسـت که کشـورهایی با فاصله چندهزار کیلومتر و از قاره‌های دیگر این کره خاکی نتوانسـتند خود را از گزند تبعـات تنش‌های نظامی روزمره خاورمیانه نجات دهند؛ پس به‌نوعی می‌توانیم بگوییم تنش‌های اخیر که گاه بیشـتر می‌شـوند بر تمام جهان اثر داشته و ایران ما هم به‌عنوان یک کشـور در خاورمیانه و یکی از اقتصادهای جهان از گزند آن در امان نبوده است.

◉ ایران به‌طور خاص، حامی حماس و جهاد اسلامی است. ممکن است این حمایت میزان لطمه‌ای که ایران از این فضا می‌بیند را بیشتر کند؟

به هر حال احتمال دارد این مسـئله موثر باشـد، اما من به‌عنوان یک بازرگان اطلاع خاصی از چند و چون این لطمات یا اثرات ندارم. با این همه ویژگی ضرر و زیانی که اقتصاد کشور ما از این تنش‌ها می‌بیند حتما با دیگر کشورهای منطقه و جهان متفاوت است و دلیل آن به گرایش و همسویی ایران به برخی از گروه‌های فلسطینی چندان مرتبط نیست.

◉ ویژگی مدنظر شما چیست؟

تجار هیچ کدام از اقتصادهای منطقه و شاید جهان با وضعیتی مشابه بازرگانان ایرانی به فعالیت نمی‌پردازند. در واقع تجار ایرانی مدت‌هاست که در یک وضعیت خـاص خود را سـرپا نگه داشـته‌اند، به همین دلیـل محدودیت‌هایی را تجربه کرده‌اند که شاید برای فعالان اقتصادی دیگر کشورها قابل‌فهم نباشد و هیچ کدام از کشورها تجاربی که ایرانیان در مقابل موانع دارند را نداشته‌اند.

این امر موجب شـده تجارت ایرانیان نوع خاصی از تجارت باشـد که من آن را تجارت پارتیزانی می‌نامم. بر همین اسـاس شـاید شدت تبعات این درگیری‌ها برای ایران به اندازه تبعات دیگر کشورها نباشد یا دست‌کم از نوع دیگری باشد. بـا ایـن همه دوباره تاکید می‌کنم که حتما درگیری‌های نظامی، مانند آنچه در هفته گذشته رخ داد بر وضعیت اقتصادی ایران تاثیر خود را خواهد گذاشت.

◉ منظورتان از تجارت پارتیزانی چیست؟

به‌طور کلی منظورم این است که تجار و فعالان اقتصادی ایرانی به‌دلیل سطح بالای تنش‌ها و درگیری‌های سیاسـی که حوالی کشـور وجود دارد، نمی‌توانند برای دسـت یافتن به بازارهای مختلف برنامه‌ریزی بلندمدت و مهمی داشـته باشند، به همین دلیل تمام فعالیت‌های آنها روزمره است. نگاه ستادی خصلتی است که با فعالیت پارتیزانی و شبیخون‌های پی‌درپی آن خوانایی ندارد و حتی در تضاد کامل قرار می‌گیرد.

◉ می‌توانید با مثال بحث‌تان را بازتر کنید؟

تصور کنید تعدادی از فعالان اقتصادی برنامه‌ریزی‌های مختلفی انجام داده‌اند تا بتوانند مجموعه‌ای از کالاها یا خدمات تولید داخل را به یکی از کشـورهای خاورمیانه، فرض کنیم عربسـتان سـعودی صادر کنند و برای گرفتن سـهمی بیشـتر از بازار این کشـور تلاش‌هایی کرده‌اند. احتمالا در دوره‌ای، از تسهیلات حمایـت از صـادرات هم بهره‌مند شـده‌اند. در حالی که این تجار در حال انجام کارهای خودشـان هسـتند، ناگهان اتفاقی مانند آنچه ۷ سال پیش رخ داد، رخ می‌دهد و همه رشـته‌های آنها پنبه می‌شـود؛ روابط سیاسـی میان دو کشـور قطع می‌شـود و بازاری که توانسـته‌اند پس از مدت‌ها تلاش بخشـی از آن را به‌دسـت بگیرند به‌سـرعت از دسـت می‌رود و رقبا خیلی زود جای خالی آنها را پر می‌کنند. هیچ کس هم مسـئولیت این ضرر و زیان و اقدامات خسـارت‌بار را برعهده نمی‌گیرد.

یک روز دیگر همین فعالان اقتصادی در امارات متحده عربی فعال می‌شـوند و برمبنای قوانین این کشور که یکی از مهم‌ترین شرکای ایران است به فعالیت خـود ادامـه می‌دهند. ناگهان دونالد ترامپ تصمیم بـه خروج ایالات متحده از برجام می‌گیرد و به حاکمان امارات فشـار می‌آورد که بازرگانان ایرانی را تحت محدودیت‌های بیشـتری قرار دهند. اماراتی‌ها نیز به‌سـرعت شروع به اقدامات سـختگیرانه‌ای می‌کنند یا ممکن اسـت حسـاب‌های مرتبط با ایران را مسدود کنند و فعالان اقتصادی ایرانی هم مجبور به خروج از این بازار شـوند. یا مشـابه این مسـئله را درباره کشور دوست و همسایه غربی‌مان یعنی عراق هم مشاهده می‌کنیم. یک زمانی ایران همه چیز به این کشـور صادر می‌کرد و بازار عراق به هدف بخش زیادی از کالاها و خدمات تولید ایران تبدیل شده بود. همه چیز بر وفق مراد (منظورم تنها فعالان اقتصادی اسـت و کاری به مسـائل و موضوعات سیاسی و امنیتی ندارم) پیش می‌رفت که فشارهای مختلف و اقدامات گوناگون خلـل در کارهـا ایجاد کرد. از جمله اینکه پس از حمله هفته گذشـته ایران به مواضع عوامل اسـرائیلی در کردستان عراق، اخیرا نامه‌ای از سوی اتاق بازرگانی این کشـور به اتـاق ایران آمده که اعلام کردند قصد تحریـم کالاهای ایرانی را دارند. مشابه این اتفاق درباره افغانستان هم رخ داد؛ تا پیش از قدرت‌گیری دوباره طالبان در این کشـور، باوجود حضور نظامی امریکا در آنجا، ایران بخش مهمی از بازار همسـایه شـرقی را به خود اختصاص داده بود که پس از کسـب قدرت دوباره طالبان کلیه مسـیرها به روی ایران مسـدود شد. این اتفاقات بیش از هر چیز بیانگر آن اسـت که فعالان اقتصادی ایران فرصت و شـانس اینکه به بازار کشـوری مانند یک بازار اسـتراتژیک نگاه کنند را ندارند، زیرا تنش‌های نظامی و سیاسـی به‌سرعت می‌تواند رشته‌های آنها را پنبه کند. پس اگر امروز تجارتی انجام می‌شود، ممکن است فردا غیرممکن شود و همه چیز به‌شکل روزمره پیش می‌رود. ضمن اینکه تحریم‌ها به مانعی مهم در مقابل فعالان ایرانی تبدیل شده که نوع تجارت تجار ما را با دیگر کشورها متفاوت کرده است.

◉ جـز تحریم محصولات ایرانی ازسـوی عراق، خسـارت دیگری که حملات هفته گذشته در پی داشته چه بوده است؟

مسـئولان دولت سـیزدهم مذاکرات بسیاری با کشور پاکسـتان داشتند و قرار بود در ۱۰ روز گذشته جلسه‌ای با مسئولان مربوطه پاکستانی برگزار شود تا برای نخسـتین بار در طول ۴۴ سال گذشته که جمهوری اسلامی بر ایران حاکم است، زمینه تجارت آزاد با کشـوری دیگر فراهم شـود. در واقع اگر این حملات نبود به احتمال زیاد اکنون این قرارداد امضا شـده بود، اما همه چیز فعلا مسـکوت مانده است.

◉ برای تجار ایرانی که اتفاق خاصی رخ نداده است؟

به هیچ وجه؛ ما دیگر به این وضعیت عادت کرده‌ایم. بدبختی این است که اکنون دیگر تعداد تاجرانی که بازرگانی مرسوم و نرمال را تجربه کرده باشند، انگشت‌شمار اسـت و کسانی چون من که از گذشته حساب باز می‌کردیم و تجارت‌مان قانونی و نرمال بود در حال کنار رفتن هستند و نسلی جایگزین ما می‌شوند که پس از سال ۹۰ یعنی تشدید تحریم‌ها وارد عرصه شدند و هیچ تجربه‌ای از کار روتین ندارند.

◉ مهم‌ترین تفـاوت آنچه تجارت پارتیزانی می‌خوانید با تجارت نرمال در چیست؟

جنگ منظم نیاز به سـتاد و لشـکر سـازمان‌یافته دارد و به عمق دشمن یورش می‌برد و خیلی حساب‌شـده به تارومار طرف مقابل دست می‌زند. جنگ چریکی و پارتیزانی اما چنین نیسـت و نیرویی پرتحرک اما محدود، با استفاده از سلاح‌های سبک به نقاطی مشخص در جبهه دشمن ضرباتی وارد می‌کند و به‌سرعت از هدف فاصلـه می‌گیرد. ارتش منظـم نیازمند برنامه‌ریزی و حرکت با طمأنینه اسـت و نیـروی پارتیزانی هم با تحرکات زیاد و البته اقداماتی غیرقابل پیش‌بینی می‌تواند به موفقیت برسـد. توجه کنید که تجار ترکیه‌ای برنامه‌ریزی طولانی‌مدتی انجام دادند تا بتوانند محصولات بیشـتری به روسـیه بفرسـتند، اما درگیری میان دو کشـور برای یک سال این مراوده اقتصادی را دچار مشـکل کرد و ایرانی‌ها مدتی هویج و فلفل به همسـایه شمالی صادر کردند تا جای خالی ترکیه را پر کنند. پس از یک سـال اختلاف مسـکو و آنکارا حل شد و تاجر ایرانی باید با بازار بزرگ روسیه خداحافظـی می‌کرد. در اینجا اقتصاد ترکیه سـتادی و نرمال عمل کرد و اقتصاد ایران پارتیزانی و نامنظم.

تحدید حدود حوزه ثبتی شهرستان نوشهر

شناسه ۱۶۵۳۴۷۹

پیرو آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و به استناد تبصره ذیل ماده ۱۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون اخیرالذکر تحدید حدود املاک مشروحه ذیل در ساعت و تاریخ‌های مقرر در محل وقوع ملک به شرح ذیل به عمل خواهد آمد.

- املاک متقاضی واقع در قریه درزیکلا پلاک ۳۱ اصلی بخش ۲ قشلاقی

تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷

پلاک ۲۷۴ فرعی آقای کوروش خزائی پول فرزند فرامرز نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۰۵.۰۶ مترمربع خریداری بدون واسطه / باواسطه از آقای خلیل خزائی

ساعت ۹ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۹ لذا از متقاضیان و مالکین املاک مجاور و صاحبان حقوق ارتفاقی دعوت می‌شود در وقت مقرر در محل وقوع ملک حضور بهم رسانند بدیهی است در صورت عدم حضور متقاضی و یا نماینده قانونی آنان طبق ماده ۱۵ قانون ثبت ملک مورد تقاضا با حدود اظهارشده از طرف مجاورین تحدید خواهد شد معترضین می‌توانند به استناد ماده ۲۰ قانون ثبت و مواد ۷۴ و ۸۶ آیین‌نامه قانون ثبت ظرف مدت ۳۰ روز از تاریخ تنظیم صورت مجلس تحدید حدود اعتراض خود را کتبا به این اداره تسلیم و ظرف مدت یک‌ماه از تاریخ تسلیم اعتراض به واحد ثبتی مبادرت به تقدیم دادخواست به مرجع قضایی نمایند. در غیر این صورت با ارائه گواهی عدم تقدیم دادخواست توسط متقاضی و یا نماینده قانونی وی و بدون توجه به اعتراض واصله عملیات ثبتی با رعایت مقررات ادامه می‌یابد.

اکبر مقدسی‌فر، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان نوشهر

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت اول
شناسه ۸۰۳۵

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ و برابر رای شماره ۱۴۰۲۶۰۳۰۶۰۰۸۰۰۴۲۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۲۷ هیات تعیین تکلیف موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی طرفه شاندیز تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای اخانم حمیدرضا سعیدی به شناسنامه شماره ۸ کدملی ۰۶۵۳۰۷۱۴۲۶ صادره از بیرجند فرزند اسماعیل مورد تقاضا و انتقال از محل مالکیت مشاعی متقاضی داشته و برابر نامه شماره ۰۲/۱۸۲۶۲ مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۸ شهرداری شاندیز و تصرفات متقاضی نسبت به مالکیت ششدانگ یک باب منزل به مساحت ۱۱۱۳.۱۴ مترمربع در قسمتی از پلاک شماره ۱۳۷۷ فرعی از ۹۳-اصلی واقع در خراسان‌رضوی بخش ۶ حوزه ثبت ملک طرقبه شاندیز محرز گردیده است لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آیین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی و کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل را ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

مدیر ثبتی حوزه ثبت ملک طرقبه شاندیز

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۲۳

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی حوزه ثبتی نوشهر

نوبت اول
شناسه ۱۶۵۳۴۷۸

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی نوشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد:

- املاک متقاضی واقع در قریه درزیکلا پلاک ۳۱ اصلی بخش ۲ قشلاقی

پلاک ۲۷۴ فرعی آقای کوروش خزائی پول فرزند فرامرز نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۰۵.۰۶ مترمربع خریداری بدون واسطه / باواسطه از آقای خلیل خزائی

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۲ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی/کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به اداره حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلاً اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.

اکبر مقدسی‌فر، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان نوشهر

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۲۱

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت اول
شناسه ۱۶۵۴۱۷۲

برابر کلاسه پرونده شماره ۱۴۰۲۱۱۴۴۱۰۰۱۸۰۰۰۳۵۶ رای شماره ۱۴۰۲۶۰۳۱۰۰۱۸۰۰۸۶۱۱ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر درواحد ثبتی عباس‌آباد تصرفات مالکانه و بلامعارض حمیرا کاشانیان فرزند حسینعلی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر ساختمان به مساحت ۸۷۰.۸۷ مترمربع (کاربری ۱۷۰.۸۷ مترمربع باغ و ۷۰۰ مترمربع آن کاربری مسکونی) تحت پلاک ۲۰۶ فرعی از ۱۴۷اصلی قسمتی از پلاک ۱۴ فرعی از ۱۴۷ اصلی واقع در قریه حیدر آباد دهستان لنگا بخش دو ثبت عباس‌آباد خریداری از سند مالکیت مشاعی متقاضی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض و 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.

عباس رحمت‌پور رکنی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان عباس آباد

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۲۱

صمت به بررسی چالش‌های گمرکی دانش‌بنیان‌ها پرداخت

ضرر میلیاردی در پی تخصیص دیرهنگام ارز

معضلات و مشکلات مربوط به گمرک جزو نخستین چالش‌های دانش‌بنیان‌ها است که چندی پیش، معاون توسعه شرکت‌های دانش‌بنیان معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری از حل مشکلات و چالش‌های گمرکی شرکت‌های دانش‌بنیان خبر داد و گفت: خوشبختانه در ابلاغیه جدید که به گمرک اعلام شده، مشکلات مربوط به دریافت تاییدیه‌های استاندارد کالای شرکت‌های دانش‌بنیان برطرف شده است و اگر شرکتی درخواست بدهد، از طریق تایید سیستمی معاونت علمی حل می‌شود و هم‌اکنون در حوزه گمرک مشکل پیچیده‌ای نداریم، اما برخی دانش‌بنیان‌های فعال که در زمره شرکت‌های فناور هستند، معتقدند معضل اصلی تاخیر در تخصیص ارز است. در حال حاضر به‌دلیل مشکلات مختلف ارزی و گمرکی مواد اولیه به‌میزان موردنیاز شرکت، به‌دست ما نمی‌رسد و از طرف دیگر نیز، زمانبر بودن واردات مواد اولیه است که مشکلات جدی در این زمینه به‌وجود می‌آورد و فرآیند واردات مواد اولیه حداقل یک ماه طول می‌کشد. صمت در این گزارش به بررسی چالش‌های گمرکی دانش‌بنیان‌ها پرداخته است.



عکس: صمت

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

تحویل ۱۳۳ایکس‌ری توسط شرکت‌های دانش‌بنیان به گمرک

مهر امسال، رئیس کل گمرک از تحویل ۳۳ دستگاه ایکس ری در سال آینده توسط شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی خبر داد و گفت: قرار است قطعات این دستگاه و نیز دستگاه‌های از قبل خریداری‌شده نیز توسط دانش‌بنیان‌ها در داخل تولید و تامین شود. محمد رضوانی‌فر درباره کیفیت دستگاه‌های داخلی نیز تصریح کرد: در حال حاضر این دستگاه‌ها با کیفیت مناسب در اختیار گمرک قرار گرفته و جایگزین دستگاه‌های خارجی شده و قرار است ۱۷ عدد از این دستگاه‌ها امسال و ۳۳ عدد نیز سال آینده با استانداردهای موجود تحویل داده شود. گفتنی است، در کشور ۱۷۰ گمرک وجود دارد که تاکنون ۲۲ گمرک مجهز به دستگاه ایکس‌ری کامیونی شده است و دولت برنامه دارد تا پایان ۱۴۰۲، ۵۰ گمرک را به دستگاه ایکس‌ری مجهز کند. اندازه بازار جهانی سیستم‌های بازرسی اشعه ایکس کانتینر بار در سال ۲۰۲۱ به ۱.۵۶ میلیارد دلار رسید و پیش‌بینی می‌شود که از ۱.۶۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲ به ۲.۴۰ میلیارد دلار تا سال ۲۰۲۹ افزایش یابد و ۵.۸درصد رشد مرکب (CAGR) در طول دوره پیش‌بینی شده است.

معضلات گمرکی دانش‌بنیان‌ها

سعید زکایی، فعال دانش‌بنیان و رئیس یک شرکت فناور در گفت‌وگو با صمت گفت: واردات و صادرات کالا در گمرک به‌تنهایی دارای چالش‌های عدیده‌ای است. از مسائل مربوط به تعیین ماهیت گرفته تا ترخیص کالا؛ برای مثال، تغییر رنگ مسیرها به‌یک‌باره خود فرآیندی زمانبر است. البته معضلات بزرگ‌تر دیگری هم در بخش واردات یا صادرات کالا وجود دارد که در کنار چالش‌های گمرکی فرآیند را به‌شدت برای دانش‌بنیان‌ها دشوار می‌کند.

وی بااشاره به ۲ معضل اساسی دانش‌بنیان‌ها در بحث‌های مربوط به گمرک گفت: به‌طورکلی معضلات گمرکی دانش‌بنیان‌ها در چند مورد خود را نشان می‌دهد. یکی آنکه ذهنیت مسئولان در بانک مرکزی حول محور ارز می‌چرخد و اشراف کافی به واقعیت‌های واردات صادرات ندارند. به‌عبارت‌روشن‌تر، برخی مسئولان در بانک مرکزی اصلا نمی‌دانند که در دنیای واقعی واردات و صادرات چه اتفاقاتی می‌افتد. بخشنامه‌هایی را هم با این میزان از آگاهی صادر می‌کنند که روز به روز شرایط را دشوارتر می‌کند. چالش بعدی، ناشی از عملکرد وزارت صمت است که به‌دلیل سوءاستفاده‌هایی که از سوی برخی واردکنندگان شده است، یک بخشنامه عمومی صادر می‌شود تا جلوی سوءاستفاده‌ها گرفته شود، اما به‌عبارتی تر و خشک با هم می‌سوزند و به همه تعمیم داده می‌شود.

آفت بخشنامه‌های یک‌شبه

وی افزود: به‌عبارت‌روشن‌تر، در کنار چالش‌های گمرکی معضلات مربوط به بانک و تاخیر در تخصیص ارز را هم باید اضافه کرد. تاخیر در تخصیص ارز باعث می‌شود که به‌صورت درصدی بار را خارج کنیم و این هزینه زیادی را به‌دوش دانش‌بنیان‌ها و هر شرکت دیگری می‌گذارد. حتی جلوی خروج بار به‌دلیل این تاخیر در تخصیص ارز گرفته می‌شود. شرایط به‌جایی رسیده است که برای هر باری که از گمرک خارج می‌شود، تن‌مان می‌لرزد. شاید بیش از ۲۰ درصد سود سالانه هزینه‌های گمرکی کشور امارات را داده‌ایم که دلیل آن به تخصیص‌های دیرهنگام برمی گردد. محموله های باری وارد گمرک شده است اما چون تخصیص تاخیر داشته در گمرک مانده و به شکل تصاعدی هزینه ارزی گمرک را افزایش داده است و وقتی هم که به گمرک ایران می‌آید، باز هم تخصیص‌ها هماهنگ نیست و زمان خروجی بار طول می‌کشد و همین فرآیند هزینه چند میلیاردی برای دانش‌بنیان‌ها در بر دارد.

تاخیر در تخصیص ارز و ضرر مالی

زکایی درباره چالش‌های تخصیص ارز و حواله بانکی دانش‌بنیان‌ها گفت: مشکلات نقدینگی و بانک از یک‌سو اغلب منجر به تمدید فرآیند تخصیص می‌شود و همین روند چند ماه تاخیر در ترخیص کالا را به‌همراه دارد. واردات و تخصیص گمرک به‌نوعی تبدیل به شکنجه روح دانش‌بنیان‌ها و تولیدکنندگان می‌شود. در واقع اصلی‌ترین چالش، تخصیص ارزی است که باید پیش از ترخیص کالا انجام شود، اما این فرآیندها هماهنگی ندارند و معمولا دیرهنگام هستند و باعث می‌شوند که چندین ماه کالا در گمرک بماند. گفتنی است، هرگونه تاخیر در فرآیند حمل‌ونقل می‌تواند هزینه‌های انبارداری را به واردکننده کالا تحمیل کند. متاسفانه معاونت علمی تاکنون اقدامی برای رفع این موارد نکرده است.

این فعال دانش‌بنیان گفت: اصلی‌ترین معضل دانش‌بنیان‌ها در بحث‌های مربوط به امور گمرکی بخشنامه‌هایی هستند که به‌صورت متعدد صادر و به موارد گذشته هم تعمیم داده می‌شوند. طبق قانون اگر برگه تخصیص ارز صادر نشده و محموله باری هم وارد گمرک ایران شده باشد، به‌منظور عدم‌سکون خط تولید، شرکت دانش‌بنیان یا تولیدکننده می‌توانست با یک برگه اظهارنامه ۹۰ درصد بار را با پرداخت هزینه ترخیص از گمرک خارج کند و ۱۰ درصد آن با کانتینر، تا زمانی که تخصیص ارز صادر شود، در گمرک بماند، اما تصمیمات لحظه‌ای وزارت صمت با بانک مرکزی، موجب سردرگمی دانش‌بنیان‌ها و اغلب شرکت‌های تولیدکننده شده است. برای نمونه چندی پیش، بخشنامه‌ای صادر شد که تاریخ ثبت سفارش نباید از تاریخ اظهارنامه بار گذشته باشد. متاسفانه این قانون را به گذشته هم تعمیم می‌دهند و هیچ همکاری برای بارهای مانده در گمرک انجام نمی‌شود. در حالی که در گذشته چنین قانونی اعمال نمی‌شده و این مسئله موجب شده است که از یک‌سو پرونده ما تعزیراتی شود و از سوی دیگر هم، باقیمانده بار در گمرک بماند. متاسفانه به‌صورت هفتگی بخشنامه تصویب می‌کنند و بخشنامه‌ها را هم به گذشته تعمیم می‌دهند.



لزوم همکاری معاونت علمی با وزارت صمت

زکایی بیان داشت: به‌اعتقاد من، خوب است معاونت علمی و فناوری اقتصاد دانش‌بنیان طی یک تعامل جدی با وزارت صمت و بانک مرکزی در راستای حل چالش‌های گمرکی دانش‌بنیان‌ها، اقداماتی را به‌سرانجام برساند.

به‌گفته وی، بسیاری از تسهیلات و معافیت‌هایی که در بحث معافیت‌های گمرکی برای دانش‌بنیان‌ها در نظر گرفته شده، بیشتر برای دانش‌بنیان‌های نوآور کاربرد دارد و موثر است. بی‌شک این شرکت‌ها نیازمند حمایت‌های گمرکی این‌چنینی هستند، اما دانش‌بنیان‌های فعال و فناور، نیازمند حمایت‌های متنوع‌تر و موردی بیشتری هستند.

وی گفت: آن دسته از شرکت‌های دانش‌بنیانی که فعالیت‌های بازرگانی و گمرکی زیادی دارند، خواهان همکاری و هماهنگی بین‌سازمانی بیشتری به‌ویژه میان وزارت صمت و بانک مرکزی هستند و از آنجایی که معاونت علمی، متولی اصلی اکوسیستم دانش‌بنیان‌ها است، انتظار می‌رود برای برقراری این هماهنگی، اقدامات درخور و کمک‌کننده‌ای را به‌ثمر برساند.

اصلی‌ترین چالش، تخصیص ارز است که باید پیش از ترخیص کالا انجام شود، اما طی فرآیندها هماهنگی وجود ندارد و معمولا ارز دیرهنگام تخصیص می‌یابد

خلاصه‌ای از تسهیلات گمرکی دانش‌بنیان‌ها

مهدی آل‌احمد، مدیرکل دفتر حمایت و توسعه شرکت‌های دانش‌بنیان در گفت‌وگو با صمت گفت: در طول این سال‌ها معاونت علمی تلاش کرده است تا مسیری را برای دانش‌بنیان‌ها باز کند که منجر به رفع چالش‌های گمرکی آنها شود و آیین‌نامه‌هایی هم در جریان این حمایت تدوین و در آیین‌نامه دانش‌بنیان سال ۱۳۸۹ معافیت گمرکی ۱۵ساله برای دانش‌بنیان‌ها در نظر گرفته شده است.

وی گفت: معافیت گمرکی شرکت‌های دانش‌بنیان حول ۴ موضوع و محور اصلی می‌گردد. ابتدا واردات کالاهایی که مربوط به خط تولید دانش‌بنیان است، از معافیت گمرکی برخوردارند، همچنین کالاهایی که در راستای مهندسی معکوس وارد می‌شوند، از معافیت گمرکی برخوردار هستند.

همچنین در مواردی که فرآیند در حالت پایلوت است و در مقیاس آزمایشگاهی و تست قرار دارد، اگر ماده اولیه وارد شود، از پرداخت حق گمرک معاف است. در انتها اگر شرکتی برای خط تولید خود ابزار آزمایشگاهی که در داخل کشور وجود ندارد، وارد کند، مشمول معافیت گمرکی است.

آل‌احمد بیان داشت: موضوع بعدی امتیازی است که سازمان امور گمرکی برای شرکت‌های برگزیده در نظر گرفته است. گفتنی است، گمرک برای شرکت‌های دانش‌بنیان کف تبادلات تجاری را در نظر گرفته است.

وی افزود: خوشبختانه سازمان امور گمرکی، همکاری‌های خوبی با معاونت علمی دارد. برای مثال، در بند یک ماده ۳۸ قوانین گمرکی اگر شرکت دانش‌بنیانی کالای واردشده را اظهار نکرده و کالا وارد گمرک شده است اما وضعیت نامعلومی دارد، این اجازه به دانش‌بنیان داده می‌شود که از این تبصره استفاده کند؛ در اینجا به کمک معاونت علمی برگه ترخیص برای شرکت صادر می‌شود.

آل‌احمد گفت: در حال حاضر خوشبختانه تعاملات گسترده‌تری میان معاونت علمی و اقتصاد دانش‌بنیان با وزارت صمت و بانک مرکزی به‌وجود آمده است و می‌توان از کانال معاونت علمی برای تخصیص ارز دانش‌بنیان‌ها مذاکراتی انجام شود و معاونت به شرکت‌ها کمک کند.



۳گمرک تخصصی برای دانش‌بنیان‌ها

وی در ادامه بااشاره به موضوعات در حال پیگیری برای تسهیل‌سازی امور گمرکی دانش‌بنیان‌ها گفت: موضوعی که در حال پیگیری هستیم، موضوع گمرک تخصصی دانش‌بنیان است. پیگیری‌هایی شده است که مربوط به ۳ گمرک کشور می‌شود.

قرار است گمرک غرب تهران، فرودگاه امام و شهید رجایی به‌عنوان گمرک تخصصی دانش‌بنیان شناخته شوند تا بتوان خدمات ویژه‌تری به شرکت‌های دانش‌بنیان ارائه داد.

به‌گفته وی، هدف از ایجاد گمرک تخصصی دانش‌بنیان تهی‌سازی فرآیند واردات و صادرات اکوسیستم دانش‌بنیان است. علاوه بر آن، قرار است برای تسریع در روند گمرکی کارشناسانی تربیت شوند که آشنایی کامل با قوانین دانش‌بنیان و تبصره‌ها داشته باشند.

خوشبختانه در حال حاضر تعاملات گسترده‌تری میان معاونت علمی و اقتصاد دانش‌بنیان با وزارت صمت و بانک مرکزی به‌وجود آمده است

سخن پایانی

باتوجه به گزارش بانک جهانی، بازرگانان در کشورهای توسعه‌یافته، به‌طورمتوسط، از شرایط بسیار مناسب‌تری نسبت به کشورهایی که فرآیند تجارت خارجی در آنها مستلزم صرف زمان طولانی است، برخوردار هستند. در این کشورها، صادرات به‌طورمیانگین ۱۱روز به‌طول می‌انجامد و به ۴ سند احتیاج دارد. واردات نیز به ۱۱روز و ۵ سند احتیاج دارد؛ در حالی که در کشورهای منطقه خاورمیانه، صادرات و واردات به‌ترتیب ۲۰ و ۲۸ روز طول می‌کشند و کسب ۷،۶ سند نیز برای آنها الزامی است. در ایران واردات مستلزم کسب ۸ سند و صرف ۳۲ روز زمان و ۱۷۳۵ دلار هزینه برای هر کانتینر است و صادرات با کسب ۷ سند، گذشت ۲۵ روز و صرف هزار و ۹۰ دلار هزینه صورت می‌پذیرد.

فارس در این‌باره نوشت، در میان کشورهایی که از نظر بانک جهانی، اقتصاد قابل‌مقایسه‌ای با ایران دارند، بعد از کشور عراق، کشورمان دشوارترین شرایط را برای تجارت فرامرزی به خود اختصاص داده است.

اگر صادرات و واردات کشور را از لحاظ زمان و هزینه با سایر کشورها مقایسه کنیم، مشاهده می‌کنیم که تجارت در ایران، زمانبرتر و پرهزینه‌تر از بیشتر کشورهای جهان است.

یادداشت

صادرات فناورانه نیازمند زیرساخت



علی طهاری، مدیرعامل باشگاه صادرات دانش‌بنیان

روند رو به رشد شرکت‌های دانش‌بنیان به‌لحاظ کمی و کیفی از اوایل دهه ۹۰ آغاز شد. به‌عبارت دیگر، شرکت‌هایی بودند که گام‌به‌گام و به‌تدریج توانستند محصولات های‌تک طبق استاندارد جهانی تولید و روانه بازارهای جهانی کنند. اغلب‌شان از یک تز دانشگاهی کار خود را آغاز کردند و به‌تدریج توانستند به تولیدات فناورانه نظیر پایلوت‌های نیمه‌صنعتی دست یابند. این افراد در فرآیند تدریجی پیشرفت خود فهمیدند که چه زمانی باید به ارتقای فناوری برای تولید محصولات بپردازند و آن را در جریان تولیدات خود نهادینه کنند. به‌عبارت‌دیگر، آنها برای حضور در مجامع بین‌المللی با هدف معرفی محصولات خود از قبل گام‌های مشخص و تعیین‌شده‌ای را برداشتند تا اینکه در نهایت توانستند پتنت‌های خود را ثبت و بعد به بازارهای بین‌المللی دسترسی پیدا کنند. در نتیجه، فرآیند تاثیر محصولات فناورانه در رشد اقتصادی یک کشور از یک زنجیره پیروی می‌کند.

از ابتدای امسال تاکنون، میزان صادرات شرکت‌های دانش‌بنیان یک میلیارد و ۳۳۰ میلیون دلار و این عدد نسبت به پارسال که تقریبا ۷۰۰ میلیون دلار بوده، نشان‌دهنده رشد ۱۰۰ درصدی صادرات محصولات دانش‌بنیان است. تجربه این شرکت‌ها نشان داد که اگر یک حمایت مشخص و استانداردی از شرکت‌های دانش‌بنیان که صاحب محصولات فناورانه هستند، وجود داشته باشد؛ رشد اقتصادی قابل‌توجهی را از فروش کالاهای فناوری خواهیم دید.

همواره مهم‌ترین چالش در مسیر توسعه اکوسیستم دانش‌بنیان، حضور در بازارهای داخلی و خارجی است. بازار ایران برای برخی محصولات فناورانه و های‌تک کوچک است و دانش‌بنیان‌ها با هدف رشد و ارتقا باید تلاش کنند که چه در داخل و چه در خارج، بازارهای جدیدی را پیدا کنند. به‌عبارت‌دیگر، صادرات محصولات فناورانه، نیازمند زیرساخت‌های اساسی است. مهم‌ترین نکته‌ای که در این فرآیند باید به آن توجه کرد، پیچیدگی فناوری است و براساس این پیچیدگی، باید دید که چه میزان مزیت رقابتی در بازار هدف ایجاد می‌شود و اینکه آیا این مزیت رقابتی روی قیمت، کیفیت و نوع فناوری اثرگذار است یا خیر؟

خوشبختانه در چند سال اخیر، بخش‌هایی در اکوسیستم دانش‌بنیان توسعه پیدا کرده که در نهایت منجر به ارتقای برند ملی کشور در حوزه کالاهای های‌تک و دانش‌بنیان شده است. باتوجه به اینکه برخی شرکت‌های دانش‌بنیان در کشور موفق شدند تا محصولات خود را به کشورهایی نظیر چین، اندونزی و چند کشور مشابه دیگر صادر کنند، همین امر به تقویت برند ملی کشور و هموارسازی مسیر برای دیگر دانش‌بنیان‌ها انجامید و بی‌شک باعث شد برخی صاحبان دیگر شرکت‌ها، برای این موضوع وقت بگذارند و حتی سرمایه‌گذاری کنند. تجربه نشان داد که در برخی کشورهایی که برنامه‌ریزی صادراتی انجام گرفته، جاده برای دیگر دانش‌بنیان‌ها نیز هموارتر شده است.

حضور ایران در رویدادهای مختلف بین‌المللی و تعاملاتی که با کشورهای مختلف دارد، باعث شد که برند ملی ایران در نگاه برخی کشورها از یک تولیدکننده محض مواد اولیه و خام‌فروش به تولیدکننده کالاهای «های‌تک» تغییر پیدا کند. به‌اعتقاد من، هرچقدر این برند ملی ارتقا پیدا کند، راه برای سایر شرکت‌ها با هدف گسترش تعاملات باز می‌شود.

در کشور چین فرصت‌های زیادی هم برای آرندی مشترک و هم برای تبادل محصولات پیشرفته وجود دارد. همچنین، در برخی کشورهای افریقایی به‌شدت فرصت برای صادرات محصولات فناورانه و دانش‌بنیان فراهم است. گفتنی است، در بسیاری از این کشورها حتی محصولات های‌تک هم کاربرد ندارد و محصولات دانش‌بنیان متوسط به‌لحاظ فناوری صادرات خوبی دارند. خوشبختانه محصولات مربوط به حوزه تجهیزات‌پزشکی و داروهای پیشرفته ایرانی برای برخی کشورها نظیر برزیل جذابیت دارند.

به‌همین‌دلیل است که نهادهای دولتی نظیر معاونت علمی و هم وزارت صمت باید سازکاری حمایتگر را فراهم کنند تا زمینه حضور شرکت‌های دانش‌بنیان در رویدادهای بین‌المللی و نمایشگاه‌ها را سهل‌تر و شناخت دقیق‌تری از ایران و محصولات فناورانه در این کشورها کسب شود. اگر بتوانیم روی راهکارهای جدید تمرکز کنیم؛ نظیر تولیدات فراسرزمینی، کمک می‌کند که بازار محصولات ایرانی در بسیاری از کشورها روزبه‌روز گسترش می‌یابد.

هم‌اکنون سهم بالای صادرات به پلیمرهای پیشرفته دانش‌بنیان اختصاص دارند. همچنین، از جایی که حوزه سلامت و تجهیزات دارویی برای بسیاری از کشورها حائزاهمیت است و چون دانش‌بنیان‌های فعالی هم در این حوزه داریم، هرچقدر دولت بتواند زمینه حضور و فعالیت آنها را در رویدادهای بین‌المللی فراهم و حمایت کند، همانقدر می‌توانیم نسبت به رشد صادرات آن، امیدوار باشیم.



برگی از تاریخ

تاریخچه شکل‌گیری سازمان جهانی گمرک

با توجه به از بین رفتن مرزهای فیزیکی، تأثیر سازمان‌های بین‌المللی در کسب منافع ملی کشورها مشهود است. یکی از این نهادهای بین‌المللی، سازمان جهانی گمرک است. ۲۶ ژانویه (۶ بهمن) روز جهانی گمرک رویداد مهمی است که از سوی حدود ۱۸۰ کشور جهان گرامی داشته می شود و صرفاً نه به آن خاطر که یادآور تشکیل یک نهاد بین المللی است، بلکه به عنوان فرصتی برای کشورهای عضو سازمان جهانی گمرک WCO تا با ارزیابی جایگاه و عملکرد خود در عرصه های داخلی و خارجی مرتبط با وظایف و مسئولیت های محوله، میزان موفقیت یا ناکامی در مشارکت برای توسعه و تسهیل تجارت را مورد سنجش قرار دهند. به گزارش پایگاه خبری ترابران، اگر اکنون از افرادی که اطلاعات عمومی نسبتا خوبی دارند پرسیده شود که سازمان جهانی گمرک چیست و کجاست؟ بدون شک می‌گویند که سازمان جهانی گمرک، یک سازمان بین دولتی است که مقر اصلی آن در بروکسل بلژیک است و برای ایجاد مقررات گمرکی ساده و هماهنگ ایجاد شده است. اما شاید از چگونگی ایجاد آن آگاه نباشند؛ بنابراین در این نوشتار سعی شده است که خوانندگان را با چرایی و چگونگی ایجاد سازمان جهانی گمرک و نام‌گذاری روز ۲۶ ژانویه به نام روز جهانی گمرک را آشنا کنیم.

به سال‌های پس از جنگ جهانی دوم برمی‌گردیم. همان زمانی که جنگ کشورهای درگیر در حوزه اروپا را ویران کرده بود و آنها برای بازسازی کشور خود به یک سازمان برای بازسازی و همچنین تجارت بیشتر نیاز داشتند. به این صورت، بعد از ایجاد سازمان گات (GATT) (موافقت‌نامه عمومی تعرفه و تجارت که هدف آن بسط و توسعه تجارت بود)، موضوع ایجاد مقررات یک‌نواخت و ساده و حذف موانع در راه تجارت خارجی بیش از پیش مهم شمرده شد و سنگ‌بنای شکل‌گیری سازمان جهانی گمرک بنا نهاده شد.

در ۱۲ سپتامبر سال ۱۹۴۷، در سیزدهمین اجلاس دولت‌های اروپایی کشورها تصمیم گرفتند که برای حذف موانع گمرکی بین خود یک اتحادیه‌گمرکی ایجاد کنند. این کشورها در نهایت نمانکلاتور طبقه‌بندی کالا و ضوابط تعیین ارزش گمرکی کالا را به‌خاطر منافع زیادی که در تجارت دارند، به‌صورت یک کنوانسیون بین‌المللی به اجرا درآوردند و هم‌زمان ۳ کنوانسیون ایجاد کردند. در سال ۱۹۴۸، دو کمیته به نام‌های کمیته اقتصادی و کمیته گمرکی تشکیل شد. با این حال تا رسیدن به یک سازمان جهانی منسجم راه زیادی در پیش بود. مراحل تکمیل و توسعه این کمیته و تبدیل آن به سازمان، گام به گام سپری شد تا اینکه در سال ۱۹۵۲ کنوانسیون تاسیس شورای همکاری گمرکی رسماً به اجرا گذاشته شد. جلسه افتتاحیه شورا در ۲۶ ژانویه ۱۹۵۳ در بروکسل با ۱۷ عضو موسس برگزار شد و به این صورت شورای هماهنگی گمرکی تشکیل شد. به همین دلیل، روز ۲۶ ژانویه هر سال در تقویم کشورهای مختلف به نام روز جهانی گمرک نام‌گذاری شده است. شورای همکاری‌های گمرکی یک سازمان جهانی بین‌الدولی است که کنوانسیون ایجاد آن در ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ به امضای چند دولت رسید. مقر آن در بروکسل و وظیفه آن به طور کلی رسیدگی به کلیه مسائل گمرکی در سطح جهان است. در سال ۱۹۹۴ شورا نام «سازمان جهانی گمرک» را به عنوان سازمان کاری این شورا، انتخاب کرد تا نشان دهد که به یک نهاد بین‌المللی تبدیل شده است.

■ پیوستن ایران به سازمان جهانی گمرک

اندک اندک کشورهای مختلف به این سازمان پیوستند تا جایی که اکنون بالغ بر ۱۶۲ کشور عضو آن هستند. پس از یک سال، یعنی در سال ۱۹۹۵ برابر با سال ۱۳۷۳ ایران عضو رسمی این سازمان شد که همواره با توجه به چالش‌های موجود در بخش‌های سیاسی و اقتصادی در راه رسیدن به منافع و مزایای این سازمان نتوانسته بهره کافی را ببرد. با توجه به از بین رفتن مرزهای فیزیکی، تاثیر سازمان‌های بین‌المللی در کسب منافع ملی کشورها و همچنین نقش تجارت جهانی در اقتصاد ملی کشورها مشهود است. خوب است بدانید که بر اساس تعریف شورای همکاری گمرکی یعنی همان سازمان جهانی گمرک، گمرک سازمانی دولتی است که مسئول اجرای قانون گمرک و وصول حقوق و عوارض ورودی و صدوری و همچنین واردات، ترانزیت و صادرات کالا است.

■ گمرک جمهوری اسلامی ایران

گمرک ایران یکی از قدیمی‌ترین سازمان‌های اقتصادی کشور است که به‌عنوان مرزبان اقتصادی نقش موثری در وصول درآمدهای دولت و اجرای سیاست‌ها و خط‌مشی‌های اقتصادی، بازرگانی و حتی فرهنگی دارد. گسترش روزافزون مناسبات بین‌المللی در همه زمینه‌های تجاری و اطلاع‌رسانی، افزایش حجم تجارت جهانی و ضرورت انتقال تکنولوژی و سایر ملاحظات اقتصادی، فرهنگی و سیاسی بر اهمیت گمرک، سیاست‌های گمرک و جایگاه آن در نظام اقتصادی کشور، می‌افزاید. اقتصاد تک‌محصولی کشور و اتکای بیش از حد به درآمدهای نفتی، اهمیت توسعه صادرات کالاهای غیرنفتی را خاطرنشان می‌سازد.

باعنایت به مزایای جغرافیایی و منطقه ای ایران، لزوم حضور فعال گمرک ایران در سازمان های همکاری تجاری بین المللی و منطقه ای و برخورداری از علم و تکنولوژی روز دنیا در جهت حفظ منافع کشور نمود بیشتری پیدا نموده و نقش گمرک حساس تر و اساسی تر می شود، لذا بازسازی و مکانیزه کردن گمرکات و ایجاد تجارت الکترونیک و ایجاد روش تک پنجره ای نمودن تشریفات گمرکی می تواند باعث جلوگیری از فرصت سوزی و ایجاد مکان امن رقابت بازارهای تجاری، جهت جذب سرمایه گذاریهای خارجی در منطقه شود.

فرصت‌ها و چالش‌های عضویت در WTO

گروه بین‌الملل
editor@smtnews.ir



عضویت در سازمان تجارت جهانی گام مهم کشورها برای تحکیم همکاری‌های اقتصادی تجاری (جهانی و منطقه ای) و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی بهتر بوده و متقاضیان عضویت در این سازمان امیدوارند که با ادغام در سیستم تجارت جهانی به ثبات سیاسی اقتصادی بیشتری دست پیدا کنند.

اما تجربه نشان داده است که هر کدام از این کشورها با توجه به توان و ساختارمندی اقتصادی خود نتایج متفاوتی عاید آنها شده است.

جایگاه WTO در اقتصاد بین‌الملل

تشکیل سازمان تجارت جهانی را می‌توان نتیجه تلاش‌های بین‌المللی برای ساماندهی اقتصاد بین‌الملل، با هدف غایی جلوگیری از بروز جنگ از طریق درهم تنیدگی اقتصادی کشورهای جهان دانست.

با پایان جنگ جهانی دوم، کشورهای پیروز جنگ تصمیم گرفتند با هدف تنظیم قواعد تجارت بین‌المللی بین کشورهای جهان، تدوین "منشور جهانی تجارت" را در دستور کار قرار داده و در این راستا کنفرانس برتون وودز در سال ۱۹۴۴ با حضور ۱۴۴ کشور برگزار گردید. لیکن تلاش‌ها برای تشکیل سازمان سازمان دهنده تجارت جهانی در آن برهه ناکام ماند. یکی از بخش‌های منشور تجارت جهانی، موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت موسوم به گات بود که هدفش کاهش موانع تعرفه‌ای واردات کالا بین کشورها بود که در نشست‌های بعدی به تصویب رسید. اما در ادامه روند جهانی سازی، این موافقتنامه در برخورد با تحولات سیاسی اقتصادی حادث نظام بین‌الملل در دهه‌های بعدی نیاز به تکامل داشت که بعدها طی ۸ دوره اصلی مذاکراتی تکمیل و جای خود را به سازمان تجارت جهانی (WTO) داد.

درحال‌حاضر سازمان توسعه تجارت بیش از ۹۵ درصد تجارت جهانی را پوشش داده و ۱۶۴ کشور دنیا مشتمل بر کشورهای توسعه یافته، توسعه نیافته و درحال توسعه در این سازمان عضو هستند.

مزایای عضویت در سازمان تجارت جهانی

■ کسب اعتبار بین‌المللی

کسب پرستیز و وجهه بین‌المللی ناشی از عضویت در سازمان تجارت جهانی سبب افزایش همکاری‌های اقتصادی تجاری بین‌المللی خواهد شد. واقعیت این است که بسیاری از کشورها فقط در قلمرو اعضای WTO اقدام به سرمایه‌گذاری خواهند نمود.

تجارت آزاد، افزایش درآمد کشورها، افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و در نهایت رشد و ثبات اقتصادی:

این یک واقعیت است که اولویت برای یک سرمایه‌گذار خارجی موضوع «امنیت سرمایه گذاری» و تضمین بازگشت منافع اقتصادی توسط کشور میزبان است. کشورهای عضو WTO متعهد به رعایت اصول و اعمال مقررات سازمان هستند که به‌صورت منطقی تضمین سرمایه‌گذاری را به دنبال دارد. طبعا اعمال برخی اصلاحات در قوانین و مقررات سرمایه‌گذاری در کنار عضویت در WTO رتبه ریسک‌پذیری سرمایه‌گذاری خارجی را بهبود خواهد بخشید.

از طرف دیگر، عضویت در WTO توفیق اجباری برای کشورها خواهد بود که طی آن این کشور متعهد خواهد شد محدودیت‌های قانونی سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، فساد گسترده، عدم حمایت دولت از سرمایه‌گذاری و.. جای خود را به سیاست هایی مثل تضمین سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه اقتصادی پایدار، امنیت سرمایه گذاری، اقتصاد قابل پیش‌بینی، ثبات رفتار تجاری و.... بدهد.

■ جهت‌دهی صادرات:

ادغام در تجارت جهانی باعث ارائه طیف وسیعی از کالاها و در نتیجه دادن حق انتخاب به مشتریان خواهد شد. عضویت در WTO امتیازات تعرفه‌های گمرکی حتی صفر درصد را به کشورها اعطا می‌کند.

در چنین شرایط مساوی، کشورها به سوی تولید کالاهایی می‌روند که در آن مزیت مطلق و نسبی بطور واقعی دارند.

■ رفع کسری تراز تجاری

پیشتر گفته شد که تراز تجارت خارجی ازبکستان در سال ۲۰۲۲ با کشورهای مختلف ۱۱.۳۹۰- میلیارد دلار (Passive) بوده است. عضویت این کشور در WTO و دسترسی به بازارهای جهانی، در صورت مدیریت صحیح، خواهد توانست خلاء موجود بین صادرات و واردات را پر و توازن تجاری هر چه بیشتر را بدنبال خواهد داشت.

■ استفاده از معافیت‌های تعرفه‌ای کشورهای صنعتی

با عضویت ازبکستان در سازمان تجارت جهانی ازبکستان، به عنوان یک کشور در حال توسعه، می‌تواند از معافیت‌های تعرفه‌ای کشورهایی مثل امریکا، چین، اتحادیه اروپا، هند و... بهره ببرد.

■ افزایش واردات

یکی از مزیت‌های مهم عضویت در سازمان تجارت جهانی رفع موانع واردات در این کشور است. بطوریکه در شرایط عضویت این کشور، کالاهای تجاری بدون هیچ مانعی وارد کشور مبدا خواهد شد. در چنین شرایطی علاوه بر افزایش حجم تجارت، قیمت‌ها نیز در کشور کاهش داشته و درآمد ملی افزایش خواهد یافت. علاوه بر آن بازار نیز رقابتی خواهد شد.

■ رقابتی و تخصصی‌تر شدن صادرات

با باز شدن فضای تجارت بین‌الملل و دستیابی به بازارهای جهانی، هر کشور سعی می‌کند کالایی را تولید و مازاد آن را صادر کند که در آن مزیت مطلق یا نسبی دارد.

در این صورت تجارت بین کشورها تخصصی تر شده و هر کشور در قبال تولید کالا، صادرات و واردات کالا را بر اساس تحلیل منافع و ضرر انجام می‌دهد. چنین وضعی سبب رقابتی تر شدن و تخصصی تر شدن فضای اقتصاد بین‌الملل می‌شود.

■ بهره‌برداری از تجربیات اقتصاد جهانی

مزیت دیگر عضویت کشورها در سازمان تجارت جهانی، انتقال آسان تجربیات و الگوهای موفق بازارهای جهانی به این کشور است. عضویت در WTO یعنی اینکه تمام کشورهای عضو به صورت مشترک به سوی پیشرفت و توسعه اقتصادی گام برداشته و از حمایت‌ها و کمک‌ها و مشاوره‌های فنی سازمان بهره‌مند خواهد شد. با برداشته شدن مرزهای اقتصادی تجاری بین کشورها، زمینه آموزش روشهای موفق تولید، تجارت و الگوهای موفق اقتصادی کشورهای توسعه یافته، پیش روی کشورهای در حال توسعهٔ خواهد بود.

■ رشد تولید، صادرات و اشتغالزایی

الحاق به سازمان، رشد صادرات را به دنبال دارد. طبعا رشد صادرات نتیجه رشد فعالیتهای تولیدی و صنعتی کشور بوده و افزایش فرصت‌های شغلی در کشور را باعث خواهد شد.

■ افزایش دسترسی شرکت‌های کشور به بازارهای جهانی

باز شدن دروازه بازارهای جهانی، منجر به ارتقاء و رشد سطح شرکت‌ها و فعالان اقتصادی کشورخواهد شد. چنین شرایطی زمینه را برای تاسیس شرکت‌های فراملی و جهانی فراهم می‌کند.

مورد بعدی دسترسی آسانتر شرکت‌ها به ابزار مالی و پولی بین‌المللی مثل صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی، بانک ترمیم و توسعه و... و منابع پولی و اعتباری جهانی در صورت عضویت ادر WTO است.

به علاوه شرکت‌های سرمایه‌گذاری بین‌المللی و کشورهای بزرگ و پیشرفته، در تامین مالی پروژه‌ها و اعطای خطوط اعتباری به این کشور نگرانی کمتری خواهند داشت.

■ حل اختلافات حقوقی و تجاری

مزیت بعدی عضویت در WTO امکان استفاده این کشور از مکانیزم حل اختلافات حقوقی و تجاری سازمان است. طبعا این عضویت می‌تواند به رفع یا کاهش اختلافات تجاری میان کشورها بیانجامد.

> آزادسازی تجارت و بازار آزاد برای کشورهای کمتر توسعه یافته می‌تواند تاثیرات منفی بر اقتصاد و درآمد دولت داشته باشد

تهدیدهای عضویت در یک سازمان جهانی

■ افزایش واردات

عضویت در WTO و باز شدن فضای تجارت بین‌الملل طبعا واردات کشوررا افزایش خواهد داد.

واردات بی‌رویه، رفع موانع غیرتعرفه ای، عدم کنترل ذخائر ارزی و زیان‌های ناشی از آن می‌تواند بر اقتصاد نوپا و متزلزل کشور تاثیرات سوئی داشته باشد.

طبعا تراز تجاری منفی (که ممکن است با عضویت در سازمان تجارت جهانی و افزایش واردات تشدید گردد) با استانداردهای سازمان مذکور همخوانی ندارد.

■ کاهش درآمد دولت

آزادسازی تجارت و بازار آزاد برای کشورهای کمتر توسعه یافته می‌تواند تاثیرات منفی بر اقتصاد و درآمد دولت داشته باشد.

آزادسازی تجارت بین‌الملل از طریق کاهش تعرفه‌های گمرکی و دیگر سیاست‌های اقتصادی ممکن است سطح قیمت‌ها را به اندازه کاهش تعرفه‌ها کاهش داده و در عین حال سطح واردات را افزایش دهد.

در این صورت کاهش درآمدهای دولت از طریق وضع تعرفه‌های کالاهای وارداتی نتیجه خواهد بود.

■ تهدید تولیدات داخلی

آزادسازی واردات از طریق کاهش تعرفه‌ها می‌تواند تاثیرات سوئی بر تولیدات داخلی کشور داشته و توان صادراتی کشور را تضعیف نماید.این طبیعی است که سرازیر شدن کالاهای باکیفیت اروپایی، امریکایی، چینی و.. به بازار ازبکستان صنایع داخلی ازبکستان را ضربه پذیرتر خواهد نمود.

سخن پایانی

با توجه به موارد یاد شده یک کشور با داشتن شرایط زیر می‌تواند به‌صورت حداکثری از مزایای عضویت در سازمان تجارت جهانی بیشترین بهره را ببرد، بدین معنی که هر چقدر یک کشور جایگاه بهتری از نظر شاخص‌های ذیل داشته باشد، از فرصت‌های اقتصادی ناشی از عضویت خود در سازمان بیشترین بهره‌برداری را خواهد داشت:

- دولت کارآمد و وجود یک نظام اقتصادی کارا و موثر در کشور و تسهیل تجارت
- سیاست‌های توسعه‌ای کارآمد، رفتن به سوی اقتصاد بازار آزاد
- تطبیق قوانین اقتصادی و تجاری با مقررات بین‌المللی
- نبود فساد قضایی و وجود محاکم دعاوی تجار بین المللی کارآمد
- توسعه پایدار و با در نظر گرفتن ملاحظات زیست محیطی
- از بین بردن فساد اداری
- سیستم موثر مالی و بانکداری

تقویت زیرساخت‌های اقتصادی مثل اقتصاد دیجیتال، تجارت الکترونیک، گمرک شفاف، مناطق آزاد تجاری، زیرساختهای حمل‌ونقل و ترانزیت قوی و....

توانایی بالای رقابت با شرکت‌های منطقه‌ای و جهانی

درخواست فعالان اقتصادی منطقه آزاد قشم از دولت

مصوبات مغایر با ماهیت مناطق آزاد اصلاح شود

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

واکاوی اهداف هشت‌گانه مندرج در ماده یک قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران، به‌خوبی بیانگر وضعیت موجود آنهاست. این اهداف هشت‌گانه عبارتند از تسریع در انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و ارائه خدمات عمومی.
باوجود اهداف یادشده، با گذشت ۳۰ سال از عمر ۳ منطقه آزاد کیش، قشم و چابهار و عمر ۲۰ساله منطقه آزاد ارس، انزلی و اروند و همچنین عمر ۱۰ساله منطقه آزاد ماکو، این مناطق سهم ناچیزی از اقتصاد ملی را به خود اختصاص داده‌اند.



احداث مناطق آزاد با هدف جذب سرمایه

مناطق آزاد، محدوده‌های جغرافیایی هستند که با هدف حمایت از صنعت داخلی و تسهیل واردات، صادرات و ترانزیت کالا برای تولیدکنندگان کالاهای صادراتی و بازرگانان، اغلب در نزدیکی مرزها و مبادی گمرکی ایجاد شده‌اند. این مناطق، قوانین محدودتر و تشریفات گمرکی ساده‌تری نسبت به سرزمین اصلی دارند و از شمول بسیاری از قوانین سرزمین اصلی، خارج هستند.
از اواسط دهه ۶۰ میلادی کشورها اقدام به احداث مناطق آزاد تجاری کردند. جذب سرمایه‌گذاری خارجی، افزایش صادرات، انتقال تکنولوژی، کسب درآمد ارزی و ایجاد اشتغال از جمله اهداف احداث این مناطق بود.
معافیت‌های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی، نبود تشریفات دست‌وپاگیر ارزی و اداری، تسریع در فرآیندهای صادرات و واردات، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و انتقال فناوری برای کمک به توسعه اقتصادی، از جمله ویژگی‌های این مناطق است. در مجموع، تمرکز مناطق آزاد بر تقویت جایگاه کشور در عرصه تجارت بین‌الملل است.

ظرفیت‌های منطقه آزاد قشم برای توسعه

معاون حقوقی رئیس‌جمهوری گفت: منطقه آزاد قشم به‌واسطه وجود ظرفیت‌های اقتصادی، فرهنگی و گردشگری می‌تواند الگوی توسعه و پیشرفت سایر مناطق آزاد کشور باشد.
به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد قشم، محمد دهقان در دیدار با جمعی از فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران حوزه‌های مختلف جزیره قشم، اظهارکرد: بازدید از ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و طرح‌های اقتصادی و زیربنایی قشم نشان داد که اراده جدی برای توسعه و پیشرفت در این جزیره وجود دارد.
وی ادامه داد: با دستور شخص رئیس‌جمهوری و با هدف شناسایی و احصا مشکلات و موانع قانونی مانع پیشرفت و رونق تمامی مناطق آزاد کشور، بازدیدهای مستمری از سوی اعضای دولت انجام می‌شود و برای رفع چالش‌های پیش‌رو برنامه‌ریزی خواهد شد.
معاون‌حقوقی رئیس‌جمهوری اضافه کرد: جزیره قشم دارای ظرفیت‌های بسیار خوبی است که با استفاده از آنها می‌توان برای جذب سرمایه‌گذار، حل مشکلات تولیدکنندگان و رونق فعالیت اقتصادی در این منطقه برنامه‌ریزی کرد.
به گفته دهقان، جزیره قشم دارای ظرفیت‌های فرهنگی بالایی است و امروز الگوی بسیار خوبی در زمینه صمیمیت میان مردم و مسوولان و وحدت میان مذاهب در کشور است.
وی همچنین بر بازنگری قوانین مناطق آزاد در راستای تسهیل‌گری و روان‌سازی فعالیت سرمایه‌گذاران، تولیدکنندگان و بازرگانان تاکید کرد و افزود: موضوعات و مسائل مطرح شده از سوی فعالان اقتصادی و مسئولان جزیره در نخستین فرصت با رئیس‌جمهوری مطرح و بررسی خواهد شد.

مشکلات فعالان اقتصادی قشم احصا می‌شود

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم نیز در ادامه این دیدار گفت: جلساتی برای رفع مشکلات فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران منطقه آزاد قشم با حضور اعضای دولت برگزار خواهد شد و پیگیری رفع این مسائل در دستور کار قرار دارد.
عادل پیغامی با اشاره به برنامه‌ریزی جهت احصا مشکلات پیش روی فعالان اقتصادی در منطقه آزاد قشم افزود: شناسایی و رفع چالش‌های پیش روی فعالان اقتصادی با هدف سرعت گرفتن روند توسعه و پیشرفت جزیره قشم در حال انجام است.
وی توضیح داد: برنامه‌ریزی برای تجهیز و استفاده از توانمندی مجموعه‌های دانش‌بنیان داخلی برای هوشمندسازی شبکه توزیع آب شهر قشم صورت گرفته و امیدواریم تا پایان سال تا نقطه خوبی اجرایی شود. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم خاطرنشان کرد: در حوزه قوانین و بخشنامه‌های موجود نیز مشکلاتی در مناطق آزاد وجود دارد که با حمایت دولت و مجلس برای رفع آنها تلاش خواهیم کرد. براساس این گزارش در این نشست فعالان اقتصادی منطقه آزاد قشم نیز مشکلات خود در حوزه قوانین، بخشنامه و دستورالعمل‌های مغایر با ماهیت مناطق آزاد را با معاون‌حقوقی رئیس‌جمهوری مطرح کردند.

منطقه آزاد قشم به واسطه وجود ظرفیت‌های اقتصادی، فرهنگی و گردشگری می‌تواند الگوی توسعه و پیشرفت سایر مناطق آزاد کشور باشد

تفاوت مناطق آزاد در ایران و سایر کشورها

حسام محمدی‌فر، کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی درباره تفاوت مناطق آزاد در ایران و سایر کشورها به صمت گفت: متاسفانه در کشور ما سیاست بر این بوده که مناطق آزاد در شهرهای محروم ایجاد شوند، این در حالی است که مناطق آزاد اصولا برای محرومیت‌زدایی در نقطه‌ای از کشور ایجاد نمی‌شوند، بلکه ابزاری برای توسعه اقتصاد کشور هستند که در نهایت با تحقق این هدف مناطق همجوار آن از مزایایی بهره‌مند خواهند شد. متاسفانه در کشور ما مناطق آزاد با رویکرد محرومیت‌زدایی راه‌اندازی می‌شوند و باتوجه به این مسئله، منطقه‌ای را به‌عنوان منطقه آزاد انتخاب می‌کنند.
این در حالی است که در جهان به‌دلیل اینکه هدف از ایجاد این مناطق جذب سرمایه‌گذاری خارجی است، ابتدا به غنی‌سازی یک منطقه می‌پردازند و سپس آن منطقه را به‌عنوان منطقه آزاد اعلام می‌کنند تا بتوانند به اهداف تعیین‌شده دست پیدا کنند. یکی از اهداف مهم راه‌اندازی مناطق آزاد جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) است که به‌عنوان یکی از شاخص‌های عملکردی در اقتصاد کشورهای مختلف و همین‌طور عملکرد مناطق آزاد بررسی می‌شود. برای رسیدن به این هدف الزاماتی وجود دارد و کشورهای مختلف سعی می‌کنند ابتدا این الزامات تامین شود و بعد نتیجه مطلوب را از مناطق آزادشان بگیرند.وی با اشاره به کارنامه ناموفق مناطق آزاد ایران اظهار کرد: وقتی عملکرد و شاخص‌های مناطق آزاد را باوجود عدم شفافیت و عدم انتشار منظم اطلاعات مشاهده می‌کنیم، درمی‌یابیم که این مناطق نتوانستند در تحقق اهداف تعیین‌شده موفق باشند و نقش مهمی را در توسعه اقتصاد کشور ایفا کنند. متاسفانه مناطق آزاد در شاخص‌های مختلف از اهداف تعیین‌شده عقب هستند.

▣ هدف اصلی چیست؟

محمدی‌فر با اشاره به هدف اصلی ایجاد مناطق آزاد در کشور بیان کرد: رویکرد ما در ایجاد مناطق آزاد محرومیت‌زدایی و بحث‌های منطقه‌ای و فشارهای سیاسی مسئولان محلی و نمایندگان مجلس است. گاهی نیز مسائل امنیتی و قومیتی باعث ایجاد مناطق آزاد می‌شود؛ این در حالی است که در سایر نقاط جهان بیشتر موضوع صرفه اقتصادی و ارائه معافیت‌ها، توسعه اقتصادی و... مطرح است. به‌بیان واضح‌تر در ایران بیشتر اقتصاد سیاسی مطرح است که در نتیجه این نگاه شاهد پیشرفت اقتصادی در این مناطق نیستیم.

▣ دلایلی برای عدم موفقیت

این کارشناس اقتصاد در تشریح عوامل عدم موفقیت مناطق آزاد در تحقق اهداف بیان کرد: مناطق آزاد جزئی از اقتصاد هر کشوری هستند و نمی‌توان بدون در نظر گرفتن اقتصاد، وضعیت مناطق آزاد را بررسی و تحلیل کرد. نوع مقررات‌گذاری، شیوه ایجاد مناطق آزاد و تحریم‌ها از عوامل اثرگذار در مناطق آزاد به‌شمار می‌روند. البته ذکر این نکته نیز لازم است که ما پیش از تحریم‌ها نیز شاهد عملکرد مثبتی در مناطق آزاد نبوده‌ایم. همچنین دخالت‌ها در مناطق آزاد زیاد است و مدیریت یکپارچه نداریم.
از سوی دیگر در بسیاری از شاخص‌ها مانند تسهیل کسب‌وکار رتبه مناسبی نداریم و این یک مانع بزرگ در رسیدن مناطق آزاد به اهداف تعیین‌شده است. مناطق آزاد نیاز به بندر، فرودگاه و گمرک بنا به موقعیت جغرافیایی و مزیت‌های نسبی دارند و باید زیرساخت‌های سخت‌افزاری برای‌شان تامین شود.
محمدی‌فر با بیان اینکه بسیاری از کشورها در زمینه مناطق آزاد موفق عمل نکرده‌اند، افزود: کشورهای مختلف با بررسی عوامل گوناگون نقاط منفی را به مثبت تبدیل کردند، اما در کشور ما بدون بررسی و با هر نتیجه‌ای هیچ تغییری حاصل نمی‌شود.
این کارشناس اقتصاد درباره کشورهایی که عملکرد مناطق آزاد آنها موفق است، گفت: مناطق آزاد کشورهای چین، امارات و تا حدودی ترکیه توانستند باتوجه به الگوهای تعیین‌شده کارنامه موفقی را ثبت کنند؛ اما متاسفانه ما در این شاخص وضعیت خوبی نداریم و یکی از دلایل مهم این موضوع عدم شفافیت در ارائه عملکرد و اطلاعات است.عدم شفافیت یکی از پاشنه‌آشیل‌های مناطق آزاد است و اگر این الزام رعایت و تامین نشود، بی‌شک سرمایه‌گذاری خارجی صورت نمی‌گیرد.

سخن پایانی

مناطق آزاد در ابتدا با هدف افزایش تولید و صادرات ایجاد شدند، اما در عمل این اهداف محقق نشدند و عملکردشان در نهایت به واردات کالاهای لوکس و غیرضروری به داخل کشور محدود شد. دلایل این وضعیت را می‌توان فقدان مقررات و قوانین روشن برای فعالیت این گونه مناطق دانست. همچنین به‌سبب نبود ابزارهای کنترلی، مناطق آزاد مورد سوءاستفاده قاچاقچیان کالا قرار گرفته و بر مشکلات آنها افزوده شده است.

پیش‌بینی افزایش نرخ گوشت قرمز در سال آینده

گلایه دامداران ادامه دارد

نرخ گوشت قرمز که حالا مرز نیم میلیون تومان را درنوردیده خیلی وقت است که از سبد مصرفی خانوارها رخت بر بسته و به نظر می‌رسد افسار نرخ‌های سرکش از دست دولت در رفته است! تا یک سال قبل هیچ شخصی باور نمی‌کرد که گوشت گوساله بتواند مرغوبیت و لطافت گوشت گوسفند را با قیمت‌های زمخت خود پشت‌سر بگذارد و در بازار محبوبیتی برای خود دست و پا کند. گزارش تورم آذرماه مرکز آمار ایران نشان می‌دهد که تورم نقطه‌ای گوشت قرمز و گوشت ماکیان به بیش از ۹۰درصد رسیده است! که نرخ تورم نقطه‌ای گوشت قرمز و گوشت ماکیان در آذرماه در حالی به ۹۶.۷درصد رسید که در مهر ماه این عدد ۸۲ و در آبان ۸۲.۴درصد بود. درحال‌حاضر نرخ گوشت گرم گوساله در فروشگاه‌های پروتئینی سطح شهر مشهد از ۵۳۰ تا ۵۶۰ هزار تومان و نرخ گوشت گرم گوسفندی از ۵۸۰ تا ۶۷۰ هزار تومان بسته به نوع لخت بودن گوشت و یا خرید اجباری گردن و دنده به ازای هر کیلو در نوسان است.

▣ ریشه گرانی‌ها کجاست؟

گرانی گوشت به عوامل بسیاری بستگی دارد و یکی از این دلایل بحران خشکسالی و نبود قوانین حمایتی از تولیدکنندگان است که موجب شده تا بخشی از جامعه تولیدکننده و فعال از این حوزه کناره گیری کرده و تعداد دام‌ها رو به کاهش بگذارد.
مثال بارز این موضوع اظهارات رئیس اداره امور عشایری بردسکن در استان خراسان رضوی است که می‌گوید: متاسفانه بحران خشکسالی و فقر مراتع و مشکل نقدینگی باعث شده است ۹۰ درصد عشایر منطقه در معادن مشغول به کار شوند.
قاسم سالاری اظهار می‌کند: جمعیت دام عشایر این منطقه ۱۴۰ هزار رأس بوده است که درحال‌حاضر ۵۰ درصد کاهش پیدا کرده است.
رئیس اداره امور عشایری بردسکن خشکسالی، فقر مراتع و گرانی نهاده‌های دامی را از علل فروش دام در مناطق عشایری این شهرستان اعلام کرده و می‌گوید: به خاطر تامین امرار و معاش خانواده‌ها ۹۰ درصد عشایر منطقه در معادن مشغول به کار شده‌اند.

▣ نقش حذف ارز ترجیحی

ابراهیم خسروی یکی از فعالان عرصه تولید و توزیع‌کننده مواد پروتئینی در خراسان رضوی در گفت‌وگو با بازار اظهار می‌کند: حذف ارز ترجیحی و اختلال در تهیه خوراک دام و طیور از مهم‌ترین عوامل بحران زا در این حوزه بود.
خسروی تولیدکننده گوشت: اگر چه موافق حذف ارز ترجیحی بودیم، اما این حذف به پیش‌بینی سناریوها و ایجاد زیرساخت‌هایی نیاز داشت که در دی‌ماه ۱۴۰۰ توسط بسیاری از تشکل‌های خصوصی به دولت گوشزد کردیم و در تمامی جلساتی که با نمایندگان جهاد کشاورزی داشتیم بر این موضوع تکیه کردیم اما واقعیت این‌است که گوش شنوایی در این راستا وجود نداشت و دولت به هیچ وجه تاکنون نظر بخش خصوصی و تجارب آنها را به بازی نگرفته است
وی اذعان کرد: پیش از این به عنوان یک تولیدکننده موافق حذف ارز ترجیحی بودیم، اما این حذف به پیش‌بینی سناریوها و ایجاد زیرساخت‌هایی نیاز داشت که در دی‌ماه ۱۴۰۰ توسط بسیاری از تشکل‌های خصوصی به دولت گوشزد کردیم و در تمامی جلساتی که با نمایندگان جهاد کشاورزی داشتیم بر این موضوع تکیه کردیم؛ اما واقعیت این‌است که گوش شنوایی در این راستا وجود نداشت و دولت به هیچ وجه تاکنون نظر بخش خصوصی و تجارب آنها را به بازی نگرفته است.
خسروی بیان کرد: در همین راستا به نمایندگان وزارت جهاد کشاورزی پیشنهاد شد تا حذف تدریجی ارز ترجیحی و افزایش قیمت‌ها را به صورت پلکانی در دستور کار قرار دهند به طوری که مردم و تولیدکنندگان آسیب نبینند و لذا یکی دیگر از پیشنهادهای ما این بود که اگر بناست به مردم یارانه بپردازید، این یارانه در قالب کارت اعتباری تامین لبنیات و مواد پروتئینی باشد تا بدین‌وسیله این اقلام مهم از سبد مصرفی خانوارها حذف نشود. این توزیع‌کننده مواد پروتئینی ادعا کرد: کاملا واضح و مبرهن بود که اگر بعد از برداشته شدن ارز ترجیحی از تولیدکننده حمایت نشود نرخ گوشت قرمز و سفید دو الی ۳ برابر خواهد شد.
خسروی افزود: با توجه به اینکه نیاز تولیدکنندگان به سرمایه در گردش هم بالا می‌رود، دولت باید به آنها تسهیلات ارزان‌قیمت جبرانی می‌پرداخت تا مزیت‌های تولید را از دست ندهند اما در همین زمینه هم کار لنگ می‌زند.

▣ حذف دام مولد

مدیرعامل اتحادیه دامداران خراسان رضوی نیز دلیل آشفتگی در بازار گوشت را افزایش هزینه تولید و از طرفی بر هم خوردن توازن عرضه و تقاضا عنوان می‌کند. متاسفانه بسیاری از دامداران به دلیل اینکه توان تعلیف دام‌های خود را نداشتند لذا ترجیح دادند با کشتار دام‌های مولد هزینه‌های خود را کاهش دهند و لذا درحال‌حاضر شاهد هستیم که کاهش دام مولد تعادل عرضه و تقاضا را بر هم زده و کاهش دام مولد امروز تاثیر خود را در بازار نشان داده است
مجید مهدوی به بازار می‌گوید: دو سال پیش همزمان با تشدید خشکسالی‌ها و هم چنین برداشته شدن ارز ترجیحی هشدارهای لازم را مبنی بر اینکه دامداران قادر به نگهداری دام‌هایشان نیستند و باید اقدامات حمایتی برای حفظ ذخایر آن را در دستور کار قرار داد به مسئولان گوشزد کردیم اما متاسفانه این موضوع جدی گرفته نشد. وی ادامه می‌دهد: متاسفانه بسیاری از دامداران به دلیل اینکه توان تعلیف دام‌های خود را نداشتند لذا ترجیح دادند با کشتار دام‌های مولد هزینه‌های خود را کاهش دهند و لذا درحال‌حاضر شاهد هستیم که کاهش دام مولد تعادل عرضه و تقاضا را بر هم زده و کاهش دام مولد امروز تاثیر خود را در بازار نشان داده است. مدیرعامل اتحادیه دامداران خراسان رضوی اذعان می‌کند: نرخ نهاده‌های دامی از دو سال پیش تا کنون ۷ برابر افزایش نرخ داشته است و لذا با یک حساب سرانگشتی می‌توان فهمید که چه فشاری به دامدار برای تامین هزینه‌ها وارد می‌شود و این افزایش هزینه در نهایت به نرخ گوشت در بازار می‌رسد.
وی در پاسخ به این سوال که آیا راهکاری برای حل این مشکل وجود دارد یا خیر نیز به ما می‌گوید: پیش از این هم راهکارهای متفاوتی برای حفظ منابع دامی و حمایت از تولیدکننده مطرح کردیم و حتی در مواردی برخی از طرح‌ها مانند خرید دام امانی به مرحله اجرا درآمد اما به صورت جدی به موضوع حمایت از دامدار توجه نشد.

روی خط خبر

تمرکز بر آموزش در معادن کرمان

استاندار کرمان بر آموزش تخصصی نیروی کار موردنیاز در بخش معادن تاکید کرد و این مهم را حلقه مفقوده معادن فعال در جنوب کرمان دانست.
محمدمهدی فداکار در نخستین دوره آموزش حفاری معدن در کهنوج با مقایسه ذخایر معدنی در جنوب و شمال استان کرمان از نبود نیروی کار ماهر در بخش معدن سخن به میان آورد که با آموزش قابل‌جبران خواهد بود و افزود: معادن جنوب استان تنوع بیشتری نسبت به شمال دارد و ظرفیت نیروی انسانی مورد نیاز در جنوب کرمان است اما این نیروی کار باید حرفه‌ای و با آموزش تخصصی به کمک معادن بیاید، در غیر این صورت خروجی در بر نخواهد داشت.
وی بر توجه جدی به توسعه آموزش‌های تخصصی مورد نیاز تاکید کرد و ادامه دوره‌های آموزشی را خواستار شد و گفت: حفاری معادن در سطح کشور کمتر از ۱۰ درصد است و از طرفی زمینه اشتغال قابل توجهی وجود دارد که باید با بکارگیری نیروهای ماهر شکوفا شود.
به گزارش ایسنا، مسلم مروجی رئیس سازمان صمت جنوب کرمان نیز در این مراسم از فعالیت ۵۵ کارخانه صنایع معدنی کوچک مقیاس در منطقه خبر داد و افزود: صنایع جانبی معادن متناسب با صدور پروانه‌های بهره‌برداری احداث و در حال فعالیت هستند.
وی نبود نیروی آموزش‌دیده تخصصی را از جمله انتقادات بهره‌برداران معادن دانست و گفت: با توجه به نیازسنجی صورت گرفته، با همکاری فنی و حرفه‌ای موفق شدیم مراکز آموزش را در شهرستان‌های جیرفت، کهنوج و منوجان دایر کنیم که جای مرکز آموزشی جنوب شرق خالی است که شرکت ایمیدرو در این زمینه قول مساعدت و همکاری داده است.
وی از اکتشاف حداقلی در جنوب کرمان خبر داد که به عدم اطلاع کارشناسی و تخصصی به میزان ذخایر معدنی برمی‌گردد.

توسعه مبادلات مرزی از سیستان و بلوچستان

سیستان و بلوچستان رئیس سازمان جهادکشاورزی سیستان و بلوچستان گفت: از ابتدای سال تاکنون یک میلیون و ۴۸۸ هزار و ۴۴تن محصولات کشاورزی با نظارت هفت مرکز قرنطینه گیاهی مستقر در مرزهای رسمی استان شامل مرز میلک، پیشین، میرجاوه، گمشاد، چابهار، ریمدان و زاهدان مبادله شده است.
سید محمدرضا سیدحسینی در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: از مجموع مبادلات مرزی محصولات بخش کشاورزی، واردات یک میلیون و ۲۰۰هزار و ۴۸۳ تن کالاهای شامل موز، انبه، برنج، ذرت، نهادهای دام وطیور و کنجد و بیش‌از ۲۵۱ هزار و۸۷۳ تن صادرات محصولات کشاورزی عمدتا شامل انواع خرما، گوجه فرنگی، دانه گشنیز و سیب درختی است.
وی کل ترانزیت محصولات کشاورزی در ۱۰ ماه اول سال که از مرزهای رسمی انجام شده را ۳۵هزار و ۶۸۸ تن اعلام کرد. حسینی تصریح کرد: سیستان و بلوچستان به دلیل دسترسی به بازارهای افغانستان و پاکستان و دسترسی به آب‌های آزاد، فرصت بی‌نظیری را برای صادرات محصولات کشاورزی و در نتیجه ارزآوری و فرصت‌های شغلی جدید برای استان و کشور داراست.

بهره‌برداری از ۹۸ پروژه صنعتی در خراسان شمالی

مدیرکل صنعت، معدن و تجارت خراسان شمالی گفت: ۹۸ پروژه صنعت و معدن استان با ۸۰ هزار میلیارد ریال اعتبار برای بهره‌برداری و کلنگ‌زنی در دهه فجر آماده شده است.
به گزارش ایرنا حسین حاجی بگلو روز سه‌شنبه در نشست خبری اظهار کرد: همزمان با دهه فجر انقلاب اسلامی، پروژه‌های مختلف به ارزش ۶۰ هزار میلیارد ریال کلنگ‌زنی می‌شود که عمدتا شامل صنایع پایین دستی صنایع مادر استان از جمله فولاد، آلومینا و پتروشیمی است.
وی اظهار کرد: ۲۰ هزار میلیارد ریال پروژه بخش صنعت و معدن استان هم همزمان با دهه فجر افتتاح می‌شود.
حاج بگلو درباره حمایت از صنعتگران و معدنکاران استان گفت: برای کمک به رونق تولید این فعالان اقتصادی، پرداخت تسهیلات از منابع مختلف از جمله صندوق نهضت احیا، تبصره ۱۸ قانون بودجه، مصوبه سفر دولت به استان و نیز از محل مشاغل خانگی در حال انجام است.
مدیرکل صنعت، معدن و تجارت خراسان شمالی تصریح کرد: سهم استان از پرداخت تسهیلات تبصره ۱۸، پرداخت سه هزار و ۴۰۰ میلیارد ریال است که تاکنون سه هزار میلیارد ریال از این منابع به بانک‌های عامل معرفی شده است.
وی گفت: بیشتر این تسهیلات به فعالان اقتصادی در بخش صنعت پرداخت شده است، البته معدنکاران استان هم متقاضی دریافت تسهیلات هستند اما بهره برداران معادن با مشکل عدم پذیرش پروانه بهره‌برداری در بانک‌ها به عنوان وثیقه، روبه‌رو هستند.
حاج بگلو در بخش دیگر سخنان خود از اختصاص ۵۳۰ میلیارد ریال اعتبار تسهیلاتی برای احیای واحدهای راکد و در آستانه تعطیلی استان خبر داد و گفت: متقاضیان برای دریافت این تسهیلات در سامانه تسهیلات اداره کار ثبت نام کنند.
مدیرکل صنعت، معدن و تجارت خراسان شمالی خاطر نشان کرد: سقف این تسهیلات برای هر متقاضی ۴۰ میلیارد ریال است.
تعداد واحدهای صنعتی در خراسان شمالی ۳۳۷ واحد، تعداد معادن ۱۵۳ واحد و تعداد واحدهای صنفی ۲۶ هزار و ۳۱۳ واحد است.

شنبه
۷ بهمن ۱۴۰۲- ۱۵ رجب۱۴۴۵ - ۲۷ ژانویه ۲۰۲۴- شماره ۲۴۹۸-پیاپی ۳۸۱۶

صمت
صنعت معدن تجارت

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

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

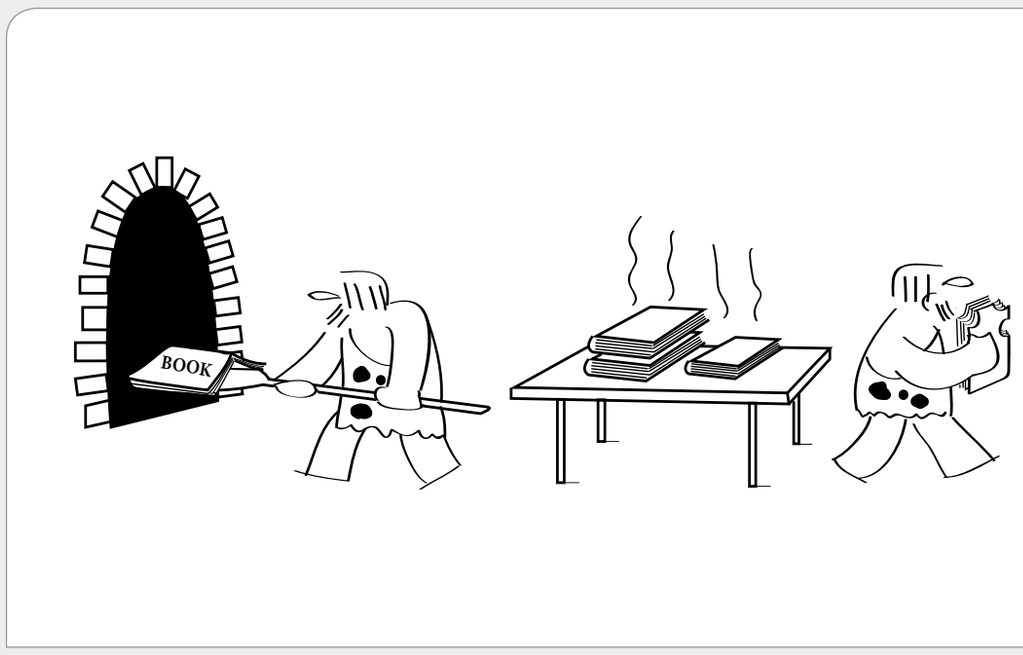
مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۰۳۵۱۰۰۹۴۲
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: صمیم

www.smtnews.ir
telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com
info@smtnews.ir
instagram.com/smtnewspaper
http://eitaa.com/smtnews
https://ble.ir/smtnews

روزنامه صمت با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲
عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده



قصه جدال همیشگی همسایگان ایران برای تبدیل شدن به بازیگر اصلی تجارت منطقه همچنان ادامه دارد و این بار عراق با توسعه بندر فاو وارد میدان شده تا رقابتی تنگاتنگ را با بندر جبل علی دوبی و بنادر جنوبی ایران رقم بزند. برخی معتقدند راه‌اندازی قطار پرسرعت از فاو تا مرز ترکیه، عراق را به هاب ترانزیتی تبدیل خواهد کرد و این زنگ خطری جدی برای بنادر جنوبی ایران به‌شمار می‌رود. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری چین در پاکستان و تبدیل خاک این کشور به کریدور ترانزیتی و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری عمان در بندر صحار همگی ضرورت توجه بیشتر مسئولان به ظرفیت‌های بندری ایران را گوشزد می‌کند. سرمایه‌گذاری ایران، عمان و برزیل در پروژه مشترک توسعه چابهار و صحار و تبدیل این حوزه به هاب غذایی منطقه در سال ۱۳۹۶ مطرح و امروز با توسعه سرمایه‌گذاری عمان در این بندر، کندی فعالیت ایران در چابهار نمایان‌تر از گذشته است.

بندر و منطقه آزاد صحار را می‌توان یکی از موفق‌ترین طرح‌های کشورهای حاشیه خلیج فارس برای ترکیب مدل‌های نوین تامین مالی و جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی دانست که در کمتر از ۱۰ سال حدود ۲۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری جذب کرده است. این موضوع در کنار خبر تصمیم وزارت حمل‌ونقل عراق برای بهره‌برداری از بندر بزرگ فاو تا پایان سال ۲۰۲۵، کارشناسان را بر آن داشته تا نسبت به کاهش نقش و موقعیت ایران در کریدورهای ترانزیتی هشدار بدهند.

جایگاه مغفول ایران در کریدورهای ارتباطی

کریدور مسیری است که برای حمل‌ونقل استفاده و محور ترافیک کالا در سطح بین‌المللی، کشوری و منطقه‌ای تلقی می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل بار از جمله دریایی، ریلی و جاده‌ای برای جابه‌جایی بار با کمترین هزینه و زمان ممکن استفاده کرد. در جهان امروز کریدورهای ارتباطی، به ابزاری برای توسعه اقتصادی و اجتماعی یک منطقه جغرافیایی بدل شده‌اند.

نخستین مرحله در ایجاد کریدور ارتباطی شکل دادن به یک مسیر حمل‌ونقل است. در واقع مسیر حمل‌ونقل در پایین‌ترین سطح توسعه قرار می‌گیرد. هدف از ایجاد این مسیرها تنها جابه‌جایی مسافر و کالا از طریق یک زیرساخت حمل‌ونقلی است. کریدورهای عبوری از ایران فعلا در این مرحله باقی مانده و وارد دو مرحله بعد نشده‌اند.

دومین مرحله در ایجاد یک کریدور ارتباطی، شکل دادن به کریدور تجاری با هدف رشد روابط تجاری در نقاط ابتدا و انتهای کریدور است. در این مرحله زیرساخت‌ها و رویدادهای اقتصادی در نقاط مبدأ و مقصد کریدور به‌طور گسترده شکل می‌گیرند. راه‌اندازی و گسترش بنادر و تاسیسات ریلی و گمرکی مجهز و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و بی‌سابقه از جمله پیامدهای شکل‌گیری کریدور ارتباطی است.

ارتقا به مرحله کریدور اقتصادی، بالاترین سطح تکامل یک کریدور توسعه‌ای است. در این سطح، هم دو نقطه به هم متصل می‌شوند، هم در مبدأ و مقصد توسعه ایجاد می‌شود و در نهایت در نقاط پیرامونی مبدأ و مقصد نیز توسعه شکل می‌گیرد. به‌بیان دیگر رشد اقتصادی در تمامی طول کریدور، نه فقط در مبدأ و مقصد، صورت می‌گیرد. این همان تحولی است که چین از طریق پیگیری پروژه «یک کمربند- یک راه» یا راه ابریشم جدید تعقیب می‌کند و به‌عنوان مثال بیش از ۵۵ میلیارد دلار در پاکستان سرمایه‌گذاری کرده که ایجاد زیرساخت‌های انرژی، برق، مسیرهای ریلی و جاده‌ای و... را دربرگرفته و یک توسعه متوازن را به همراه می‌آورد.

نگذارید اهداف تبدیل به آرزو شود

بندر و منطقه آزاد صحار یک مشارکت اقتصادی بین سلطان‌نشین عمان و بندر رتردام هلند است؛ به‌زبان بسیار ساده سلطان‌نشین عمان با دارا بودن منابع کافی برای سرمایه‌گذاری و مالکیت ۱۰۰ درصد بنادر و مناطق آزاد با بزرگ‌ترین و موفق‌ترین بندر جهان شریک شده است.

جهانبخش سنجابی شیرازی، دبیرکل اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق درباره مزیت‌های بنادر حاشیه خلیج‌فارس به صمت گفت: واقعیت این است که میزان دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت سوق‌الجیشی بنادر ایران، همچنین هزینه موردنیاز برای سرمایه‌گذاری، مزیت‌های رقابتی ویژه‌ای را در مقایسه با کشورهایی مانند عراق برای ما رقم می‌زند. بی‌شک باتوجه به امکانات موجود هرگونه سرمایه‌گذاری و استفاده از ظرفیت این بنادر در حمل‌ونقل‌های جاده‌ای و نقل و انتقال کالا به مقصد کشورهای مختلف قابل‌توجیه است.

وی با اشاره به توسعه بندر فاو عراق اظهار کرد: در حال حاضر باتوجه به سرمایه‌گذاری امارات متحده عربی و اروپایی‌ها در بنادر فاو عراق، کریدور فاو به ترکیه و از آن به اروپا با زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در دست ایجاد است و به این ترتیب عراق گوی سبقت را از ایران خواهد ربود؛ در حالی که ایران ظرفیت‌های بسیار خوبی در بنادر داشت.

دبیرکل اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق با اشاره به اتصال ریلی ایران به غرب آسیا و مدیترانه از طریق راه‌آهن شلمچه-بصره بیان کرد: به‌تازگی در زمینه اتصال ریلی ایران به غرب آسیا و مدیترانه از طریق راه‌آهن شلمچه-بصره پیگیری‌های جدی صورت گرفته و در صورت اجرای این طرح، می‌توان به سوریه و مدیترانه دسترسی پیدا کرد.



نقش پررنگ سرمایه‌گذاری خارجی

سنجابی ضمن تاکید بر نقش پررنگ سرمایه‌گذاری خارجی برای دستیابی به اهداف گفت: بی‌شک بدون جذب سرمایه‌گذاری خارجی نمی‌توان به توسعه هدف‌گذاری‌شده دست یافت. اگر حضور سرمایه‌گذار خارجی نباشد اهداف به آرزوهایی دست‌نیافتنی تبدیل خواهند شد. در این زمینه باید توجه داشت سرمایه‌گذار خارجی ترسوترین عنصر در فعالیت اقتصادی است و مادامی که زمینه‌های بیم سرمایه‌گذاران خارجی را از بین نبریم، بی‌شک در جذب سرمایه‌گذاری خارجی به موفقیت دست نخواهیم یافت. برای از بین بردن این ترس‌ها نیازمند تحولاتی در داخل هستیم و در حوزه بین‌الملل نیز باید سیاست‌های رفع تعارض و چالش با کشورهای منطقه را به‌طور جدی در دستور کار قرار دهیم.

هرگاه به نقطه صفر تعامل جهانی رسیدیم، می‌توانیم نسبت به جذب سرمایه‌گذار خارجی خوشبین باشیم.

وی در ادامه با بیان مزیت‌های رقابتی ایران افزود: گذرگاه شمال-جنوب، به‌عنوان مزیتی باورنکردنی و معجزه تجاری و ژئوپلتیک برای ایران، به‌ویژه پس از آغاز جنگ میان اوکراین و روسیه نقش و جایگاهی مهم پیدا کرده است.

چالش‌های توسعه بنادر

دبیرکل اتاق مشترک ایران و عراق با اشاره به چالش‌های موجود در مسیر توسعه بنادر حاشیه خلیج‌فارس بیان کرد: موانع بسیاری برای استفاده از این ظرفیت‌ها وجود دارد. مادامی که چالش‌های‌مان در عرصه بین‌المللی را حداقل به سطح خنثی نرسانیم، دیپلماسی کشورهایی که علیه ما هستند مانع از بکارگیری ظرفیت‌ها خواهد شد. همچنین دیدگاه استراتژیک مدیریتی برای استفاده از ظرفیت‌های موجود نداریم. یکی از دلایل اصلی این موضوع وابستگی شدید به بودجه‌های نفتی است که در نتیجه آن خلاقیت‌های لازم برای کسب درآمد در این چارچوب (ترانزیت) را نداریم.

سخن پایانی

ضرورت حضور در کلان‌مسیرهای ارتباطی یافته تازه‌ای نیست و قدمت آن همپای آغاز زیست بشر در این جهان است. ایران باتوجه به موقعیت استراتژیک کم‌نظیری که در خاورمیانه دارد، می‌توانست نقشی محوری در کریدور شرق به غرب و جنوب به شمال ایفا کند، اما متاسفانه با سهل‌انگاری‌های صورت‌گرفته هر دو این فرصت‌های مهم اقتصادی را از دست داده است.

تاریخچه

گمرک از دیروز تا امروز

در تمامی کشورها نظام گمرکی در چارچوب برنامه‌های کلان اقتصاد آن کشور عمل می‌کند و در بیشتر کشورها گمرک تحت پوشش وزارت دارایی یا وزارت اقتصادی است. گمرک سازمانی است، مالی و اقتصادی که از گذشته در کشورها وجود داشته و در هر زمان بنا به مقتضیات زمان و خواست حکومت‌ها شکل و سازمانی خاص به خود گرفته تا به صورت فعلی درآمده است. گمرک سابقه‌ای به قدمت تاریخ دارد. در زمان اشکانیان گمرک به صورت اداره‌ای منظم کلیه اجناس وارده و صادره را ثبت می‌کرده و نکته جالب این است که حقوق و عوارض گمرکی فقط از کالاهای وارده اخذ می‌شد.

در ایران از قدیم الایام تشکیلات گمرکی وجود داشته از زمان ساسانیان، حقوق گمرکی یک دهم ارزش کالا ، در زمان صفویه عوارض گمرکی کالاها با توجه به بهای آن دریافت می‌شد.

تعریف گمرک

گمرک سازمانی است دولتی که مسئول اجرای قوانین گمرکی و وصول حقوق گمرکی و عوارض گمرکی و صدوری و همچنین واردات، ترانزیت، صادرات کالا می‌باشد.

اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقرراتی که برعهده آن محول می‌شود و وصول درآمد برای دولت.

اهداف گمرک

در واقع گمرک به عنوان مرزبان اقتصادی نظارت به اجرای صحیح و دقیق قوانین و مقررات دارد. کنترل اجرای قوانین و مقررات در زمینه سیاست بازرگانی کشور قسمتی از اهداف گمرک است.

گمرک از طریق حقوق گمرکی، سود بازرگانی، عوارض گمرکی، از طرف وزارت امور اقتصادی و دارایی درآمد برای دولت ایجاد می‌کند که همه این هزینه‌ها تحت عنوان مالیات بر تجارت خارجی نامیده می‌شود.

ساختار سازمانی گمرک

گمرک در ابتدا سازمانی دولتی است، سپس این سازمان تنها مسئول و کارگزار اجرای قانون گمرک و انجام تشریفات و تسهیل و تسریع انجام واردات، صادرات و ترانزیت برعهده این سازمان است.

رئیس کل گمرک: سمت معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی را دارد و بالاترین مقام گمرک است.

ستاد مرکزی گمرک: بر مناطق دهگانه و گمرکات اجرایی در تهران(گمرکات مهرآباد، شهریار، غرب، جنوب تهران، امانات پستی) سرپرستی دارد.

معاونت امور گمرکی: دربرگیرنده دفتر واردات، دفتر صادرات، دفتر تعیین ارزش، دفتر تعیین تعرفه است.

معاونت حقوقی گمرک: دربرگیرنده اداره کل نظارت بر ترانزیت، اداره کل بازبینی، 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. انتقالی و صدور مجوز واردات و 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 بر 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

نقش گمرک در اقتصاد

گمرک به عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش مهمی در وصول درآمدهای دولت دارد و برای اجرای درست وظایف باید الزامات قانونی در ورود و صدور کالا توسط واردکننده یا صادرکننده رعایت شود. همچنین رعایت محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها وضع شده نیز از ضروریات است. همچنین گمرک برای اجرای وظایف و تشریفات گمرکی با وزارتخانه‌ها و موسسات مختلفی ارتباط دارد که عبارتند از:

مجلس شورای اسلامی: حقوق گمرکی و سود بازرگانی آن را تعیین می‌کند و اصلاحات آن را کمیته دائمی مقررات صادرات و واردات اعلام می‌کند. سود بازرگانی را هیات وزیران تصویب می‌کند.

وزارت اقتصاد: اجازه ورود و صدور کالا پس از انجام تشریفات گمرکی برعهده گمرک است. برای صدور موقت کالا و انجام تعمیرات وزارت اقتصاد گواهی می‌دهد.

وزارت بازرگانی: مسئول حسن اجرای قوانین صادرات و واردات وزارت بازرگانی است و تشریفات گمرکی طبق بخشنامه‌های وزارت بازرگانی جلو می‌رود.

بانک مرکزی: بخش عمده‌ای از سیاست‌های خارجی با بانک مرکزی است.

سازمان استاندارد: گواهی استاندارد صادر می‌کند.

سازمان بازرسی: برگ بازرسی صادر می‌کند.

سازمان بهداشت: نظارت بر تمام موارد مرتبط با مجوز بهداشت کالا.

ابعاد اقتصادی گمرک

جنبه اقتصادی گمرک همان اجرای سیاست بازرگانی کشور است. کلیه فعالیت‌ها از جمله مالیات بر واردات و صادرات علاوه بر اینکه منبع درآمد برای دولت است دارای سه اثر عمده و اساسی اقتصادی است اثر تخصیصی(مالیات سرکت ها)، اثر توزیعی(مالیات بر درآمد) و اثر حمایتی(مالیات بر واردات و صادرات).

ابزارهای گمرک برای اجرای سیاست‌های دولت

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

حقوق گمرکی: حقوق ورودی در جدول تعرفه گمرکی تنظیم شده است و به میزان ۴درصد ارزش گمرکی کالا است.

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

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

دریچه

یا«هو»

اسم و رسم بعضی از امور به مرور زمان شکل و شمایل قاب عکس یادگاری روی طاقچه را به خودش می‌گیره تا آدما هر از گاهی به اون خیره بشن و نگاش کنن و بعدش هم زیر لب چند تا کلمه رو با خودشون زمزمه کنن و به یادش به خیر رو این میون چاشنی کار کنن.

قاب عکس یادگاری رو طاقچه توش خالیه و تنها یه گوشه‌ای افتاده و زور می‌زنه که دیده بشه و توجه آدما رو به خودش جلب کنه، غافل از اینکه این انتظار مصداق حکایت راه رفتن یک گمشده روی آبه تا رد پاش باقی بمونه تا دیگران بیانو پیداش کنن.

حال و هوای اسم و رسم معرفت و جوانمردی، اخلاق و بزرگ منشی شبیه همین قاب عکس خالی رو طاقچه است که دیگه چیزی ازش باقی نمونده و شرایط طوری شده که آدما سراغش نمیرن و یا سراغشو نمیگیرن و حتی حال ندارن تا اداشو هم برای همدیگه دربیارن و یا اینکه نقشش رو برای هم بازی کنن.

اوضاع زمانی بدتر از این می‌شه که تو دوره نامردی و بی‌اخلاقی، سایه پدر رو هم بالا سرت نداشته باشی تا با صدا زدن و دیدن اسم ورسمش ، حالت‌رو خوش کنه و تو رو تو این دنیای پر فراز و نشیب امیدوار کنه.

اما اینو هم خوب می‌دونیم که همزیستی و هم‌صحبتی با ناامیدی چاره کار نیست و همنشینی با افسوس خوردن و چه کنم چه کنم، سوهان روحه و آجیل مشکل‌گشای این روزا نیست.

فقط یک دل خوشی و گشایش باقی مونده اونم پناه آوردن به مولا علی و زیر لب زمزمه کردن ذکر علی به عدد ۱۱۰ بار تو لحظاتی که ناامیدی و تنهایی حسابی یقه تو می‌گیره و عرصه رو برات تنگ می‌کنه.

امید که مولای متقیان و ذکر اسم شریفش مددکار وکارگشای حال و روز و حال و هوای این روزای همه ما بشه و ما رو به خودمون بیاره که دنیای بی معرفتی و ناجوانمردی و دنیای بی اخلاقی و نامردی، دنیایی نیست که در خور اسم و رسم انسان باشه.

ولادت با سعادت مظهر حق و عدالت حضرت وصی، مولای متقیان‌جناب علی‌ابن‌ابی‌طالب علیه السلام و روز شریف پدر و روز مرد بر شما مبارک‌باد.