

اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۹ بهمن ۱۴۰۰
• ۲۶ جمادی‌الثانی ۱۴۴۳
• ۲۹ ژانویه ۲۰۲۲

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۹۹۰ • پیاپی ۳۳۰۸ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۴۰۰۰ تومان

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

سرمقاله


تبریک به مرزبانان اقتصادی کشور ۲

گفت‌وگوها


محدودیت‌های گمرکی واردات ماشین‌آلات ۱۲


بازسازماندهی نظام گمرکی براساس تجارت جهانی ۱۴

یادداشت‌های امروز


حمایت‌های تعرفه‌ای از صنعت خودرو! ۴


در تلاش برای تسهیل تجارت هستیم ۸


گمرک امانت‌دار است ۱۱



صمت به مناسبت روز جهانی گمرک تشریح کرد

گلوگاهی به‌نام گمرک

سیاست، توافقنامه‌های اقتصادی را به بیراهه برد ۳
گمرک تسهیل‌گر یا چالش‌ساز ۴
ماشین‌آلات در گمرک دپو شده‌اند ۵
تقصیر گمرک چیست؟ ۶
اختلاف آماری مبادلات از کجا نشات می‌گیرد؟ ۷
گمرک مامور است و معذور ۸
موانع پنهان ورود ماشین‌آلات به کشور ۱۱
چالش‌های بیمه حمل‌ونقل و گمرک ۱۵
قوانین دروازه ورود و خروج کشورهای جهان ۱۶

عکس: صمت





سر مقاله

تبریک به مرزبانان اقتصادی کشور



مهدی کرباسیان
رئیس اسبق گمرک

«تبریک روز جهانی گمرک به مرزبانان اقتصادی کشور که کمک‌کننده به تولید و صادرات و در کل اقتصاد کشور هستند» گمرک در تمام جهان و براساس قانون سازمان جهانی گمرک(WCO) طبق مقررات عمل می‌کند. بخشی از مقررات حاکم بر گمرک جهانی و بخشی از آنها داخلی هستند.

گمرک سازمانی مستقل است که تحت‌نظر وزارت امور اقتصاد و دارایی فعالیت می‌کند. این سازمان باوجود اینکه زیر نظر وزارت امور اقتصاد و دارایی قرار دارد، طبق قانون مستقل عمل می‌کند.

گمرک مکلف به رعایت قوانین و مقررات و دستورالعمل‌هایی است که در امور بازرگانی و در حوزه واردات و صادرات مصوب می‌شود. وزارت صمت این مصوبات را به گمرک ابلاغ می‌کند. از جمله این دستورالعمل‌ها می‌توان به ممنوعیت یا آزادی ورود کالاهای مختلف اشاره کرد. برخی از این مقررات نیز به سود بازرگانی مربوط می‌شود.

باوجود موارد یادشده نمی‌توان از اهمیت تغییرات قابل‌توجه نرخ و چندنرخی بودن ارز و تاثیر آن بر روند فعالیت‌های گمرکی گذشت. تغییر نرخ ارز در کشور قابل‌توجه است. این نوسانات و تنش‌های ارزی از سال ۹۷ و با تشدید تحریم‌ها علیه ایران و همچنین اتخاذ تصمیمات عجولانه و غیرکارشناسی که بعضا هم ادامه دارد، بیشتر شد.

در چنین شرایطی، شاهد بوده‌ایم بخشنامه‌های متعددی نیز درباره صادرات و واردات ازسوی بانک مرکزی و وزارت امور اقتصاد و دارایی صادر و به گمرک ابلاغ شد. تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی، ارز نیمایی، ارز آزاد، معاملات بدون انتقال ارز و ارز از محل صادرات و... همگی مقررات خاص و ویژه خود را دارند و گمرک به‌دلیل همین بخشنامه‌های متنوع که گاه با هم تداخل نیز دارند، دچار مشکلات عملکردی می‌شود.

نهادهای متعددی بر عملکرد گمرک نظارت دارند. سیستم نظارتی اعم از اطلاعات، بازرسی کل کشور و بازرسی وزارت امور اقتصاد و دارایی، مجلس شورای اسلامی، دیوان محاسبات و سایر نهادهای نظارتی موجب‌شده مدیران گمرک، جسارت تصمیم‌گیری نداشته باشند.

در چنین شرایطی، شاهد دپو کالا در گمرکات هستیم و مجوز صادرات یا ترخیص این کالاها به‌راحتی صادر نمی‌شود.

کمبود ارز در کشور در طول سال‌های اخیر موجب شده ثبت سفارش کالا برای واردات و نوع ارز یا تخصیص آن و... با چالش‌هایی همراه باشد و روند فعالیت تولیدکنندگان را تحت‌تاثیر قرار دهد.

البته اولویت تخصیص ارز بحق با واردات کالاهای اساسی است و در نتیجه می‌توان اذعان کرد بخشی از این مشکلات از کمبود ارز نشأت می‌گیرد.

در همین حال برخی صادرکنندگان می‌خواهند درصدی از ارز صادراتی خود را به واردات مواد اولیه موردنیازشان در مسیر تولید، قطعات، تجهیزات و... اختصاص دهند. البته از همین موضوع نیز تفسیرهای گوناگون می‌شود و باوجود کمبود ارز، گاه بانک مرکزی فشارهایی به وزارت صنعت، معدن و تجارت یا وزارت جهاد کشاورزی وارد و زمینه دپو کالا در گمرک را فراهم می‌کند؛ کما اینکه به‌تازگی شاهد بودیم دارو یا کالاهای اساسی در گمرکات مانده بودند و اجازه ترخیص نداشتند.

این دپو به‌دلیل مشکلات ثبت سفارش، مقررات وزارت صنعت، معدن و تجارت، دولت، بانک مرکزی، استاندارد یا... است؛ بنابراین باید بپذیریم تا زمانی‌که شاهد بازگشت تعادل ارزی به کشور نباشیم، همچنان این مشکلات ادامه خواهد داشت.

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

در زمینه نقش وزارت صنعت، معدن و تجارت در رفع چالش‌های مرتبط با دپو کالا در گمرکات کشور و موضوع کالاهایی که سال‌ها در سازمان اموال تملیکی تجمیع شده و در نهایت ریاست قوه قضاییه ورود کرده‌اند اما متاسفانه حسب اخبار اعلامی میزانی از کالاها فاسد یا از حیز انتفاع خارج شده‌اند که خسارت به کشور است باید گفت وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌تواند با تصمیمات منطقی و کارشناسی مشکلات واردکنندگان، تولیدکنندگان و صادرکنندگان را کاهش دهد.

وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان حامی تولید و تجارت باید با قوت جلوی بخشنامه‌های بانک مرکزی، وزارت اقتصاد، سازمان امور مالیاتی و سایر نهادها و خود مدیران وزارتخانه را بگیرد و با برنامه‌ای جامع، مسیر درستی که به نفع تولید و صادرات کشور باشد را مشخص کند.

کارکنان گمرک از یک سو به سلامت و شفافیت اقتصاد کمک می‌کنند و مسئولیت رعایت ضوابط با آنهاست و از سوی دیگر مورد آماج حملات از اطراف قرار می‌گیرند و باید جوابگوی تصمیم‌های غیرکارشناسی باشند؛ دوباره روز گمرک را به آنها تبریک می‌گوییم.

صمت به‌مناسبت روز جهانی گمرک تشریح کرد

گلوگاهی به‌نام گمرک

گمرک هم مثل بسیاری از سازمان‌ها که هر اجتماع کوچک یا بزرگی در بدو پیدایش به وجود آن نیازمند بوده، ایجاد شده و به‌تدریج که احتیاجات دیگری مطرح شده سازمان یا سازمان‌های جدیدتر در سطح ملی یا بین‌المللی مطابق آنچه امروز شاهد آن هستیم، به‌وجود آمده است. گمرک با ایجاد نخستین نیروی دفاعی در کوچک‌ترین مقیاس متصور، به‌منظور حفظ قلمرو ملی یک نمونه کوچک از حکومت‌ها، مانند یک قبیله، به‌وجود آمد، اما اینکه این نیرو چه نام داشته و تشکیلات اداری آن چگونه بوده، مسلما از چندین هزار سال قبل سابقه چندان مستندی وجود ندارد. قرائن و شواهد نشان می‌دهد هرجا مبادله بازرگانی بوده این تشکیلات یا به‌طور کلی گمرک وجود داشته است.

شورای همکاری گمرکی نخستین بار در سال ۱۹۴۷ با حضور ۱۳ دولت اروپایی حاضر در کمیته همکاری‌های اقتصادی اروپا و براساس موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) تشکیل شد. پس از آن در سال ۱۹۵۲ کنوانسیونی برای تاسیس رسمی شورای همکاری گمرکی تشکیل و نخستین جلسه آن ۲۶ ژانویه ۱۹۵۳ در بروکسل برگزار و از آن پس این روز به‌عنوان روز جهانی گمرک نام‌گذاری شد و در تقویم جهانی به ثبت رسید.

ثبت روز جهانی گمرک در تقویم ایران با تاکید رئیس کل وقت گمرک جمهوری اسلامی ایران، در تقویم سال ۱۳۹۴ به تصویب رسید و بر این اساس ۷ بهمن در تقویم رسمی کشور به‌عنوان روز جهانی گمرک ثبت شد.

گمرک سازمانی است مالی و اقتصادی که از دیرزمان در کشورها وجود داشته و در هر زمان بنا به مقتضیات و خواست حکومت‌ها شکل و ساختاری خاص به خود گرفته تا به‌صورت فعلی در آمده است.

این نهاد اقتصادی در ایران نیز سابقه‌ای به قدمت تاریخ دارد. از زمان ساسانیان، حقوق گمرکی یک‌دهم ارزش کالا دریافت و در دوران صفویه نیز عوارض گمرکی کالاها باتوجه به بهای آن تعیین می‌شد. این روند در دوره‌های بعدی رفته‌رفته تکامل یافت و با تغییراتی همراه شد. در واقع گمرک به‌عنوان مرزبان اقتصادی بر اجرای صحیح و دقیق قوانین و مقررات نظارت دارد؛ به‌عبارت دیگر کنترل اجرای قوانین و مقررات در زمینه سیاست بازرگانی کشور قسمتی از اهداف گمرک است.

گمرک از طریق دریافت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و عوارض گمرکی، ازسوی وزارت امور اقتصادی و دارایی مسئول ایجاد درآمد برای دولت است که همه اینها تحت عنوان مالیات بر تجارت خارجی بار بخشی از هزینه‌های سالانه کشور را بر دوش می‌کشند. ابزارهای گمرک برای اجرای سیاست‌های دولت نیز در قالب تعرفه، مالیات، حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی است و دقیقا در همین نقطه چالش‌هایی بین بخش تولید و این نهاد اقتصادی وجود دارد. گمرک جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان سازمان متولی تجارت کالا محسوب می‌شود و براساس ماده ۷۰ قانون برنامه‌های توسعه‌ای، وظیفه نظارت و تسهیل تجارت کالا و ایجاد پنجره واحد تجاری را برعهده دارد؛ بر همین اساس تمامی دستگاه‌های فعال در امر صادرات و واردات مانند سایر کشورها باید تحت نظارت گمرک به انجام وظایف خود بپردازند.

در این پرونده صمت به‌مناسبت روز جهانی گمرک به وظایف و برنامه‌های این نهاد مهم اقتصادی پرداخته و مشکلات صنعت، معدن و تجارت و در کل بخش تولید در این عرصه را بررسی کرده‌ایم. با ما همراه باشید.

چهره

دلایل نبود تمرکز بر درآمد گمرک در بودجه



علیرضا مقدسی، رئیس کل گمرک ایران: سومین منبع درآمد برای تامین بودجه کشور، گمرک است. این در حالی است که کشورهای دیگر یا این تمرکز را روی درآمد گمرکی ندارند یا تمرکز آنها کم است؛ اما در ایران انواع عوارض و مالیات و بخشنامه‌ها دائم به صورت هفتگی یا ماهانه صادر می‌شود و گمرک باید خود را با آنها وفق دهد و طبق قانون، آنها را اخذ کند.

این درآمد باید از درون انواع ردیف‌های تعرفه از سوی کارشناسان گمرک استخراج شود. حدود ۶ هزار ردیف تعرفه وجود دارد که از آن میزان، ۴ هزار ردیف تعرفه مجوز می‌خواهد. ۵۰ درصد از این ۴ هزار ردیف تعرفه نیز بیش از یک مجوز می‌خواهد، در واقع برای ۷۰ درصد ردیف تعرفه‌ها، نظارت و بررسی از سوی حوزه‌های مختلف صورت می‌گیرد؛ بنابراین گمرک همه این موارد را باید در نظر بگیرد و قوانین را اجرا کند. این در حالی است که درآمدهای گمرکی مندرج در بودجه هیچ‌گاه محقق نمی‌شود. در بخش درآمدزایی سناریوهای مختلفی در بودجه دیده شده و گمرک نیز سازمان فعالی در این بخش است. هر سال یک سقف درآمدی برای گمرک درنظر گرفته می‌شود که عموما تحقق پیدا نمی‌کند؛ آن هم به دلیل مقرراتی که طی سال وضع می‌شود.

به علاوه اینکه در تجارت خارجی با چند دسته‌بندی در نهادها مواجه هستیم. یک‌سری نهادها و وزارتخانه‌ها در این بخش سیاست‌گذار هستند. یک‌سری از آنها مجوزدهنده و دسته‌بعدی خدمات‌دهنده هستند. یک‌سری هم نظارت‌کننده هستند؛ حال گمرک ایران باید با توجه به تصمیمات همه این نهادها و وزارتخانه‌ها کار کند. تمام تصمیمات گرفته و به گمرک ابلاغ می‌شود و ما باید آن را انجام دهیم. قواعد بین‌الملل یکی دیگر از مواردی است که گمرک باید عملکردش را با آنها هم تنظیم کند.

علاوه‌بر این، پارادوکس‌های موجود در گمرک را نباید نادیده گرفت. نبض اقتصاد کشور باعث می‌شود گمرک براساس آن قواعد و مقررات، یک‌سری سیاست‌های انقباضی و انبساطی داشته باشد.

زمانی بحث دپوی کالا مطرح می‌شود و سازمان‌های مسئول، در روند کار خود سرعت عمل به خرج می‌دهند و ما هم رویه‌هایی مثل ترخیص درصدی و اسناد حداقلی را در پیش می‌گیریم.

از سوی دیگر، گمرک به دلیل اینکه می‌خواسته فناورمحور باشد، مانند سایر نهادهای دیگر سامانه‌هایی طراحی کرده است، سامانه هم بسیار مشکل دارد. از یک طرف ناچاریم سامانه داشته باشیم و از طرف دیگر نواقصی هم وجود دارد. با حجم اطلاعات گسترده این سامانه‌ها، چنین اشکالاتی طبیعی است. با این همه می‌توانیم با کارگروه‌های مشترک با بخش‌خصوصی به رفع مشکلات بین گمرک و بخش خصوصی کمک کنیم.

یادداشت

وظایف و اختیارات مرزبانان اقتصادی



هادی حق‌شناس، کارشناس اقتصاد: گمرک و ماموران آن را مرزبانان اقتصادی یک کشور نام‌گذاری کرده‌اند. در واقع نقشی که یک مرزبان در سیستم امنیتی دارد را ماموران گمرک در مرزبانی اقتصادی بازی می‌کنند. ایران همواره به درآمدهای حاصل از صادرات خود نیازمند بوده است. اهمیت این امر پس از اعمال دوباره تحریم‌های امریکا علیه ایران و محدودیت‌های واردات ارز حاصل از فروش نفت، دوچندان شده، این در حالی است که بودجه کشور به‌دلیل تورم دورقمی سالانه رشد چشمگیری دارد اما در بخش درآمدها، منابع از افزایش چندانی خبر نمی‌دهند. گمرک جزو نخستین نهادهای اقتصادی است که در کشورهای مختلف به‌وجود آمده است. در واقع گمرک یک سازمان قدیمی است و نقش آن هم به جایگاه آنها در اقتصاد کشور بازمی‌گرددکه در واقع مرزبانی اقتصادی کشور است؛ به بیان ساده‌تر اصلی‌ترین وظیفه گمرک در کشورهای مختلف پاسداری از مرزهای اقتصادی یک کشور یا سرزمین است. در نتیجه می‌توان گفت نقشی را که مرزبانان در یک سیستم امنیتی به‌عنوان نخستین لایه دفاعی کشور دارند، گمرک‌ها در اقتصاد کشور برعهده می‌گیرند. به همین دلیل تکلیف بزرگی بر دوش سازمان گمرک وجود دارد. در این میان گمرک برای انجام تکالیف و تحقق اهداف خود به قوانینی نیاز دارد که توسط مجلس شورای اسلامی تصویب و ابلاغ می‌شود. در دل هر ماده قانونی می‌تواند دهها آیین‌نامه و نکات ریز و درشت وجود داشته باشد. طبق قانون، این گمرک است که به مجری تمام قوانین مصوب در زمینه مرزبانی اقتصادی کشور تبدیل می‌شود.

به بیان ساده‌تر گمرک به نیابت دستگاه‌های حاکمیتی مختلف کشور مجری قوانینی است که باید به تقویت بنیه اقتصاد ملی کشور بینجامد. فلسفه قانون‌گذاری در سطح یک اقتصاد ملی چیزی جز تقویت اقتصاد داخلی در مقابل اقتصاد کشورهای دیگر نیست و قانون‌گذاری کمکی است به اقتصاد ملی برای رشد و توسعه. در این میان گمرک نیز موظف است در مرز اقتصادی کشور مجری قوانینی باشد که برای این عمل تصویب شده است. براساس قانون اساسی و دیگر اسناد بالادستی کشور، رویکرد دستگاه‌ها و تمامی مجاری قانون‌گذاری در کشور باید تقویت بخش صادرات باشد و این امر به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین محرک‌های رشد و توسعه اقتصاد ملی کشور در نظر گرفته شده است.

از سوی دیگر برای تقویت صادرات و اقتصاد ملی ضروری است واردات نیز تحت چارچوب قرار بگیرد و به‌نحوی مدیریت شود که در نهایت واردات به تقویت تولید و توان ملی منجر شود. از این دو مهم‌تر نیز استفاده درست از ظرفیت ترانزیتی و ترانشیپی کشور است. ایران در این بخش ظرفیت فراوانی دارد که بیشتر آن بی‌استفاده مانده است. موقعیت ژئوپلتیک ایران و جایگاه منطقه خاورمیانه در صادرات و تامین انرژی جهان به‌گونه‌ای است که چنانچه از این ظرفیت استفاده شود، بخش‌های مختلف اقتصاد کشور نیز از ثمرات آن بهره‌مند خواهند شد و این قطعا به سود تولید و توسعه کشور تمام می‌شود. این ظرفیت چه در بخش‌های جاده‌ای، چه دریایی، چه ریلی، چه آبی و چه هوایی وجود دارد. اگر کشورهای مختلف جهان در این زمینه مقایسه شوند، ایران قطعا جزو ۱۰ کشور ابتدایی خواهد بود. ایران با ۱۵ کشور مرز آبی یا خاکی دارد این ظرفیت برای بسیاری از کشورهای جهان وجود ندارد. در واقع کمتر کشوری در جهان وجود دارد که مانند ایران با چنین پراکندگی جمعیتی و سیستمی در مرزهای خود مواجه باشد و بتواند همزمان با بخش‌های مختلف ارتباط اقتصادی مستقیم پیدا کند.

این ظرفیتی است که از آن هیچ‌گاه استفاده کافی صورت نگرفته و از قضا گمرک جمهوری اسلامی ایران چنانچه برنامه هدفی در این زمینه وجود داشته باشد، می‌تواند نقش پررنگی ایفا کند، این در حالی است که ایران با کمی فاصله می‌تواند با کشورهایی چون هند و روسیه و چین همکاری کند که هر کدام قطب‌های فعلی اقتصاد جهان هستند. به همین دلیل پیمان‌هایی چون پیمان کشورهای خزر می‌تواند روابط تجاری ایران با کشورهای دیگری که لزوما با ایران مرز مستقیم ندارند را توسعه بخشد و این امر قطعا به سود کشور و تولید خواهد بود.

البته باید بپذیریم گمرک در بهترین حالت مجری قوانینی است که دیگران تصویب می‌کنند.

این گفته در کلیت خود درست است؛ با این حال نمی‌توان از آن بی‌نقشی کامل مجری را استنتاج کرد. فرآیند ترخیص کالا یا صدور پروانه سبز برای هر فرد حقوقی یا حقیقی هزاران ماده و تبصره قانونی و عرفی دارد که می‌تواند روند را تغییر دهد. به‌بیان دیگر مدیران گمرک ولو آنکه صرفا مجری قانون باشند در ماجرای ترخیص کالا درگیر هستند.

باید توجه داشت در این روند سازمان‌هایی مانند سازمان بنادر هم حضور دارند که باتوجه به هر مسئله می‌توانند نقشی داشته باشند، اما در نهایت نقش تعیین‌کننده را ارزیاب گمرک برعهده دارد.

در واقع این ارزیاب گمرک است که می‌تواند متناسب با قوانین، آیین‌نامه‌ها و بخشنامه موجود تشخیص دهد امکان ترخیص کالایی وجود دارد یا خیر و کالای مورد بحث نباید ترخیص شود.

یا در زمینه حقوق ورودی و عوارض مرتبط با آن و اینکه هزینه‌ها متناسب با کدام فرمول و براساس کدام بخشنامه یا آیین‌نامه محاسبه شوند، توسط ارزیاب گمرک تعیین می‌شود؛ بر همین اساس باوجود اینکه تصور می‌شود ارزیاب گمرک صرفا یک نماد است، در نهایت این او است که تعیین‌کننده چگونگی و نحوه اجرای قوانین و بخشنامه‌ها است. به‌عبارت بهتر می‌توان گفت ارزیاب گمرک در واقع پاسدار یا نگهبان مرز اقتصادی کشور است.

اینکه وی چه تفسیری از قوانین داشته باشد یا چطور بخواهد آنها را اجرا کند همگی به خود ارزیاب گمرک برمی‌گردد و این فرآیند می‌تواند در سرنوشت و چگونگی ترخیص کالا نقش چشمگیری داشته باشد.

نظرگاه

نقش مهم گمرک در اقتصاد کلان کشور



یوسف ابراهیمی- کارشناس گمرک: گمرک ایران به‌عنوان یکی از باسابقه‌ترین سازمان‌های دولتی و همچنین مرزبان اقتصادی کشور، نقش مهمی در اجرای سیاست‌ها و خط‌مشی‌های اقتصادی-بازرگانی دارد. این نهاد پل ارتباطی میان سیاست‌های مالی و بازرگانی و مهم‌ترین سازمان اثرگذار در روند تجارت بین‌المللی است و اهمیت و حساسیت ویژه‌ای دارد. اجرای سیاست‌های تجاری مستلزم وجود گمرکی کارآمد و مؤثر است.

وظایفی که در قوانین جاری کشورمان برعهده گمرک نهاده شده را می‌توان به شرح زیر خواند:

- دریافت، نگهداری، حفاظت و ترخیص کالاهای ورودی و خروجی، همچنین اخذ حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر وجوه.
- نظارت بر صحت و سقم اظهارنامه و رسیدگی به اختلافات گمرکی و مبارزه با قاچاق و تخلفات گمرکی.
- جلوگیری از ورود مواد مخدر، مشروبات الکلی و کالاهای مضر برای اخلاق جامعه و کنترل ورود کالاهای خطرناک، پرتوزا و مضر.
- اعمال مقررات بهداشتی، قرنطینه‌ای، استاندارد و کنترل ورود کالاها، مواد و گازهای مخرب لایه ازون و آلوده‌کننده محیط‌زیست.
- اعمال قوانین و مقررات بازرگانی خارجی و حمایت از حقوق مالکیت فکری و کنترل کالاهای بدلی و تقلبی برای جلوگیری از اغفال مردم.
- تلاش در جهت توسعه صادرات و تسهیل امور گردشگری.
- اعمال نظارت گمرکی در زمینه ورود و خروج کالا در مناطق آزاد و ویژه و بازارچه‌های مرزی به‌منظور توسعه صنعت و تجارت.
- مشارکت در کنفرانس‌ها و اجلاس‌های بین‌المللی مربوط به امور گمرکی و جمع‌آوری و انتشار آمار بازرگانی خارجی برای بهره‌گیری در برنامه‌ریزی

گمرک و قاچاق کالا

قاچاق کالا در کشور نشانگر نبود تعادل در اقتصاد داخلی است؛ به‌عبارت دیگر نبود تناسب عرضه و تقاضا در داخل کشور، کاهش تولید و عرضه کالا و در نتیجه افزایش نرخ آن و نبود کیفیت لازم در محصولات تولید داخل نسبت به مشابه خارجی، تقاضا را به سمت کالای خارجی سوق می‌دهد و موجب تضعیف تولید و اقتصاد داخلی می‌شود.

بنابر برخی آمارها میزان ورود کالاهای قاچاق در کشورتا حدود ۲۰ میلیارد دلار برآورد شده که این امر ضربه سنگینی به تولید و اشتغال وارد می‌کند.

اقداماتی که گمرک در راستای مقابله با این پدیده مخرب اقتصادی به‌کار گرفته به این ترتیب است:

۱- تسریع در رسیدگی به پرونده‌های قاچاق و ارسال آنها به دادگاه در اسرع وقت

۲- استقرار امکانات کنترل فیزیکی در مبادی گمرکی مانند دستگاه XRAY کامیونی، پالتی، دوربین‌های مداربسته و...

۳- درج کامل مشخصات کالاها در ظهرنویسی ارزیابان و ارزش‌گذاری اجمالی در مواردی که سابقه ارزش موجود نبوده و نصب و اجرای نرم‌افزار قضایی و بررسی واحد توسط ارزیاب در حوزه مربوطه

۴- دسترسی و ارتباط سیستمی به اظهارنامه‌های مورداستناد با اسکن کردن آن و رسیدگی کامل

۵- اخذ عدل‌بندی کالاها در اظهارنامه و رسیدگی کالاهایی که مشخصات آن به‌صورت کامل در پروانه گمرکی قید شده است.

۶- آموزش نیروهای انتظامی و تشریح قوانین مرتبط و اسناد گمرکی، همچنین در صورت تامین نیرو در گمرک می‌توان امکان استقرار ارزیاب گمرک در گلوگاه‌ها را بررسی کرد و به‌کار گرفت. رسیدگی به کالاهای مظنون به قاچاق باتوجه به اسناد مثبته در مبادی باعث تسریع در امور و کاهش حجم عملیات می‌شود.

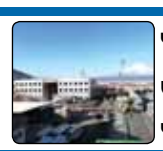
گسترش صنعت
صمت
شنبه
۹ بهمن ۱۴۰۰
۲۶ جمادی‌الثانی ۱۴۴۲
۲۹ ژانویه ۲۰۲۲
شماره ۱۹۹۰
پیاپی ۳۳۰۸



گمرک
تسهیل‌گر یا چالش‌ساز



عوامل برتری و
پایداری بنگاه‌های
بزرگ چیست؟



گمرک
مسئول کنترل
قاچاق نیست

www.sanatnewspaper.com

تحلیل روز

سیاست، توافقنامه‌های اقتصادی را به بیراهه برد

امیرعباس آذرموند: گمرک، سازمانی دولتی است که برای اجرای قوانین گمرکی و وصول حقوق و عوارض گمرکی در زمینه صادرات و واردات کشورها، فعالیت می‌کند. گمرک را بخشی مالی در نظر می‌گیرند که تعرفه گمرکی و سایر مالیات‌های واردات و صادرات را دریافت می‌کند. از آنجا که کشورها قوانین و مقررات ویژه‌ای برای واردات و صادرات کالا به داخل و خارج از کشور خود دارند، از گمرک به‌عنوان سازمان مجری این قوانین استفاده می‌کنند. این سازمان برای کشوری چون ایران که در سال‌های گذشته زیر فشار شدید تحریم‌ها قرار داشته نقشی پررنگ‌تر را در اقتصاد بازی می‌کند. چنانچه گمرک وظایف خود را به‌درستی انجام دهد از میزان قاچاق کالا کاسته خواهد شد و ضمنا دولت‌ها می‌توانند با اجرای دقیق سیاست‌های خود اهدافی چون تقویت تولید ملی و تحریک صادرات را عملی کنند. 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 هم‌افزایی برای اقتصاد ایران نداشته است. کشورهایی چون امارات یا آلمان که جزو ۷ کشور نخست در حجم تجارت با ایران بوده‌اند حتی یک موافقتنامه گمرکی با ایران امضا نکرده‌اند. در مقابل کشوری چون تونس یا قرقیزستان که حتی جزو ۳۰ کشور اول طرف تجاری ایران نبوده‌اند، چندین توافقنامه امضا کرده‌اند.



نمی‌توان از تاثیر بالای روابط سیاسی بر روابط تجاری و اقتصادی کشور غافل بود

به گزارش صمت به عبارتی صریح‌تر اغلب موافقتنامه‌ها اهداف مورد نظر تصریح شده در مفاد خودشان را پوشش نداده‌اند. برای برآورد اثربخشی این موافقتنامه‌ها لازم بوده و هست تا گزارش مدونی درباره تاثیر این قراردادها بر تسهیل و توسعه تجارت میان کشورها ارائه شود اما متاسفانه ارائه چنین عملکردی از طرف نهادهای مسئول صورت نپذیرفته است. از طرفی، نظارت موثری نیز بر عملکرد این قوانین توسط مراجع نظارتی صورت نمی‌گیرد. این موافقتنامه‌ها اغلب کلی بوده و با توجه به شرایط کشورها تهیه نمی‌شود و درنتیجه اثربخشی مطلوبی برای پوشش اهداف قانون‌گذار نداشته‌اند. این واقعیت‌ها نشان می‌دهد روابط تجاری در حاشیه مسائل سیاسی قرار دارد.

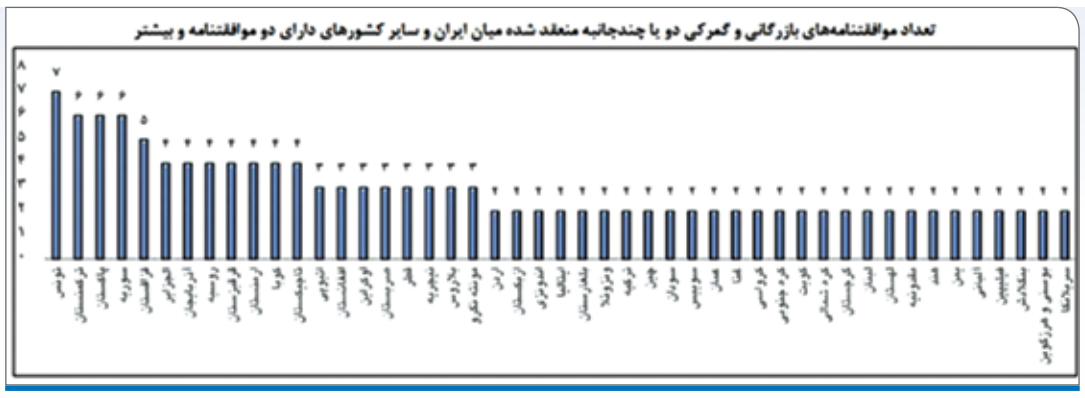
بازوی نظارتی مجلس شورای اسلامی در گزارشی که مدتی پیش منتشر کرده می‌گوید تعداد موافقتنامه‌های تجاری، بازرگانی و گمرکی دو یا چندجانبه که پس از انقلاب با سایر کشورها منعقد شده، ۱۳۸ موافقتنامه است که با ۶۹ کشور منعقد شده است. با برخی کشورها یک موافقتنامه و با بعضی از کشورها بیش از یک موافقتنامه بازرگانی و گمرکی طی سال‌های مختلف و در دولت‌های مختلف به امضا رسید. براساس آمارها بیشترین تعداد موافقتنامه با کشورهای تونس ۷ موافقتنامه، پاکستان، ترکمنستان و سوریه با ۶ موافقتنامه بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد در سال‌های ۸۹ تا ۹۵ از منظر تراز تجاری، پاکستان بین رتبه‌های ۱۲ تا ۱۶ قرار داشته است.

بررسی وضعیت کشورهای عمده طرف تجارت با ایران حاکی از انعقاد موافقتنامه‌های فوق بدون در نظر گرفتن مولفه حجم تجارت میان دو کشور است. براساس آمار منتشر شده توسط مراجع رسمی، در سال‌های ۸۹ تا ۹۷ شرکای بزرگ تجاری ایران تقریبا ثابت بوده‌اند و بیشترین حجم تجارت به ترتیب مربوط به کشورهای امارات، چین، ترکیه، کره جنوبی و عراق است. اما به رغم حجم بالای تجارت با امارات و عراق تاکنون هیچ موافقتنامه بازرگانی یا گمرکی با آنها منعقد نشده است.

یکی از راه‌های توسعه مبادلات تجاری با کشورهای هدف، انعقاد موافقتنامه‌های تجارت ترجیحی دوجانبه است. رویکرد کشور از ابتدای انقلاب تاکنون افزایش انعقاد این‌گونه توافقات به جای الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی بوده است. به‌ویژه در دهه اخیر که مناسبات تجاری ایران با اروپا دچار نوسان‌های جدی شد و متعاقبا تحریم‌های جهانی تشدید شد، یکی از سازکارهای برون‌رفت از فشار تحریم‌های جهانی و توسعه تعاملات دیپلماتیک، انعقاد توافقنامه‌های تجارت ترجیحی بوده است.

اگرچه تصویب قوانین موافقتنامه بازرگانی میان ایران و شرکای تجاری به‌عنوان نماد اراده مقامات کشور در گسترش روابط تجاری با شریک تجاری است اما تبلور عملی آن را بایستی در اقدام‌های عمیق‌تر چون انعقاد موافقتنامه‌های دسترسی به بازار مانند تجارت ترجیحی و آزاد، انتخاب صحیح شریک تجاری و پوشش طیف وسیع‌تری از کالاهای تجاری نمود یابد.

واقعیت آن است که کشورهای طرف تجاری، حساب ویژه‌ای روی توسعه روابط تجاری براساس قوانین کلی موافقتنامه بازرگانی باز نمی‌کنند چراکه به‌دلیل کلان بودن و دربر گرفتن تمامی صنایع، چندان قابل پیگیری نیست. اما اگر تمرکز توافقنامه‌های فوق بر صنایع، گروه‌های کالایی و بخش‌های خاص بوده و در چارچوب ضوابط بین‌المللی باشد، از سوی دو کشور قابل پیگیری است.



توافق سیاسی با پوشش اقتصادی

بررسی‌ها نشان می‌دهد از میان ۳۰ کشور عمده طرف تجاری با ۱۶ کشور موافقتنامه بازرگانی و گمرکی منعقد شده که البته با برخی کشورها تعداد توافقنامه‌ها بیش از یکی است.

در میان این کشورها بیشترین موافقتنامه با کشور پاکستان امضا شده که ۶ عدد بوده است. این در حالی است که این کشور در سال‌های ۹۰ تا ۹۶ به‌طور متوسط پانزدهمین شریک تجاری ایران بوده است.

بررسی شرکای تجاری کشور از سال ۱۳۷۱ تاکنون نشان می‌دهد شرکای اصلی ایران از کشورهای اروپایی مانند آلمان، ایتالیا، انگلستان و سوئیس به سمت کشورهای امارات، چین، هند، ترکیه، کره‌جنوبی و عراق سوق یافته است.

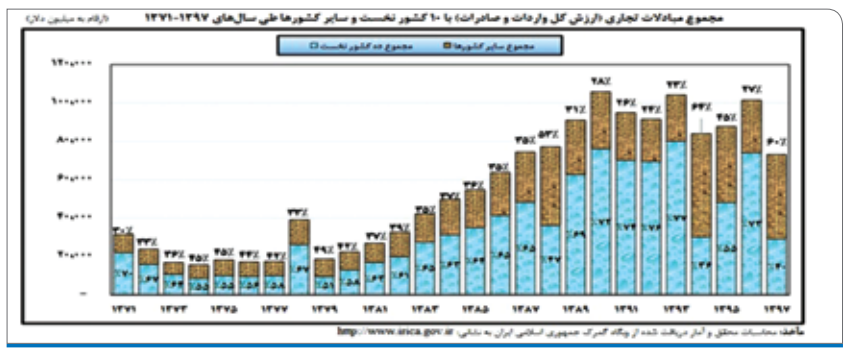
این تغییر شرکای تجاری از کشورهای اروپایی به کشورهای آسیایی، ضرورت انعقاد موافقتنامه‌های تجاری و اقتصادی با این کشورها و تعمیق کیفی آنها را دوچندان کرده است.

مجموع مبادلات تجاری با ۱۰ کشور نخست و سایر کشورها در سال‌های ۷۱ تا ۹۷ مجموع واردات و صادرات از ۱۰ شریک نخست عمده تجاری بین ۳۶ درصد (حدود ۳۰.۳ میلیارد دلار) تا ۷۷ درصد (حدود 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 در سال‌های فوق مربوط به ۱۳۹۰ (حدود ۱۰۶ میلیارد دلار) و کمترین آن نیز مربوط به سال ۱۳۷۴ (حدود ۱۵.۵ میلیارد دلار) است.

به نظر می‌رسد تغییر در منابع درآمدی حاصل از نفت، عاملی تعیین‌کننده در میزان تجارت خارجی کشور بوده است.



پاشنه آشیل توافق‌های دوجانبه

فرآیند انعقاد موافقتنامه‌ها به این صورت است که پس از بررسی برخی معیارها از سوی نهاد متولی براساس برخی شاخص‌های اقتصادی و سیاسی و... و برگزاری جلسات تخصصی دو کشور با یکدیگر، چارچوب مفاد و مواد موافقتنامه و موضوع مشخص شده و پس از تقدیم لایحه دولت به مجلس و انجام مراحل قانون، لایحه موافقتنامه به تصویب می‌رسد.

باید توجه داشت که لوایح مربوط به موافقتنامه‌های دو یا چندجانبه پس از هماهنگی‌های اولیه میان دولت‌های موضوع موافقتنامه، تهیه شده و برای تصویب به مجلس ارائه می‌شوند.

توافقات اولیه دولت‌ها موجب می‌شود اصلاح و تکمیل موافقتنامه‌ها در مجلس با مشکل روبه‌رو شود زیرا برای هرگونه اصلاح در مجلس باید دوباره لایحه یادشده به دولت عودت داده و اصلاحات پیشنهادی با کشورهای طرف قرارداد مطرح شده و در صورت توافق مجدد به صورت لایحه به مجلس بازگردد.

علاوه‌بر اینکه تاثیرگذاری مجلس در فرآیند تصویب لوایحی از این دست روشن و شفاف نیست، پس از تصویب نیز نظارت محسوسی بر عملکرد این موافقتنامه‌ها صورت نمی‌گیرد. تاکنون ده‌ها موافقتنامه در قالب‌های متفاوت میان ایران و کشورهای مختلف منعقد شده و توسط مجلس تصویب شده است اما هیچ گزارشی مبنی‌بر ارائه عملکرد و اثربخشی این موافقتنامه‌ها از طرف وزارت امور خارجه و دیگر وزارتخانه‌های تخصصی مرتبط، به مجلس ارائه نشده و مجلس نیز پیگیری چندانی در این زمینه انجام نداده است.

سخن پایانی

وجود شرایط کنونی حاکم بر موافقتنامه‌های دو یا چندجانبه مبنی‌بر تصویب موافقتنامه‌های متعدد حاکی از آن است که نحوه عملکرد و میزان اثربخشی آنها ناشی از مشخص نبودن اولویت‌های صنعتی و تجاری کشور است. بر همین اساس فقدان جمع‌بندی درباره نقش مطلوب ایران در اقتصاد جهانی و منطقه‌ای را می‌توان ناشی از بی‌ثباتی استراتژی کشور در انتخاب کشورهای طرف همکاری دانست در ادامه نمی‌توان از تاثیر بالای روابط سیاسی بر روابط تجاری و اقتصادی کشور غافل بود.

فراخوان تجدید مناقصه عمومی (دومرحله‌ای)
شماره ۱/۱۴۰۰

نوبت اول
شناسه ۱۲۶۵۱۴۲

شرکت سهامی برق منطقه‌ای کرمان (به‌عنوان دستگاه مناقصه‌گزار) در نظر دارد خرید کلید و سکسیونر ۱۳۲ کیلوولت به شماره ثبت ۲۰۰۰۰۰۱۴۰۶۰۰۰۰۴۵ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و 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 اسناد مناقصه در سامانه: ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۰.

آخرین مهلت دریافت اسناد مناقصه از سامانه: ساعت ۱۹ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۳.

آخرین مهلت بارگذاری اسناد مناقصه و پاکت‌های پیشنهادی: تا ساعت ۸ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۴.

مهلت ارسال اصل پاکت الف: تا ساعت ۸ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۴.

زمان و محل بازگشایی پاکات مناقصه: ساعت ۱۲ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۴.

ساختمان شماره ۵ - طبقه همکف - (اتاق جلسات) شرکت سهامی برق منطقه‌ای کرمان.

محل تحویل پاکت الف: کرمان - بلوار شهید عباسپور - اداره دبیرخانه شرکت سهامی برق منطقه‌ای کرمان کدپستی: ۷۶۱۴۶۵۳۱۴۳

تذکر مهم: تحویل نسخه اصل پاکت الف به صورت لاک و مهر شده به آدرس فوق‌الذکر الزامی می‌باشد.

مبلغ و نوع تضمین شرکت در فرایند رجاع کار: مبلغ ۵,۱۲۹,۲۱۸,۱۶۷ ریال به صورت یک یا ترکیبی از ضمانتنامه‌های مندرج در ذیل

- رسیدواریز وجه به‌شماره‌شبا IR ۸۱۰۱۰۰۰۰۴۱۰۱۱۲۱۶۳۸۱۶۲۰۲۸ و شناسه واریزی ۳۶۳۱۲۱۶۵۹۲۲۴۵۰۰۸۱۰۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ بانک مرکزی

- ضمانتنامه بانکی و یا ضمانتنامه‌های صادره از سوی موسسات اعتباری غیربانکی که دارای مجوز فعالیت از سوی بانک مرکزی هستند.

- سایر ضمانتنامه‌های مقرر در بندهای (پ)، (ج)، (چ)، (ح)، (خ) ماده ۴ آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۹/۲۲ و اصلاحیه‌های بعدی آن.

- به پیشنهادهایی که فاقد سپرده یا امضاء، مشروط، مخدوش، سپرده‌های کمتر از میزان مقرر، چک شخصی و نظایر آن و پیشنهادهائی که پس از انقضاء مدت مقرر در آگهی واصل شود مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد.

- سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج است.

ضمناً این آگهی در سایت اینترنتی به آدرس‌های www.krec.co.ir و http://iets.mporg.ir و WWW.Tavanir.org.ir در دسترس می‌باشد.

روابط عمومی شرکت سهامی برق منطقه‌ای کرمان

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۱۰

(فراخوان آگهی ارزیابی کیفی ۷۰-۰۰)
(خدمات نگهبانی شرکت گاز استان کرمان)

نوبت اول
شناسه ۱۲۶۵۳۲۲

شرکت گاز استان کرمان در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه (خدمات نگهبانی شرکت گاز استان کرمان) به شماره ۲۰۰۰۰۹۳۱۶۴۰۰۰۱۴۸ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد لازم است مناقصه‌گران درصورت 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 تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ می‌باشد.

اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه‌گران ارسال خواهد شد.

مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی: ۱۴۰۰/۱۱/۱۷

مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: ۱۴۰۰/۱۲/۰۱

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار: شرکت گاز استان کرمان واقع در بلوار ۲۲ بهمن - حد فاصل سه‌راه ادیب با چهارراه شعبانیه **شماره تماس:** ۳۱۳۲۶۰۰۰-۰۳۴ **شماره فکس:** ۳۳۲۳۹۶۶۱-۰۳۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:

مرکز تماس: ۴۱۹۳۴-۰۲۱

دفتر ثبت‌نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

مدت زمان اجرا(روز)	۳۶۵	تاریخ چاپ نوبت اول	۱۴۰۰/۱۱/۰۹	کد فراخوان	۲۰۰۰۰۹۳۱۶۴۰۰۰۱۴۸
تعداد مرحله	یک	تاریخ چاپ نوبت دوم	۱۴۰۰/۱۱/۱۰	مبلغ تضمین(ریال)	۳/۲۱۶/۰۰۰/۰۰۰

روابط عمومی شرکت گاز استان کرمان

یادداشت

حمایت‌های تعرفه‌ای از صنعت خودرو!



امیرحسن کاکایی
عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت

سال‌هاست دولت‌ها در ایران متهم هستند که از صنعت خودرو حمایت می‌کنند و خودروسازان متهم می‌شوند که از این حمایت‌ها برای رشد و توسعه محصولات استفاده نکرده‌اند. اما این حمایت‌ها از چه جنسی است که این همه مدعی دارد؟ در ازای این حمایت‌ها چه چیزی از صنعت خودرو خواسته شده است؟ چه ابزارهایی در اختیار صنعت قرارداده شده است؟

یکی از حمایت‌های مدنظر مدعیان، استفاده از مکانیسم تعرفه‌ها و گمرکات است. فرض کنید یک خودرو کامل ۱۰۰ واحد نرخ دارد و ۱۰۰ درصد تعرفه گمرکی دارد. ظاهر این قضیه این است که نرخ خودرو وارد شده دوبرابر می‌شود و این یعنی حمایت از تولید خودرو در داخل کشور. اما این فقط ظاهر ماجراست. حال تصور کنید دلار ۲۵۲۰۰ هزار تومان است. اما دلار مبنای محاسبه حقوق گمرکی ۴۲۰۰ است؛ یعنی یک ششم نرخ واقعی. معنی آن در ارزش تعرفه این است که به جای ۱۰۰ واحد، عملا ۱۶.۷ واحد گمرکی داده می‌شود. به عبارتی ۱۶.۷ درصد نرخ واقعی، که بسیاری کمتر از ارزش گمرکی واردات خودرو در کشورهای مشابه است.

کسی که می‌خواهد خودرو را در داخل تولید کند، چه حمایت‌هایی می‌گیرد؟ اگر تا ۲۰ درصد داخلی‌سازی کند، تعرفه ۴۰ درصد است؛ معادل ۶.۷ درصد تعرفه موثر واقعی. یعنی در چنین حالتی، حدود ۱۰ درصد هزینه‌های تولیدکننده پایین می‌آید. بین ۲۰ تا ۳۰ درصد داخلی‌سازی، تعرفه ۳۲ و بین ۳۰ تا ۴۰، تعرفه ۲۶ و بالاتر از ۴۰ درصد داخلی‌سازی، تعرفه ۲۰ درصد خواهد بود. به‌عبارتی، کسی که داخلی‌سازی را به حداکثر برساند، عملا معادل ۳.۳ درصد ارزش کالا گمرک می‌پردازد و در واقعا از ۴۱ درصد به بالا عملیات داخلی‌سازی، هیچ مزیتی از نظر تعرفه‌ای برای سازنده ایجاد نمی‌کند. البته شاید کسی ادعا کند وقتی داخلی‌سازی انجام می‌شود، عملا نرخ قطعات داخلی پایین می‌آید. اما عملیات واقعی این را نشان نمی‌دهد. برخی موارد حتی نرخ تمام‌شده قطعه در داخل از قطعه خارجی بالاتر است. بماند که کیفیت نیز باید در نظر گرفته شود. نکته مهم در داخلی‌سازی ریسک بالای مدیریت زنجیره تامین در تامین به‌موقع و کیفیت در شرایط عادی است. به عبارتی یک سرمایه‌گذار، اولا خیلی راحت‌تر است که بدون اینکه وارد درگیری‌های تولید (مدیریت تامین، کارگر، فرآیندها، برند و...) شود، یک خودرو وارد کند و با برندی معتبر به‌راحتی آن را بفروشد و سودش را ببرد. اما اگر کمی علاقه به تولید داشته باشد، طبیعتا با توجه به اختلاف معافیت‌های گمرکی مربوطه (حداکثر ۲۰ درصد ظاهری که معادل ۳.۳ درصد ارزش واقعی است)، خود را در کمترین حالت ممکن درگیر مسائل تولید نماید. برای رسیدن به ۱۶ درصد داخلی‌سازی، کافی است یک خط رنگ و بدنه و مونتاژ داشته باشد که عملا تمام تحت مدیریت داخل یک کارخانه است. اما برای رسیدن از ۱۶ به ۲۰، لازم است با باتری‌ساز، لاستیک‌ساز و صندلی‌ساز درگیر شود. جالب است بدانید همین وضعیت درباره تایر هم وجود دارد؛ یعنی اگر تعرفه‌ها نبود، عملا خرید تایر خارجی با توجه به کیفیت مربوطه، به‌صرفه‌تر از خرید تایر ایرانی بود.

اصولا تولید داخل بدون حمایت‌های گمرکی غیرممکن است و داخلی‌سازی بالاتر از ۲۰ درصد، عملا نیازمند فشار دولت است و برای سرمایه‌گذار عادی صرفه ندارد که عمق را بالا برد. اما این حمایت‌ها، نه به خاطر حمایت از یک صنعت، بلکه به‌خاطر حمایت حداقلی از حدود ۵۰ صنعت درگیر و اشتغال در آنهاست. سیاست‌گذاران می‌دانند که گمرک اولا ابزار درآمد دولت‌هاست و دوم اینکه ابزاری است برای جبران ناکارآمدی اقتصاد در تبادلات بین‌المللی. مثلا در جنگ تجاری امریکا و چین، تعرفه‌ها و البته توازن تبادلات، ابزار مهم جنگ است. یعنی امریکا به ازای سبد تعرفه‌ها، صادراتش به چین در مقابل وارداتش از چین را تغییر می‌دهد. شاید در یک جا تعرفه را پایین ببرد اما در جای دیگر برای جبران کسری تجاری، تعرفه را افزایش دهد. پس برای محاسبه دقیق حمایت دولت از صنعت خودرو نمی‌توان تعرفه‌ها را به رخ کشید. محاسبه دقیق، نیازمند بررسی نرخ واقعی و اسمی دلار در کشور، نرخ تعرفه‌ها، مالیات‌ها و عوارض داخلی و مشوق‌های صادراتی است. وقتی نرخ دلار را به‌طور مصنوعی از محلی مانند فروش نفت(مانند دهه ۸۰)، پایین نگه دارید، طبیعتا واردات صرفه اقتصادی خواهد داشت. در هر صورت رفتار بخش خصوصی در این ماجرا نشان می‌دهد تولید داخلی با عمق ساخت داخل اقتصادی نیست.

اما اگر فقط روی گمرک متمرکز شویم، باید چند نکته دیگر درباره نقش و نیازمندی‌های گمرکات بیان کنم. اولا گمرک جای بسیار پیچیده‌ای است که هنوز با تمام تلاش‌های به‌عمل آمده در مسیر ایجاد دولت الکترونیک، کارهای زیادی دارد و بسیاری از موارد مربوط به آن به تشخیص افراد وابسته است. گمرکات کمبودهای زیادی درباره ابزارهای تشخیصی دارند. نکته بعدی، آموزش مسئولان گمرکات است. وقتی فناوری پیشرفت می‌کند، تشخیص نوع قطعات نیز باید با روش‌های پیشرفته‌تری انجام شود. وقتی چنین ابزارهایی در اختیار نباشد و آموزش‌های لازم داده نشود، موضوع مبتنی بر نظر اشخاص خواهد شد و در چنین حالتی، بستر فساد بسیار فراهم‌تر است و خطرات زیادی اقتصاد کشور را تهدید می‌کند. به‌عنوان مثال، ظاهرا تعرفه انژکتور گازسوز ۵درصد و تعرفه انژکتور بنزینی ۲۰ درصد است. کافی است فرد تشخیص‌دهنده، تایید کند این قطعه از نوع اول است. در حالی که اگر از نوع دوم باشد، صاحب کالا باید ۱۵درصد بیشتر بپردازد. حال فرض کنید از شما به‌عنوان یک تولیدکننده بخواهند یک درصد این مبلغ را بدهید و کار شما زود راه بیفتد و اگر ندهید، نه‌تنها باید آن ۱۵ درصد اضافه را بدهید، بلکه انواع مدارک دیگر را هم از شما خواهند خواست و کار به تاخیر می‌افتد. با توجه به هزینه مستقیم و هزینه فرصتی که دارد از دست می‌رود، شما جای آن تولیدکننده بودید، چکار می‌کردید؟

واقعیت این است که کسانی مانند من در تهران نشسته‌اند و نمی‌دانند در گمرکات چه خبر است. طبق آخرین اطلاعاتی که دارم، مشکلات زیادی گمرکات مرزها وجود دارد که به‌شدت نیازمند توجه مسئولان و قانون‌گذاران است. کاغذبازی‌ها در قرنی که همه چیز الکترونیکی شده، همچنان مسیرهای پرپیچ و خم و مبهمی را در مقابل کارآفرینان (اعم از تولیدکنندگان و بازرگانان) قرار می‌دهد. اگر قرار است از تولید پشتیبانی کنیم، باید موانع را در این بخش هم شناسایی و تا حد ممکن برطرف کنیم.

مشکلات گمرکی در گفت‌وگو با تولیدکنندگان و واردکنندگان بررسی شد

گمرک تسهیل‌گر یا چالش‌ساز

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

گمرک مجرای ورود کالاهای موردنیاز کشور بوده که جریان ورود و خروج آنها را کنترل و مدیریت می‌کند. هر کشور قوانین و مقررات گمرکی خاص خود دارد. به‌عنوان مثال، گمرک برخی کشورها بدون انبار بوده و با ورود کالا به گمرک کالا مجوز ترخیص می‌گیرد. به این ترتیب، اجازه دپو کالاها حتی برای یک روز داده نمی‌شود. اما در بعضی کشورها مانند ایران ممکن است کالاهایی با تاریخ انقضاء مشخص و کوتاه، سال‌ها در انبارهای گمرک دپو و در نهایت فاسد شوند. در نتیجه بخشی از هدررفت سرمایه‌های کشور در این بخش رخ می‌دهد. حتی کالاهایی مانند خودرو اعم از سنگین و سبک با دپو یک تا چند سال در ظاهر کالای فاسدشدنی نیست اما چون گمرک دارای انبارهای مناسب و سرپوشیده نبوده، این اموال زیر آفتاب و باران از قیمت می‌افتند. گاهی هم ممکن است وابسته بودن سیستم گمرک به بروکراسی اداری کالاهای بسیار ضروری مانند برخی قطعات برای خط تولید و بازار لوازم یدکی در زمان‌بندی مناسب ترخیص نشوند، مشکلاتی را در حوزه تولید و بازار به وجود آورند.



عکس: صمت

اگر قرار است کالایی بدون ثبت‌سفارش ترخیص نشود، چرا اجازه ورود و به آن قبض انبار داده می‌شود. این برخوردها نشان از این دارد که قرار است از این شرایط درآمدزایی شود

دپو بیش از ۷ هزار کامیون



ناوگان حمل‌ونقل فرسوده و تیراژ تولید پایین سبب‌شده بخشی از خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین وارد شوند. در این راستا امسال چند هزار خودرو سنگین دست دوم وارد کشور شدند که به‌دلیل برخی مشکلات تمام آنها مجوز ترخیص دریافت نکردند. احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور در این‌باره به صمت گفت: بیش از ۷ هزار کامیون کارکرده در گمرک دپو شده و هنوز ترخیص نشده‌اند. علاوه‌بر اینکه خودروهایی که ترخیص شده‌اند تا به مرحله شماره‌گذاری برسند، زمانی طولانی را باید طی کنند.

او افزود: عدم‌شفافیت بین خریدار و واردکننده، سبب زیاده‌خواهی برخی واردکنندگان شده و قراردادهای بسته شده یک‌طرفه بوده و مشکلاتی را در این بخش ایجاد کرده است.

وی ادامه داد: با توجه به اینکه حوزه نوسازی در سازمان راهداری از استقلال درآمده و به بخش معاونت حمل‌ونقل این سازمان سپرده شده، امیدواریم با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده مشکلات موجود حل‌وفصل شود.

▣ تعیین نرخ غیرکارشناسی

کریمی درباره عملکرد گمرک در ترخیص این خودروهای سنگین، عنوان کرد: در زمان معاونت فنی گمرکی پیشین گمرک جمهوری اسلامی ایران مراحل ترخیص تسهیل‌شده و کارها راحت‌تر قابل پیگیری و انجام بود. در حال‌حاضر مشکلی که برای ترخیص کامیون‌ها وجود دارد در حوزه تعیین نرخ خودروها و نیز تعیین تعرفه و عوارض آنهاست. دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور، اظهارکرد: تعیین قیمت خودروها که مبنای نرخ گمرکی کالاها به‌شمار می‌رود با کار کارشناسی انجام نمی‌شود و هزینه‌ای مازاد به صاحبان خودرو تحمیل می‌کند.

او گفت: نرخی که برای کامیون‌ها تعیین می‌شود، قیمتی بالاتر از نرخ واقعی بوده و این هزینه‌های گمرکی را افزایش داده است. گمرک اظهار می‌کند نرخ خودروها را با کمک کارشناسان تعیین می‌کند اما از نگاه کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران این امر با کارشناسی انجام نمی‌شود.

▣ خرید بدون ارزیابی محصول

کریمی در ادامه مشکلاتی که این صنف با گمرک دارد به ممنوعیت بازدید خودروها از سوی خریداران اشاره کرد و گفت: هر خریداری پیش از خرید کالا ترجیح می‌دهد کالای موردنظر خود را از نزدیک مورد بررسی و ارزیابی قرار دهد اما گمرک، این اجازه را به خریداران کامیون‌های دست دوم که از سوی واردکنندگان وارد شده، نمی‌دهند و عنوان می‌شود گمرک نمایشگاه نیست. دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور افزود: در حالی که این حق خریدار است که خودرو را پیش از خرید رویت کرده و جایی به‌جز گمرک برای این ارزیابی و مشخصات کالا وجود ندارد؛ بنابراین در این حوزه تا حدودی همکاری نمی‌شود.

احمد کریمی: تعیین قیمت خودروها که مبنای نرخ گمرکی آنهاست، با کار کارشناسی انجام نمی‌شود و هزینه‌ای مازاد به صاحبان خودروها تحمیل می‌کند

چالش دایره ارزش‌گذاری



در ادامه مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با بیان اینکه گمرک امروز با گمرک ۴ سال قبل بسیار تفاوت دارد به صمت گفت: معاونت فنی گمرک پیشین با اعتقاد به کار سیستمی، عملکرد مناسبی در روند ترخیص قطعات با کوتاه کردن زمان داشت. پیش از این، دایره ارزش‌گذاری (تعیین نرخ خودرو و تعیین تعرفه و عوارض آن) کاغذی را با این مضمون که کمیسیون برای ترخیص کالا تشکیل شده و نظرات ارائه و دفاعیات شنیده شده است و اینکه واردکننده رای دایره را پذیرفته از افراد می‌خواست فقط آن را امضا کند. وی افزود: نکته دوم در مبحث سامانه EPL است که باید اطلاعات کالاها را در اختیار مراجع ذی‌ربط مانند پلیس راهور، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، تعزیرات و... قرار دهد که عملکرد درستی ندارد و گاهی در دسترس است و زمانی از دسترس خارج می‌شود.

▣ ردگیری تخلفات

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در ادامه درباره عدم‌انتشار درست و شفاف اطلاعات مربوط به واردات کالاها، گفت: هنگامی می‌توان مدعی شفافیت اداری بود که اطلاعات محصولات به استثناء کالاهای امنیتی و انتظامی اعم از کد، سرفصل، تعرفه و نوع کالا به‌طور مشخص ذکر شود و مبدا ورود و بارگیری کاملا مشخص باشد. مزیت این امر، بازارشناسی دقیق است و بازرگان با برنامه‌ریزی بهتر می‌تواند فعالیت داشته باشد. او تصریح کرد: همچنین واردکننده می‌تواند وضعیت خود را با رقبا بسنجد. یا جلو برخی از تخلفات گرفته می‌شود. به‌عنوان مثال، خریدار می‌تواند بررسی کند آیا خودرویی که به او فروخته شده در فهرست ورودی گمرک موجود است. یا مثلا فردی ادعا کند ۲ هزار سانتافه در اختیار دارد و برای فروش بگذارد اما با مراجعه به آمار گمرکی متقاضیان یا سایر نهادهای نظارتی متوجه شوند ۲۰۰ خودرو بیشتر وارد نشده و به نوعی کلاهبرداری قابل ردگیری است.

او تصریح کرد: پنهان‌سازی در سرفصل توضیحات نوع کالا خود منجر به سوءجریان و سوءاستفاده می‌شود. در ادامه متوجه می‌شویم چقدر تخلف در بخش درآمدهای گمرکی انجام شده است.

▣ نگهداری نامناسب و درآمدزایی

دادفر در ادامه سخنان خود اضافه کرد: نکته بعدی در حوزه مشکلات گمرکی مربوط به نحوه نگهداری و دپو کالاهاست. کالاهای ارزشمند در بیابان و محل‌هایی زیر باران و برف و آفتاب نگهداری می‌شوند.

دادفر به نکته دیگر اشاره کرد و گفت: همچنین اگر قرار است کالایی بدون ثبت‌سفارش ترخیص نشود، چرا اجازه ورود و به آن قبض انبار داده می‌شود. این برخوردها نشان از این دارد که قرار است از این شرایط درآمدزایی کسب شود.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در پایان گفت: تفسیر مقررات از چالش‌های دیگر گمرکی بوده است. به‌عنوان مثال، با بخشنامه حقوقی وزارت صنعت، معدن و تجارت از خروج کالایی ممانعت می‌شود و در ادامه با نامه و بخشنامه حقوقی نهاد دیگر اجازه ترخیص داده می‌شود. این موضوعات مبتلابه بازرگان و واردکنندگان زیادی است.

گمرک و دامن زدن به تقلب



در ادامه امیرحسین صیرفی، عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات‌خودرو تهران درباره مشکلات گمرکی در روند ترخیص قطعات یدکی خودروها به صمت گفت: موضوع مهمی که در حوزه قطعات یدکی وارداتی همیشه مغفول مانده، موضوع اصالت قطعات و دامن زدن به تقلب است که گمرک هم به صراحت عنوان می‌کند، مربوط به ما نمی‌شود.

وی افزود: برخی افراد یک سلسله محصولات برندهای معروف بین‌المللی را که در بازار یدکی وجود دارد را به تولیدکنندگان چین، تایوان و ترکیه سفارش می‌دهند. این قطعات برند در این کشورها شبیه‌سازی و وارد کشور می‌شوند.

او ادامه داد: این قطعات تقلبی با اسناد و در روندی مستند براساس روالی که در روند ثبت‌سفارش وجود دارد، وارد گمرک و ترخیص شده و به بازار تزریق می‌شوند. به این ترتیب، کالاها هم برگ سبز، هم شناسه کالا و کد رهگیری دارند. در واقع خیلی راحت، قطعات تقلبی به‌طور رسمی وارد شبکه توزیع می‌شوند.

این فعال بازار یدکی کشور اظهارکرد: این روند مانند پولشویی بوده و کالاهای تقلبی موجه جلوه داده شده و وارد کشور می‌شود.

صیرفی در پاسخ به این پرسش که وظیفه گمرک در این‌باره چیست، گفت: برندهای معروف دارای نمایندگی در کشور هستند. گمرک باید برای صدور مجوز ترخیص این قطعات از نمایندگی‌ها استعلام کند، امری که در تمام کشورها در حال انجام است. به‌طور قطع، محصولات برندهای معروف و بزرگ از کانال نمایندگی‌های آنها توزیع می‌شود.

عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات‌خودرو تهران با بیان اینکه در پرسشی این موضوع از وزارت صنعت، معدن و تجارت پیگیری شد، گفت: هنگامی که به‌طور مشخص از وزارتخانه پرسش کردیم، آیا اصالت کالا هنگام ورود کالا مهم است، عنوان شد ارتباطی به ما ندارد. همین پرسش از مسئولان گمرکی پرسیده شد و آنها هم همین پاسخ را دادند. گمرک گفت کار کارشناسی این قطعات با آنها نبوده و فقط فرآیند واردات و ثبت‌سفارش را برای ترخیص کالاها بررسی می‌کنند. اینجا یک باگ بسیار بزرگی وجود دارد که به جای اینکه در ابتدای مسیر جلو ورود قطعات تقلبی گرفته شود، بلکه در مسیری رسمی و شفاف، کالاها به نام برند اصلی وارد و در شبکه مصرف توزیع می‌شوند.

صیرفی با بیان اینکه این چالش بزرگ و مهمی است که هیچ نهاد و سازمانی به آن توجه نکرده و نمی‌کند، گفت: به این ترتیب تقلب در خارج از کشور انجام شده و در مسیر رسمی وارد کشور می‌شود.

این فعال بازار قطعات یدکی یادآور شد: این قطعات به لحاظ کیفیت مناسب نبوده و مصرف‌کننده به اندازه‌ای که پول می‌دهد، کالای مناسب دریافت نمی‌کند.

وی ادامه داد: به‌تدریج نگاه مشتری به برند تغییر کرده و بازار دچار نابسامانی می‌شود؛ علاوه‌بر اینکه به ناچار کالاهای اصلی با محصولات تقلبی وارد رقابت می‌شوند.

صیرفی گفت: این معضلی است که از سال‌ها قبل وجود داشته و همچنان ادامه دارد.

▣ ناهمخوانی تعرفه‌ای و ترخیص دیرهنگام

عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی قطعات‌خودرو تهران در ادامه مشکلات بازار قطعاتی یدکی با گمرک، بیان کرد: مشکل دیگر، دپو کالاها در زمان طولانی در گمرک است. در حال‌حاضر، قطعات زیادی وارد شده اما به‌دلیل عدم‌صدور مجوز اجازه ترخیص داده نمی‌شود که به عملکرد سایر نهادها هم برمی‌گردد.

او گفت: آمار دقیق و شفافی از واردات قطعات از گمرک بیرون نمی‌آید که بدانیم چقدر کالا وارد شده است. معیارهای گمرک قدیمی بوده و در این‌باره بازنگری را شاهد نیستیم. صیرفی ادامه داد: اتفاق جدیدی که به‌تازگی در گمرک افتاده در حوزه تعرفه است. گمرک در این‌باره مثلا ممکن است عنوان کند تعرفه انتهایی در کالابرگ‌هایی که از سوی واردکننده ارسال شده متفاوت با برداشت کارشناسان گمرک است؛ بنابراین ثبت‌سفارش واردکننده باطل شده و او ناچار است کل روند اداری آن را از ابتدا طی کند. در حالی که کالا وارد شده و در گمرک است. روند باید به‌گونه‌ای باشد که این همخوانی تعرفه‌ای بین عددی که واردکننده اظهار می‌کند با گمرک از همان ابتدا مورد بررسی قرار گیرد، نه در انتهای زنجیره پس از اینکه کالا وارد گمرک شد. طی کردن فرآیند اداری از ابتدا زمانبر بوده و منجر به دپو کالاهای موردنیاز بازار در انبارهای گمرک شده و هزینه انبارداری را هم برای واردکنندگان افزایش می‌دهد.

امیرحسین صیرفی: آمار دقیق و شفافی از واردات قطعات از گمرک داده نمی‌شود که بدانیم چقدر کالا وارد شده است

نوسان نرخ تعرفه



در ادامه موضوع مشکلات گمرکی صنعتگران، رضا تقی‌خانی از فعالان حوزه صنعت نیز با اشاره به زمانبر بودن ترخیص قطعات به صمت گفت: این مشکل در دو سال اخیر تا حدودی حل شد اما مشکل فعلی تولیدکنندگان تغییرات بسیار در نرخ تعرفه‌های گمرکی است.

وی افزود: اگر قرار باشد ارز ۴۲۰۰ تومانی حذف شود، این امر هزینه واردات را برای تولیدکننده افزایش می‌دهد. این موضوع در کنار کمبود نقدینگی واحدهای تولیدی و نیز آب رفتن سرمایه در گردش آنها، مشکلات تولید را دوچندان می‌کند.

او ادامه داد: با مشکلاتی که شرکت‌های خودروساز با آن درگیر هستند، به‌طور قطع نمی‌توانند این افزایش قیمت را در هزینه قطعات زنجیره تامین لحاظ کنند. به این ترتیب، بروزرسانی قراردادها عقب می‌افتد. این فعال صنعت قطعه تصریح کرد: این مشکل در کنار تغییرات تعرفه‌ای، چالش‌های صنعتگران را در حوزه گمرک بیشتر کرده و قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد.

▣ افزایش تعرفه واردات کالاهای مشابه تولید داخل

تقی‌خانی با اشاره به تعرفه برخی قطعات تولید داخل، گفت: برخی قطعات در داخل تولید می‌شوند اما به لحاظ تیراژ تولید و حتی کیفیت پاسخگوی نیاز بازار نیستند و در مقابل هم تعرفه این قطعات بسیار بالا بوده و چالش‌هایی را برای تولیدکنندگان به وجود آورده است.

تعریف خط آبی برای قطعات ضروری



محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور هم درباره مشکلات قطعه‌سازان با گمرک به صمت گفت: پیشنهاد این انجمن در ترخیص قطعات موردنیاز خط تولید، این است که در کنار خطوط زرد، سبز و قرمز برای ترخیص کالاها، خط آبی هم تعریف شود. این رنگ مربوط به قطعاتی باشد که خط تولید صنایع به‌دلیل کمبود آنها معطل مانده است. به‌عنوان مثال، در حوزه خودروسازی برخی قطعات خرید و تامین آنها با دشواری انجام می‌شود، به‌ویژه در دوره‌ای که کشور تحریم است، از این‌رو این قطعات به محض ورود به گمرک باید در کوتاه‌ترین زمان ممکن ترخیص شوند. وی یادآور شد: برای طی شدن مراحل اداری، گمرک می‌تواند چند نمونه از یک قطعه را نگه دارد اما با ترخیص باقی قطعات که با مجوز وزارت صنعت، معدن و تجارت است، کمک بزرگی به خط تولید کند.

سخن پایانی

بنابر این گزارش درباره خلأهای همکاری گمرک با تولیدکنندگان و واردکنندگان به موضوعاتی مانند نوسانان نرخ تعرفه و عوارض اشاره شده است. نحوه نادرست نگهداری کالاها و از قیمت افتادن آنها هم از دیگر چالش‌های فعالان این حوزه است. زمانبر بودن روند اداری و ترخیص محصولات سبب شده خط تولید معطل مانده و تولید کالاها متوقف شود. همچنین دپو طولانی کالاها منجر به فاسد شدن بخشی از سرمایه‌های ملی شده است.

رضا تقی‌خانی: مشکل فعلی تولیدکنندگان، تغییرات بسیار زیاد در نرخ تعرفه‌های گمرکی است



تقصیر گمرک چیست؟



موانع پنهان ورود ماشین‌آلات به کشور



محدودیت‌های گمرکی واردات ماشین‌آلات

جان دوباره به معادن با تامین تجهیزات

ماشین‌آلات در گمرک دپو شده‌اند

ملیکا انصاری: چندی پیش به‌منظور تسهیل فعالیت‌های معدنی معاون فنی گمرک خبر از ورود موقت ماشین‌آلات معدنی داد. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان مهرداد جمال ارونقی، معاون فنی گمرک اعلام کرد برخی از انواع لودر، بیل مکانیکی، دامپتراک و بلدوزر می‌توانند به‌صورت ۶ ماهه با تضامین لازم ورود موقت داشته باشند. این نوع رویکردها می‌تواند گام مثبتی در جهت بهبود فضای کسب‌وکار بخش معدن باشد. با این حال باید گفت مسکن‌های موقت، درمانی قطعی برای معضل نبود تجهیزات مناسب در بخش معدن نیستند و نهادهای دولتی باید به فکر درمان‌های قطعی برای حل این موضوع باشند.



عکس: آیدا فریدی

قصد دولت اخذ عوارض است



مجید امیری، فعال معدنی در گفت‌وگو با صمت با اشاره به ماشین‌آلات و تجهیزات دپوشده در گمرک علت این دپو را صادر نشدن اجازه دولت برای آزادسازی دستگاه‌ها اعلام کرد و گفت: در مرز بازرگان و گمرک جنوب تعداد زیادی ماشین‌آلات برای فعالیت‌های معدنی وجود دارد و به‌نوعی دپو شده اما دولت اجازه آزادسازی این دستگاه‌های معدنی را به بهانه‌های مختلف مانند مسائل مالی، صادر نمی‌کند؛ به‌عبارتی دولت درصدد اخذ عوارض سنگین از فعالان معدنی برای آزادسازی این تجهیزات است. همچنین وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد واردات برخی دستگاه‌های معدنی باید توسط سایر شرکت‌ها انجام شود و از سویی دیگر از کارخانه‌های با ظرفیت محدود و مونتاژکار انتظار ساخت تجهیزات در حد کیفیت جهانی را دارد که این یک تفکر اشتباه است. در این شرایط به‌نظر می‌رسد دولت در حال ایجاد رانت و مهیا کردن شرایط برای امضاهای طلایی است. فعالان معدنی خود می‌توانند با روش‌های مختلف و حتی با مبالغی پایین‌تر، ماشین‌آلات موردنیاز خود را خریداری کنند و نیازی به شرکت‌های واسطه نیست. تنها صدور مجوز آزادسازی از گمرک مهم‌ترین مشکل واردات تجهیزات معدنی است که در این مسئله نهادهای دولتی متولی بخش معدن به معدنکاران کمکی نمی‌کنند.

▣ اشتغالزایی با تامین دستگاه‌های معدنی

امیری مهم‌ترین پیامد واردات تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی را افزایش اشتغالزایی عنوان کرد. او در این باره توضیح داد: با واردات تجهیزات معدنی، نه‌تنها مشکلات معادن رفع خواهد شد بلکه اشتغالزایی نیز یکی از ثمرات آن خواهد بود. با وارد شدن ۲۰ هزار دستگاه به‌طور تقریبی برای بالغ بر ۲ میلیون نفر اشتغال ایجاد خواهد شد که این به‌معنای بهبود وضعیت اقتصادی تمامی اقشار است. همچنین اگر تجهیزات به‌صورت مستقیم، بدون واسطه و هزینه‌های اضافی از حالت دپو فعلی در گمرک خارج و وارد معادن شود، نه‌تنها بخش معدن بلکه سایر زنجیره ارزش افزوده از فواید آن بهره‌مند خواهند شد، اما در حال حاضر به‌طور کلی نمی‌توان وضعیت تجهیزات را نه‌تنها برای توسعه بلکه حتی برای ادامه حیات بخش معدن مناسب دانست.

▣ افزایش کیفیت معدنکاری

این فعال معدنی افزایش بهره‌وری معادن را مشروط به وجود تجهیزات مناسب دانست و در این باره توضیح داد: باید اذعان کرد در بخش استخراج و فرآوری نیز نمی‌توانیم از مواد معدنی مرغوب به‌طور بهینه بهره‌برداری داشته باشیم. حتی در مواردی دیده شده این مواد در کنار باطله‌ها دور ریخته می‌شوند و شرایط استفاده از آنها را نداریم. تمامی این مسائل از نبود ماشین‌آلات و تجهیزات مناسب منشأ می‌گیرند که نهادهای دولتی باید به این موضوع توجه ویژه داشته باشند، اما به جهت آنکه دولت تحت هر شرایطی حقوق دولتی خود را دریافت می‌کند، توجهی به مشکلات معادن طی این سال‌ها نداشته است. دولت باید توجه داشته باشد که با ورود تجهیزات و ماشین‌آلات به کشور ضمن افزایش بهره‌وری معادن، می‌تواند درآمد بسیار بیشتری از فعالیت‌های معدنی داشته باشد. حتی درآمدهای دولت تا ۵ برابر می‌تواند افزایش یابد؛ بنابراین این یک مسئله بلندمدت است و مسئولان دولتی نباید چشم‌اندازی کوتاه‌مدت به فعالیت معدنی و سیاست‌گذاری‌های مربوطه داشته باشند. بارها هم از سوی فعالان بخش معدن و هم رهبر معظم انقلاب تاکید شده که معادن می‌توانند منبع اصلی درآمد کشور باشند و به‌نوعی تمامی هزینه‌ها را تامین کنند، اما این در شرایطی است که تمام بسترهای مناسب فراهم باشد.

واردات تجهیزات به تعداد محدود



ابراهیم جمیلی، رئیس کمیسیون معادن اتاق ایران درباره میزان نیاز معادن به ماشین‌آلات و تجهیزات برای ادامه فعالیت گفت: معادنی که پروانه بهره‌برداری و اکتشاف دارند، اگر بخواهند به‌صورت متعادل کار کنند، دست‌کم به ۱۵ تا ۲۰ هزار دستگاه ماشین‌آلات نیاز دارند. میانگین عمر ماشین‌آلاتی که امروز در بخش معدن کار می‌کنند، حدود ۱۸ سال است و از آنجایی که فعالیت در معدن موجب افزایش استهلاک ماشین‌ها می‌شود، هر قدر بتوانیم عمر ماشین‌آلات را کاهش دهیم در بهره‌وری معدن و کاهش نرخ محصولات معدنی بسیار موثر است. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، جمیلی با اشاره به اینکه در ۳ سال گذشته، کمتر از ۲ هزار دستگاه ماشین‌آلات وارد شده، اضافه کرد: از ۳ ماه پیش که کمیسیون معادن اتاق ایران، تجدید انتخابات شد پیشنهاد کردیم نیازهای معادن به ماشین‌آلات تامین شود. جمیلی با بیان اینکه در شرایط فعلی برای هر معدن باتوجه به ویژگی‌هایی که دارد اجازه واردات ماشین‌آلات را می‌دهند، گفت: اگر طرح جامع داشته باشیم و بتوانیم ماشین‌آلات را به‌صورت انبوه تامین کنیم، معندداران می‌توانند با سازندگان داخلی قرارداد ببندند تا به تعدادی که می‌توانند تولید کنند. تولیدکنندگان داخلی قادر نیستند همه نیازهای ما را چه در تعداد و چه در نوع، تامین کنند. وی با اشاره به اینکه موافق مصوبه کمیسیون تلفیق بودجه مبنی بر واردات ۱۰ هزار دستگاه ماشین‌آلات سنگین در سال آینده است، گفت: حتی این مقدار هم کافی نیست.

هوشمندسازی، نیازمند واردات



سجاد غرقی، نایب‌رئیس کمیسیون صنعت و معدن اتاق تهران گفت: مهم‌ترین چالش برای هوشمندسازی معادن، ماشین‌آلات فرسوده و دسترسی نداشتن به ماشین‌آلات روز معدنی و راهسازی است.

به گزارش پایگاه خبری اتاق تهران سجاد غرقی درباره هوشمندسازی فعالیت‌های معدنی اظهار کرد: گرچه هوشمندسازی بخش معدن از نیازهای ضروری است و مهم‌ترین دستاوردهای آن، افزایش بهره‌وری در سطح بنگاهی، کاهش هزینه‌ها و شفاف و قابل کنترل شدن عملیات معدنی از راه دور خواهد بود اما هیچ فعال حوزه معدنی نمی‌تواند با زیرساخت مکانیکی چون ماشین‌آلات ۱۵ تا ۲۰ ساله، معدنی را هوشمند کند؛ ضمن اینکه برای نوسازی ماشین‌آلات، قوانین موجود و نرخ بسیار بالا به‌عنوان مانعی جدی عمل می‌کنند. وی اضافه کرد: در سطح حکمرانی، هوشمندسازی معادن به شفاف‌سازی منجر می‌شود و اختلافاتی را که در زمینه عدالت مالیاتی و اخذ حقوق دولتی وجود دارد، به‌طرز قابل توجهی کاهش می‌دهد. همچنین یارانه‌هایی که دولت به مجموعه‌های معدنی می‌دهد، شفاف می‌شود. دولت در حال حاضر در حوزه سوخت به معادن یارانه اختصاص می‌دهد که شاید در برخی موارد انطباقی با واقعیت مصرف معادن نداشته باشد. غرقی گفت: هم‌اکنون در بخشی از بنگاه‌های معدنی از هوشمندسازی بهره برده می‌شود.

به‌طور نمونه در استفاده از داده‌های اکتشافی، شاهد بهره گرفتن از سیستم‌های هوشمند هستیم یا از پهپادها برای نقشه‌برداری استفاده می‌شود. ذخایر مجموعه‌های معدنی معمولا به صورت پراکنده در ۵ تا ۱۰ نقطه و بیشتر قرار گرفته‌اند که ممکن است از نظر جغرافیایی فاصله چندده کیلومتری داشته باشند؛ بنابراین مدیریت کردن ذخایر به‌صورت گذشته هزینه بسیار بالایی دارد اما بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته در حوزه معدن به صورت هوشمند مدیریت این ذخایر را انجام می‌دهند.

سخن پایانی

یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های فعالان صنعتی، سطح کیفیت مواد اولیه است؛ به‌عبارتی دیگر میزان کیفیت مواد معدنی استخراجی از معادن و فرآوری آنها، مورد مناقشه نه‌تنها صاحبان صنایع بلکه فعالان معدنی نیز است. معدنکاران و فعالان معدنی مهم‌ترین دلیل عدم بهره‌وری مناسب از معادن را نبود تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی مناسب و پیشرفته معرفی می‌کنند، در حالی که این معضل می‌تواند با تسهیل واردات، مرتفع شود.

نوبت اول

«آگهی فراخوان»

شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

با اطمینان بسازید

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت ارائه پیشنهاد	زمان بازگشایی پاکات
۱	مناقصه	۹۹۰۲۲۸۳-۸۳۸۷۱	خرید ۶ عدد گیربکس TRT فولادسازی	۱۴۰۰/۱۱/۲۳	۱۴۰۰/۱۱/۲۴
۲	مناقصه	۸۳۷۶۵	ساخت ۱۰عدد محفظه دبل کنلاک آگلوماشین	۱۴۰۰/۱۱/۲۳	۱۴۰۰/۱۱/۲۴
۳	مناقصه	۱۴۰۰۰۲۳۵۰	خرید سه ردیف کوپلینگ دنده‌ای	۱۴۰۰/۱۱/۲۳	۱۴۰۰/۱۱/۲۴
۴	فراخوان	-	بومی‌سازی قالب‌های مسی ریخته‌گری مداوم (جهت اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۳۱۵۲۵۷۳۹۸۲ تماس حاصل شود)	۱۴۰۰/۱۱/۲۵	-
۵	مناقصه	۱۴۰۰۰۶۸۰۰	خرید ۹ عدد دستگاه تنفسی با متعلقات کامل و کپسول یدکی	۱۴۰۰/۱۱/۱۸	۱۴۰۰/۱۱/۲۰
۶	مناقصه	۱۴۰۰۰۳۳۹۱-۷۷۸۳۰	خرید و عملیات اجرائی حفاظت شیمیایی محوطه انبار مواد شیمیایی واحد یک بازیابی مواد	۱۴۰۰/۱۱/۱۶	۱۴۰۰/۱۱/۱۷

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

▣ سایر موارد:

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

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

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۱۱

روابط عمومی ذوب آهن اصفهان

نوبت دوم
شناسه ۱۲۶۴۰۴۶

فرخوان مناقصه عمومی(یک مرحله ای-ارزیابی ساده) شماره ۲۰۰۰۰۹۱۷۰۱۰۰۰۱۹۶ مناقصه عمومی(یک‌مرحله‌ای-ارزیابی ساده) شماره: ۱۴۰۳۰

شرکت نفت مناطق مرکزی ایران
شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی (سهامی خاص)

موضوع مناقصه: S/P FOR SIMENS

شماره تقاضای خرید: SNS0030072

شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی مستقر در شیراز در نظردارد مطابق شرایط و مشخصات ذیل، S/P FOR SIMENS مورد نیاز منطقه عملیاتی نار و کنگان خود را از شرکت‌های واجد شرایط تامین نماید. از متقاضیان شرکت در مناقصه دعوت می‌شود با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) پس از مطالعه دقیق شرایط عمومی و اختصاصی مناقصه و مشخصات فنی کالای مورد نیاز، در صورتی که توانایی تهیه کالا را داشته باشند، نسبت به بارگذاری اسناد و ارائه پاکات مالی خود واقع در سایت فوق اقدام نمایند.

۱- شرح مشخصات فنی کالا: (شرح کامل مشخصات فنی کالاها به همراه همین آگهی در سایت فوق‌الذکر موجود می‌باشد.)
S/P FOR SIMENS (کیفیت و کمیت کالا در سامانه ستاد بارگذاری شده است.)

۲- کلیه مراحل برگزاری فرآیند مناقصه، از دریافت و بارگذاری اسناد مناقصه تا ارائه پاکات پیشنهادی، صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس http://www.setadiran.ir میسر خواهد بود. ضمنا مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی در سامانه مذکور، لازم است مراحل ثبت‌نام در سایت فوق و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه به انجام رسانند. صرف ارائه پیشنهاد مالی از طرف مناقصه‌گران در سامانه، به منزله تایید کلیه اسناد مناقصه می‌باشد.

۳- مهلت دریافت و بارگذاری اسناد مناقصه و ارائه پاکات پیشنهادی: آخرین مهلت بارگذاری اسناد مناقصه و پاکات پیشنهادی تا پایان وقت اداری روز ۱۴۰۰/۱۱/۱۹ می‌باشد.لازم به ذکر است که مهلت دریافت اسناد مناقصه در سامانه ستاد، ۱۰ روز قبل از تاریخ مذکور می‌باشد.

۴- ارسال اسناد مناقصه:
۴-۱) شرکت‌ها ملزم به ارائه پاکات ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار معتبر بانکی سه ماهه قابل تمدید و یا رسید واریز وجه نقد (شماره حساب جهت واریز وجه با هماهنگی امور مالی مشخص می‌گردد) به مبلغ ۷۵۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال به نام شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی و پیشنهاد مالی از طریق سامانه ستاد می‌باشند. در غیر این صورت امکان ادامه حضور در روند مناقصه وجود نخواهد داشت.
۴-۲) تاریخ گشایش پیشنهادات مالی پس از مشخص شدن نتایج ارزیابی ساده شرکت‌ها، توسط کمیسیون مناقصات اعلام خواهد شد.
۴-۳) زمان برگزاری جلسه توضیح و تشریح اسناد متعاقبا اعلام می‌گردد.

۵- شرایط لازم جهت شرکت در مناقصه:
۵-۱) مهر و امضاء کلیه اسناد و بارگذاری آنها الزامی است.
۵-۲) داشتن کد اقتصادی، شناسه ملی و شماره ثبتی برای اشخاص حقوقی و داشتن شماره ملی برای اشخاص حقیقی الزامی است.
۵-۳) داشتن کدپستی برای کلیه شرکت‌کنندگان (اعم از اشخاص حقیق و حقوقی) ضروری است.
۵-۴) در صورت حضور تولیدکنندگان داخلی در مناقصه در مرحله گشایش پاکات مالی فرآیند مناقصه با تولیدکنندگان داخلی ادامه می‌یابد، در غیر این صورت در بین تامین‌کنندگان، اولیت با پیشنهاد تامین کالا از تولیدکنندگان داخلی می‌باشد.
۵-۵) اقلام مربوط به درخواست خرید SNS-۰۰۳۰۰۷۲ باید به صورت پیشکرایه به آدرس: استان بوشهر- شهرستان جم- نرسیده پمپ آب اکبرآباد- منطقه عملیاتی نارو کنگان- انبار تدارکات کالا ارسال گردد.

۶- مستندات لازم جهت ارزیابی ساده مناقصه‌گران:
۶-۱) ارائه پروانه بهره‌برداری و یا پروانه تولید برای تولیدکنندگان ضروری است.
۶-۲) کلیه شرکت‌کنندگان در مناقصه لازم است در فهرست بلند منابع تامین کالای دستگاه مرکزی وزارت نفت (AVL) باشند.

۷- درصورت برنده شدن ارائه ضمانتنامه انجام تعهدات به میزان ۱۰ درصد مبلغ معامله الزامیست.

۸- ارائه اصالت کالا جهت کلیه اقلام در زمان تحویل الزامی می‌باشد.

۹- برنده مناقصه می‌تواند با ارائه ضمانتنامه بانکی معتبر حداکثر به میزان ۵۰٪ کل مبلغ معامله پیش‌پرداخت دریافت نماید.

۱۰- از کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط در بند ۵ و ۶ دعوت به عمل می‌آید حداکثر براساس مهلت مقرر شده در بند ۳ جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) مراجعه نمایند و در مهلت قانونی تعیین شده در بند مذکور، نسبت به بارگذاری اسناد و ارائه پیشنهاد مالی خود اقدام نمایند. شایان ذکر است با توجه به برگزاری مناقصه به صورت یک‌مرحله‌ای-ارزیابی ساده، مناقصه‌گران می‌بایست مستندات مورد اشاره را در پاکت "ب" قرار داده و در سامانه بارگذاری نمایند. لازم به تاکید است گشایش پاکت نرخ پیشنهادی مشروط به بارگذاری و تایید مدارک و مستندات مد نظر بوده و بدیهی است بارگذاری اسناد و مدارک مربوطه بعد از مهلت مقرر میسر نمی‌باشد.

توجه: هرگونه تغییر در شرایط و زمان مناقصه به اطلاع کلیه شرکت‌کنندگان در مناقصه خواهد رسید.

در صورت ضرورت با شماره تلفن ۳۳۱۳۸۴۰۲ و ۳۳۱۳۸۶۵۷-۰۷۱ تماس بگیرید و مکاتبات خود را به شماره ۳۳۲۳۱۴۴۷-۰۷۱ ارسال نمایید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۱/۰۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹

روابط عمومی شرکت بهره برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی



خبر

احیای مصوبه‌ای حیاتی



مصوبه اختصاص سهمیه یک میلیون و ۵۷۰ هزار تنی سنگ‌آهن به ذوب‌آهن اصفهان عملیاتی نشده است.

به گزارش معدن‌نامه، محمدجعفر صالحی، معاون خرید روابط عمومی شرکت ذوب‌آهن اصفهان ضمن بیان این مطلب گفت: ذوب‌آهن اصفهان سهم ۱۰ درصدی از تولید فولاد کشور را در اختیار دارد و به‌عنوان نخستین شرکت فولادی، نقش بزرگی در صنعتی شدن کشور داشته اما با این وجود، هیچ سهمیه مواد اولیه‌ای ندارد.

صالحی اظهار کرد: از چند ماه پیش به دنبال عدم فعالیت دو معدن سنگ‌آهن چاه‌گز و ققنوس یک و نرسیدن بار سنگ‌آهن به ذوب‌آهن، موجودی مواد اولیه به‌شدت بحرانی شده و تداوم آن در تولید محصولات این صنعت مشکلاتی ایجاد خواهد کرد.

وی با بیان اینکه به دنبال رفع مشکل از هر مسیر و با هر مسئولی به گفت‌وگو نشستیم اما تاکنون به نتیجه نرسیده‌ایم، گفت: هم‌اکنون با یک رکود مواجهیم، نه حمل‌ونقل باری داریم، واگن‌ها خالی است و خریدی در بازار صورت نمی‌گیرد و وضعیت بازار فروش خوبی نداریم. صالحی با اشاره به اینکه بهمن سال گذشته از طریق بورس قادر به خرید مواد اولیه شدیم، ادامه داد: هم‌اکنون از گندله و نرمه گندله برای تولید استفاده می‌کنیم و ذخایر سنگ‌آهن و زغال‌سنگ در حال اتمام است.

در صورتی که مواد اولیه تامین نشود و مجبور به تعطیلی کوره‌بلند شویم خسارات چند هزار میلیاردی برای ذوب‌آهن و بحران‌های اجتماعی جدی در پی خواهد داشت. جز اصفهان، ۵ استان از جمله کرمان، خراسان جنوبی، سمنان، گلستان و مازندران که تامین‌کننده زغال‌سنگ ذوب‌آهن هستند نیز تعطیل می‌شوند. متاسفانه سیاست‌گذاران روش کوره‌بلند را برای ساخت فولاد قبول ندارند و به استفاده از گندله، کنسانتره و آهن اسفنجی توصیه می‌کنند؛ این در حالی است که در روش کوره‌بلند از گاز یارانه‌ای استفاده نمی‌کنیم بلکه با سوزاندن کک و بازگشت گاز فرآیندی به نیروگاه، برق مصرفی مورد نیاز را تولید می‌کنیم.

تقصیر گمرک چیست؟



عکس: آیدا فریدی

واردات و صادرات، لازمه تداوم تولید در صنایع مختلف هستند. بر همین اساس نیز گمرک و عملکرد آن به‌عنوان مرزبان اقتصادی مورد توجه قرار می‌گیرد. فعالان صنعتی و تولیدکنندگان در مسیر تجارت خارجی خود با چالش‌هایی روبه‌رو هستند و نسبت به سیاست‌های حاکم بر این بخش گلایه دارند؛ با این وجود مقصر تمامی این چالش‌ها را گمرک نمی‌دانند. درواقع تاکید دارند گمرک تنها مجری مصوبات نهادهای تصمیم‌گیر است. در چنین شرایطی، نیاز به هماهنگ‌کننده ضروری است تا سازمان‌ها به شکل جزیره‌ای عمل نکنند و شاهد چالشی جدی در این بخش نباشیم.

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

فعالان صنعتی و تولیدکنندگان در مسیر تجارت خارجی خود با چالش‌هایی روبه‌رو هستند و نسبت به سیاست‌های حاکم بر این بخش گلایه دارند

ریشه چالش‌ها کجاست؟

کیومرث کرمانشاهی، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت تاکید کرد: گمرک مجری مصوبات نهادهای سیاست‌گذار است؛ بنابراین تمرکز ویژه بر چالش‌های موجود میان فعالان صنایع معدنی با گمرک لزوما نتیجه مثبت به دنبال ندارد. درواقع ریشه این چالش‌ها به‌جای دیگری بازمی‌گردد؛ درنتیجه مشکلات باید از اساس برطرف شوند. وی ادامه داد: نهادهای متعددی در حوزه واردات و صادرات نقش دارند و به اعتقاد 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 تجارت خارجی را میان سازمان‌های مختلف برعهده داشت. چنانچه هماهنگ‌کننده بتواند وظایف خود را به‌درستی اجرایی کند، تجارت خارجی اعم از صادرات و واردات به‌خوبی و روان در مسیر و ریل خود قرار می‌گیرد. هرقدر این هماهنگی‌ها با دقت بیشتری انجام شود، کار سریع‌تر پیش می‌رود. در همین حال، طبیعی است که ضعف در عملکرد نیز به کُندی روابط تجاری منجر می‌شود. وی افزود: باید وظایف وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه تجارت و سایر نهادهای فعال در حوزه تجارت مشخص شود. حدود ۳۰ نهاد در امر تجارت، واردات و صادرات دخیل هستند که هماهنگی میان این ۳۰ نهاد ضروری است. کرمانشاهی در پاسخ به سوالی مبنی بر مشکلات ناشی از تخصیص ارز و دپو محصولات وارداتی در گمرک، گفت: این گونه چالش‌ها نیز از ناهماهنگی میان نهادها نشأت می‌گیرد. وقتی دولت در بازگشت ارز خود با چالش روبه‌رو است، چطور از صادرکنندگان انتظار بازگشت ارز را دارد؟ چطور بدون آنکه فضایی برای صادرکنندگان فراهم و زیرساخت‌ها مهیا شود، از آنها انتظار بازگشت ارز را داریم؟ توجه به این نکته ضروری به نظر می‌رسد که نبود شفافیت، گمرک، سیستم بانکی، سیستم تجاری و اقتصادی کشور و... را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. در چنین موقعیتی از کارآیی اقتصاد کشور کاسته می‌شود. اما چنانچه برای رفع کاستی‌های موجود تلاش شود، بدون تردید مشکلات فعالان صنایع معدنی نیز کاسته می‌شود.



زکرمانشاهی در پاسخ به سوالی مبنی بر مشکلات ناشی از دپوی محصولات در گمرک گفت: مشکلاتی در این حوزه وجود دارد اما به اعتقاد من این مشکلات تنها به گمرک بازنمی‌گردد. این مشکلات از عملکرد نهادهای گوناگون نشأت می‌گیرد. اگر کالایی وارد شود، در گمرک بماند و ترخیص نشود، باید ببینیم مشکل از کجاست؟ آیا در روند ثبت سفارش مشکل وجود دارد؟ آیا ارز آن تامین نشده است؟ آیا ارز تخصیص داده نشده است؟ آیا مجوزها اخذ نشده است؟ این در حالی است که تمامی مواردی که به‌عنوان دلایل دپو محصولات در گمرک یاد می‌شود، باید قبل از واردات مورد توجه قرار می‌گرفتند و هماهنگی لازم برای اخذ مجوزها انجام می‌شد. درواقع نبود هماهنگی میان سازمان‌های متولی سرچشمه تمام این چالش‌ها است؛ بنابراین چنانچه هماهنگی میان نهادها افزایش یابد، در همین حال دلالی و واسطه‌گری به حداقل کاهش یابد، مشکلات برطرف خواهند شد.

چالش‌های ورود موقت



محمد حیدرزاده از فعالان صنعت روی کشور در گفت‌وگو با صمت تاکید کرد: تجارت خارجی نقشی بسزا در عملکرد صنایع معدنی برعهده دارد چراکه تولیدکنندگان برای تداوم فعالیت خود نیازمند واردات قطعات، تجهیزات و حتی در مواردی مواد اولیه هستند. صادرات نیز نقشی اساسی در توسعه تولید دارد؛ بنابراین تسهیل تجارت از سوی گمرک برای فعالان صنعتی اهمیت می‌یابد. وی در ادامه خاطرنشان کرد: فعالان صنعت روی کشور بخشی از مواد اولیه مورد نیاز خود برای تولید را از طریق واردات تامین می‌کنند. با وجود ذخایر غنی سرب و روی کشور در طول سال‌های گذشته نسبت به اکتشاف و استخراج این ذخایر بی‌توجهی شده است. بر همین اساس نیز بخش قابل توجهی از نیاز این صنایع به خاک از ترکیه و در قالب قراردادهای ورود موقت، وارد می‌شود تا درنهایت شمش حاصل از آن صادر شود. در ادامه با توجه به عیار خاک ورودی و راندمان تولید شمش، میزان شمش صادراتی مشخص می‌شود. این فعال صنعت سرب و روی در ادامه موضوع ورود موقت مواد اولیه را یکی از چالش‌های اساسی دانست که روند فعالیت این تولیدکنندگان را دشوار می‌کند. وقتی فعالان صنایع روی کشور خاک را در قالب ورود موقت، به کشور وارد می‌کنند، در قبال اظهار ارز آن با چالش‌هایی مواجه هستند چراکه این ورود موقت در سیستم بانک مرکزی و گمرکات به‌درستی تعریف نشده است. حیدرزاده در پاسخ به سوالی مبنی بر اثرات این گونه مشکلات بر عملکرد فعالان صنعتی و روند تولید آنها گفت: بدون تردید مشکلات ایجادشده در روند ورود مواد اولیه تاثیر منفی بر تولید دارد. به‌علاوه آنکه هزینه‌های پشتیبانی و ستادی را افزایش می‌دهد. چنانچه این چالش‌ها ادامه یابد به تعطیلی یا توقف در تولید منجر می‌شود. وی در ادامه با اشاره به برنامه تولید در واحدهای صنعتی افزود: واحدهای تولیدکننده برنامه‌ای را برای تولید خود مشخص می‌کنند. چنانچه خللی در روند واردات یا تامین مواد اولیه مورد نیاز آنها ایجاد شود، فرآیندهای تولید به‌شدت تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد؛ بنابراین از متولیان امر انتظار می‌رود زمینه رفع این چالش‌ها را فراهم کنند، به‌ویژه که بسیاری از کاستی‌های این حوزه از نبود هماهنگی میان نهادهای متولی نشأت می‌گیرد. حیدرزاده در ادامه افزود: متاسفانه در موارد متعددی شاهدیم بانک مرکزی و گمرک با هم هماهنگ نیستند. در چنین شرایطی فعالیت برای تولیدکنندگان دشوارتر می‌شود. به تازگی اداره مالیات نیز به این ارتباطات پیوند داده شده و چالشی جدید در مسیر فعالیت تولیدکنندگان ایجاد شده است. مرتبط کردن گمرک، بانک مرکزی و اداره مالیات، استرداد مالیات ارزش‌افزوده تولیدکنندگان را دشوارتر کرده است. این مشکل درحال حاضر روند فعالیت بسیاری از واحدهای تولیدکننده روی کشور را تحت‌تاثیر قرار داده است؛ بنابراین از متولیان امر انتظار می‌رود در مسیر تسهیل شرایط گام بردارند.

سخن پایانی

از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که برقراری هماهنگی میان سازمان‌های دخیل در امر تجارت خارجی ضروری به نظر می‌رسد. گمرک یکی از نهادهای موثر در بخش تجارت به شمار می‌رود اما نهاد تصمیم‌گیری نیست؛ با این وجود برقراری تعاملی مناسب میان این سازمان و سایر نهادهای درگیر در این بخش، امکانی را برای تسهیل فعالیت سایر بخش‌های تولید فراهم می‌کند.

موفقیت آزمایشگاه مرکزی ذوب‌آهن در ارزیابی مراقبتی

ارزیابی مراقبتی گواهینامه تایید صلاحیت مدیریت آزمایشگاه مرکزی شرکت در ۲۳ دی ماه توسط تیم ارزیابان مرکز ملی تایید صلاحیت ایران با موفقیت انجام شد.

به گزارش روابط‌عمومی شرکت ذوب‌آهن اصفهان، علیرضا رضوانیان، معاون برنامه‌ریزی و توسعه این شرکت در مراسم افتتاحیه این ارزیابی به نقش و جایگاه کارکنان شرکت اشاره کرد و گفت: ذوب‌آهن اصفهان با شرایط و مشکلات سخت کنونی همواره توانسته است منشأ ارائه خدمات ارزشمندی به جامعه صنعت فولاد کشور باشد.

محمود پوری‌شعبان، مدیر آزمایشگاه مرکزی گفت: این ارزیابی توسط تیم ارزیابان مرکز ملی تایید صلاحیت ایران به دو صورت حضوری و آنلاین برگزار شد. در فاز آنلاین با ارسال مدارک مورد نیاز، بخشی از آزمون‌های تحت دامنه تایید صلاحیت آزمایشگاه مورد ارزیابی قرار گرفت. این ارزیابی نخستین ارزیابی از آزمایشگاه مرکزی بود که با موفقیت و بیان چند مورد توصیه در راستای بهبود و اقدامات اصلاحی لازم برای برطرف کردن عدم انطباق‌های جزئی انجام شد. پوری‌شعبان همچنین بر سطح و اهمیت گواهینامه تایید صلاحیت آزمایشگاه مرکزی در فروش محصولات کارخانه و اخذ گواهینامه‌های مجوز صادرات به اروپا تاکید کرد.

فرخ نجف‌زادگان، سرارزیاب مرکز ملی تایید صلاحیت ایران نیز از مجموعه آزمایشگاه‌های ذوب‌آهن اصفهان به‌عنوان آزمایشگاه‌های شناخته شده و مطرح در صنعت فولاد کشور یاد کرد و مجموعه اقدامات انجام‌شده در راستای ارتقای سیستم کیفیت آزمایشگاه‌ها را ارزنده و قابل قدردانی توصیف کرد. مهدی مهری، مسئول کیفیت آزمایشگاه مرکزی نیز در تکمیل این خبر گفت: با توجه به تغییر ویرایش استاندارد از ویرایش ۲۰۰۵ به ۲۰۱۷، بنابر ابلاغیه مرکز ملی تایید صلاحیت ایران، مدیریت آزمایشگاه مرکزی با تعریف پروژه مشترک با آزمایشگاه کالیبراسیون مدیریت اتوماسیون و ارتباطات، ارتقای سیستم کیفیت در دستور کار قرار گرفت و پس از انتخاب مشاور، مجموعه اقدامات لازم با برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی مورد نیاز، تدوین مدارک شامل نظامنامه و روش‌های اجرایی به صورت مشترک با کمیته راهبری آزمایشگاه کالیبراسیون از ابتدای سال جاری آغاز و پس از ۱۰ ماه از آغاز پروژه، تغییر ویرایش در سیستم مدیریت کیفیت آزمایشگاه‌ها با تدوین مدارک و سوابق، برگزاری ممیزی داخلی و جلسه بازنگری مدیریت انجام شد و با انجام ارزیابی مراقبتی صورت گرفته توسط تیم ارزیابان مرکز ملی تایید صلاحیت ایران، نقاط قوت و قابل بهبود مورد شناسایی قرار گرفت. وی به تفاوت‌های مهم در دو ویرایش ۲۰۰۵ و ۲۰۱۷ اشاره کرد و افزود: در ویرایش جدید، ساختار الزامات استاندارد در مقایسه با ویرایش قبلی به‌طور کلی بازنگری شده و رویکرد مبتنی بر شناسایی ریسک و فرصت را در فعالیت‌های آزمایشگاه مورد تاکید قرار داده است.

چرا بورس کالا مصوبه کارگروه تنظیم بازار را اجرا نمی‌کند؟

انجمن تولیدکنندگان فولاد طی نامه‌ای از بورس کالا خواسته دلایل اجرا نشدن مصوبه کارگروه مدیریت بازار درباره تعیین قیمت پایه آهن اسفنجی برمبنای ۹۵ درصد میانگین موزون قیمت کشف‌شده را اعلام کند. به گزارش ایراسین، انجمن تولیدکنندگان فولاد در نامه‌ای از بورس کالا خواسته دلایل اجرا نشدن مصوبه کارگروه مدیریت بازار در زمینه تعیین قیمت پایه آهن اسفنجی برمبنای ۹۵ درصد میانگین موزون قیمت کشف‌شده را اعلام کند.

انجمن فولاد در این نامه با اشاره به برگزاری جلسه کارگروه مدیریت بازار با حضور نماینده بورس کالا آورده است: «با توجه به سپری شدن ۲ هفته از جلسه فوق و عدم اجرای این مصوبه توسط بورس کالا و با عنایت به شرایط بحرانی کارخانجات ذوب القایی که موجب تعطیلی نسبی آنها شده است، خواهشمند است برای رفع ابهامات موجود، توضیح فرمایید چرا بورس کالا به مصوبه کارگروه مدیریت بازار عمل نکرده است؟» انجمن فولاد همچنین در این نامه از بورس کالا خواسته ساز کار و تمهیدات جایگزینی که این شرکت برای جلوگیری از تعطیلی واحدهای تولیدی به دلیل عدم امکان تامین مواد اولیه و فروش محصولات با قیمت اقتصادی اندیشیده و اجرایی کرده است را توضیح دهد.

قطعی برق فولادسازان به گرانی میلگرد انجامید

رکود حاکم بر بازار آهن و فولاد کشور طی ۲ ماه اخیر به میزانی جدی و سنگین بود که صعود نرخ ارز به کانال ۳۰ هزار تومانی ظرف نیمه ابتدایی دی ماه نیز نتوانست به رشد قیمتی مقاطع طویل فولادی در بازار داخل منجر شود. در این شرایط و با وجود عقب‌نشینی محسوس نرخ ارز که سیگنالی کاهشی برای بازار تلقی می‌شود، خبر قطع برق فولادسازان باعث شد تا قیمت مقاطع طویل فولادی در بازار آزاد داخل افزایشی شود.

به گزارش اکوایران، خبر قطعی برق بخشی از واحدهای فولادی کشور طی بهمن به رشد قیمت میلگرد در بازار آزاد منجر شد به نحوی که میانگین نرخ معامله هر شاخه میلگرد سایز ۱۶ در بازار آزاد تهران تا ۱۴ هزار و ۸۵۰ تومان به ازای هر کیلوگرم صعود کرد؛ این در حالی بود که این محصول در روز پایانی هفته گذشته قیمتی برابر ۱۴ هزار و ۵۰۰ تومان داشت.

به این ترتیب درحالی که رکود سنگین مصرفی و سرمایه‌ای حاکم بر بازار و عقبگرد نرخ دلار طی هفته‌های اخیر به ارزان شدن بهای میلگرد در بازار آزاد منجر شده بود، خبر قطعی برق زمینه رشد مجدد نرخ مقاطع طویل فولادی از جمله میلگرد و تیرآهن را در بازار آزاد تهران را فراهم کرد.

اگرچه قیمت مقاطع طویل فولادی ظرف هفته‌های گذشته در کف قیمتی در قیاس با هزینه تولید و نرخ جهانی نوسان داشت اما خبری از تقاضا برای این محصول در بازار نبود. در این شرایط ایجاد زمزمه قطعی برق و انتظار رشد قیمت به دنبال آن، توانست اندکی رونق را به بازار این محصول بازگرداند.

قیمت برق فولادسازان در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال قبل رشدی ۵ برابری و بهای گاز مصرفی آنها صعودی ۱۵ برابری داشته است. در عین حال مطابق قانون بودجه ۱۴۰۱ جهشی مجدد در انتظار هزینه انرژی فولادسازان کشور است. در این شرایط افزایش قیمت مقاطع طویل فولادی لاجرم خواهد بود؛ البته میزان این رشد متناسب با تقاضا در بازار خواهد بود.

در شرایط کنونی که بازار با رکود سنگینی روبه‌رو است، اثرگذاری افزایش هزینه در قیمت‌ها تاثیر حداقلی دارد اما با اتمام فصل سرد سال که زمان سنتی رکود در بازار مصرف تلقی می‌شود؛ طبیعتا بخشی از تقاضا در بازار آهن و فولاد کشور بازیابی شده و این موضوع از رشد قیمتی در این بخش حمایت می‌کند.

شرکت صنایع مس کاوه

آگهی فراخوان عمومی
«شناسایی شرکت‌های سازنده در زمینه بومی‌سازی ممبران فیلترپرس با عرض بیش از دو متر»
شماره ۱۰/۴۰۰/ف (نوبت سوم)

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد پروژه "بومی‌سازی ممبران فیلتر پرس با عرض بیش از دو متر" خود را از طریق برگزاری مناقصه به شرکت سازنده واجد شرایط واگذار نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد فراخوان شناسایی و ارزیابی شرکت‌ها و سازندگان به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور را به همراه نقشه‌های مربوطه از قسمت - مناقصه و مزایده دانلود نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۲ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. لازم به ذکر است شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در تایید و یا رد صلاحیت شرکت‌ها بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد و ارسال پاکت شرکت در فراخوان هیچگونه حقی جهت دعوت به مناقصه ایجاد نمی‌نماید.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

شرکت صنایع مس کاوه

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۸۲/۱۴۰۰/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد پروژه "تامین برق نوار نقاله انتقال گندله به مجتمع جهان فولاد از دو محل (پست پرورش و پست جنبی جهان فولاد)" خود را به صورت EPC از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط و دارای گواهینامه صلاحیت پیمانکاری با رتبه حداقل ۴ در رشته نیرو از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور واگذار نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین‌کنندگان از بخش مناقصه و مزایده دانلود نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱۴ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۴ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه روز شنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۶ مقرر شده است و الزامی می‌باشد. شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

شرکت فولاد خوزستان
سهامی عام

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای
شماره: ۵۲۴۴۴۱۹۳
نوبت دوم

مناقصه گزار: شرکت فولاد خوزستان
شرح مناقصه: عملیات نگهداری و تعمیرات کارگاه تأسیسات واحد شبکه و تجهیزات انرژی و سیالات
نوع مناقصه: عمومی یک‌مرحله‌ای
مدت زمان: ۳ سال
مهلت اعلام آمادگی: تا پایان وقت اداری روز جمعه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۵ (با ارسال ایمیل به نشانی زیر)
داوطلبان شرکت در مناقصه با مراجعه به وب‌سایت pim.ksc.ir ضمن ثبت‌نام و درج کلیه اطلاعات عمومی و تکمیلی خود، مستندات و مدارک لازم خود را پیوست نمایند.
دریافت اسناد مناقصه (پس از تائید کمیته ارزیابی تامین‌کنندگان) از تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۷ به مدت دو روز در قبال واریز مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ریال (غیرقابل استرداد) به صورت آنلاین از طریق آدرس pim.ksc.ir (پس از ورود به سیستم با نام کاربری و رمز عبور/ منوی مناقصات/ عملیات/ خرید اسناد تخصصی)
دریافت الکترونیک فایل اسناد تخصصی مناقصه از طریق آدرس pim.ksc.ir (پس از ورود به سیستم با نام کاربری و رمز عبور/ منوی مناقصات/ عملیات/ اسناد تخصصی)
تاریخ تحویل پیشنهادات: روز شنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۰۷
تاریخ گشایش پاکات پیشنهاد قیمت/ فنی: روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۰۸
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۳,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
نوع تضمین: ۱) ضمانتنامه معتبر بانکی ۲) چک تضمینی و یا واریز مبلغ در وجه شرکت فولاد خوزستان ۳) انجام بلوکه مالی از مطالبات شرکت‌کننده نزد فولاد خوزستان
نشانی شرکت: اهواز- کیلومتر ۱۰ جاده اهواز بندر امام، شرکت فولاد خوزستان، **مدیریت:** خرید خدمات و قراردادها
تلفن: ۶۴۱۲-۳۲۱۳-۰۶۱ **ایمیل:** M.ADHAMI@KSC.IR
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۱/۰۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹
روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان

گسترش
تجارت
صمت
شنبه
۹ بهمن ۱۴۰۰
۲۶ جمادی‌الثانی ۱۴۴۲
۲۹ ژانویه ۲۰۲۲
شماره ۱۹۹۰
پیاپی ۳۳۰۸

گمرک مامور است و معذور
نمایشگاه تهران تعطیل شدنی نیست
ایکس‌ری راه قاچاق را سد می‌کند
۷
www.Tejaratdaily.com

اختلاف آماری مبادلات از کجا نشات می‌گیرد؟

امیرعباس آذرموند: یکی از ابزارهای ضروری برای سیاست‌گذاری در نظام اقتصادی، در دسترس بودن آمارهای صحیح و به‌روز است. آمار درست به سیاست‌گذار در مراحل مختلف سیاست‌گذاری کمک می‌کند. در مرحله تدوین سیاست، آمار می‌تواند برای شناسایی وضع موجود اقتصاد یا بخش خاصی از آن کمک کند.
همچنین اهمیت آمارهای اقتصادی فقط معطوف به سیاست‌گذاران و جامعه علمی نیست بلکه یکی از مهم‌ترین مخاطبان و مصرف‌کنندگان آمار شرکت‌ها و کارآفرینان هستند. در این میان بازرگانی خارجی یکی از حوزه‌های مهم اقتصادی است که به‌طور معمول سیاست‌گذاری در این زمینه با پیچیدگی خاصی همراه است؛ از این رو، اهمیت دسترسی به آمارهای صحیح و به‌روز در آن دوچندان است.


عکس: صمت

ارزش‌گذاری کالاهای وارداتی و صادراتی براساس قانون امور گمرکی و از سوی گمرک انجام می‌شود

گمرک و سازمان توسعه تجارت دو مرجع آمار بازرگانی

تعداد بسیار زیادی کالا در بخش بازرگانی خارجی مبادله می‌شود که سیاست‌گذار می‌تواند از جنبه‌های مختلفی برای آن محدودیت‌های تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای، مشوق‌ها، مالیات، یارانه و سایر اقدامات سیاستی را تعریف کند. به همین دلیل جامع بودن آمار در این حوزه اهمیتی ویژه دارد. در ایران نهادهای مختلفی در امر تولید و انتشار آمار بازرگانی خارجی دخیل هستند که مهم‌ترین آنها گمرک است.

به گزارش صمت گمرک جمهوری اسلامی و سازمان توسعه تجارت دو مرجع اصلی تهیه و انتشار آمارهای بازرگانی خارجی در کشور هستند. البته بانک مرکزی، وزارت امور اقتصادی و دارایی و مرکز آمار ایران نیز در تهیه و انتشار برخی از آمارهای بازرگانی خارجی به‌ویژه آمارهای کلان فعال هستند.

گمرک جمهوری اسلامی اصلی‌ترین بخش از آمارهای بازرگانی خارجی را تهیه و منتشر می‌کند که درواقع آمارهای مربوط به تجارت کالایی است. در بخش آمار در درگاه اینترنتی رسمی گمرک جمهوری اسلامی ۳ دسته‌بندی کلی ایجاد شده است؛ آمار سالانه، تعرفه و انتشار برخط و آزاد اطلاعات.

در بخش آمار سالانه عملکرد تجارت کالایی کشور حسب طبقه‌بندی‌های مختلف در دو بخش اصلی صادرات و واردات ارائه شده است. البته در کنار این دو بخش، بخشی باعنوان تجارت چمدانی نیز وجود دارد که آمار جمعی تجارت چمدانی کشور را نشان می‌دهد. در دسته‌بندی که برای دو بخش صادرات و واردات در نظر گرفته شده آمارهای تجارت کالایی حسب ۵بخش «خودرو و قطعات»، «کشور»، «گمرک»، «گمرک-کشور-تعرفه-ماه» و «تعرفه» ارائه می‌شوند. از آنجا که عملیات گمرکی براساس کدهای سیستم هماهنگ یا همان کدهای تعرفه است، آمارها برمبنای کدهای تعرفه ۸رقمی در دسترس قرار می‌گیرند. در بخش «خودرو و قطعات» آمار صادرات و واردات به کشورهای مختلف حسب وزن و ارزش ریالی و دلاری و حسب کدهای ۸ رقمی تعرفه است. همچنین در بخش «کشور» آمار کل صادرات و کل واردات حسب مقاصد صادرات و مبادی واردات ارائه می‌شود. در بخش «گمرک» نیز آمار کل صادرات و واردات حسب گمرک محل صادرات یا واردات طبقه‌بندی و مشخص شده است.

مفصل‌ترین آمار گمرک در بخش «گمرک-کشور-تعرفه-ماه» است که در آن آمار صادرات و واردات (حسب ارزش ریالی و دلاری و وزن) حسب کدهای تعرفه ۸رقمی و کشورهای مقصد صادرات و نیز مبادی واردات در ماه‌های سال ارائه می‌شوند.

این آمار، اطلاعاتی باارزش و بسیار مفید برای تجزیه و تحلیل روند بازرگانی خارجی کالایی کشور به‌شمار می‌رود.

در بخش «تعرفه» نیز آمار ارزش ریالی و دلاری و وزن صادرات و واردات و حسب کدهای تعرفه ۸رقمی (کدهای سیستم هماهنگ) است که ارزشمندترین بخش از آمار گمرکی است، چراکه بسیاری از آمارهای کلان بازرگانی خارجی را می‌توان با پردازش اطلاعات گمرکی از این آمار به‌دست آورد. نکته مثبت این است که این طبقه‌بندی برای ارائه آمار از سال ۱۳۷۱ با طبقه‌بندی تقریبا یکسان در درگاه اینترنتی گمرک قابل دسترس است. اهمیت این آمارها این است که در واقع ماده اولیه تهیه شاخص‌های مختلف برای تجزیه و تحلیل روندهای بازرگانی خارجی کشور هستند. با این حال، برخی از آمارهایی که در سال‌های قبل تهیه و منتشر می‌شدند در حال حاضر ارائه نمی‌شوند؛ از جمله آمار مربوط به نحوه حمل کالای تجاری یا استان تولید کالا که تا سال ۱۳۹۱ در دسترس است اما از سال ۱۳۹۲ به بعد گزارش نشده‌اند. همچنین آمار مربوط به ترانزیت، مناطق آزاد و تردد مسافران تا سال ۱۳۹۱ ارائه شده‌اند اما بعد از آن در دسترس نیستند.

برای مثال، در بخش حمل‌ونقل کالا، نحوه حمل کالای صادراتی و وارداتی ارائه شده است.

در بخش «انتشار آزاد و برخط اطلاعات» آمارهای مقدماتی ماهانه تجارت خارجی و نیز آمارهای روزانه ارائه می‌شوند. در بخش آمارهای روزانه، به این نکته اشاره شده که در راستای اجرای قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات، اطلاعات تجارت خارجی به‌صورت روزانه در دسترس هموطنان قرار خواهد گرفت. در همین راستا، سامانه گزارشات روزانه آمار تجارت خارجی به‌منظور اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و شفاف‌سازی اقتصاد و سالم‌سازی آن و راه‌اندازی پنجره واحد تجارت فرامرزی مطابق بند «ج» ماده (۳۸) «قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» و نیز قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات راه‌اندازی شده که روزانه اقدام به انتشار اطلاعات آمار مقدماتی تجارت خارجی کرده است.

این گزارش‌ها شامل ۲۰ قلم عمده کالا، کشور و گمرک است که به‌صورت روزانه منتشر می‌شوند.

شایان ذکر است که آمارهای روزانه به‌صورت سرجمع و حسب مقاصد صادراتی و مبادی وارداتی ارائه می‌شوند و در آنها نوع ذکر نمی‌شود. همچنین این آمارها با مبادی وارداتی ارائه نمی‌شوند و در آنها نوع کالای مبادله‌شده عنوان نمی‌شود.

هرچند آمارهای پیش‌گفته با یک وقفه حدود ۱۱ماهه در دسترس هستند، با این حال، ارائه روزانه آمارهای تجارت خارجی در صورتی که تداوم داشته باشد و بانک اطلاعاتی مستمری را پایه‌گذاری کند بسیار ارزشمند خواهد بود.

در بخش دیگری از «انتشار آزاد و برخط اطلاعات» گزارش روزانه ترانزیت کالایی کشور از کشورهای مبادی آنها (البته با یک وقفه سه ماهه) ارائه شده است.

همان‌طور که بیان شد این آمار بخش سالانه از سال ۱۳۹۲ ارائه نمی‌شوند اما در بخش روزانه در دسترس است که نشان می‌دهد منتشر نشدن برخی از آمارها بیشتر تصمیمات مدیریتی است تا فنی.

در بخش دیگری از سامانه آمارهای ماهانه منتشر می‌شود، اما وقفه ارائه آنها بسیار زیاد است. با این حال، آمار ماهانه با جزئیات مفید و حسب کدهای ۸ رقمی تعرفه و نیز اقلام عمده کالایی و شرکای تجاری مقصد صادراتی و مبدا وارداتی هستند که اگر با وقفه کمتری منتشر شوند می‌توانند در تصمیم‌سازی برای فعالان بازرگانی و سیاست‌گذاری در قوای مجریه و مقننه مفید باشند.

نقاط ضعف و قوت نظام آماری

با در نظر گرفتن نکات بحث‌شده می‌توان نقاط قوت نظام آماری گمرک را انتشار مستمر آمارهای پایه‌ای تجارت کالایی دانست. درواقع دست‌کم از سال ۱۳۷۱ اطلاعات مربوط به صادرات و واردات کالایی حسب کدهای ۸رقمی تعرفه در دسترس است. این اطلاعات مبنای محاسبه انواع شاخص‌های تجاری است که برای تحلیل روندهای تجارت خارجی کشور مفید هستند. همچنین اطلاعات گمرکی حسب سال و ماه در دسترس هستند. هرچند اطلاعات جزئی‌تر تجارت ماهانه گمرک با وقفه‌ای چندین ماهه منتشر شده و اطلاعات روزانه تجارت نیز وقفه‌ای نزدیک به یک سال دارند، اما انتشار این اطلاعات ازسوی گمرک اقدامی مثبت است.

از سوی دیگر، مهم‌ترین نقطه ضعف این است که برخی از آمارهایی که در سال‌های قبل ارائه می‌شد، منتشر نمی‌شود. اگرچه آمارهای پایه اعم از تجارت کالایی شامل کدهای تعرفه و کشورهای شریک تجارت پیوسته و بدون وقفه منتشر می‌شوند اما همان‌طور که اشاره شد برخی از آمارهای مفیدی که در سال‌های گذشته ارائه می‌شدند از سال ۹۲ به بعد منتشر نشده‌اند؛ ازجمله آنها می‌توان به آمارهای مربوط به شیوه حمل کالای تجاری، آمار ترانزیت و آمار مربوط به مناطق آزاد اشاره کرد. همچنین ارائه نشدن طبقه‌بندی‌های دیگر از آمار تجارت کالایی از دیگر نقاط ضعف نظام آماری بازرگانی خارجی کشور است. طبیعی است که گمرک به‌عنوان نهادی که با تجارت کالایی کشور سروکار دارد آمارهای پایه تجاری را تهیه و منتشر کند اما این آمارها تنها حسب کدهای تعرفه مبتنی‌بر سیستم هماهنگی تا ۸ رقم منتشر می‌شوند، این در حالی است که برخی از کشورها علاوه بر ارائه آمارها حسب کدهای سیستم هماهنگی، سایر طبقه‌بندی‌های مفید مربوط به آمارهای تجاری از جمله طبقه‌بندی حسب فعالیت‌های اقتصادی را نیز ارائه می‌کنند. این نوع طبقه‌بندی‌ها به‌ویژه برای تجزیه و تحلیل روند تجارت بخش‌های اقتصادی بسیار مفید هستند. البته گمرک در قالب گزارش‌های تحلیلی برای هر سال و نیز در قالب تحلیل مقدماتی برای اطلاعات تجاری ماهانه با عنوان چکیده آمار تجارت خارجی طبقه‌بندی‌های کلانی از تجارت خارجی نیز ارائه می‌دهد که مهم‌ترین آنها تقسیم‌بندی صادرات گمرکی حسب محصولات پتروشیمی، میعانات گازی و سایر کالاها است. با این حال، این طبقه‌بندی بسیار کلی است و در بسیاری از موارد بین این طبقه‌بندی از صادرات غیرنفتی گمرکی با آماری که سایر نهادها از جمله بانک مرکزی ارائه می‌دهند اختلاف وجود دارد که این اختلاف آمار بیشتر ناشی از طبقه‌بندی متفاوت آمارهای پایه تجارت حسب بخش‌های اقتصادی است. از آنجا که چنین آمارهایی از سوی گمرک حسب طبقه‌بندی مناسب و استاندارد شبیه آنچه در تجربیات جهانی به آن اشاره شد منتشر نمی‌شود، فهم اینکه چه کالاهایی باید در زمره میعانات گازی و محصولات پتروشیمی قرار بگیرند و چه کالاهایی خارج از این طبقه‌بندی هستند، ممکن نیست.

دلیل تفاوت آمارهای داخلی و خارجی

با بررسی نظام آماری نهادهای بین‌المللی و نیز چند کشور منتخب در زمینه آمارهای بازرگانی خارجی و مقایسه آنها با ساختار نظام آماری بازرگانی خارجی می‌توان به نکات مهمی دست یافت. از یک طرف، مهم‌ترین و پایه‌ای‌ترین شکل ارائه آمارهای تجارت خارجی حسب طبقه‌بندی کدهای سیستم هماهنگ است که از سوی همه کشورهای مورد بررسی و نیز سازمان‌های بین‌المللی که آمارهای تجارت خارجی کشورها را منتشر می‌کنند، ارائه می‌شود.

از جمله تفاوت‌هایی که در نظام آمار بازرگانی خارجی در ایران و کشورهای دیگر دیده می‌شود ارائه طبقه‌بندی‌های مختلف از آمارهای خام تجارت از جمله طبقه‌بندی حسب فعالیت و نیز شاخص‌های مختلف تجاری است. در ایران در این زمینه یک اغتشاش و ناهماهنگی وجود دارد. باوجود اینکه گمرک ایران سابقه مناسبی از انتشار آمارهای خام تجارت حسب کدهای سیستم هماهنگ دارد، طبقه‌بندی دیگری از این آمارها ارائه نمی‌دهد. هرچند در گذشته در قالب سالنامه آمار بازرگانی خارجی طبقه‌بندی آمارهای یادشده حسب کدهای فعالیت ارائه می‌شد اما از سال ۱۳۹۲ به این سو گمرک چنین آماری را منتشر نمی‌کند.

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

اختلاف در روش‌های آماری است

یکی از موضوعات بسیار مهم در زمینه آمار، وجود اختلاف در عدد و رقم منتشرشده ازسوی نهاداست. این اختلافات می‌تواند ناشی از روش‌های مختلف تهیه یا تعریف آمار باشد. نکته مهم دیگر خطاهای آماری است که به هر حال درباره هر نوع از آمارگیری باید نقشی برای آن درنظر گرفت.

اختلافات آماری می‌تواند ناشی از تفاوت در نمونه مورد بررسی، تفاوت در روش‌ها یا تفاوت در تعاریف باشد. از آنجا که آمارهای خام تجارت کالایی همگی از سوی گمرک تهیه می‌شوند، داده‌های خام یکسانی در اختیار گمرک یا سایر نهادهای آماری است که قصد دارند طبقه‌بندی‌های مختلفی از آمارها را ارائه کنند؛ از این رو اختلافات آماری بیشتر ناشی از روش‌ها یا تعاریف متفاوت است.

یکی از مصادیق اختلافات آماری مربوط به طبقه‌بندی صادرات غیرنفتی است که گمرک و بانک مرکزی ارائه می‌دهند. در طبقه‌بندی که بانک مرکزی ارائه می‌کند منظور از صادرات غیرنفتی مجموع صادرات گمرکی غیر از نفت خام، فرآورده‌های نفتی، گاز طبیعی، مایعات و میعانات گازی است. بر این اساس، مجموع صادرات غیرنفتی کالایی در سال ۱۳۹۶ به حدود ۳۲ میلیارد دلار می‌رسید، اما در جای دیگری صادرات غیرنفتی ازسوی بانک مرکزی برای همان سال حدود ۴۰ میلیارد دلار گزارش شده است. در همین حال با نگاهی به آمار گمرک در زمینه صادرات می‌توان دید مجموع این صادرات برای سال ۹۶ به رقمی بیش از ۴۶ میلیارد دلار رسیده است. اختلاف این آمار با آمار ۳۹ میلیارد دلاری بانک مرکزی برای همان سال ناشی از ارزش تقریبا ۷ میلیارد دلاری صادرات میعانات گازی است. روشن است این اختلاف ناشی از در نظر گرفتن یا حذف میعانات گازی به‌عنوان صادرات غیرنفتی است که موجب اختلاف در این آمار شده است؛ بنابراین باید این اختلافات را بیشتر ناشی از طبقه‌بندی متفاوت دانست تا اختلاف در آمار ناشی از ثبت ارقام زیرا آمار خام مورد استفاده در هر دو حالت یکسان است. با این حال، به‌نظر می‌رسد همه اختلافات آماری ناشی از تفاوت در طبقه‌بندی نباشد و بخشی از این اختلاف نیز ناشی از تفاوت در ماخذ دریافت آمار است. بانک مرکزی آمار خود را محدود به تجارت از طریق مرزهای گمرکی نمی‌کند، بلکه کالاهایی که از راه کشتی، هواپیما، ترن، دکل‌های حفاری و... صادر می‌شوند یا صادرات برق را نیز به آمار گمرکی اضافه می‌کند که این می‌تواند بخشی از اختلاف آمار را توضیح دهد.

بخش دیگری از اختلافات میان آمار مراجع بین‌المللی و داخلی است. برای نمونه، برمبنای آمار بانک اطلاعات مرکز تجارت بین‌الملل در سال ۲۰۱۸ میلادی مجموع واردات ایران از تعرفه حیوانات زنده بیش از ۵۳ میلیون دلار گزارش شده، این در حالی است که آمارهای گمرک براساس طبقه‌بندی ماه-تعرفه مربوط به ۳ ماه پایانی سال ۱۳۹۶ و ۹ ماه آغازین سال ۱۳۹۷ حدود ۲۵ میلیون دلار است. این اختلاف حدود ۲۸ میلیون دلاری نمونه‌ای از اختلاف بین ارقام گمرک و ارقام سازمان‌های بین‌المللی است. این اختلاف می‌تواند ناشی از واردات غیررسمی، روش‌های متفاوت طبقه‌بندی واردات و سایر موارد باشد که در هر صورت به‌نظر می‌رسد در برخی از موارد قابل چشم‌پوشی نیست.

در مجموع می‌توان گفت اختلافات آماری میان نهادهای آماری داخلی و نیز آمارهای داخلی و خارجی وجود دارد که می‌توان منشأ آن را به طبقه‌بندی متفاوت، ماخذ متفاوت آماری و روش‌های متفاوت ارزش‌گذاری نسبت داد.

خطای آماری چیست؟

به‌طور کلی منظور از خطای آماری عبارت است از ارزش‌گذاری غیرواقعی عملیات تجاری. از عواملی که ممکن است زمینه شکل‌گیری خطا در اندازه‌گیری ارزش واقعی کالای تجاری را فراهم کند. ارزش‌گذاری کالاهای وارداتی و صادراتی براساس قانون امور گمرکی و از سوی گمرک انجام می‌شود.

در هر یک از این موارد اسناد ارائه‌شده از سوی بازرگانان از جمله فاکتورها و سایر اسناد معین‌کننده ارزش کالای تجاری و نرخ ارز نقشی تعیین‌کننده دارند. البته این انگیزه وجود دارد که واردکنندگان برای کاهش میزان عوارض و حقوق ورودی ارزش کالای وارداتی را کمتر از میزان واقعی آن اعلام کنند؛ بنابراین واردکننده تمایل به کم‌نمایی ارزش کالای تجاری خود دارد. البته این انگیزه فقط مختص تاجران ایرانی نیست و شامل همه تاجران جهان می‌شود. به‌طور معمول گمرکات برای کنترل این انگیزه اقدام به دریافت اسناد و فاکتورهای مربوط به کالا می‌کنند که گمرک ایران نیز از این قاعده مستثنا نیست. علاوه‌براین گمرک ارزش بسیاری از کالاهای تجاری را در جداولی به اطلاع تاجران می‌رساند که در واقع مبنای ارزش‌گذاری کالاهای تجاری است. با این حال، ارزش‌گذاری کالای وارداتی تحت تاثیر این انگیزه واردکنندگان قرار دارد که می‌تواند با ارزش واقعی کالاهای مبادله‌شده تفاوت داشته باشد.

درباره کالاهای صادراتی نیز می‌توان مشابه این وضعیت را البته با شدت به‌نسبت کمتری تعریف کرد. برای مثال، در برخی سال‌ها به صادرکنندگان جوایز صادراتی پرداخت می‌شود؛ بنابراین صادرکنندگان این انگیزه را دارند که با بیش‌نمایی ارزش کالای صادراتی، مشمول دریافت مقدار بیشتری جایزه صادراتی از دولت شوند. علاوه‌براین، گاهی ممکن است عوارض صادراتی دریافت شود که در این صورت مشابه واردات ارزش کالای صادراتی مشمول دریافت عوارض خواهد بود.

ارزش‌گذاری کالای تجاری برمبنای نرخ دلار انجام می‌شود؛ در نتیجه، برای تبدیل آن به پول ملی و محاسبه عوارض و حقوق ورودی حسب آن، باید از نرخ تبدیل پول ملی به ارز استفاده شود.

چنانچه در قانون امور گمرکی بیان شد نرخ ارز مورد استفاده در ارزش‌گذاری کالای تجاری نرخ اعلامی ازسوی بانک مرکزی در روز است. باتوجه به وجود سیستم چندنرخی در اقتصاد ایران و تفاوت آن با نرخ ارزی که در بازار غیررسمی وجود دارد ارزش کالای تجاری می‌تواند تحت تاثیر نرخ ارز اعلامی ازسوی بانک مرکزی نیز قرار گیرد.

سخن پایانی

باتوجه به تمام موارد یادشده یکی از راه‌های بالقوه خروج سرمایه از کشور در این شرایط صادرات کالا و خدمات است؛ با این حال، پیمان‌سپاری صادراتی در این راه مانع ایجاد و صادرکنندگان را ملزم به بازگشت ارز به داخل کشور کرد. این در شرایطی بود که به‌دلیل اختلاف نرخ ارز بازار با نرخ ارز رسمی انگیزه‌ای برای بازگشت ارز وجود نداشت. به طور طبیعی در این شرایط افراد برای کاهش میزان تعهدات پیمان ارزی خود انگیزه دارند ارزش دلاری کالای صادراتی خود را کمتر از میزان واقعی اعلام کنند.

یادداشت

در تلاش برای تسهیل تجارت هستیم



فرود عسگری
معاون فنی گمرک کشور

گمرک به‌عنوان یک دستگاه مسئول اعمال حاکمیت دولت با اجرای قوانین گمرکی و مقررات صادرات و واردات، ضمن صیانت از مرجع اقتصادی کشور، حفظ سلامت جامعه در مقابل کالاهای وارداتی است. این کالاها باید از لحاظ ایمنی، بهداشتی و فنی است.

سازمان گمرک سومین منبع تامین درآمد دولت، همچنین مامور وصول درآمدهای دولت است. به علاوه یکی دیگر از وظایف گمرک در حوزه تجارت خارجی کسب نظرات نهادهای متولی صدور مجوز در تجارت داخلی است که درحال‌حاضر ۵ نهاد در این زمینه در انجام عملیات گمرکی در ارتباط هستند؛ بنابراین هماهنگی با این نهاها نیز در گمرک از اهمیت قابل توجهی برخوردار است تا بتوانیم به این شکل، سرعت ترخیص را افزایش دهیم.

یکی دیگر از وظایف سازمان گمرک کشور این است که در شرایط خاصی مثل تحریم که درحال‌حاضر در آن قرار داریم، تا جای ممکن کالاهای ضروری و اساسی مورد نیاز کشور را با همکاری با سازمان بنادر و مناطق آزاد و ویژه به‌سرعت ترخیص کنیم تا ایستایی و مدت‌زمان ماندگاری این کالاها در گمرک به حداقل برسد.

در این زمینه تلاش‌های فراوانی را برای ایجاد تسهیلات در ترخیص کالا انجام داده‌ایم. برای مثال، درحال‌حاضر درباره کالاهایی که در صف تخصیص و تامین ارز هستند، براساس مصوبات ۹۰ درصد کالاهای اساسی را ترخیص کرده‌ایم.

در ۱۰ ماهه ۲۵ میلیون تن کالای اساسی از گمرک بندر امام خمینی، شهید رجایی و امیرآباد مازندران ترخیص کرده‌ایم که بخش عمده‌ای از آن از محل مصوبات درصدی بوده است.

همچنین برای فعالان بخش اقتصادی مجاز که طی ۳ سال گذشته تخلفات گمرکی نداشته‌اند و کارنامه خوبی دارند، یک بسته ۱۸گانه را تعریف کرده‌ایم که این افراد می‌توانند بابت ورودی، در هر زمانی که کالای خود را اظهار کردند، بتوانند ضمانتنامه بانکی با سقف حداکثر یک‌ساله تودیع کنند؛ این افراد می‌توانند بابت عوارض صادراتی نیز از همین ضمانتنامه استفاده کنند. همچنین برای واحدهای مجاز که بیش از ۲۳۰ تا ۲۴۰ شرکت هستند شرایطی را در نظر گرفته‌ایم که می‌توانند در صورتی که به اختلافات گمرکی برخورد کردند، خارج از نوبت به پرونده آنها رسیدگی شود.

برای همه واردکنندگان انبارهای اختصاصی در نظر گرفته‌ایم که می‌توانند با قراردادهای درنظر گرفته شده از این امکان برای انتقال کالا از گمرکات مرزی و ورودی کشور به انبارهای اختصاصی تخلیه شوند.

به علاوه برای سرعت در ترخیص کالاها براساس ماده ۱۲ قانون گمرکی عمل کرده‌ایم؛ یعنی کالاهای ضروری مورد نیاز کشور به اعتبار شخص واردکننده مسیرهای سه‌گانه سبز، زرد و قرمز را لحاظ کرده‌ایم که عمده کالاهای اساسی و کالاهای واحدهای تولیدی در مسیر سبز قرار دارند.

همچنین برای جبران کمبود نقدینگی، ترخیص نسیه را در دستور کار قرار داده‌ایم که با نگهداری بخشی از کالا، منتظر تولید کالای نهایی و فروش آن توسط تولیدکننده می‌مانیم تا پس از اخذ نقدینگی تخصیص را انجام دهد.

جدا از آن در بحث اخذ ضمانتنامه بانکی نیز برای بقیه فعالان اقتصاد تا ۱۵ بهمن هر سال تودیع ضمانتنامه را داریم.

در بحث دارو و تجهیزات پزشکی نیز ما در این مدت توانستیم مصوبه‌ای را از شورای عالی امنیت ملی اخذ کردیم که براساس آن و تا تعهد رئیس سازمان غذا و دارو، واردکنندگان حداقل اسناد را به ما بدهند و با کپی بارنامه و کپی قبض انبار بتوانیم کالا را از گمرک ترخیص کنیم.

در نهایت اینکه ما با این تسهیلات و تسهیلات دیگری که در نظر گرفته‌ایم در سازمان گمرک حداکثر تلاش خود را برای تامین کالاهای مورد نیاز کشور انجام می‌دهیم و از اختیارات اجرایی خود در این زمینه بهره می‌گیریم.

امیدواریم سیاست‌گذاری‌ها نیز در این حوزه به نحوی باشد که فعالان اقتصادی با عملکرد مطلوب خود بتوانند چرخه اقتصادی کشور را به شکل مطلوب حفظ کند.

کارشناسان در گفت‌وگو با صمت مطرح کردند:

گمرک مامور است و معذور

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir

گمرک کشور به‌عنوان نقطه صفر وارداتی و صادراتی همواره در حوزه تجارت از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. این سازمان به‌عنوان نهاد متولی ترخیص کالاها در مبادی ورودی نقش مهمی در تامین کالاهای اساسی، دارو و تجهیزات پزشکی و مواد اولیه و نهاده‌های تولید داشته است. در عین حال با توجه به اعمال تهدیدهای اقتصادی و کمبود ارزی رخ داده در کشور، گمرک نقش مهم‌تری در ممانعت‌ها و محدودیت‌های وارداتی در این دوران عهده‌دار شده است. در این مدت این سازمان با چالش‌های متعددی روبه‌رو بوده که شاید واردات دارو و واکسن کرونا، تامین مواد اولیه تولیدکنندگان داخلی، ساماندهی موضوع تامین نهاده‌های دامی، تعیین تکلیف اموال مانده در انبارهای گمرک و اموال متروکه از موارد اخیر آن بوده باشد. اما نقش سازمان گمرک جمهوری اسلامی ایران در این موارد تا چه حد بوده است؟ و آیا این نهاد اجرایی توانسته در این مدت نقش خود را در نظام اقتصادی و تجاری کشور به‌خوبی ایفا کند؟ صمت به مناسبت روز جهانی گمرک، موضوع نقش‌آفرینی این سازمان در اقتصاد کشور را با کارشناسان و فعالان حوزه تجارت مورد نقد و بررسی قرار داده است. شرح دیدگاه‌های آنها را بخوانید:



عکس: صمت

فقط می‌توانیم از گمرک برای اجرای قوانین در مبادی ورودی و خروجی کشور انتظار داشته باشیم اما اینکه گمرک را در تصمیم‌گیری‌ها و همین‌طور مبادی غیرقانونی ورود و خروج کالا مقصر بدانیم درست نیست

دو وظیفه اصلی گمرک از نگاه ناظر



ابراهیم بهادرانی، مشاور عالی رئیس اتاق بازرگانی تهران درباره نقش گمرکات در توسعه تجاری و اقتصادی کشورها در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: در نگاه کلی گمرک دو وظیفه اصلی را در نظام اقتصادی کشور برعهده دارد؛ یکی از این وظایف ایجاد درآمد برای دولت است و دیگری اینکه با اجرای قوانین در مباحث تعرفه‌گذاری‌ها به گونه‌ای عمل کند که تولید داخل به‌صرفه باشد و توسعه اقتصادی در حوزه‌های مختلف شکل بگیرد؛ البته در عین حال این تعرفه‌گذاری نباید به گونه‌ای باشد که قاچاق کالا دارای صرفه اقتصادی شود و اقتصاد کشور به گونه‌ای دیگر مورد تهدید واقع شود. وقتی تعرفه‌های گمرکی از حد متعارف بیشتر باشد، بی‌شک باید منتظر پدیده‌هایی مانند کولبری باشیم.

وی درباره تعرفه‌های گمرکی تاکید کرد: در کشور ما به دلیل اینکه همراه تعرفه‌های گمرکی معمولا بالا بوده، تولید داخلی نتوانسته آن‌طور که باید و شاید وضعیت خوبی ندارد.

▣ مبنای صحیح تعرفه‌گذاری

بهادرانی درباره مبنای صحیح تعرفه‌گذاری وارداتی تاکید کرد: تعرفه‌گذاری در زمینه کالاهای وارداتی باید به گونه‌ای باشد که طی مقاطع زمانی از میزان آن کاسته شود تا در نهایت تولیدکننده و صنایع نابالغ داخلی در طول مدت معین به بلوغ برسد و بتواند در شرایط برابر با کالای مشابه وارداتی رقابت کند.

اما در کشور ما به دلیل شرایط اقتصادی، این شرایط هرگز مهیا نشده است؛ البته در این موارد نمی‌توان بر گمرک خرده گرفت زیرا تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها در این عرصه برعهده دولت است و گمرک صرفا به‌عنوان مجری در این امور ایفای نقش می‌کند.

مشاور عالی رئیس اتاق بازرگانی تهران در این زمینه خاطرنشان کرد: دولت باید تعرفه‌گذاری‌ها را در گمرک به نحوی انجام دهد صنایع نوزاد را تا مدتی حمایت کند.

اما شرایط کلی کشور در این سال‌ها به شکلی رقم خورده که نمی‌توان روی این مبانی و چارچوب‌ها تکیه چندانی داشت. وقتی کشور در تحریم است، هر روز قیمت‌ها در حال نوسان و تغییر هستند و در کل ثبات اقتصادی مطلوبی در کشور وجود ندارد، رشد تولیدات داخلی آنچنان که مورد انتظار است نخواهد بود.

▣ مسئولیت گمرک در مبادی ورودی

مشاور عالی رئیس اتاق بازرگانی تهران در ادامه با تاکید بر مسئولیت گمرک در مبادی ورودی کالا به کشور بیان کرد: در این موارد فقط می‌توانیم از گمرک برای اجرای قوانین در مبادی ورودی و خروجی کشور انتظار داشته باشیم اما اینکه بخواهیم گمرک را درباره تصمیم‌گیری‌ها و همین‌طور مبادی غیرقانونی ورود و خروج کالا مقصر بدانیم درست نیست.

بهادرانی درباره وظایف گمرک در این شرایط خاطرنشان کرد: آنچه امروز در اختیار گمرک است و می‌تواند منجر به بهبود شرایط تجاری کشور شود این است که مراحل اجرایی و اداری در گمرکات را با سرعت بیشتری انجام دهد و امکانات بیشتری را برای تسریع روند اجرایی از دولت درخواست کند و نمونه این تسریع امور را به وضوح درباره کالاهای اساسی می‌بینیم که با دستور دولت روند ترخیص با سرعت بیشتری انجام شود. همچنین فعالان اقتصاد از گمرک انتظار دارند کالاهای متروکه زودتر تعیین‌تکلیف و تا مراحل قانونی آن سریع‌تر انجام شود.

▣ تسریع در فرآیند واردات و صادرات

بهادرانی تصریح کرد: گمرک در سال‌های اخیر برای تسریع در فرآیند واردات و صادرات کالا تلاش‌هایی کرده که در مواردی نیز موفق بوده است. گمرک می‌تواند با توجه به اختیارات خود امکاناتی را ایجاد کند که نیاز نباشد صادرکننده کالای خود را یکبار در گمرک تخلیه و دوباره آن را بارگیری کند. تولیدکننده داخلی می‌تواند کالاهای مورد نظر خود را با نظارت گمرک در کارخانه لاک و مهر و به صورت ترانزیتی از کشور خارج کند. اینها مواردی است که درحال‌حاضر به صورت محدود انجام می‌شود اما می‌تواند مورد توجه بیشتر گمرک قرار گیرد.

بهادرانی در پایان گفت: با توجه به شرایط اقتصادی کشور در بسیاری موارد نمی‌توان از گمرک به‌عنوان یک بازوی اجرایی در رفع مشکلات واردات و صادرات در حوزه سیاست‌گذاری‌های تجاری کشور انتظار داشت و می‌توان گفت این نهاد آنچه را که در اختیارات قانونی او بوده، کم و بیش اجرا کرده است. در واقع در نهایت ما بر این موضوع تاکید داریم که حرکت به سوی توسعه تجاری کشور را نمی‌توان تنها از یک نهاد مطالبه کرد و همه نهادها و نهادها در این باره مسئول هستند.

> ابزار، زیرساخت‌ها، لوازم و مقررات داخلی گمرک باید به سمتی پیش برود که همه حفاظت‌ها، ممنوعیت‌ها و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی، مانعی در مسیر تجارت روان نباشد

نگاه سلیقه‌ای نداشته باشیم



مجیدرضا حریری، فعال و کارشناس اقتصاد درباره نقش گمرک در نظام‌های اقتصادی در کشورهای مختلف در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: مهم‌ترین و اساسی‌ترین وظیفه گمرکات در دنیا مرزبانی کشورها است که این مرزبانی علاوه‌بر مرزبانی اقتصادی و تجاری، شامل مرزبانی سلامت و استانداردهای زندگی مردم از طریق نظارت بر کیفیت کالاهای وارداتی نیز هست. این نهاد همچنین علاوه‌بر وظایف اقتصادی، وظیفه حفاظت از منافع مردم را برعهده دارد که از حفظ سلامت مردم آغاز می‌شود و تا حفظ میراث فرهنگی ادامه می‌یابد. این حفاظت از اقتصاد کشور و منافع مردم هرچه به شکل صحیح‌تری اجرا شوند، می‌توانند نقش موثرتری در بهبود اقتصاد کشور و توسعه تجاری آن داشته باشند.

▣ نقش اجرایی گمرک

حریری نیز در صحبت‌های خود با اشاره به نقش اجرایی گمرک در مواردی مانند ترخیص کلا از گمرکات کشور در این باره تاکید کرد: در واقع گمرک کشور بیش از همه به‌عنوان یک ضابط اقتصادی قلمداد می‌شود و نمی‌توان به این نهاد به‌عنوان یک تصمیم‌گیرنده در حوزه اقتصاد و تجارت نگاه کرد. این نهاد سیاست‌های نهادهای تصمیم‌گیر در هر بخش را در حوزه واردات و صادرات را به اجرا در می‌آورند. علاوه‌بر این، در حفظ بازارها گمرک مجری ضوابطی است که مسئولان اقتصاد کشور درباره آن تصمیم‌گیری و به گمرک ابلاغ می‌کنند.

وی درباره نقش گمرک در نظام اقتصادی ایران نیز با اشاره به شرایط خاص اقتصادی کشور به‌ویژه در سال‌های اخیر خاطرنشان کرد: در کشور ما نیز به‌طور کلی گمرک همین وظایف را دارد که براساس آن باید بر روند واردات و صادرات کالاهای مختلف نظارت کند؛ بنابراین در هیچ یک از این موارد خود گمرک تصمیم‌گیرنده نیست.

این فعال اقتصاد در عین حال درباره وظایف اجرایی گمرک تاکید کرد: اما گمرک در حوزه اجرا نقش بسیار گسترده و پررنگی دارد، به دلیل اینکه گمرک در عین حال که می‌تواند در صورت عملکرد صحیح محلی برای حفظ سلامت مردم باشد، در صورت عملکرد نادرست، روان نبودن سیستم و ایجاد حفره‌های قابل نفوذ در آن می‌تواند همه ممنوعیت‌ها را نقض کند و فضا را برای سوداگری‌های مختلف در این عرصه باز بگذارد.

▣ قدرت گمرک

حریری درباره قدرت اجرایی گمرک نیز تصریح کرد: از سوی دیگر گمرک باید در حوزه اجرا مجری بسیار چالاکی باشد؛ یعنی ابزار، زیرساخت‌ها، لوازم و مقررات داخلی گمرک باید به سمتی برود که همه این حفاظت‌ها، ممنوعیت‌ها و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی، مانعی در مسیر تجارت روان نباشد؛ یعنی سیستم به نحوی طراحی شده باشد که هم حفاظت‌های مورد انتظار و ممانعت‌ها را به شکل صحیح اجرا کند و هم باعث مختل شدن سیر روان تجارت نشود.

وی درباره موفقیت گمرک کشور در دستیابی به این چالاکی در حوزه اجرا بیان کرد: آنچه می‌توان بر آن تاکید داشت این است که گمرک کشور در یک دهه اخیر تلاش‌هایی کرده تا زیرساخت‌های خود را روزآمد کند و بتواند سیر واردات و صادرات را در کمترین زمان رقم بزند. اما اگر بخواهیم ببینیم آیا در این مدت توانسته نمره قبولی بگیر یا خیر، پاسخ منفی است. گمرک ما همچنان راه درازی را در پیش دارد تا به نمره قبولی در حوزه اجرا برسد.

▣ نگاه آماری به گمرک

این کارشناس و فعال اقتصاد در توضیح این موضوع اظهار کرد: البته بخشی از این ناکامی مربوط به شرایط عمومی کشور و بخشی نیز به دلیل مدیریت بی‌ثبات در این نهاد است. نگاه آماری به این موضوع نشان می‌دهد در طول یک دهه گذشته تعداد زیادی مدیرکل گمرک بر کرسی ریاست این سازمان تکیه زده‌اند و پس از مدت به‌نسبت کوتاهی نیز رفته‌اند و جای خود را به نفرات بعدی سپرده‌اند. به دنبال این، تغییرات بی‌شک مدیران زیردستی نیز در این سازمان تغییر کرده‌اند و با چنین وضعی نمی‌توان امید داشت تغییرات شگرفی در مسیر حرکت این سازمان رخ دهد.

▣ انتقاد از مدیریت‌های کوتاه‌مدت

حریری در پایان با انتقاد از مدیریت‌های کوتاه‌مدت در این حوزه، به‌عنوان راهکار اصلاح رویه در گمرک کشور گفت: به نظر می‌رسد برای رسیدن به نقطه مطلوب سازمان گمرک باید از مواضع سیاسی و دولتی به مفهوم خطی، سلیقه‌ای و جناحی آن خارج شود. در واقع تغییرات دولتی نباید بر روند و سیاست‌های کلی گمرک تاثیر بگذارد. گمرک باید با داشتن یک مدیریت با ثبات در بلندمدت بتواند نقاط ضعف خود در حوزه تصدی‌گری اجرای بر امور تجاری کشور را نیز اصلاح کند. در غیر این صورت با مدیریت‌های کوتاه‌مدت هرگز نمی‌توان انتظار داشت سیاست‌های اجرایی در این نهاد به شکل مطلوب درآید و همچنان باید شاهد بسیاری از کاستی‌ها و موانع در این سازمان باشیم.

سخن پایانی

در دیدگاه عامه مردم، گمرک همواره به‌عنوان گلوگاه صادراتی و وارداتی کشور تلقی شده و در کمبود کالاها در بازار، نخستین متهم گمرک بوده است.

اما با توجه به آنچه در گزارش به آن اشاره شد، نقش سازمان گمرک کشور در نظام اقتصادی، بیش از آنکه در حوزه سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری باشد، در راستای اجرای تصمیمات سیاست‌گذاران این حوزه بوده است.

گمرک با استناد به مدارک و مجوزهایی که قانون معین کرده اجازه ورود و خروج کالاها را صادر می‌کند.

با این حساب شاید انداختن توپ کم‌کاری و مانع‌تراشی به‌ویژه درباره کالاهای وارداتی به زمین گمرک دور از انصاف باشد.

مستندات و نامه‌نگاری‌ها طی سال‌های اخیر پیرامون پیگیری بسیاری از اقلام مانده در انبارهای گمرک نشان می‌دهد ترخیص نشدن این کالاها بیش از آنکه به مراحل اداری و تشریفاتی این سازمان مربوط باشد، به تصمیم‌گیری‌ها درباره قوانین و دستورالعمل‌های واردات و صادرات کالا بازمی‌گردد.

با این حال، آنچه باعث تاخیر ورود و مانع از صدور کالا می‌شود، سرمایه‌های کشوری است که درحال‌حاضر هر دلار آن برای نظام اقتصادی تحت تحریم آن حیاتی است.

به همین دلیل شاید بهتر این باشد که قانون‌گذاران، مجریان و فعالان اقتصادی با هم‌اندیشی و تعامل در این باره شکاف‌های موجود را از میان بردارند و شرایط ایده‌آلی را برای تامین کالاهای اساسی در کشور و همچنین ارزآوری از صادرات برگزینند.

رئیس سازمان توسعه تجارت در گفت‌وگو با صمت:

نمایشگاه تهران تعطیل شدنی نیست



عکس: آیدا فریدی

سهیل فرزین: صنعت نمایشگاهی کشور در دوره‌های متعدد با چالش‌های ریز و درشت مختلفی روبه‌رو و این روزها درگیر چالش دیگری شده است. اواخر آذر بود که اعضای شورای شهر تهران یک فوریت طرح الزام شهرداری تهران به انتقال مجموعه نمایشگاه بین‌المللی به مجموعه نمایشگاهی شهر آفتاب را به تصویب رساندند. اعضای شورای شهر ترافیک ایجادشده در اطراف محل سایت نمایشگاهی تهران را دلیل اصلی اخذ این تصمیم عنوان کردند. این در حالی است که اکثریت قریب به اتفاق پیشکسوتان، کارشناسان و فعالان این صنعت بر این باورند که نقش سایت نمایشگاهی تهران در ایجاد ترافیک در خیابان سئول چشمگیر نیست. در همین راستا، صمت به گفت‌وگو با علیرضا پیمان پاک، معاون وزیر صمت و رئیس سازمان توسعه تجارت نشسته و از وی درباره مصوبه شورای شهر و انتقال سایت نمایشگاهی تهران به شهر آفتاب سوال کردیم.

غفلت از حوزه‌های مهم

علیرضا پیمان‌پاک در این گفت‌وگو با بیان اینکه به هیچ عنوان بحث تعطیلی نمایشگاه تهران مطرح نیست، اظهارکرد: موضوع تمام مباحث مطرح‌شده در مدت اخیر، انتقال نمایشگاه‌های B۲C بزرگ و پرمخاطب به نمایشگاه شهر آفتاب بوده است. سایت نمایشگاهی تهران به‌دلیل ساختارهای جغرافیایی و ژئوپلتیکی، مشکلاتی دارد. این سایت نمایشگاهی در محلی قرار دارد که شهروندان زیادی در آنجا زندگی می‌کنند و این افراد در زمان برگزاری نمایشگاه‌های پرمخاطب و عمومی که خانوارها از آنها بازدید می‌کنند با مشکلات ترافیکی متعددی روبه‌رو می‌شوند.

وی در ادامه گفت: نمایشگاه‌های ما در این سال‌ها از پیشرفت‌های رویدادهای تجاری جهان مانند استفاده از ظرفیت‌های فضای مجازی، ایجاد مراکز رشد، استفاده از شتابدهنده‌های صادراتی و... غافل بوده‌اند. در صدد هستیم سایت نمایشگاهی تهران را به یک پارک تجاری تبدیل کنیم، به‌گونه‌ای که به نوآوری‌های حوزه تجارت کشور توجه جدی داشته است؛ بنابراین جایگاه این سایت به سطحی بالاتر تغییر خواهد کرد. به این ترتیب دیگر شاهد برگزاری نمایشگاه‌هایی که خانوارها در آن حضور داشته باشند و مانند نمایشگاه‌های بهاره اقدام به خرید مایحتاج خود کنند، نخواهیم بود. برگزاری رویدادهای سطحی با رویکردهای توسعه تجارت (که ما قصد داریم به صورت حرفه‌ای وارد آن شویم.) تناسبی ندارد.

▣ مشکل زیرساخت‌های شهر آفتاب

پیمان‌پاک در پاسخ به سوالی مبنی بر دلیل عدم‌استفاده از ظرفیت تهاتر میان سازمان توسعه تجارت و شهرداری تهران به‌منظور احداث ایستگاه مترو در سایت نمایشگاهی تهران، گفت: احداث این ایستگاه در برنامه مترو تهران و شهرداری دیده شده اما نکته اینجاست که فرآیند احداث این ایستگاه سال‌ها به طول خواهد انجامید و نمی‌توانیم این مدت زمان طولانی را از دست بدهیم. به اعتقاد بعضی کارشناسان و پیشکسوتان صنعت نمایشگاهی، سایت شهرآفتاب زیرساخت‌های لازم برای برگزاری رویدادهای بزرگ و پرمخاطب را ندارد.وی در این زمینه گفت: این مشکل به‌واسطه شهرداری است و باید نسبت به حل آن اقدام کند. اگر همچنان نمایشگاه‌های پربازدید را در سایت تهران برگزار کنیم، دوباره شاهد افتضاحی که چندی پیش رخ داد، خواهیم بود و پلیس دوباره راه‌های ورودی نمایشگاه را خواهد بست. وی در ادامه تصریح کرد: در سایت نمایشگاهی تهران ظرفیت‌های بکر متعددی وجود دارد که مورد غفلت واقع شده است. من تضمین می‌دهم در ۶ ماه آینده اتفاقات ویژه‌ای در این حوزه‌ها رخ خواهد داد.

▣ نقش کمرنگ تحریم‌ها

وی در ادامه تصریح کرد: به شما اثبات می‌کنم تحریم‌ها هیچ نقشی در حضور کمرنگ شرکت‌ها در رویدادهای نمایشگاهی ندارند. صادرکنندگان ما سالانه ۳۵ میلیارد دلار کالا صادر می‌کنند و ارز آن را به کشور بازمی‌گردانند. این امر نشان می‌دهد، تحریم‌ها گرچه موثر هستند اما اثرگذار نیستند.وی افزود: امروزه فضای نمایشگاه تهران به فضای کاسبی تبدیل شده و هیچ هدفی در برگزاری رویدادها دنبال نمی‌شود. در سال‌های گذشته برنامه‌های نمایشگاهی ارائه می‌شده و کوچک‌ترین تحلیل اقتصادی و تجاری روی آن برنامه انجام نمی‌شده است. ما این کسب‌وکار پررونق را تعطیل خواهیم کرد و به صورت هدفمند و هوشمند از ظرفیت‌های سایت نمایشگاهی تهران برای توسعه تجارت بین‌المللی استفاده خواهیم کرد. وی در پایان گفت: وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز از این موضوع غافل نیست. معاونت خدمات و بازرگانی وزارتخانه مکلف شده و این موضوع را پیگیری می‌کند. سازمان تجارت توسعه نیز به جد در پی رسیدن به این هدف خواهد بود.

دانش‌بنیان‌ها خلأ فناوری در گمرکات را پر کردند



حدود یک ماه پیش با حضور معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری و وزیر امور اقتصادی و دارایی، در دو گمرک مرزی کشور، ایکس‌ری کامیونی ایران‌ساخت در گمرک بندر شهید رجایی و گمرک اینچه‌برون استان گلستان به بهره‌برداری رسید. به گفته معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری، هوشمندسازی یکی از اولویت‌هایی است که معاونت علمی و فناوری در اولویت قرار داده است. به گزارش معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهوری، سورنا ستاری با بیان اینکه این توسعه فناوری به رفع نیاز گمرک به تجهیزات پایش و اسکن محموله‌ها منجر شده، ابراز کرد: در طول این سال‌ها با همکاری‌های خوبی که با گمرک داشتیم، رسوخ فناوری به گمرک محقق شد و امروز نتیجه پژوهش‌های فناوران و دانشگاهیان به ثمر نشسته است. نمونه این محصول دانش‌بنیان، ۵ میلیون دلار نرخ دارد و با وجود تحریم‌ها، واردات آن عملا ممکن نبوده اما این محصول ایران‌ساخت که در عرصه بین‌المللی نیز بارها مورد تقدیر قرار گرفته، این نیاز را تامین می‌کند.معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری با اشاره به توسعه فناوری اشعه ایکس در سایر حوزه‌ها به‌ویژه سلامت، گفت: سرریز فناوری این شرکت‌های دانش‌بنیان، به توسعه فناوری‌های دیگری همچون دستگاه‌های اسکن و همچنین توسعه فناوری پهپادها در گمرک انجامید.

▣ توسعه فناوری‌های هوشمند

معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری از ضرورت رسوخ فناوری هوش مصنوعی به بخش‌های گوناگون از جمله گمرک گفت و بیان کرد: فناوری هوش مصنوعی در کشور با شتاب بسیاری توسعه یافته اما مورد استفاده کمتری قرار گرفته است. این در حالی است که هزاران نیروی انسانی توانمند از صبح که از خواب بر می‌خیزند، میلیاردها سطر کد هوش مصنوعی می‌نویسند که می‌تواند تا حد زیادی به بهبود زندگی مردم کمک کند. نمونه کارکرد این فناوری، در نرم‌افزارهای گمرکی است که می‌تواند هر وضعیت غیرعادی را به‌طور دقیق تشخیص دهد. وی افزود: بسیاری از موانع، عامدانه و با هوشمندی ایجاد و مانعی بر رسوخ فناوری شده است؛ این امر با عزم جدی نهادها می‌تواند تحول پیدا کند و بسیاری از هزینه‌ها را کاهش دهد و شاهد تحولی در حوزه‌های گوناگون از جمله گمرک و حمل‌ونقل باشیم. در تحقق این عزم، حتی نیاز به سرمایه‌گذاری بخش دولتی نیست و بخش خصوصی در صورت وجود حمایت و میدان‌دهی لازم، آن را تامین می‌کند. معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری از انعقاد قرارداد استفاده از ایکس‌ری کانتینری و کامیونی ایران‌ساخت بدون هزینه دولت و با نقش‌آفرینی بخش خصوصی گفت و اذعان کرد: بر مبنای مدلی نوآورانه، این بخش خصوصی است که در استقرار این تجهیزات نقش‌آفرینی می‌کند و سهم خود را از فرآیند اسکن کامیون‌ها برمی‌دارد. خوشبختانه گمرک توانسته تحولات فناورانه را با کمک شرکت‌های دانش‌بنیان حل کند و در این راستا، گمرک و وزارت امور اقتصادی و دارایی همکاری بسیار ارزشمندی داشته‌اند که ادامه آن می‌تواند زمینه‌ساز تحولی در عرصه اقتصاد شود.

▣ ایکس‌ری در ۲ شاهراه گمرکی کشور

نخستین ایکس‌ری ایران‌ساخت در سال ۱۳۹۷ نصب و استفاده از توان داخلی و بخش خصوصی از سال ۹۸ آغاز شد. تا پایان امسال ۱۶ دستگاه اشعه ایکس ایران‌ساخت نصب و مورد استفاده قرار می‌گیرد. در حالی که نخستین دستگاه ایران‌ساخت در مرز بازرگان نصب شد، گمرک بندر شهید رجایی و گمرک اینچه‌برون استان گلستان نیز به‌عنوان گمرگات بعدی از این تجهیزات بهره‌مند شدند. استفاده از این دستگاه ضمن افزایش ریسک قاچاق، گسترش تجارت، امکان بازرسی بدون دخالت به نیاز فیزیکی، شناسایی انواع جاسازی‌ها در بدنه کانتینر و تریلی، امکان تفکیک مواد آلی فلزات و مواد ترکیبی در محموله امکان سرعت جابه‌جایی‌ها را فراهم می‌کند. به کمک تجهیزات ایکس‌ری ایران‌ساخت از سال ۱۳۹۸ تا کنون روزانه حدود ۵۵۰ هزار اسکن در سال انجام‌شده است و با نصب دستگاه‌های جدید تا سال ۱۴۰۳، رکورد بیش از یک میلیون اسکن شکسته می‌شود. سرعت اسکن با کمک تولیدات داخلی از ۴ دقیقه به کمتر از ۳۰ ثانیه رسیده است. همچنین براساس آخرین آمار قیمت هر دستگاه ایکس‌ری ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیارد تومان است و اکنون در ۱۷ مبادی مهم کشور ۱۸ دستگاه ایکس‌ری کامیونی مستقر است.

برای اولین بار در حوزه خدمات پس از فروش ایران‌خودرو

آزمون سراسری مهارت کارشناسان فنی دفاتر منطقه‌ای ایساکو برگزار شد



شرکت خدمات پس از فروش ایران‌خودرو، در راستای سنجش رشد و ارتقای دانش و مهارت فنی کارشناسان فنی و مهندسی دفاتر منطقه‌ای ایساکو در سراسر کشور آزمون مهارت عملی را برگزار کرد.

ایکوپرس- این برنامه به منظور ارتقا و بررسی سطح دانش فنی و تخصصی و بهبود عملکرد کارشناسان نمایندگی‌ها و دفاتر منطقه‌ای، به صورت مداوم آموزش، آزمون و مسابقات فنی را در برنامه سالانه خود دارد و هدف نهایی از این آموزش‌ها و پایش‌ها، ارتقای کیفیت ارایه خدمات و افزایش روزافزون رضایت مشتریان عنوان شده است.

به گزارش روابط عمومی خدمات پس از فروش ایران‌خودرو، این آزمون با اهدافی همچون ایجاد فضای رقابتی، افزایش انگیزه در راستای ارتقای دانش فنی و سنجش توانایی رفع عیوب در یک محیط علمی و عملی در سطح کشور برگزار شد.

از دستاوردهای این برنامه می‌توان به شناسایی نقاط قابل بهبود در آموزش‌های عیب‌یابی و برنامه‌ریزی برای آموزش‌های جدید و ایجاد فرصت تبادل اطلاعات تعمیراتی و عیب‌یابی حرفه‌ای بین کارشناسان خبره شرکت کننده یاد کرد. طرح‌ریزی و اجرای آزمون سنجش مهارت با توجه به عیوب متداول محصولات روز و درخواست‌های مشتریان و در راستای چابک‌سازی ارایه خدمات و رشد روزافزون رضایت مشتریان انجام شده است.

گفتنی است مشابه این اقدام در قالب «مسابقه مهارت» سه دوره متوالی در سال‌های پیش بین کارشناسان فنی نمایندگی‌های سراسر کشور برگزار شد و به دلیل محدودیت‌های کرونایی، در حال حاضر برای اولین بار در سطح کارشناسان فنی دفاتر منطقه‌ای ایساکو اجرا شد.

شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
«شماره ۵۲ – ۱۴۰۰»

شناسه ۱۲۶۵۷۲۸

شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان در نظر دارد از طریق برگزاری مناقصه عمومی ۱مرحله‌ای، نسبت به «خرید ترانسفورماتور جریان وترانسفورماتور ولتاژ جهت بی‌توسعه ایستگاه ۱۳۲ کیلو ولت سرچاهان» اقدام نماید. لذا از متقاضیان شرکت دراین مناقصه دعوت بعمل می‌آید، جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس WWW.setadiran.ir مراجعه و نسبت به واریز مبلغ ۵۰۰،۰۰۰ ریال، بصورت الکترونیکی به شماره حساب ۴۰۰۱۱۰۳۱۰۴۰۲۵۱۸۷ بنام تمرکز وجوه درآمد حق انشعاب و سایر درآمدهای شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان از تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۲ لغایت ۱۴۰۰/۱۱/۱۴ اقدام و یک نسخه از اسناد مناقصه را دریافت نمایند. با توجه به اینکه کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار می‌گردد، لازم است در صورت عدم عضویت قبلی شرکت‌ها در سامانه فوق مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور انجام و نسبت به دریافت گواهی امضا، الکترونیکی اقدام نمایند. شرکت‌کنندگان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۴-۳۳۳۳۱۷۰۰-۰۷۶ داخلی ۲۰۷۱، ودر خصوص سامانه با داخلی ۳۰۰۰تماس حاصل فرمایند. ثبت شماره تلفن، فکس و ایمیل از سوی شرکت‌کنندگان در سامانه الزامی می‌باشد.

توضیحات:

۱ - الزامات:

۱-۱- تولیدکننده و نمایندگان رسمی آن (شرط ورود)

۱-۲- بارگذاری مدارک معتبر جهت گارانتی یکساله در سامانه ستادیران

۲ - مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار ۵۲۹/۷۱۹/۷۶۸ ریال به صورت تضمین معتبر بانکی و یا واریز نقدی

۳- مدت انجام پروژه: ۱ ماه شمسی

۴- دستگاه نظارت: معاونت بهره‌برداری شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان می‌باشد و شرکت‌های متقاضی می‌توانند در خصوص سوالات فنی خود با تلفن ۰۹۹۰۰۴۸۲۸۵۲ (آقای مهندس آذرمهر)تماس حاصل فرمایند.

۵- حداکثر مهلت تحویل اسناد به دبیرخانه این شرکت تا ساعت ۸ صبح روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۳ و زمان بازگشایی پاکات راس ساعت ۱۰ صبح همان روز در دفتر امور تدارکات و قراردادهای این شرکت می‌باشد.

۶- به پیشنهادات مشروط، مبهم، مخدوش وفاقد سپرده وپیشنهاداتی که بعد از موعد مقرر به دبیرخانه این شرکت ارسال گردد مطلقاً ترتیب اثرداده نخواهدشد.

۷- آگهی ما درسایت سامانه (www.setadiran.ir) بخش "ثبت‌نام/پروفایل تامین‌کننده / مناقصه‌گر" قابل مشاهده می باشد.

روابط عمومی شرکت سهامی برق منطقه ای هرمزگان



نوبت دوم
شناسه ۱۲۵۸۱۲۹

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

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 متقاضیان واقع در قریه کورکورسر علیا پلاک ۵ اصلی بخش ۱ قشلاقی ۱۳۰ فرعی آقا/ خانم پری‌وش بهرام‌پور پاشا فرزند احمد نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۶۱۹ مترمربع خریداری بدون واسطه/ با واسطه از سیدمصطفی حسینی‌فرد

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ 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 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 دادخوست 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 قبلا 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: ۱۴۰۰/۱۰/۲۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹

صفر رضوانی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک نوشهر

چالش گمرکات مرزی با کمبود تجهیزات

«ایکس‌ری» راه قاچاق را سد می‌کند


علیرضا مقدسی


روح‌اله لطیفی


جواد هدایتی


ابوالفضل اکبرپور


بختیار رحمانی‌پور


رضا گلی

یکی از بزرگ‌ترین مشکلات گمرکات مرزی ایران نبود یا کمبود دستگاه ایکس‌ری در بسیاری از این مراکز مبادلاتی است. به‌طور خوشبینانه ۵۰ درصد پایانه‌های مرزی و گمرکات ایران از این تجهیزات بهره‌مند نیستند و مابقی هم تکنولوژی قدیمی و فرسوده دارند. رقبای محصولات ایرانی نیز از این بهانه استفاده کرده و در برخی از موارد ناوگان‌های ایرانی تخلیه و بارگیری مجدد می‌شوند. به گفته بسیاری از فعالات تجاری، این امر موجب از بین رفتن مزیت رقابتی کالای ایرانی می‌شود.

به گزارش صمت رونمایی از نخستین ایکس‌ری ایرانی در سال ۹۷ انجام شد و حدود یک ماه پیش ایکس‌ری ساخت ایران در ۳ بندر اینچه‌برون، گلستان و شهید رجایی با حضور وزرای اقتصاد و معاون فناوری ریاست‌جمهوری راه‌اندازی شد. چندی پیش نیز رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی از برنامه جدید این سازمان خبر داد و گفت: با هماهنگی بخش خصوصی و بخشی از سرمایه‌گذاری دولتی تلاش می‌کنیم در ۱۵ ماه آینده هر ماه یک دستگاه ایکس‌ری جدید در گمرکات کشور نصب کنیم.

دستگاه ایکس‌ری (X-Ray) که به آن تونل تصویربرداری نیز گفته می‌شود سطحی مقطعی است که اجسام از داخل آن عبور کرده و با استفاده از تکنولوژی اشعه ایکس‌ری تصویربرداری انجام می‌شود. این دستگاه در بازرسی و کنترل لوازم همراه افراد موقع ورود و خرج در اماکنی که کنترل تردد در آنها ضروری است از قبیل فرودگاه‌ها، گمرک، سالن‌های اجلاس و کنفرانس، ورودی دفاتر مقامات عالی رتبه، خروجی انبارها و کارگاه‌ها و... استفاده می‌شود. در واقع دستگاه ایکسری یک فناوری پیشرفته و بدون خطر برای ردیابی است.

هر ماه یک ایکس‌ری نصب می‌شود

علیرضا مقدسی، رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران: براساس برنامه‌ریزی که طی ۱۰۰ روز اول دولت سیزدهم در حوزه گمرک شده تلاش داریم کنترل خود را از سمت ملموس و مزاحم به سمت غیرملموس و غیرمزاحم ببریم. یکی از ابزارهایی که می‌تواند در این مسیر به ما کمک کند مکانیزه کردن گمرکات کشور است. در حال حاضر ۱۴ گمرک کشور مجهز به جدیدترین دستگاه ایکس‌ری (X-RAY) هستند. نصب دستگاه‌های ایکس‌ری که به صورت اسکن از خودروها، پالت و مسافران است در بحث کاهش کالای قاچاق و ارز تاثیر بسیار زیادی دارد که برای موفقیت در این کار نیازمند هم‌افزایی بیشتر با نهادهای مربوطه هستیم. بر همین اساس، با هماهنگی بخش خصوصی و بخشی از سرمایه‌گذاری دولتی تلاش می‌کنیم طی ۱۵ ماه آینده به‌طور متوسط هر ماه یک دستگاه ایکس‌ری جدید در گمرکات کشور نصب کنیم.

دستگاه ایکس‌ری ساخت ایران در گمرکات کشور

روح‌اله لطیفی، سخنگوی گمرک ایران: هم‌اکنون ۱۶ دستگاه ایکس‌ری در گمرکات کشور فعال هستند که یک دستگاه از آنها تولید داخلی است.

بعد از تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان، تیم شهید فخری‌زاده در وزارت دفاع با اقدام جهادی به ساخت ایکس‌ری مبادرت کردند. در ۵ سال گذشته تجهیز گمرکات در دستور کار قرار گرفت و ۱۶ دستگاه ایکس‌ری فعال شد که ۱۳ دستگاه نمونه خارجی بود و یک دستگاه هم داخلی بوده است. قراردادی با تولیدکنندگان داخلی برای تولید ۳ دستگاه ایکس‌ری بسته شده است. هم‌اکنون ایران جزو ۶ کشور تولیدکننده دستگاه ایکس‌ری است. با توجه به آنکه بیش از ۲ هزار کیلومتر مرز داریم و کنترل کالاهای وارداتی و صادراتی از مرز بسیار دشوار است، وجود دستگاه ایکس‌ری برای صادرات و واردات امن‌تر است. در قرن ۲۱ گمرکات و سازمان‌های مستقر در مرز نباید باعث ایستایی شوند، به همین دلیل باید هم حاکمیت و هم سرعت اعمال شود و این امر زمانی تحقق می‌یابد که تکنولوژی به کمک ما بیاید.

۵۰ درصد گمرکات مرزی ایکس‌ری ندارند

جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای: متاسفانه در بسیاری از گمرکات و پایانه‌های مرزی تجهیزات ایکس‌ری موجود نیست و مرزهایی هم که مجهز به ایکس‌ری هستند، تکنولوژی آنها قدیمی و ضعیف است و بسته به نوع جاسازی مواد، ممکن است وجود آن را در محموله تشخیص ندهند؛ بنابراین یکی از بزرگ‌ترین مشکل در مرزها نبود دستگاه ایکس‌ری است و به‌طور خوشبینانه ۵۰ درصد پایانه‌های مرزی و گمرکات ایران از این تجهیزات بهره‌مند نیستند و مابقی هم تکنولوژی قدیمی و فرسوده دارند. از سوی دیگر، تجهیزات مرزی و ایکس‌ری کشورهای همسایه بسیار پیشرفته است و محموله‌های مواد مخدر و غیرمجاز به‌راحتی شناسایی می‌شوند. نبود این امکان مشکل بزرگی برای کشورمان به شمار می‌رود چراکه این اتفاقات علاوه‌بر اینکه یک اقدام ناپسند است و بدنامی برای تاجران و رانندگان در پی دارد. از سوی دیگر، باعث شده کشورها همواره بهانه‌ای برای بررسی و تفتیش بار ناوگان ایرانی داشته باشند. به‌تازگی در مرز بازرگان با فعالان بخش حمل‌ونقل جلسه‌ای داشتیم که این افراد از این اتفاق بسیار گله‌مند بودند و می‌گفتند به بهانه بحث قاچاق ۵۰ درصد کامیون‌های ایرانی تخلیه و بارگیری مجدد می‌شود یعنی یک بار خالی و بعد از بررسی به بهانه احتمال حمل مواد، دوباره چیدمان می‌شوند که در این بین کالاها کیفیت اولیه خود را از دست می‌دهند و بسته‌بندی آنها از بین می‌رود و مشتری دیگر این کالا را خریداری نمی‌کند.

فعالیت‌های گمرکی هرمزگان زیر ذره بین ایکس‌ری

ابوالفضل اکبرپور، ناظر گمرکات هرمزگان: گمرک هرمزگان از جمله گمرک‌های استانی است که تمامی کالاهای ترانزیت داخلی و خارجی ایکس‌ری می‌شوند. در تشریح روند تشریفات کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت داخلی و خارجی به گمرک شهید رجایی می‌توان گفت حدود ۷۵ درصد از کالاهایی که وارد گمرک می‌شود مربوط به کالاهای واسطه‌ای، ۳ درشد سرمایه‌ای، ۱۶ درصد مصرفی و ۶ درصد سایر موارد را شامل می‌شود. بکارگیری پلمب هوشمند الکترونیکی، راه‌اندازی گمرک موبایل و شبکه پیام‌رسان «وی»، عقد قرارداد با شرکت‌های دانش‌بنیان در راستای تولید و در اختیار گذاشتن دستگاه‌های پرسرعت ایکس‌ری پیشرفته و استفاده از کواد کوپتر برای رصد و کنترل محموله‌های تجاری به‌ویژه کانتینرها به منظور افزایش امنیت و کاهش تخلفات تجاری از برنامه‌های گمرکات هرمزگان در سال جهش تولید بود که با موفقیت نیز اجرایی شد.

نصب دومین ایکس‌ری در «پرویزخان»

بختیار رحمانی‌پور، مدیرکل گمرکات استان کرمانشاه: ۲۲ آذر امسال عملیات نصب دومین دستگاه ایکس‌ری برای کنترل و نظارت بر ورود و خروج کالا در مرز پرویزخان در شهرستان قصرشیرین انجام شد. دستگاه ایکس‌ری در مبادی گمرک برای کنترل محموله انواع کانتینرها و پالت کالاهای وارداتی و صادراتی و تطبیق محتویات کامیون‌ها با اظهارنامه کالاها مورد استفاده قرار می‌گیرد. فضای اختصاص داده شده برای راه‌اندازی این دستگاه در مرز پرویزخان ۴ هزار مترمربع است و پیش‌بینی می‌شود مراحل راه‌اندازی آن یک سال زمان نیاز داشته باشد. ساخت سازه دستگاه ایکس‌ری به صورت کامل بومی بوده و توسط متخصصان ایرانی طراحی و ساخته می‌شود و کرمانشاه هفتمین استان در کشور است که به این دستگاه مجهز می‌شود.

ورود ۱۵ دستگاه ایکس‌ری تا پایان سال به گمرکات

رضا گلی، مدیرکل مبارزه با جرائم سازمان یافته گمرک ایران: هم‌اکنون در گمرکات مهم کشور ۱۵ دستگاه ایکس‌ری فعال داریم. همچنین برای ساخت ۱۵ دستگاه هم با بخش خصوصی قرارداد بسته شده که تا پایان سال تکمیل و تحویل داده می‌شوند. ۱۶۰ گمرک در کل کشور داریم که بیش از ۶۰ گمرک مرزی هستند و هرچه بیشتر دستگاه داشته باشیم وضعیت بهتر می‌شود اما برخی گمرکات کوچک هستند و صرفه اقتصادی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای ساخت دستگاه ایکس‌ری ندارند. ۱۹ سال است که گمرک به ایکس‌ری تجهیز شده اما منابع گمرک برای تجهیز بیشتر محدود است. با دستگاه ایکس‌ری سرعت تشخیص کالای قاچاق زیاد می‌شود. هدف مشخص شده برای تجهیز گمرکات به دستگاه ایکس‌ری، ۳۰ عدد است که تا پایان سال محقق می‌شود. در گمرک شهید رجایی چندین دستگاه داریم و درصد کنترل کالا بالاست. درباره تجهیز گمرکات به این دستگاه به بخش خصوصی اعتماد شده و ۱۵ دستگاه قبلی از خارج تامین شده که اکنون مشکلات پشتیبانی دارد.

سخن پایانی

هرچند بخش عمده کالاهای قاچاقی که وارد کشور می‌شود از مبادی غیررسمی صورت می‌گیرد، اما کشفیات قابل توجه کالای قاچاق در مبادی رسمی که گمرک در آنها مستقر است نیز نشان می‌دهد قاچاقچیان از تمام راه‌ها و امکانات استفاده می‌کنند تا به سود مورد انتظار خود برسند. حال برای جلوگیری و به صفر رساندن قاچاقی که در لابه‌لای کالاهای رسمی از گمرکات اجرایی کشور وارد کشور می‌شود، همانند آنچه در سایر کشورها در جریان است، نیاز به یک گمرک الکترونیک با بهره‌مندی از ابزار و تجهیزات روز آمد است. در سال‌های اخیر با استقرار بخش عمده‌ای از گمرک الکترونیک و به‌ویژه پنجره واحد گمرکی ضمن صرفه‌جویی کلان در هزینه‌ها جلوی بسیاری از مفرها برای ورود قاچاق و تخلفات گرفته شد. اما همچنان کاستی‌هایی در این بخش به‌ویژه تجهیزات و ابزار به چشم می‌خورد که مهم‌ترین و کارآمدترین آن دستگاه‌های ایکس‌ری در گمرکات اجرایی سراسر کشور است در حالی که در سایر کشورها برنامه بررسی کالاهای عبوری به صورت کامل با دستگاه‌های ایکس‌ری انجام می‌شود که ضمن سرعت زیاد دقت بالایی هم دارند، در گمرکات ایران به دلیل کمبود این نوع دستگاه‌ها همچنان باید با روش‌های سنتی اقدام به بازرسی کالاها کرد. آنچه مسلم است اینکه گمرک ایران برای جلوگیری از ورود کالاهای قاچاق و بدون مجوز به کشور به تجهیزات روز نیاز دارد و حالا همه فعالان تجاری امیدوارند ورود دستگاه‌های ایکس‌ری داخلی به گمرکات مسیر قاچاق کالا را با مشکلات جدی مواجه کند.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی
حوزه ثبتی سوادکوه شمالی
نوبت اول شناسه ۱۳۳۶۷۹

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین‌تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی سوادکوه شمالی 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 بورخانی پلاک ۱۳ فرعی ۱- اصلی بخش ۱۲ حوزه ثبت سوادکوه شمالی به مالکیت انسیه ابراهیمی بورخانی نسبت به سه‌دانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۱۶۴.۹۱ مترمربع خریداری بدون واسطه از آقای مهدی ابراهیمی بورخانی مالک رسمی.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین‌تکلیف 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 علاوه‌بر 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 یک‌ماه 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 آیین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا 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: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۲۴
مهدی آزاد، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک سوادکوه شمالی

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی
حوزه ثبتی قائم‌شهر
نوبت اول شناسه ۱۳۶۵۰۷

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین‌تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی قائم‌شهر 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 قریه آبندانسر ۴۸ اصلی بخش ۱۶ ۴۷۰۳ فرعی به نام آقای امید شعبانپور نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است به مساحت ۱۲۰.۷۰ مترمربع خریداری مع‌الواسطه از آقای رمضان قلی‌پور جمنانی مالک رسمی.

- لذا به موجب ماده ۱۳ قانون تعیین‌تکلیف 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 / کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه‌بر 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 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 آیین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا 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: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۲۳
رحمت سلمانی قادیکلائی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک قائم‌شهر

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی
حوزه ثبتی سوادکوه شمالی
نوبت اول شناسه ۱۳۶۳۲۱۷

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی سوادکوه شمالی 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 سرین پلاک ۴ فرعی ۳۹۱ - اصلی بخش ۱۲ حوزه ثبت سوادکوه شمالی به مالکیت شهرام رامی نسبت به دو دانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۸۲۳.۳۶ مترمربع خریداری بدون واسطه از آقای ابراهیم رامی مالک رسمی.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین‌تکلیف 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 علاوه‌بر 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 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 آیین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا 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: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۲۴
مهدی آزاد، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک سوادکوه شمالی

آگهی موضوع ماده ۳ و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی
نوبت اول شناسه ۱۳۶۲۵۷۴

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین‌تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ 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 نه ثبت آمل - دهستان لیتکوه

۵- اصلی (قریه شاه محله)

۵۷۹۴ فرعی آقای علیرضا جودکیان و خانم معصومه خیری هریک به نسبت سه‌دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین با ساختمان احداثی به مساحت ۱۷۱ مترمربع خریداری شده بلاواسطه از حمیدرضا رجب‌زاده و علیرضا جودکیان و مع‌الواسطه از رضا رجب‌زاده و سید جعفر موسوی و غلامعباس گرجی.

لذا به موجب ماده ۳- قانون تعیین‌تکلیف 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 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 آیین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا 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: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۲۳
فیض‌اله ذبیحی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک آمل

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقدسند رسمی
نوبت دوم شناسه ۱۳۵۹۵۸۰

برابر رای شماره ۱۰۰۱۸ تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۶ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهشهر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم مریم نوزاد فرزند منوچهر ششدانگ اعیان یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۳۲۹.۵۵ مترمربع که قسمتی از پلاک ۶۳۲- اصلی به شماره کلاسه ۱۴۰۰/۲۱۵ واقع در اراضی اصلی شهر بخش ۱۷ ثبت بهشهر محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۴ 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 خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضاء مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۰/۲۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۱/۰۹
محمدمهدی قلیان، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک بهشهر

در گفت‌وگو با فعالان صنایع معدنی تشریح شد

موانع پنهان ورود ماشین آلات به کشور

از گمرک می‌توان با عنوان مرزبان اقتصادی نام برد. گمرک در تمام جهان، براساس قانون سازمان جهانی گمرک(WCO) و طبق مقررات عمل می‌کند. بخشی از مقررات حاکم بر گمرک جهانی و بخشی از آنها داخلی هستند. در همین حال از گمرک باید به‌عنوان سازمانی مستقل نام برد که تحت‌نظر وزارت امور اقتصاد و دارایی فعالیت می‌کند. گمرک مکلف به رعایت مقررات و دستورالعمل‌هایی است که در امور بازرگانی و در حوزه واردات و صادرات تبیین می‌شود. فعالیت و توسعه در حوزه‌های گوناگون تولیدی اعم از معدن و صنایع معدنی، نیازمند ورود قطعات، تجهیزات، خطوط تولید و... است. با این وجود، چالش‌هایی در این مسیر وجود دارد. بخشی از این کمبودها در نبود هماهنگی میان ارکان گوناگون اقتصادی کشور ازجمله گمرک و سایر نهادهای مرتبط ایجاد می‌شود. بخش دیگر مشکلات تولیدکنندگان با گمرک به‌دلیل به‌روز نبودن قوانین و مقررات حاکم بر این سازمان با شرایط روز تولید است؛ درنتیجه تجدیدنظر در این شرایط ضروری به‌نظر می‌رسد.

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

گمرک، گلوگاه ورود و خروج کالاست و بسیاری از سیاست‌های اقتصادی کشور در حوزه تجارت بین‌المللی از طریق گمرک اجرایی می‌شود

ضرورت تسهیل مقررات



آنوش رحام، دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی در گفت‌وگو با صمت و در ارزیابی عملکرد گمرک و تاثیر آن بر روند توسعه و تولید صنایع، گفت: در حالت کلی، سازمان گمرک مکلف به رعایت مقررات و دستورالعمل‌هایی است که در امور بازرگانی و در حوزه واردات و صادرات تبیین می‌شود. با این وجود، برخی از ضوابط گمرکی، مسیر توسعه یا شروع فعالیت تولیدی جدید را با چالش روبه‌رو می‌کند. این درحالی است که از گمرک انتظار می‌رود با تسهیل مقررات و شرایط، زمینه‌ساز بهبود تولید باشد.

بروکراسی دست‌وپاگیر

رحام همچنین در ادامه اظهارکرد: واردات خط تولید برای صنایع گوناگون و در روند تولید کالاهای متفاوت با مشکلاتی همراه است. در حالت کلی، امکان واردات خط تولید در قالب یک محموله به کشور وجود ندارد درنتیجه تولیدکنندگان موظف به پرکردن اظهارنامه‌های متعددی برای ورود یک خط تولید هستند. همین موضوع نیز تولیدکنندگان را با بروکراسی پیچیده اداری مواجه می‌کند؛ بنابراین از سازمان 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 یادشده، مشخصات آن به اظهارنامه مادر اضافه شود. این رویه در تمام دنیا و حتی مطابق قوانین و مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی موسوم به UPS۶۰۰ اجرایی می‌شود. دبیر سندیکای تولیدکنندگان لوله و پروفیل فولادی گفت: روند ورود ماشین‌آلات، قطعات یا تجهیزات خطوط تولید به کشور به قدری طولانی، خسته‌کننده و زمان‌بر است که کمتر تولیدکننده‌ای، اقبال کافی برای آن را می‌یابد.

این فعال صنعتی با اشاره به تشریفات گمرکی در بخش حمل‌ونقل و ترانزیت گفت: نبود قوانین و مقررات متناسب با شرایط روز و نادیده گرفتن شرایط تحریمی از سوی گمرک، هزینه‌های متعددی را به تولیدکنندگان و در مسیر واردات تجهیزات موردنیاز آنها تحمیل می‌کند.

در شرایط تحریم، هر شرکتی حاضر به همکاری با تولیدکنندگان ایرانی نیست. درنتیجه و با هدف گریز از گزندهای تحریم، عموما اسناد حمل محصولات خریداری‌شده از کشور دومی صادر می‌شود و درنتیجه واردکنندگان ناچار هستند عوارضی ۱۰ درصدی را با عنوان حق پرچم پرداخت کنند.

این در حالی است که واردکنندگان تجهیزات و قطعات به‌دلیل شرایط تحریم مجبور به انتقال بار و محصولات کالایی با استفاده از ناوگان حمل‌ونقل خارجی به کشور هستند؛ یعنی عملا امکان استفاده از ناوگان حمل‌ونقل ایرانی وجود ندارد.

عوارض حق پرچم

رحام تاکید کرد: در قوانین مربوط با دریافت عوارض حق پرچم تاکید شده چنانچه امکان استفاده از ناوگان حمل‌ونقل ایرانی وجود نداشته باشد، الزامی به پرداخت عوارض نیست. در اینجا هم با توجه به مشکلات تحریم و عدم‌صدور بارنامه از سوی طرف‌های خارجی به مقصد مستقیم ایران، امکانی برای استفاده از ناوگان حمل ایرانی وجود ندارد. با این وجود، مسئولان گمرک ضمن اشراف به تمام مشکلاتی که در این حوزه وجود دارد، این چالش‌ها را نادیده می‌گیرند و بارنامه‌های ما را برای پرداخت عوارض ارسال می‌کنند.

این فعال صنعت فولاد، اشتباه در روند ارزش‌گذاری تجهیزات، قطعات و به‌ویژه خطوط تولید را یکی دیگر از مشکلات اساسی دانست که در تعامل میان تولیدکنندگان و گمرک به‌وجود می‌آید و پرونده‌های متعددی نیز در این زمینه ایجاد شده است.

وی افزود: خطوط تولید و راه‌اندازی واحدهای تولیدی در قالب ۲ نوع قرارداد گوناگون سفارش داده می‌شوند. در قراردادهای EPC «مهندسی، تدارک و ساخت»، شرکت واسطه صاحب تکنولوژی، خط تولید سفارش داده شده را از ابتدا و متناسب با سفارش طراحی می‌کند اما در همین حال، امکان خرید خط تولیدهایی از پیش ساخته شده با عنوان کاتالوگ آیتم نیز وجود دارد. بدون تردید خرید خط تولید EPC به مراتب هزینه بیشتری برای تولیدکنندگان به همراه دارد. خط تولید مورد استفاده در بسیاری از صنایع فلزی، فولادی، صنایع تکمیلی فولاد و... باید در قالب قراردادهای EPC سفارش داده شوند. با این وجود، گمرک معیار درستی برای ارزش‌گذاری این قراردادها ندارد. درنتیجه بروزرسانی آمار و اطلاعات گمرک در این بخش ضروری به‌نظر می‌رسد.

سایر چالش‌ها

رحام در ادامه و درباره سایر چالش‌های حاکم بر روند ورود ماشین‌آلات و تجهیزات به کشور، تاکید کرد: واردات یا صادرات فرآیندهای بین‌بخشی هستند و نبود هماهنگی میان نهادهای مرتبط، چالش‌زاست. در چنین شرایطی، اگر یک تولیدکننده بخواهد برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای، خط تولیدی را به کشور وارد کند، یا یک فعال معدنی نیاز به ماشین‌آلات داشته باشد، درگیر فرآیند طولانی خواهد شد. این در حالی است که ورود خط تولید به سایر کشورها در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام می‌شود.

البته تمام چالش‌های حاکم بر این بخش را نمی‌توان به عملکرد گمرک نسبت داد، بلکه مجموعه سیاست‌های حاکم بر این بخش، چالش‌زا هستند.

در حالت کلی یک تولیدکننده برای واردات هر قطعه، تجهیز یا محصولی باید مجموعه‌ای از موافقتنامه‌ها را دریافت کند. در همین حال هیچ تولیدکننده داخلی ادعای تولید آن محصول را نداشته باشد. در غیر این‌صورت، حتی اگر محصول تولید شده توسط شرکت ایرانی غیررقابتی هم باشد، باز با شعار حمایت از تولید داخلی، موانعی در مسیر واردات آن ایجاد می‌شود؛ یعنی موانع جدی‌تری در مسیر توسعه صنایع ایجاد می‌شود.

رحام تاکید کرد: به‌علاوه آنکه در موارد متعددی شاهد هستیم که اختلاف چشمگیری میان کیفیت قطعات و تجهیزات تولید شده در کشور با نمونه‌های مشابه خارجی آن وجود دارد. درنتیجه از سیاست‌گذاران انتظار می‌رود با روش‌های دیگری از فرآیند ساخت داخل حمایت کنند و فشار ناشی از ان را به صنعتگران وارد نکنند.

مشکل دنباله‌دار ارز

این فعال صنعتی روند تخصیص ارز را دیگر چالش حاکم بر روند ورود محصولات گوناگون به کشور دانست که گاهی زمینه دپو این تجهیزات را در گمرکات فراهم می‌کند. در سال‌های اخیر و با تشدید شرایط تحریم و محدودیت در روند تامین ارز، این مشکل به مراتب جدی شده است.

رحام گفت: در حال‌حاضر حتی واردات تجهیزات با استفاده از ارز حاصل از صادرات نیز به این آسانی‌ها ممکن نیست. نبود هماهنگی میان بانک مرکزی و سایر نهادهای مرتبط با روند ورود تجهیزات و قطعات یا مواد اولیه و...، این موضوع را به بحرانی برای فعالان صنعتی بدل کرده است. تمام چالش‌های یادشده درحالی هستند که در کشور به‌طور مرتب، شعار حمایت از تولید و مانع‌زدایی سر داده می‌شود و در همین حال، شاهد شدت گرفتن بحران‌های اقتصادی در کشور هستیم.

وی در پایان تاکید کرد: چنانچه امکانی برای رفع چالش‌های یادشده فراهم شود، می‌توان به ارتقای تولید، افزایش تولید ناخالص داخلی و توسعه اقتصادی کشور امید داشته باشیم. در چنین شرایطی، بخش بزرگی از بحران‌های اقتصادی و ارزی حاکم بر کشور برطرف خواهند شد.

شناسایی گلوگاه‌های تجارت



سعید برزگر، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: مسیر تجارت خارجی از گمرک می‌گذرد. توجه به تجارت خارجی و الزامات آن یکی از پیش‌شرط‌های اصلی برای تولید در صنایع گوناگون به‌شمار می‌رود؛ بنابراین تسهیل در شرایط گمرک و تعاملی که میان این سازمان و تولیدکنندگان وجود دارد، به منزله بهبود در شرایط تولید در صنایع گوناگون خواهد بود.

وی افزود: البته فعالیت در حوزه معدن و صنایع معدنی در کشور ما بر پایه بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی شکل گرفته است. با این وجود، همچنان بخشی از نیازهای این صنایع از طریق واردات تامین و سهمی از تولیدات آنها نیز باید به بازار جهانی صادر شود. در چنین شرایطی، عملکرد سازمان گمرک و تعامل آن با تولیدکنندگان اهمیت می‌یابد.

برزگر گفت: در طول سال‌های گذشته با وجود شدت‌گرفتن تحریم‌های اقتصادی علیه ایران و همچنین بروز بحران‌های ارزی در کشور، روند واردات و ترخیص کالاها را از گمرک دشوار شده است. همین موضوع نیز زمینه‌ساز اعتراض فعالان صنعتی و تولیدکنندگان است.

نگاه منفی به واردات

وی در ادامه با اشاره به حاکم بودن نگاه منفی به واردات از سوی مسئولان گفت: همین منفی‌نگری نیز واردات مواد اولیه، قطعات یدکی و تجهیزات به کشور را با چالش‌هایی همچون موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای روبه‌رو کرده است. دولت به‌جای آنکه در شرایط تحریم بروکراسی واردات را کاهش دهد تا شرکت‌ها بتوانند مواد اولیه و تجهیزات موردنیاز تولید را راحت‌تر واردکنند، این مسیر را بیش‌ازپیش دشوار کرده است.

در همین حال با توجه به شرایط نابسامان اقتصادی و محدودیت‌های ارزی که پیش‌تر به آن اشاره شد، شیوه تخصیص ارز در بانک مرکزی برای واردات به‌شدت بروکراتیک و زمان‌بر شده است.

در همین حال در مواردی شاهد هستیم که مدت زمان دپو کالا در گمرک از زمان مجاز آن عبور می‌کند، چراکه ارز به آن اختصاص نمی‌یابد. بدون تردید چنین تعلل‌هایی در روند تولید توجیه‌پذیر نیستند و حتی در مواردی زمینه توقف یک صنعت را فراهم می‌کنند؛ یعنی ضربه دیگری از سیاست‌های داخلی به صنایع وارد می‌شود.

گمرک مقصر نیست

وی در ادامه تاکید کرد: البته گمرک مقصر تمام چالش‌های موردبحث نیست، چراکه گمرک قانون‌گذار نیست. در واقع این روند بروکراتیک و مقررات زائد و دست‌وپاگیر را سایر نهادها صادر می‌کنند و گمرک وظیفه اجرای آن را برعهده دارد. در حالت کلی باید اقرار کرد بی‌تجربگی مدیران و آشنا نبودن آنها با فرآیند تولید یکی از دلایل اصلی این سیاست‌گذاری‌های اشتباه است. به‌علاوه آنکه مدیران در کشور ما به‌هیچ‌عنوان با اثر تصمیم‌گیری خود روبه‌رو نخواهند شد و هزینه همه این پیامدها را تولیدکننده می‌پردازد. همین موضوع نیز به مانعی اساسی در مسیر تسهیل شرایط بدل خواهد شد.

برزگر افزود: توقف یک کالا در گمرک به منزله وارد آمدن خسارات جدی به تولیدکنندگان است؛ بنابراین در تمام دنیا تلاش می‌شود این زمان به حداقل ممکن کاهش یابد. اما این موضوعات در ایران مفهوم جدی ندارند و درنتیجه نهادهای دولتی بدون‌توجه به این موضوع عمل می‌کنند و ترخیص کالا از گمرک را به‌شدت زمان‌بر کرده‌اند.

از موارد یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که علاوه بر تحریم‌های جهانی، عملکرد سیاست‌گذاران داخلی نیز چالش‌های جدی را در مسیر واردات و به‌دنبال آن تولید ایجاد کرده است.

وی گفت: نهادهای دولتی در حکم دست‌اندازهای جدی در زنجیره تامین مواد اولیه هستند. در همین حال، شریان‌های ورود کالا به کشور تحت موضوعاتی همچون حمایت از داخلی‌سازی یا جلوگیری از قاچاق دچار انسداد شده است. بدین‌ترتیب هر روز مانع جدید و جدی در مسیر واردات، تولید و حتی صادرات ایجاد می‌شود؛ درنتیجه نمی‌توان به بهبود شرایط امید داشت.

سخن پایانی

در دنیای کنونی با توجه به توسعه تجارت بین‌المللی و الزامات حاکم بر این روابط، گمرک نقش ویژه‌ای یافته است. گمرک گلوگاه ورود و خروج کالا به‌شمار می‌رود و بسیاری از سیاست‌های اقتصادی کشور در حوزه تجارت بین‌المللی از طریق گمرک اجرایی می‌شود.

در چنین شرایطی، از متولیان این سازمان انتظار می‌رود با ایجاد تسهیلات مناسب در چارچوب قوانین و مقررات، حذف تشریفات، افزایش کیفیت خدمات گمرکی و ارتقای کارآیی نظام گمرکی و بازرگانی کشور زمینه توسعه اقتصادی را فراهم کنند.

برخی از ضوابط گمرکی، مسیر توسعه یا شروع فعالیت تولیدی جدید را با چالش روبه‌رو می‌کنند

یادداشت

گمرک امانت‌دار است



غلامرضا خلیقی
مدیرعامل شرکت فولاد غرب آسیا

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.

واردات فعالان صنعت فولاد بیشتر به قطعات یدکی و تجهیزات اختصاص دارد. تامین برخی از این قطعات حیاتی است و وارد نشدن آنها می‌تواند حتی زمینه‌ساز توقف تولید در یک واحد صنعتی باشد. البته تولیدکنندگان به شرایط کشور و دشواری‌های موجود مسیر واردات کالا یا روند تخصیص ارز و دپو محصولات در گمرک واقف هستند و نیازهای خود را پیش‌بینی و از قبل برای آنها برنامه‌ریزی می‌کنند.

با این وجود در مواردی روند واردات از پیش‌بینی‌ها طولانی‌تر می‌شود و چالش‌های را در مسیر تولید ایجاد می‌کند.

در ادامه باید خاطرنشان کرد تولیدکنندگان به مشکلاتی همچون ورود کالا بدون تخصیص ارز در زمان مناسب عادت کرده و روند فعالیت خود را بر این شرایط منطبق کرده‌اند.

در گذشته تخصیص ارز به‌ویژه برای اعداد و ارقام کوچک به سرعت انجام می‌شد اما اکنون این روند تغییر کرده و روند تخصیص ارز یک یا ۲ ماه زمان می‌برد.

این موضوع به‌ویژه برای تولیدکنندگانی که محصولات‌شان را به‌طور کامل در بازار داخلی به فروش می‌رسانند و ارز حاصل از صادرات ندارند، جدی‌تر است. به‌عنوان مثال، درحال‌حاضر تولیدکنندگان ورق سرد فولادی با توجه به نیاز کشور به این محصول موظفند تمام محصولات خود را در بازار داخلی به فروش برسانند و اجازه صادرات ندارند. درنتیجه ارز حاصل از صادرات ندارند که آن را برای واردات مصرف کنند. بنابراین انتظار می‌رود در شرایطی که دولت صادرات محصولی را ممنوع می‌کند، منابعی برای تامین نیازهای ارزی موردنیاز آن صنعت هم در نظر بگیرد. 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. به‌عنوان مثال در مواردی از مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت درخواست کرده‌ایم اجازه صادرات محدودی را به ما بدهند تا با ارز حاصل از آن بتوانیم به‌راحتی قطعات موردنیاز خود را تامین کنیم اما ستاد تنظیم بازار اجازه چنین اقدامی را نمی‌دهد. در واقع تصمیم‌گیران همه جنبه‌های یک موضوع را نمی‌بینند. 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.

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

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

یادداشت



عوارض صادراتی، قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد

سعید عسکرزاده
دبیر انجمن سنگ آهن ایران

درگیری‌ها و چالش‌های بخش معدن با سازمان گمرک، تنها به مسائل واردات ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی محصور نمی‌شود و برقراری عوارض از صادرات مواد معدنی و محصولات این بخش از دیگر مهم‌ترین مشکلات این حوزه است. براساس ماده ۱۴۱ قانون مالیات‌های مستقیم، ۱۰۰ درصد درآمد حاصل از صادرات خدمات و کالاهای غیرنفتی و محصولات بخش کشاورزی و ۲۰ درصد درآمد حاصل از صادرات مواد خام مشمول مالیات با نرخ صفر می‌شود. تا سال‌ها پیش، صادرکنندگان به منظور تامین درآمدهای ارزی کشور از پرداخت مالیات معاف بودند اما در پی تغییر سیاست‌های ارزی بانک مرکزی، صادرکنندگان باید منابع حاصل از صادرات خود را در سامانه نیما آورده تا مشمول نرخ صفر و معافیت مالیاتی شوند. این لیست و فهرست مواد معدنی مشمول پرداخت عوارض نیز توسط هیات‌وزیران به تصویب رسید. هیات‌وزیران تصمیمی مبنی‌بر برقراری مالیات بر صادرات مواد خام و نیمه‌خام اتخاذ کرده و کنسانتره، گندله و هماتیت سنگ‌آهن نیز طبق تعاریف در نظر گرفته شده در این ابلاغیه، مشمول مالیات بر صادرات شدند. هرچند پس از مدتی این لیست بازنگری شده و صادرات برخی از انواع سنگ‌آهن از این لیست خارج شد، اما همچنان این تصمیم را می‌توان آسیب برای صادرات بخش معدن معرفی کرد. در وهله نخست باید به مشخص نبودن معیارهای تعریف مواد معدنی خام و نیمه‌خام ایراد گرفت. به عبارتی، بر سر روندی که وزارت صنعت، معدن و تجارت برای تعریف مواد خام و نیمه‌خام و تصمیم برای وضع مالیات برای صادرات آنها در نظر گرفته، همواره مناقشاتی وجود دارد. به عبارتی، وضع قوانین این‌چنینی برای عوارض‌های صادراتی، حاکی از نبود برنامه مدون، ویژه و منسجم برای فعالیت‌های صادراتی در نهادهای دولتی است. بدیهی است وجود عوارض بر سر صادرات هر نوع محصول چه معدنی و چه غیرمعدنی و نبود معافیت‌های مالیاتی برای تجارت‌های بین‌المللی، هزینه این فعالیت‌ها را افزایش خواهد داد. در ادامه و به‌ناچار نرخ محصول نهایی صادر شده افزایش می‌یابد و این اتفاق سرانجامی جز از بین رفتن مزیت رقابتی برای محصولات ما نخواهد داشت. از سوی دیگر، باید در نظر داشت رفع معافیت‌های مالیاتی، عوارض گمرکی و دیگر موارد بهای تمام‌شده تولیدات صادراتی را افزایش می‌دهند. با غیررقابتی شدن محصول معادن ما، سایر کشورها جای ایران را خواهند گرفت و دیگر در بازارهای جهانی سهمی نخواهیم داشت. این به معنای از دست رفتن فرصت توسعه بخش معدن و کسب سود از بازارهای بین‌المللی است. باید خاطرنشان کرد در سال‌های اخیر ایران بسیاری از بازارهای صادراتی خود را بنا به دلایل مختلفی از دست داده است. از بین رفتن مزیت نرخ رقابتی، تحریم‌های بین‌المللی، افزایش عوارض و مشکلات بخش معدن با گمرک از جمله این دلایل هستند. متاسفانه در کشور برنامه درست و کاربردی برای حفظ بازارهای صادراتی که به‌سختی و زحمت شکل گرفته‌اند، وجود ندارد و این موضوع مهم‌ترین عامل محدود شدن تجارت بین‌المللی بخش معدن است.

از سوی دیگر، باید در نظر داشت محدود شدن تجارت در بخش معدن می‌تواند برای معادن کوچک و متوسط‌مقیاس پیامدهای منفی بیشتری داشته باشد. بخش عمده‌ای از فعالیت‌های بخش معدن مربوط به معادن کوچک‌مقیاس است. بهره‌برداران این معادن با مشکلات مختلفی مانند تامین تجهیزات، پرداخت حقوق دولتی و دیگر مشکلات مواجه هستند. با افزایش محدودیت‌های صادراتی، در عمل بازار فروش مواد معدنی این معادن محدود شده و درآمدزایی آنها به خطر می‌افتد. این موضوع یکی از نکات مهمی است که باید نهادهای دولتی در تصمیم‌گیری‌های خود نهایت توجه لازم را به آن داشته باشند.

گفت‌وگو

در گفت‌وگوی صمت با رئیس اتحادیه صادرکنندگان صنایع و معادن سرب و روی مطرح شد

محدودیت‌های گمرکی واردات ماشین‌آلات

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

بارها بر اهمیت وجود تجهیزات و ماشین‌آلات کارآمد در عملیات عمرانی، صنعتی و معدنی تاکید شده و از این رو پرداختن به پیامدهایی که بی‌توجهی به این موضوع در پی خواهد داشت، امری تکراری است. اما موضوعی که سبب شده تا بارها ارزش تجهیزات در معادن یادآوری شود، استمرار مشکلات در تهیه و تامین دستگاه‌ها و ماشین‌آلات است. در ماه‌های اخیر وزارت صنعت، معدن و تجارت دولت سیزدهم با انتشار طرح‌ها و اعلام بخشنامه‌های مختلف در زمینه واردات تجهیزات، قصد در تسهیل روند واردات داشته است. همچنین حمایت از تولید داخل از نگاه نهادهای دولتی مغفول نمانده و توسعه صنایع ماشین‌سازی داخلی در کنار افزایش واردات جزو برنامه‌های آنها است. به عقیده فعالان معدنی، نه‌تنها رویکرد دولت بر روند واردات تجهیزات معدنی تاثیر مستقیم دارد، بلکه نگاه سازمان گمرک برای ورود این ماشین‌آلات حائز اهمیت است چراکه برخی قوانین گمرکی در تضاد با قوانین بخش معدن درباره واردات تجهیزات بوده و این موضوع سبب شده شاهد دپوی بخشی از ماشین‌آلات در انبارهای گمرک باشیم. درباره این تعارضات قانونی، پیامدها و راهکارهای آن صمت با حسن حسینقلی، رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های صنایع و معادن سرب و روی ایران گفت‌وگو کرده که شرح آن را می‌خوانید:



عکس: آیدا فریدی

به دلیل نبود تجهیزات در کشور، بازار دستگاه‌های معدنی ملتهب شده و قیمت ماشین‌آلات به‌شدت افزایش پیدا کرده است

آذر امسال پس از انتقادات معدنکاران نسبت به کمبود ماشین‌آلات معدنی و مشکلات گوناگون ناشی از آن، کاوس قاسمی، مدیرکل دفتر بهره‌برداری معادن وزارت صنعت، معدن و تجارت در نامه‌ای به رؤسای این وزارتخانه از آنها خواست تا متقاضیان واجد شرایط ورود ماشین‌آلات معدنی بیش از ۵ دستگاه را اعلام کنند.

در این نامه قاسمی به رؤسای سازمان صنعت، معدن و تجارت ۳۱ استان به همراه جنوب استان کرمان، مناطق آزاد چابهار، قشم، ارس و ماکو طی نامه‌ای اعلام کرد با در نظر گرفتن شرایط بخش معدن هر استان، نام بهره‌برداران واجد شرایط و دارای قرارداد معتبر معدنی که خواستار واردات بیش از ۵ دستگاه ماشین‌آلات معدنی هستند را اعلام کنند.

این اعلام نام و تهیه اطلاعات قرار بود به نیازسنجی دقیق معادن کشور به تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی کشور منجر شود.

به عبارتی وزارت صنعت، معدن و تجارت قصد داشت نیاز معادن در سال ۱۴۰۱ را براساس این اعلام نیازها تخمین بزند و براساس آن به واردات بپردازد. اما این اقدام پایان راه نبوده و تنها نیاز معادن به تجهیزات، مبنای تصمیم‌گیری نهادهای دولتی درباره واردات نخواهد بود.

ابتدای دی امسال نمایندگان مجلس شورای اسلامی به منظور حمایت از صنعت ماشین‌سازی در کشور، اعلام کردند واردات تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی، مشمول حقوق ورودی است. این در حالی است که یکی از بندهای موجود در قانون معادن دسته‌ای از معافیت‌ها را برای این واردات در نظر داشت.

این دست نگاه‌ها و عمل‌های متفاوت نهادهای دولتی در زمینه واردات ماشین‌آلات بخش معدن، سبب سردرگمی و مشکلات بیشتر فعالان این حوزه می‌شود.



حسن حسینقلی

یکی از ضوابط امروز واردات ماشین‌آلات، لزوم تعیین منشأ ارز واردات در سامانه نیما است. این قانون اقدام خوبی است و در این حالت به منابع ارزی کشور فشاری وارد نمی‌شود و بازار نیز دچار تلاطم نخواهد شد

◉ به‌عنوان یک فعال معدنی، مهم‌ترین محدودیت‌های واردات تجهیزات معدنی را چه مواردی می‌دانید؟

در زمینه واردات تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی، مشکلات قانونی مختلفی وجود دارد. در وهله نخست آنکه براساس ماده ۱۰۹ قانون گمرک، ماشین‌آلات معدنی و راهسازی جزو اتوبوس و ماشین‌های سواری محسوب شده و قوانین مربوط به این نوع ماشین‌ها برای ماشین‌آلات معدنی صادق است.

به عبارتی، این عدم تفکیک کاربرد ماشین‌آلات در نظر گمرک سبب شده واردات تجهیزات و دستگاه‌های فعالیت‌های معدنی با سختی و محدودیت همراه باشد.

از سوی دیگر، در قانون معادن تجهیزات معدنی از دیگر ماشین‌آلات تفکیک شده و طبق آن واردات دستگاه‌های بخش معدن آزاد است. این موضوع حاکی از وجود تناقض‌های قانونی بوده که هیچ‌یک از نهادهای دولتی تاکنون قدیم برای رفع این تضاد و اصلاح قانون در جهت سهولت روند واردات ماشین‌آلات بخش معدن اقدامی انجام نداده‌اند؛ بنابراین مهم‌ترین گره واردات تجهیزات برای فعالیت معادن، تناقض‌های قانونی و محدودیت‌های دولتی است. مشکل دوم نیز ایراد در آمارهایی است که نهادهای دولتی برای تصمیم‌گیری به آن استناد می‌کنند.

معاون معادن و فرآوری مواد وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده میانگین عمر دستگاه‌های معدنی موجود در کشور ۱۸ سال است و مشخص نیست این اعداد و ارقام بر چه مبنایی اعلام شده است.

ممکن است این اطلاعات را از مرکز آمار گرفته باشند که باز هم قابل استناد نیست چراکه این مرکز فقط از چند شرکت بزرگ معدنی و دولتی اطلاعات جمع‌آوری کرده و به سایر معادن کشور تعمیم داده است. برای مثال، اطلاعات فعالیت و تجهیزات معدنی من به‌عنوان یک فعال معدنی که فعالیت بهره‌برداری از ۵ معدن را برعهده داشته و ۱۷۶ دستگاه معدنی دارم، در این آمارگیری ثبت نشده است.

از سایر همکاران و فعالان این حوزه نیز تا جایی که خبر دارم آماری گرفته نشده که تجهیزات آنها در چه شرایطی فعال است. پس این آمار اعلام شده صحیح نبوده و قابل استناد برای تصمیم‌گیری نیست.

◉ به‌تازگی اخبار متعددی درباره واردات ماشین‌آلات معدنی از سوی نهادهای دولتی مطرح شده است. این واردات تا چه میزان از نیاز بخش معدن به تجهیزات را رفع کردند؟

برمبنای اخبار، اجازه ورود ۵۰۰ دستگاه ماشین معدنی صادر شده در حالی که خود معاون معادن و فرآوری مواد وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده نیاز امروزه بخش معدن حدود ۳ هزار دستگاه و ماشین‌آلات در سال است. این نیاز در شرایطی است که ماشین‌های فعلی سالانه از رده خارج شوند و باید جای خالی آنها را پر کنیم. به عبارتی، رقم ۳ هزار ماشین در وضعیت حفظ ثبات است و اگر تمایل به توسعه بخش معدن داشته باشیم، به تبع نیازهای ما چند برابر خواهد بود.

از سوی دیگر، مسئله بازار و نرخ تجهیزات معدنی یکی مسائل مهمی است که باید به آن توجه کرد چراکه به دلیل نبود تجهیزات در کشور، بازار این دستگاه‌ها ملتهب شده و قیمت ماشین‌آلات به‌شدت افزایش پیدا کرده است. واردات ماشین‌آلات در چند وقت اخیر هیچ کمکی به این بازار ملتهب نکرده است زیرا تعداد وارد شده بسیار محدود بوده و نیاز فعالیت‌های معدن بسیار بیشتر از این میزان است؛ بنابراین همچنان قیمت تجهیزات فعالیت‌های معدنی بسیار بالاست و با کمبود این ماشین‌آلات مواجه هستیم. از این رو، هم از نظر نحوه و میزان توسعه فعالیت‌ها و هم بازار قیمتی، این واردات اخیر تاثیر چندانی بر بخش معدن نداشتند.

◉ به مشکلات قانونی و محدودیت‌های دولتی در راستای واردات تجهیزات معدنی اشاره کردید. این محدودیت‌ها شامل چه مواردی است؟

یکی از محدودیت‌های مهم دولت در زمینه واردات تجهیزات معدنی، وضع شرط سن در ورود ماشین‌آلات معدنی است. درحال‌حاضر دولت گفته باید ماشین‌های زیر ۱۰ سال ساخت وارد شوند، در حالی که فروشندگان زیادی در جهان تمایل به فروش تجهیزات زیر ۱۰ سال ساخت خود ندارند. از این رو، باید این شرط به حداقل ۲۰ سال افزایش یابد. باید به این نکته توجه کرد برقراری هرگونه محدودیت از سوی دولت به منزله ایجاد رانت برای بخشی دیگر محسوب می‌شود.

از سوی دیگر، بحث خروج ارز یکی از دغدغه‌های مهم دولت است و باید این موضوع را خاطرنشان کنم که شرایط ارزی کشور نیز برای فعالان معدنی بسیار مهم است. یکی از ضوابطی که امروز در زمینه این موضوع وجود دارد، لزوم ثبت ارز برای واردات در سامانه نیما و اعلام منشأ آن به دولت است. این قانون اقدام خوبی است و ما به‌عنوان فعالان معدنی از آن حمایت می‌کنیم چراکه معدنکاران باید با ارز آزاد و حاصل از فعالیت‌های خود به واردات تجهیزات و تامین نیازهای خود بپردازند.

در این حالت به شرایط ارزی کشور فشاری وارد نشده بازار نیز دچار تلاطم نخواهد شد. اما باز هم با وجود این اقدام، دولت به‌سختی با واردات تجهیزات موافقت می‌کند. به‌عنوان مثال، دولت گفته باید براساس فعالیت و میزان تولید هر معدن نیاز آن به ماشین‌آلات تعیین شود. علاوه‌بر آن، محدودیت در میزان ظرفیت و توان ماشین وارداتی نیز مسئله بسیار مهمی است چراکه براساس این نظر، در عمل تجهیزات تنها برای معادن بزرگ‌مقیاس وارد شده و معادن کوچک که به تجهیزات کوچک‌تر و کم‌ظرفیت‌تر نیاز دارند، نادیده گرفته خواهند شد.

باید یادآور شوم ۸۵ درصد اشتغال در بخش معدن، مربوط به فعالیت معادن کوچک و متوسط‌مقیاس بوده و بخش عمده‌ای از استخراج‌های معدنی نیز از این معادن صورت می‌گیرد. از این رو، هرگونه بی‌توجهی به این معادن که اغلب بخش خصوصی متولی آنهاست، می‌تواند توازن کلی فعالیت بخش معدن را بر هم زند.

این معادن نیاز به دستگاه‌ها و ماشین‌آلات کوچک با ظرفیت پایین داشته و در صورت وارد نشدن تجهیزات مناسب، صاحبان این معادن نمی‌توانند به فعالیت خود ادامه دهند.

◉ مشکلات گمرکی یکی از موارد مهمی بود که به‌عنوان مسائل واردات تجهیزات معدنی در ابتدای صحبت‌های خود به آن اشاره کردید. غیر از وجود تناقض در قوانین گمرکی، چه مشکلات دیگری در این باره وجود دارد؟

یکی دیگر از مشکلات بخش معدن با گمرک، دپو تجهیزات است. دو دسته ماشین‌آلات امروز به‌عنوان دپو در گمرک مانده و دولت اجازه ترخیص آنها را نمی‌دهد. دسته نخست ماشین‌آلات و تجهیزات نو هستند که توسط فعالان معدنی سفارش داده شده و به کشور رسیده است.

دولت و گمرک بنا به دلایل ارزی (مانند مشخص بودن منشأ پول تجهیزات) و دیگر مسائل مربوط به نحوه قانون‌گذاری واردات تجهیزات، اجازه ترخیص آنها را صادر نمی‌کند. این ماشین‌آلات مدت‌هاست در گمرک مانده و دست بخش معدن از آنها کوتاه است.

از این رو، یکی از اقدامات مهمی که باید دولت در راستای تامین نیاز تجهیزات بخش معدن در پیش گیرد، در نظر گرفتن تمهیدات برای آزادسازی این ماشین‌آلات است. دسته دوم ماشین‌آلاتی هستند که به‌عنوان ورود موقت وارد ایران شده‌اند.

اغلب این تجهیزات توسط پیمانکاران خارجی که ایران فعالیت صنعتی یا راهسازی داشتند، وارد شده و از ابتدا قرار بود پس از اتمام پروژه‌های عمرانی از کشور خارج شوند. اما پس از گذشت سال‌ها و انجام فعالیت‌ها، برای پیمانکاران خروج و بازگرداندن این ماشین‌آلات صرفه اقتصادی نداشته و در ایران آنها را رها کردند.

دولت این ماشین‌ها را برای بازگرداندن در گمرک جمع‌آوری کرده و این تجهیزات بدون استفاده در انبارها مانده‌اند. در بین این ماشین‌ها، هم تجهیزات مناسب و کارآمد وجود دارد هم ماشین‌آلات نامناسب و فرسوده. اما تعداد ماشین‌هایی که می‌توانند به فعالیت‌های معدنی و ترابری کشور کمک کنند، بسیار بیشتر است.

آزاد نکردن این ماشین‌ها به منزله محروم نگه داشتن معادن از تجهیزات کارآمد و به نوعی ائتلاف ظرفیت‌های موجود است. در روزهای پایانی دولت قبلی، معاون اول رئیس‌جمهوری نامه‌ای به گمرک نوشته و اجازه واردات این ماشین‌آلات ورود موقتی که دپو شده را صادر کرد اما همچنان این آزادسازی رخ نداده است.

سخن پایانی

چندی پیش رئیس دولت سیزدهم، بر ضرورت تعیین‌تکلیف شدن اجناس ترخیص نشده از گمرک، تاکید کرد و براساس آن ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی نیز باید در این روند بررسی قرار می‌گرفتند چراکه عدم آزادسازی تجهیزات معدنی از گمرک به دلایل مختلفی از جمله ثبت نشدن سفارش و تغییرات مکرر قوانین وارداتی، از مهم‌ترین گلایه امروزه فعالان معدنی است. رفع این درگیری‌ها و در ادامه آزادسازی تجهیزات معدنی می‌تواند تحول عظیمی در ناوگان حمل‌ونقل و فعالیت‌های این بخش داشته باشد.

گزارش خبری

در بیست‌وچهارمین همایش رتبه‌بندی شرکت‌های برتر عنوان شد

عوامل برتری و پایداری بنگاه‌های بزرگ چیست؟

گروه صنعت
editor@smtnews.ir

همایش بیست‌وچهارمین سال رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایرانی با حضور مسئولان و مدیران ارشد شرکت‌های برتر کشور در مرکز همایش‌های بین‌المللی صداوسیما برگزار شد. برخی از شاخص‌های رتبه‌بندی شامل شاخص‌های فروش، اندازه و رشد شرکت، سودآوری و عملکرد، بهره‌وری، صادرات، نقدینگی، بدهی و شاخص‌های بازار هستند. نتایج رتبه‌بندی امسال نشان می‌دهد سهم ۱۰۰ شرکت نخست از کل فروش ۸۶.۹رصد و ۱۰۰ شرکت دوم ۹.۵درصد است. ۱۰۰ شرکت اول ۷۱.۴درصد اشتغالزایی کل شرکت‌های برتر را سهیم هستند. این نتایج مشخص می‌کند میزان صادرات ۱۰۰ شرکت نخست ۹۲.۵درصد از کل صادرات ۵۰۰ شرکت برتر است. همچنین مقایسه ارزش‌افزوده شرکت‌ها با تولید ناخالص داخلی نشان می‌دهد ارزش‌افزوده ۱۰۰ شرکت نخست ۱۸درصد و ارزش‌افزوده ۵۰۰ شرکت ۲۰درصد است. فروش ۱۰۰ شرکت اول ۴۵درصد و فروش ۵۰۰ شرکت ۵۲درصد است.



برای ارتقای اقتصاد ملی، راهی جز حمایت از پیشرانان نیست

مهدی صادقی‌نیارکی، معاون برنامه‌ریزی و توسعه سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در بیست‌وچهارمین دوره رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران گفت: در اقتصاد ملی راهی جز تقویت، حمایت، پشتیبانی و رفع موانع برای پیشتازان و پیشرانان اقتصاد ملی و توجه به مزیت‌هایمان نداریم. به گزارش ایدرونیوز، وی افزود: آمار ۵۰۰ و ۱۰۰ شرکت برتر ایران نشان می‌دهد مجموع فروش ۱۰۰ شرکت برتر، حدود ۴۵ درصد تولید ناخالص ملی را تشکیل می‌دهد در حالی که با در نظر گرفتن ۵۰۰ شرکت برتر این آمار به ۵۲ درصد بود. همچنین ارزش‌افزوده ۵۰۰ شرکت برتر ۲۰ درصد GDP و ۱۰۰ شرکت برتر ۱۸ درصد GDP کل کشور را تشکیل می‌دهد. وی گفت: در جهان، اقتصاد کشورها به‌وسیله شرکت‌ها ساخته می‌شود و این شرکت‌های بزرگ هستند که اقتصاد ملی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را می‌سازند و تصویر بیرونی اقتصاد کشور را در جهان مشخص می‌کنند و در نهایت می‌توانند شاخص‌های زندگی افراد حاضر در آن جامعه را تغییر دهند. در اقتصاد ملی ما تقریبا به اندازه انگشتان دست یا حتی بیشتر، شرکت با فروش بیش از یک میلیارد دلار وجود دارد. در اقتصاد ملی راهی جز تقویت، حمایت، پشتیبانی و رفع موانع برای پیشتازان و پیشرانان اقتصاد ملی و توجه به مزیت‌هایمان نداریم. صادقی‌نیارکی با بیان اینکه ایران جزو ۵ رتبه نخست فارغ‌التحصیلان دانشگاهی در جهان است، تصریح کرد: ناچاریم توجه بیشتری به صنایع ساخت‌محور داشته باشیم، زیرا چالش امروز کشور استفاده از متخصصان و فارغ‌التحصیلان است؛ بنابراین باید شکاف ۳۰ درصدی بین GDP و ارزش‌افزوده را به این سمت هدایت کنیم. معاون برنامه‌ریزی و توسعه ایدرو با اشاره به قانون حداکثر استفاده از توان تولید اظهار کرد: مسئله رتبه‌بندی در این قانون به صراحت ذکر شده است. این امتیاز می‌تواند به‌عنوان اعتباری برای این شرکت‌ها در اقتصاد کشور شناخته شود.

ضرورت هوش نوآوری در مدیران

در ادامه ابوالفضل کیانی‌بختیاری، مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی درباره عوامل برتری و پایداری بنگاه‌های بزرگ، اظهار کرد: هوش نوآوری که توانایی شناختی انسان برای مشاهده مشکلات و فرصت‌ها به شیوه‌ای جدید و کشف راه‌حل‌های جدید در پاسخ به چالش‌های پیچیده است، یکی از عوامل برتری و پایداری بنگاه‌های بزرگ است، به عبارت دیگر، هوش نوآوری پاسخی به پیچیدگی و نیاز رهبران در محیط‌های پیش‌بینی‌ناپذیر است. به گزارش روابط عمومی سازمان مدیریت صنعتی، وی افزود: محیط‌های امروز محیط‌های پر تغییر، با پیچیدگی بالا، پرابهام با عدم‌قطعیت است که عدم‌اطمینان، تغییرات سریع، ابهام و پیچیدگی را به همراه دارد. کیانی‌بختیاری، اشتباهات رایج در این محیط را شامل رویکرد دستوری به نوآوری، ساده‌انگاری مسائل پیچیده، محدود کردن سطح نوآوری به رهبران و مدیران ارشد، نداشتن استراتژی و برنامه نوآوری و ضعف دانشی رهبران درباره نوآوری و شیوه پیاده‌سازی آن عنوان کرد.وی در پاسخ به این پرسش که آیا هوش نوآوری برای محیط غیرقابل پیش‌بینی کافی است، اظهار کرد: رهبران علاوه‌بر هوش نوآوری به دو نوع هوش هوش هیجانی و هوش تحلیلی هم نیاز دارند. هوش نوآوری، شناسایی مسئله با رویکردی نوآوری و کشف راه‌حل‌های جدید برای آن است. از سوی دیگر هوش تحلیلی استفاده از سواد و مهارت‌های ریاضی برای شناسایی و حل مسئله، استفاده از حافظه برای حل مشکلات پیچیده و استفاده از منطق برای حل مسئله است. اما هوش هیجانی، خودمدیریتی، آگاهی اجتماعی و مدیریت روابط است. مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی، تفکر واگرا و تفکر همگرا را ابزارهای هوش نوآور دانست و گفت: تفکر واگرا تولید انبوهی از راه‌حل‌های جدید برای یک مسئله از طریق ترکیب، تجزیه یا مرتب کردن ایده‌های موجود و جدید است و تفکر همگرا اصلاح ایده‌ها و اکتشاف بهترین جنبه‌های هر ایده برای رسیدن به راه‌حل نوآورانه است. کیانی‌بختیاری، هنر رهبران را تفکر درباره تفکر نامید. آگاهی از اینکه در هر موقعیتی و در مواجهه با هر مسئله‌ای، باید از کدام هوش و تفکر استفاده کرد. وی افزود: هوش نوآوری پاسخی برای مسائل پیچیده، غیرخطی و پیش‌بینی‌ناپذیر است؛ بنابراین استفاده از این هوش برای مسائل خطی و تکرارشونده موجب اتلاف زمان برای رسیدن به راه‌حل مناسب، پیچیدگی راه‌حل و صرف منابع زیاد برای اجرای راه‌حل می‌شود. هوش نوآوری در صورت پرورش یافتن، به شکل تفکر نوآورانه بروز می‌یابد. تفکر نوآورانه فرآیند حل مسائل از طریق کشف، ترکیب و مرتب کردن ایده‌ها (تفکر واگرا) برای رسیدن به بهترین روش جدید حل مسئله (تفکر همگرا) است. کیانی‌بختیاری توجه به رویکردهای بین‌المللی نوپدید فناورانه و صنعتی را از دیگر عوامل برتری و پایداری بنگاه‌های بزرگ دانست و انقلاب صنعتی چهارم (آلمان ۲۰۱۱) و جامعه ۵.۰ (ژاپن ۲۰۱۶) را فناوری‌های پیشرفته، در راستای منافع اقتصادی، اجتماعی و رفاه شهروندان نامید و افزود: نسل پنجم صنعت اهداف و گستره‌ای فراتر از تولید کالاها و خدمات و سودآوری دارد و بر ۳ عنصر انسان، پایداری و تاب‌آوری بنا شده است. مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی، حرکت به سوی پارادایم حکمرانی هوشمند را در گرو اقتصاد چرخشی، اقتصاد گیگ، اقتصاد اشتراکی، اقتصاد سبز و اقتصاد دیجیتال دانست و سازمان‌های دوسوتوان را عامل توسعه صنعتی و درآمدزایی و توسعه مناطق کم‌برخوردار و انجام فعالیت‌های زیست‌سازگار خواند. وی خاطرنشان کرد: سازمان‌های هیبریدی از دیگر ابزارهای حرکت به سوی ایجاد سازمان‌های نوپدید منطبق با ملاحظات اجتماعی و زیست‌محیطی هستند. این سازمان‌ها گونه‌ای از سازمان‌های دوسوتوان هستند که از یک سو دارای ماموریت فرهنگی اجتماعی و زیست‌محیطی و از سوی دیگر، به‌دنبال کسب سود و درآمدزایی هستند.

پارادایم دوناتی و حفظ پایداری

کیانی‌بختیاری افزود: در پارادایم سازمان‌های دوناتی، هدف نخست حفظ پایداری محیط‌زیست و عدم‌تجاوز از سقف زیست‌محیطی و هدف ثانویه کسب درآمد است. رهبران سازمان‌های دوناتی، ملاحظات زیست‌محیطی در تمامی تصمیمات خود وارد می‌کنند. این سازمان‌ها مبتنی بر مسئولیت اجتماعی هستند. در نهایت سازمان‌های شهروند شرکتی، نمونه دیگری از سازمان‌های نوپدید هستند. ماهیت شرکت‌ها در سراسر جهان در حال تغییر است. شرکت‌ها دیگر فقط یک ماهیت حقوقی ندارند که هدف نخست آن سودآوری و پاسخگویی به سهامداران باشد. شرکت‌ها به شهروندانی تبدیل شده‌اند که در قبال جامعه مسئول هستند و باید به شهروند شرکتی خوب تبدیل شوند. کیانی‌بختیاری چهارمین عامل از عوامل برتری و پایداری بنگاه‌های بزرگ را توجه به رویکرد دولت‌ها در صنعت سبز دانست. سبزسازی صنایع موجود به معنای اصلاح فرآیندهای صنایع موجود (صرف‌نظر از اندازه، بخش یا مکان) به گونه‌ای که در تمام مراحل پیش، هنگام و پس از تولید (محصول یا خدمت) کمترین آثار زیست‌محیطی ممکن ایجاد شود. برخی از اقدامات اساسی در سبزسازی، استفاده کاراتر از منابع، استفاده از منابع تجدیدپذیر، حداقل استفاده از سوخت‌های فسیلی و تولید حداقل گازهای گلخانه‌ای است. از سوی دیگر، توسعه صنایع سبز، توسعه کسب‌وکارها و صنایعی که هدف‌شان ایجاد پایداری در محیط‌زیست است. صنایعی مانند بازیافت مواد، مدیریت ضایعات، تصفیه آب، حمل‌ونقل ضایعات و... وی ادامه داد: دوگانه‌زدایی دیگر رویکرد دولت‌ها در صنعت سبز است. در صنعت سنتی، فعالیت صنعتی به معنی «خیر» در رشد اقتصادی و «شر» برای محیط‌زیست است. اما در صنعت سبز، زوجیت خیر اقتصادی و شر اقتصادی از بین می‌رود و زوج جدید تشکیل می‌شود: خیر اقتصاد و خیر محیط‌زیست. تزویج‌زدایی توجه دولت‌ها، سیاست‌گذاران و فعالان صنعتی به این موضوع است که نرخ رشد فشار بر محیط‌زیست همواره باید کمتر از نرخ رشد اقتصادی باشد. او در بیان چهارمین رویکرد صنایع دوستدار محیط‌زیست عنوان کرد: در این رویکرد، صنایعی از مواد اولیه پایدار برای تولید استفاده و محصولات دوستدار محیط‌زیست تولید می‌کنند. محصولات دوستدار محیط‌زیست محصولاتی هستند که هم در چرخه تولید، هم مصرف و هم بازیافت، آسیبی به محیط‌زیست وارد نمی‌کنند. رشد اقتصادی صنایع سبز نشان‌دهنده افزایش اقبال عمومی به این صنایع است. (توجه عمومی به مسئولیت اجتماعی) شاید در آینده صنایع غیرسبز، به‌طور روزافزونی مورداقبال کمتر عمومی قرار گیرند. ایجاد الزامات قانونی درباره گازهای گلخانه‌ای برای کشورهای در حال توسعه (توافقنامه پاریس و موارد مشابه) صنایع زیست‌سازگار را توجیه می‌کنند.

شرکت‌های بزرگ و حکمرانی هوشمند

مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی در ادامه به مثال‌هایی از اقدامات شرکت‌های بزرگ در حکمرانی هوشمند پرداخت. استفاده از زنجیره بلوکی در زنجیره تامین والمارت (استفاده از فناوری‌های نوظهور) برچسب‌های RFID یا کیوآر واحدهای نگهداری موجودی و استفاده از پهپاد برای سرشماری انبارها توسط آمازون (استفاده از فناوری‌های نوظهور ایربی‌ان‌بی و اوبر (اقتصاد اشتراکی)، تامین آب آشامیدنی برای کشورهای کم‌برخوردار و بازیافت قوطی و ظروف محصولات توسط پپسی کولا (دوسوتوانی سازمانی و اقتصاد چرخشی)، درج برچسب‌های زیست‌سازگاری بر محصولات در کانادا، اتحادیه اروپا و امریکا (اقتصاد سبز) از این جمله هستند.

مهم‌ترین اهداف رتبه‌بندی

کیانی‌بختیاری در ادامه به تاریخچه ۲۴ سال متوالی رتبه‌بندی شرکت‌های برتر از سال ۱۳۷۷ پرداخت. در سال آغاز این رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران از نظر شاخص میزان فروش رتبه‌بندی و معرفی می‌شدند. میزان اثرگذاری یک بنگاه اقتصادی در ابعاد اقتصاد ملی با میزان فروش آن رابطه مستقیم دارد؛ بنابراین در رتبه‌بندی سال ۱۳۷۷ تعداد شاخص‌های مورد ارزیابی یک شاخص و گزارش نتیجه رتبه‌بندی در یک بروشور ۴ صفحه‌ای گنجانده شد اما مهم‌ترین اهداف رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران تولید اطلاعات درباره بنگاه‌های اقتصادی کشور و شفاف‌سازی فضای کسب‌وکار است. وی یادآور شد: رتبه‌بندی شرکت‌ها از نظر میزان اثرگذاری در اقتصاد ملی، گسترش رقابت بین بنگاه‌های اقتصادی و استفاده از نتایج رتبه‌بندی برای کمک به برنامه‌ریزی اقتصادی در کشور انجام می‌شود. رتبه‌بندی‌های مشابه IMI-۱۰۰ در سطح جهان رتبه‌بندی Fortune ۵۰۰ است که ۵۰۰ شرکت بزرگ دنیا را رتبه‌بندی می‌کند. در سطح منطقه، رتبه‌بندی DS۱۰۰ که ۱۰۰ شرکت بزرگ کشورهای عضو سازمان همکاری اسلامی را رتبه‌بندی می‌کند. در سطح جهانی در کشورهای امریکا، کانادا، ترکیه، هندوستان و... انجام می‌شود. رتبه‌بندی IMI-۱۰۰ در سال ۱۴۰۰ شامل ۵۰۰ شرکت است. ۵۰۰ شرکت براساس بالاترین میزان فروش (درآمد) مشخص می‌شوند. ۵۰۰ شرکت براساس میزان فروش به ۵ دسته صدتایی تقسیم می‌شوند و شرکت‌های هر دسته براساس ۳۲ شاخص دیگر با هم مقایسه و رتبه‌بندی می‌شوند. به این نحو شرکت‌هایی با هم مقایسه می‌شوند که از نظر اندازه تاحدودی به هم نزدیک هستند.

نحوه رتبه‌بندی شرکت‌های برتر

در ادامه همایش مجید درویش، مدیر مرکز رتبه‌بندی شرکت‌های برتر به سخن پرداخت و گفت: در این رتبه‌بندی، شرکت‌ها براساس بالاترین میزان فروش (درآمد) مشخص می‌شوند. در فهرست‌های عمومی IMI-۱۰۰، انواع شرکت‌ها در رشته‌های صنعتی مختلف حضور دارند. ۵۰۰ شرکت براساس میزان فروش به ۵ دسته صدتایی تقسیم و شرکت‌های هر دسته براساس ۳۲ شاخص دیگر با هم مقایسه و رتبه‌بندی می‌شوند. به این نحو، شرکت‌هایی با هم مقایسه می‌شوند که از نظر اندازه تاحدودی به هم نزدیک هستند. تعداد شاخص‌های موردارزیابی در فهرست‌های عمومی، ۳۳ شاخص است. چین بیشترین تعداد شرکت در فهرست فورچون را دارد و کشورهای امریکا، ژاپن، آلمان، فرانسه و بریتانیا در مقام‌های بعدی قرار دارند اما سهم امریکا از نظر میزان درآمد در فهرست فورچون ۵۰۰ بالاترین و چین، ژاپن، آلمان، فرانسه و بریتانیا در رتبه‌های بعدی قرار دارند. مطابق آخرین آمار موجود، صنایع بزرگ ۴۷ درصد اشتغال را ایجاد کرده‌اند. طی ۱۰ سال (۹۳-۱۳۸۳)، سهم بنگاه‌های بزرگ در ایجاد ارزش‌افزوده حدود ۹۰ درصد بوده است. بنگاه‌های بزرگ اقتصادی در ایران شغل‌هایی ایجاد می‌کنند که در مقایسه با بنگاه‌های کوچک و متوسط، تاثیر بیشتری در رشد اقتصادی و رفاه اجتماعی دارند.

وی درباره روش‌شناسی رتبه‌بندی گفت: یک شرکت، در شاخص‌های گوناگون، رتبه‌های متفاوتی می‌گیرد و به عبارت دیگر در این نوع رتبه‌بندی‌ها، شاخص‌های مختلف با هم ترکیب نمی‌شوند تا در مجموع، به یک شرکت، یک رتبه تعلق گیرد. باید توجه داشت هر فهرست رتبه‌بندی مربوط به چه شاخصی است، فهرست مزبور، فقط جایگاه شرکت‌ها را از جنبه همان شاخص مشخص می‌کند و نه از تمام جنبه‌ها. شاخص‌های رتبه‌بندی، شاخص‌های کمی (مقداری) هستند و مقادیر آنها از صورت‌های مالی حسابرسی و تایید شده شرکت‌ها استخراج می‌شود. رتبه شرکت‌ها در شاخص موردنظر، براساس مقادیر عددی به‌وسیله نرم‌افزار مشخص می‌شود و هیچ‌گونه ارزیابی و قضاوتی از سوی اجراکنندگان رتبه‌بندی صورت نمی‌گیرد. از ویژگی‌های رتبه‌بندی IMI-۱۰۰، شفافیت بالای آن است، به طوری که رتبه هر شرکت در هر شاخص، به‌راحتی قابل بررسی و صحه‌گذاری است. درویش گفت: در سال ۱۳۹۹، اقتصاد ایران یک درصد رشد داشته است. رشد واقعی فروش ۵۰۰ شرکت برتر ۲۳.۶ درصد بوده است. پس می‌توان گفت که شرکت‌های برتر، نقش لوکوموتیو اقتصاد کشور را داشته‌اند. فروش نخستین شرکت، ۱۴۶.۸۶۱ میلیارد تومان، فروش صدمین شرکت ۵.۲۰۱ میلیارد تومان یعنی ۸۵ درصد رشد نسبت به فروش صدمین شرکت سال قبل و جمع فروش ۱۰۰ شرکت برتر، ۲، ۲۸۳، ۳۸۲ میلیارد تومان یعنی ۷۶ درصد رشد (اسمی) نسبت به سال قبل از آن داشته است. مدیر مرکز رتبه‌بندی شرکت‌های برتر گفت: در رتبه‌بندی IMI-۱۰۰ علاوه‌بر اینکه جایگاه هر شرکت در فهرست‌های عمومی نشان داده می‌شود، جایگاه شرکت در گروه صنعتی مربوط نیز مشخص می‌شود. در رتبه‌بندی سال ۹۹، شرکت‌ها در ۳۲ گروه صنعتی (رشته کسب‌وکار) قرار گرفته‌اند. رده‌بندی شرکت‌های برتر در زمینه شرکت‌های پیشرو (تعیین ۱۰ شرکت دارای بالاترین رشد طی دوره ۴ ساله بین ۱۰۰ شرکت برتر)، شرکت‌های برتر از نظر رشد سریع (تعیین ۵ شرکت دارای بالاترین رشد طی دوره ۴ ساله از هر دسته صدتایی بعدی)، شرکت‌های برتر صادرات‌گرا (تعیین ۱۰ شرکت دارای بالاترین رتبه از نظر شاخص ترکیبی صادرات) و شاخص ترکیبی صادرات از ترکیب ۳ شاخص میزان صادرات، رشد صادرات و نسبت صادرات به فروش به‌دست می‌آید. وی خاطرنشان کرد: مقایسه ۵۰۰ شرکت بزرگ و گروه‌های صنعتی رتبه‌بندی IMI-۱۰۰ با ۵۰۰ شرکت بزرگ و گروه‌های صنعتی فهرست Fortune Global ۵۰۰ مقایسه ۵۰۰ شرکت بزرگ و گروه‌های صنعتی رتبه‌بندی IMI-۱۰۰ با ۵۰۰ شرکت بزرگ و گروه‌های صنعتی در رتبه‌بندی‌های مشابه در ترکیه، هند و امریکا. این مقایسه‌ها اطلاعات مفیدی در زمینه مقایسه صنایع و رشته‌های مختلف کسب‌وکار در این ۴ کشور ارائه می‌دهد.

گفتنی است در این دوره شرکت‌های صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس، بانک ملت، فولاد مبارکه اصفهان، پالایش نفت بندرعباس، سرمایه‌گذاری غدیر، ایران‌خودرو، مپنا بانک صادرات ایران و گروه گسترش نفت و گاز پارسیان براساس شاخص فروش به ترتیب حائز رتبه اول تا دهم شدند. گفتنی است شرکت مس با کسب رتبه سوم در شاخص «سود» و «بالاترین ارزش بازار» در ردیف برترین‌ها قرار گرفت. شرکت ملی صنایع مس ایران در این همایش برپایه شاخص‌های تعریف‌شده با دریافت لوح تقدیر و تندیس همایش به‌عنوان شرکت پیشرو معرفی شد.

بنا به اعلام دبیرخانه بیست‌وچهارمین سال رتبه‌بندی شرکت‌ها «تغییر رتبه فروش شرکت‌های فهرست ۱۰۰ شرکت برتر ایران در ۴ سال اخیر» مهم‌ترین معیار در انتخاب ۱۰ شرکت پیشرو بوده است. همچنین فملی (شرکت ملی صنایع مس ایران) حایز رتبه شد. افزون بر این، شرکت مس در شاخص «بیشترین صادرات» و «سودآوری» رتبه ۴ را از آن خود کرد و در شاخص «بالاترین ارزش‌افزوده» موفق به کسب رتبه ۶ و در شاخص «فروش/درآمد» در مقام شانزدهم ۱۰۰ شرکت برتر ایران قرار گرفت.


مهدی صادقی‌نیارکی


ابوالفضل کیانی‌بختیاری


مجید درویش

پایان درج آگهی‌های غیرواقعی خودرو



با توجه به تاثیرگذاری درج آگهی‌های غیرواقعی خودرو و قیمت‌سازی‌های صوری بر اذهان عمومی و ایجاد فضای تشتت و نگرانی عمومی از گران‌فروشی، سکوهای درج آگهی خودرو روی همه بسترهای الکترونیکی خود، اعم از وب‌سایت و نرم‌افزار موبایل، ۶ قابلیت مهم ایجاد کردند.

به گزارش ایرنا، بر این اساس، این قابلیت‌ها شامل امکان احراز هویت آگهی‌دهندگان، امکان احراز صلاحیت کسب‌وکار آگهی‌دهندگان، امکان احراز وجود خودرو آگهی‌شده، اختصاص نشان مجزا BADGE، اطلاع‌رسانی به کاربران و ایجاد امکان مرتب‌سازی و فیلتر کردن، نمایش مجموع تعداد آگهی‌های منتشرشده از سوی یک آگهی‌دهنده و اعلام روش نظارت و نرخ آگهی‌های خودرو هستند که توسط سکوهای درج آگهی خودرو شیپور، دیوار و باما اجرایی شد.

در همین پیوند، در نشست خبری «دستاوردهای جدید در حوزه ساماندهی آگهی‌های الکترونیکی خودرو» در محل وزارت صنعت، معدن و تجارت، محمدصادق مفتح، قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی افزود: فضای سایبری یک امکان است که با توسعه زیرساخت‌های آن در کشور، امکان تغییر روابط تجاری سنتی را ایجاد می‌کند.

وی گفت: تقویت این ابزارها و ایجاد امکاناتی که بتوان از ظرفیت‌های فضای مجازی بیشتر استفاده کرد، برای توسعه عدالت اجتماعی در بخش بازرگانی و تجارت کشور یک ضرورت است.

مفتح بیان کرد: این امکانات در راستای اینکه خریداران و مشتریان از صلاحیت فروشندگان و سلامت کالا مطلع شده و به این ترتیب از کلاهبرداری و سوءاستفاده جلوگیری شود، بسیار مهم است.

قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی ایجاد این ابزارها در سکوها و پلتفرم‌های اینترنتی، ابزاری برای عرضه کالاهای استاندارد است و در تعادل نرخ بسیار موثر خواهد بود و وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز از آن در موضوع تنظیم بازار استفاده می‌کند. وی گفت: به این ترتیب، عامه مردم در یک فضای رقابتی از قیمت‌ها مطلع خواهند بود، هرچند درباره کالاهایی مانند مسکن و خودرو، پیچیدگی‌های کار بیشتر است.

مفتح تصریح کرد: امروز نخستین گام برای عرضه کالای استاندارد همراه با احراز هویت فروشندگان و احراز اصالت کالا در بخش خودرو برداشته شد و در مراحل بعدی قرار است موضوع بیمه با طراحی دیگر به این پلتفرم‌ها اضافه شود تا افراد در زمان رویت خودرو در فضای اینترنت، بتوانند با یک کلیک از سوابق پرداخت خسارت و تصادفات آن خودرو مطلع شوند و یک خودرو تصادفی را به‌جای خودرو سالم تحویل نگیرند.

قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی ایجاد این ابزارها در سکوها و پلتفرم‌های اینترنتی، ابزاری برای عرضه کالاهای استاندارد است و در تعادل نرخ بسیار موثر خواهد بود و وزارتخانه نیز از آن در موضوع تنظیم بازار استفاده می‌کند.

وی ادامه داد: به این ترتیب، عامه مردم در یک فضای رقابتی از قیمت‌ها مطلع خواهند بود، هرچند درباره کالاهایی مانند مسکن و خودرو پیچیدگی‌های کار بیشتر است.

مفتح تصریح کرد: در حال‌حاضر، نخستین گام برای عرضه کالای استاندارد همراه با احراز هویت فروشندگان و احراز اصالت کالا در بخش خودرو برداشته شد و در مراحل بعدی قرار است موضوع بیمه با طراحی دیگر به این پلتفرم‌ها اضافه شود تا افراد در زمان رویت خودرو در فضای اینترنت، بتوانند با یک کلیک از سوابق پرداخت خسارت و تصادفات آن خودرو مطلع شوند و یک خودرو تصادفی را به‌جای خودرو سالم تحویل نگیرند.

ثبت آگهی‌های صوری به‌حداقل رسید

در این نشست علی رهبری، رئیس مرکز توسعه تجارت الکترونیکی افزود: در سال ۹۸ یکی از دلایل افزایش نرخ خودروها این بود که یک نفر می‌توانست در سایت‌ها بدون احراز هویت تعداد زیادی حساب کاربری ایجاد کند و با استفاده از آنها خودروهایی که اصلا وجود خارجی نداشتند را به صورت صوری آگهی کند و به همین شیوه هر روز به نرخ خودروها اضافه می‌شد. وی بیان کرد: قابلیت‌هایی که امروز به آنها اشاره شد، اکنون امکان ثبت آگهی‌های صوری را به‌حداقل رسانده، با تدابیر اتخاذ شده و روش‌های نظارت بر نرخ که به اطلاع سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نیز خواهد رسید، کنترل قیمت‌ها و جلوگیری از درج قیمت‌های غیرواقعی خودروها در دستور کار قرار گرفته است.

او خاطرنشان کرد: افزایش اطمینان مصرف‌کننده در آگهی‌ها، توسعه آن کسب‌وکار و پلتفرم را نیز به‌دنبال خواهد داشت. رهبری گفت: استعلام خسارت واردشده به خودروها که سابقه پرداخت بیمه داشته باشد، در این پلتفرم‌ها بسیار جذاب خواهد بود. در این زمینه، قائم‌مقام اسبق پلتفرم شیپور هم اظهار کرد: نرخ خودرو از جاهای گوناگون از جمله نرخ کارخانه‌ای روز، مراکز تعویض پلاک و نمایشگاه‌داران دارای مجوز گرفته می‌شود و حتی کارشناسان رسمی دادگستری بر آن نظارت دارند. در این پلتفرم‌ها همچنین صفحاتی برای تعیین نرخ خودروها وجود دارد که بر مبنای وارد کردن برخی اطلاعات، قیمت‌ها را در ۳ حد بالا، استاندارد و پایین در اختیار مشتری قرار می‌دهد.

گزارش خبری

تاریخچه گمرک در ایران

باتوجه به قرائن و شـواهد تاریخـی می‌توان ادعا کرد مقررات گمرکی و گمرک به‌شکلی در زمان مادها وجود داشته است. همین طور در زمان سلسله هخامنشی، در سرزمین وسیع ایران که از شرق هندوستان تا غربی‌ترین نقطـه در مصر آن زمان و در شـمال و جنوب نیز ادامه داشـته، مبادلات بازرگانی از زمان مادها رونق بیشتری داشته و چنین تشـکیلاتی نیز دایر بوده است. در زمان اشکانیان گمرک به‌صورت اداره‌ای منظم فعالیت داشته و کلیـه اجنـاس وارده و صـادره ثبت می‌شـد. از دوره ساسـانیان اطلاعاتی در زمینـه وجود گمرک و حقوق و عـوارض گمرکی و نحوه دریافت آن نمی‌توان به‌دسـت آورد، امـا نمی‌توان گفت آن زمان امـور گمرکی وجود نداشـته اسـت. وجـود ادارات منظم گمرکـی و دفاتر گمرکی در سلسله اشکانیان محرز بوده و باتوجه به اینکه ساسانیان وارث حکومت اشکانیان بودند نمی‌توان مدعی شد این منبع درآمد را نادیده گرفته‌اند.

نکته دیگر در زمینـه وجود گمرک و گرفتن حقوق و عوارض گمرکی در زمان ساسـانیان در زمینه همکاری و مبادلـه دولـت ایران با دولت روم اسـت. دولت روم از کالاهـای وارداتـی و صادراتـی خود حقـوق و عوارض دریافـت می‌کرده اسـت. البتـه در دوره جدیـد، قانون تعرفه و آیین‌نامه آن در سـال ۱۳۳۷ براساس تعرفه ژنو به تصویب رسـید که تا سـال ۱۳۵۱ اجرا شد. در سال ۱۳۵۰ قانون امور گمرکی به تصویب رسـید که براساس قانون بروکسـل تنظیم شـد و آیین‌نامـه اجرایی آن در سال ۱۳۵۱ به تصویب رسید. در سال‌های بعد از ۱۳۵۱ براساس نیاز به سازگاری مواد و مفاد قانون امور گمرکی و آیین‌نامـه اجرایی اصلاحاتـی در قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن به عمل آمد.

از زمان صفویه به بعد از کالاهای وارده به کشور حقوق و عوارضی به‌نام فرضه گرفته می‌شـد؛ به این ترتیب که عوارض گمرکی کالاهـای وارداتی از طریق خلیج‌فارس و برپایـه کیفیت بهای آنها تعیین می‌شـد امـا از آنجا کـه دولت قادر به نظارت دقیـق در اخذ حقوق گمرکی نبود، از زمان شـاه سلیمان (۱۰۸۵هق/۱۶۷۴م) گمرک اجاره داده شد و این روند بیش از ۲ قرن تا ورود رایزنان بلژیکی به ایران ادامه داشت.

در سـال ۱۲۷۷ هش اجاره گمرک لغو شد. به‌موجب عهدنامه ترکمانچای مقرر شـده بود از کالاهای وارده از روسـیه تزاری فقط ۵ درصد حقوق گمرکی اخذ شـود و ۳ سـال بعد، سـایر دولت‌ها نیز از این مزایا اسـتفاده کرده و در واقع حقوق گمرکی در ایران به‌طور یکنواخت براساس ۵ درصد اسـتوار شد؛ بدون آنکه با دولت ایران معامله شده باشد.

بعدا که دولت ایران مبادرت به اسـتقراض از روسیه و انگلستان کرد، درآمدهای گمرکی شمال و جنوب محل پرداخت این وام‌ها در نظر گرفته شد. به‌منظور جلوگیری از حیـف و میـل درآمدهای گمرکـی و باتوجه به لزوم رعایت موازنه سیاسـی، دولت ایران در زمان مظفرالدین شاه و صدارت امین‌الدوله مبادرت به استخدام مستشاران بلژیکی کرد.

بنابه پیشنهاد رئیس این هیات به‌عنوان وزیر گمرکات و فرمـان همایونـی ۱۸ ذیحجـه ۱۳۱۸ هـق اجـاره گمرکخانه‌ها و وصول عوارض داخلی ملغی و مقرر شـد از بهـای اجناس وارداتی به مأخذ ۵ درصد و به اضافه از هر بار ۴۰ من تبریز ۲۲ شاهی از مکاری دریافت شود.

پس از اسـتقرار مشـروطیت، عنـوان وزارت از رئیس هیات مستشاران بلژیکی سـلب شد و اداره کل گمرک تحت نظارت وزارت دارایی قرار گرفت. نخسـتین تعرفه گمرکی ایران براساس وزن و ارزش، در سال ۱۲۸۲ هش به‌وسیله مستشاران بلژیکی تنظیم شد و ۱۰ سال پس از اجرای آن، درآمدهای گمرکی کشور که در سال ۱۲۷۷ ۱۰ میلیـون ریال بود به ۴۷ میلیون ریال ترقی کرد. در سـال ۱۲۹۹ هش تعرفه دیگری براسـاس وزن و تعداد وضع شـد که از لحاظ واردات، مشـتمل بـر ۵۲ باب و ۹۴ قسـمت و از لحاظ صادرات، مشتمل بر ۱۲ باب بود. حداکثر حقوقی که به موجب این تعرفه دریافت می‌شد در سال ۱۳۰۶ هش بالغ بر ۹۰ میلیون ریال بود.

پـس از الغای کاپیتولاسـیون نخسـتین قانون تعرفه گمرکی ایران در اردیبهشـت ۱۳۰۷ براسـاس حداقل و حداکثر حقوق گمرکی تصویب شد. در سال‌های ۱۳۱۵ و ۱۳۲۰ و ۱۳۲۹ و ۱۳۳۲ هـش چندیـن بار در قانون تعرفه گمرکی ایران تجدیدنظر شـد و سـرانجام قانون تعرفه گمرکی ۱۰ تیر ۱۳۳۷ به تصویب مجلس شورای ملی رسـید. قانون مزبور مشـتمل بر ۳۶ ماده و جدول منضم به آن اسـت که مشتمل بر ۲۱ فصل و ۸۶ بخش و ۹۹۱ نوع کالا است.

در ایـن فصـول، انـواع کالاها به حـال مـاده اولیه، نیمه‌سـاخته و تمام‌شـده و آماده به مصرف ذکر شده و با رعایت احتیاجات کشـور، تولیـدات داخلی، تقویت و حمایت صنایع ملی و قوه خرید و میزان نیازمندی طبقه مصرف‌کننـده برای آنها حقـوق و عوارض گمرکی وضع شده است. درآمد اداره گمرک در نخستین سال تاسیس (۱۲۷۷ هـش) بالـغ بر ۱۰ میلیون ریال بود و در سـال ۱۳۳۸ هـش به بیـش از ۹ میلیارد ریال که برابر با یک سـوم بودجه کل کشور بود رسـید. در قبال این درآمد هنگفت، هزینه اداری گمرکخانه در سـال ۱۳۳۸ بالغ بر ۲۴۰ میلیون ریال، یعنی کمتر از ۳ درصد درآمد مذکور بـود. قانون امور گمرکی در سـال ۱۳۹۰ بازبینی و متن قانون جدیـد امور گمرکی در دی این سـال برای اجرا ابلاغ شد.

یک فعال اقتصادی در گفت‌وگو با صمت تاکید کرد:

بازسازماندهی نظام گمرکی براساس تجارت جهانی

امیرعباس آذرم‌وند
editor@smtnews.ir

روز جهانی گمرک بهانه‌ای اسـت تا به مسـئله مرزبانی اقتصاد در دنیـای پـس از «جهانی شـدن» پرداخت. اغلب نـام گمرک با اعتراض و گلایه گره خورده است؛ به‌نحوی که گاه این تصور پیش می‌آیـد که گمرک و فعـالان اقتصادی در مقابل هم قرار دارند، اما مسعود دانشمند، از فعالان اقتصادی، این قاعده را نمی‌پذیرد و در گفت‌وگو با صمت نه‌تنها گمرک را مسئول وضعیت فعلی نمی‌داند بلکه به کارمندان آنها فرارسیدن این روز را تبریک گفت.

دانشـمند معتقد است مسـئول وضعیت فعلی، گمرک به‌عنوان یک بازوی اجرایی نیسـت بلکه ۲۲ نهادی که سیاست‌گذار بخش گمرک در کشـور هسـتند باید نسبت به مشکلات امروز پاسخگو باشـند. بـه باور وی مسـئله قاچاق در کشـور تنها بـا تغییر روند تعرفه‌گـذاری کالاها در کشـور، حـل خواهد شـد. همچنین وی می‌گوید مبارزه با قاچاق در حیطه وظایف گمرک نیست.

مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.



عکس: صمت

گمرکات به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشـورها نقشی پررنگ در سوخت‌وساز تولیـد دارد، بـه همیـن دلیل دولت‌ها سـعی می‌کننـد از طریق ایـن ابزار سیاست‌گذاری‌های اقتصادی موفق‌تری داشته باشند

◉ اهمیت روز جهانی گمرک در چیست؟

سـازمان جهانی گمرک روز جهانی گمرک را با این هدف بنیان گذارده که در آن، به مسـائل مربوط به گمرکات جهان و بحث‌های لجستیکی و بازرگانی پرداخته شود.

در واقـع گمـرک به‌عنـوان مرزبـان اقتصاد کشورها نقشـی پررنگ در سوخت و ساز تولید دارد، به همین دلیل دولت‌ها سـعی می‌کنند از طریق ایـن ابزار سیاسـت‌گذاری‌های اقتصادی موفق‌تری داشته باشند.

اگر بنا بـه تعریف گمرک را دروازه سـلامت عبور کالا، چـه واردات و چه صـادرات بدانیم، ایـن بخش صرفـا یک بخش اجرایی اسـت. به بیان سـاده‌تر گمرکات در کشـوری چون ایران نقشـی در تصمیم‌گیری‌ها ندارند و تنها مجری تصمیماتی هسـتند که دیگـر بخش‌های دولت گرفته‌اند.

گمرک بـازوی اجرایی دولت‌هـا در مرزهای اقتصادی کشـور اسـت و مصوبات دولت است که نحوه عملکرد این نهاد را مشـخص می‌کند. بـه ایـن اعتبار بایـد تاکید کـرد گمرک حتی نمی‌تواند در تهیه دسـتورالعمل‌های خود نقش تعیین‌کننده‌ای داشته باشـد. گمرک به‌تنهایی اقـدام بـه قانون‌گـذاری نمی‌کنـد، بلکـه این بخش‌های دیگر هسـتند که مصوبـات خود را برای اجرا به این بخش واگذار می‌کنند.

◉ باوجـود ایـن تاکیداتـی کـه دارید، بسـیاری از فعـالان اقتصـادی نسـبت به عملکرد گمرک گلایه دارنـد. چقدر به‌نظر شما این ایرادات وارد است؟

در گمـرک هم حتمـا مدیـران و کارمندان توانمنـد و گاه ضعیـف وجـود دارنـد، اما اگر بپذیریم گمرک صرفا بازوی اجرایی دولت است و تصمیمات دیگر نهادها را اجرا می‌کند، بخشی از ایـن گلایه‌ها یا انتقادات بلاموضوع می‌شـود. بایـد به این نکتـه توجه کرد که سـازمان‌ها و نهادهـای سیاسـت‌گذار در ایـن بخش همگی پشـت صحنه قـرار دارند و تنهـا گمرک روی صحنه و در مقابل چشم ناظران حاضر می‌شود. این امر سـبب می‌شـود همان‌طور که شما هم اشـاره کردیـد، بخش‌های زیـادی از مردم که نسبت به مصوبات و تصمیمات معترض هستند، فکر کنند مسـبب این مشـکلات گمرک کشور است.

وقتـی گمرک به خـودی خود اجـازه صدور مجـوز صادرات یا واردات کالایی را ندارد و تنها می‌تواند براساس دستورالعمل‌های دیگر بخش‌ها عمل کند، فشار فعلی دیگر معنا نخواهد داشت. فشاری که امروز به گمرکات کشور وارد می‌شود نه‌تنها در راستای بهبود عملکرد نیست، بلکه به فرسودگی بیشـتر نهاد گمرک منجر می‌شود و در عملکرد آنها اثر منفی خواهد داشت. باید در روز جهانی گمرک دوباره تاکید کرد که گمرک تنها مسـئولیت اجرایی در مرزهـای اقتصادی کشـور دارد و مسـائل و مشـکلات مربـوط به تصمیم‌گیری و نظام تصمیم‌گیری به این بخش مربوط نیست.

براسـاس آنچـه گفتـه شـد ضروری اسـت از صاحبـان کالا خواسـته شـود که براسـاس مسـئولیت‌ها و توانایی‌های هر بخش انتظارات خود از آن بخش را اعلام کنند.



مسعود دانشمند

اگر بپذیریم گمرک صرفا بازوی اجرایی دولت است و تصمیمات دیگر نهادها را اجرا می‌کند، بخشی از گلایه‌ها یا انتقادات به این نهاد بلاموضوع می‌شود

◉ قاچـاق پدیده‌ای اسـت که بـه اقتصاد ایـران ضربـات متعددی وارد کرده اسـت. چقـدر می‌تـوان گمـرک را مسـئول ایـن نابسامانی‌ها دانست؟

من فکـر می‌کنم گمرک در قبال قاچاق کالا، چه در بعد صادرات و چه بعد واردات، مسئولیت چندانـی ندارد، زیرا قاچـاق کالا تنها از مجاری گمرک تحت مسـئولیت این بخش اسـت و اگر از مرزهـا یا اشـکال دیگر انجام شـود، گمرک مسـئولیتی در قبـال آن نـدارد. گمـرک نهاد مرزداری کشور نیست که متر به متر مرز کشور را کنترل کند. این وظیفه نهادهای دیگر اسـت و همان‌طور که گفتم تنها قاچاقی که از مجاری رسـمی گمرک انجام می‌شـود را باید مرتبط با این بخش دانست.

به‌خوبـی می‌توانیم مشـاهده کنیـم که تنها بخـش ناچیزی از قاچـاق کالای ایران از طریق گمـرکات انجام می‌شـود و بخش مهـم آن از راه‌هـای دیگری صـورت می‌گیرد. اگـر به بازار مراجعـه و کالاهایی که هویت گمرکی ندارند را بررسـی کنیم متوجه می‌شویم بخش مهمی از آنها به گمرک مربوط نیستند.

البتـه برخی هم باتوجه به تجربه کشـورهای دیگر اعتقاد دارند باید گمرک مسئولیت کنترل بازار را هم بر عهده بگیرد و به این شکل کنترلی کامل‌تر بر بازار کالاهای داخلی داشته باشد و با قاچـاق مقابله کند. این مهـم از آنجایی که در کشور ما عملی نشـده، فعلا موضوعیت ندارد و نمی‌توانیم گمـرک را بابت حجم انبوه کالاهای قاچاق در بازارهای داخلی بازخواست کنیم.

◉ گمـرک به‌عنـوان مجـری و نهادهـای مرتبط با آن به‌عنوان سیاست‌گذار باید چه اقداماتی در راسـتای کنتـرل قاچاق انجام دهند؟

برای اینکه کالایی قاچاق نشود، باید قبل از هر چیز کاری کـرد که این کار پرهزینه و کم‌فایده باشـد. این مهم نیز تنها با تغییـر تعرفه کالاها و هماهنگ کردن آنها بـا قیمت‌های منطقه‌ای ممکن اسـت. در واقع اگر قیمت کالا در این سو و آن سوی مرز تفاوت چشمگیری نداشته باشد، دیگر برای قاچاقچیان، منتقل کردن غیرقانونی آنها به کشورها توجیه اقتصادی ندارد.

این راهکاری است که می‌تواند مسئله قاچاق را به‌شـکل ریشـه‌ای حل کند. به‌طور مثال اگر کالایی در ایران یک دلار ارزش داشته باشد و در یکی از کشـورهای همسایه نرخ آن به بیش از ۵ یا ۱۰ دلار برسـد، قاچاقچیان زیادی برای عبور دادن غیرقانونی این کالا از مرزها به‌دنبال یافتن ترفندهای مناسـب خواهند گشت. حال اگر نرخ آن کالا در ایران طـوری افزایش یابد که فاصله قیمتی محصول در دو کشور به حدود ۱۰ درصد برسـد، از آنجا که سـود این فعالیت غیرقانونی کاهـش خواهد یافت، دیگر این اقدام با شـدت گذشته دنبال نخواهد شد.

به‌طـور مثـال در زمینه سـوخت می‌توانیم بگوییم شکاف قیمتی موجود میان نرخ سوخت در ایـران و دو کشـور بـزرگ همسـایه، یعنی پاکستان و ترکیه، مهم‌ترین انگیزه سوخت‌بران برای قاچاق است.

این مسـئله برای همه کالاها و خدمات صدق می‌کنـد. در اقتصـاد اگر یک فعالیـت بازدهی کافی داشته باشد، سـرمایه‌گذاران به آن جلب می‌شـوند؛ خـواه ایـن فعالیت قانونی باشـد یا غیرقانونی.

پـس اگـر تصمیم‌گیـران کشـور به‌دنبـال راهکار فوری و دائمی بـرای رفع معضل قاچاق هسـتند بایـد در نظـام تعرفه‌گـذاری کشـور تجدیدنظرهای اساسـی صورت دهند؛ به‌عبارت سـاده‌تر از تصمیم‌گیران انتظار می‌رود با عطف به مسـئله قاچاق و از بین بردن ریشـه‌ای آن، بـه تعرفه‌گذاری در کشـور بپردازند و تعرفه‌ای را بـرای کالاهـا تعریـف کنند که دیگـر برای قاچاقچیان، جابه‌جا کـردن آن صرفه اقتصادی نداشته باشد.

◉ همان‌طور کـه خودتان گفتیـد در این مسـئله، گمرک کمترین نقـش را دارد. به کـدام نهادها بایـد در این زمینـه مراجعه کرد؟

مـن فکر می‌کنـم ابتدا باید سـراغ نهادهایی برویم که تعرفه را وضع می‌کنند؛ مانند سازمان توسـعه تجارت و اگر مشـکلی وجـود دارد هم به‌جای آنکه آدرس غلـط بدهیم و پای گمرک را بی‌دلیل وسـط بکشیم، بهتر است این نهادها که مسـئول تعرفه‌گذاری در کشـور هستند را به‌عنوان مسـئول واقعـی نابسـامانی‌ها معرفی کنیم.

◉ در برخـی کشـورهای جهـان ایـن گمرک اسـت کـه قاچـاق کالا در بـازار را کنترل می‌کنـد. چرا در ایـران نمی‌توانیم ایـن خواسـته را داشـته باشـیم و سـراغ تعرفه‌گذاری نرویم؟

بلـه؛ در برخـی از کشـورهای جهـان پلیس گمـرک وجود دارد که نه‌تنها مرزهای اقتصادی بلکه بازارهای کشـور را هـم رصد می‌کند و هر جا با کالایی برخورد کند که تشـریفات گمرکی آن به‌طور کامل انجام نشـده باشـد، فورا اقدام بـه ضبط آن کالا کـرده و آن را از بـازار خارج می‌کند. این سیاسـت در کشـورهایی که اجرا شـده تا حدود زیادی پاسـخگو بـوده، اما من تردید دارم بشود برای ایران هم چنین سیاستی را اتخاذ و اجرا کرد.

کشوری به وسـعت ایران، با جمعیت بیش از ۸۰ میلیون نفر و مرزهای گسترده آبی و خاکی، به‌راحتی قابل کنترل نیست، به همین دلیل باید سراغ تغییر تعرفه‌ها برویم، زیرا به‌نظر نمی‌رسد طی کردن راه‌های دیگر، در توان دولت باشد.

البته نمی‌توان کتمان کرد که راه‌های دیگری هم وجود دارد، اما باید نگاه‌های مسئولان تغییر کنـد. ایران مرزهای آبی و خاکی فراوانی دارد و ایـن امر کار کنترل مرزها را دشـوارتر می‌کند. نمی‌توان بـرای این محدوده پلیـس و نگهبان گذاشـت؛ پس بایـد پیـش از هر چیز سـراغ مدرن‌سـازی دسـتگاه‌ها رفت و نظـام گمرکی کشـور را براسـاس تجارب جهانـی و نیازهای اقتصاد کشـور، بازسـازماندهی کرد. در گذشته بـرای هر کالایی که تشـریفات گمرکی خود را به‌درسـتی انجام داده، کد مشـخص اختصاص داده می‌شـد تا در بازار به‌راحتـی بتوان کالای قاچـاق و غیرقاچاق را از هم تفکیک کرد، اما به مرور این سیاست کنار گذاشته شد.

امـروز می‌تـوان این سیاسـت را به اشـکال جدیدتـر اجـرا کرد؛ فقط به‌شـرطی کـه واقعا اراده‌ای بـرای کنتـرل جدی و دقیـق مرزهای اقتصادی وجود داشته باشد.

◉ به‌عنـوان یک فعال اقتصـادی، اهمیت روز جهانی گمرک را در چه می‌دانید؟

من فکر می‌کنم قبل از هر چیز باید به پرسنل این بخش خسـته نباشید بگوییم. همان‌طور که در پاسخ سوالات پیشین هم گفتم، فشار زیادی به این بخش وارد شـده؛ بدون اینکه آنها نقشی در ایجاد مشـکلات داشته باشـند. این گلایه‌ها و انتقادات سبب شـده گاهی فراموش شود که کارمندان گمرک، چه افراد زحمتکشـی هستند که در دورافتاده‌ترین مناطق کشور مشغول کار هستند.

لازم اسـت شـرایط زندگی در مرزهای کشور را بـه یـاد بیاوریم و باتوجه بـه کمبود امکانات ایـن بخش‌هـا از کارمنـدان گمـرک قدردانی کنیم. واقعیت این اسـت کـه کارمندان گمرک و خانواده‌هـای آنها، به‌ویژه کارمنـدان اجرایی گمرک که در مرزها مشـغول هسـتند، شرایط سـختی را تحمـل می‌کنند. همسـر و فرزندان آنهـا در مناطقی بـا کمترین امکانـات زندگی می‌کنند و حتی گاه مدرسـه رفتن فرزندان آنها با مشـقت‌های فراوانی همراه است، به‌نحوی که گاه کارمنـدی در یک منطقه مشـغول فعالیت اسـت اما چون آن منطقه مدرسـه یـا امکانات کافی نـدارد، خانواده خـود را کیلومترها دورتر سـاکن کرده تا آنها بتواننـد از امکانات بهتری بهره‌مند شـوند. باوجـود همه این مشـکلات، مدیریت گمرک چون قصد دارد از سوءاسـتفاده جلوگیری کند، دائم محل کار کارمندان خود را تغییر می‌دهد. این امر آن‌قدر ادامه پیدا می‌کند که بخـش مهمی از زمان خدمت این پرسـنل زحمتکـش صرف جمـع کردن و پهـن کردن وسایل زندگی‌شـان و اثاث‌کشـی از این سوی کشـور به آن سـوی کشور می‌شـود. وقتی این مشکلات را در نظر بگیریم، شاید دیگر به‌راحتی کل کارمنـدان یک مجموعه را متهم نکنیم. من به سهم خودم به همه این پرسنل خسته نباشید می‌گویم و معتقدم مردم ایران باید از آنها چون دیگر پرسنل خدمتگزار کشور قدردانی کنند.

◉ فکر می‌کنید چطور می‌توان از فشاری که به‌شـکل نابجا به گمرک وارد می‌شـود، کاست؟

بایـد سـراغ نهادهایی رفت کـه برای گمرک تصمیم‌گیـری می‌کننـد و از آنهـا بابـت سیاست‌های‌شـان توضیح خواسـت. سـازمان توسـعه تجـارت، سـازمان انرژی اتمـی، بانک مرکزی، وزارت بهداشت، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و... که در مجموع ۲۲ سـازمان تعیین‌کننده در عملکرد گمرک را تشـکیل می‌دهند باید نسـبت به کاسـتی‌های امروز پاسـخگو باشند و برای جامعه مشکلات را تشریح و راه منطقی را با خرد جمعی پیدا کنند. از ایـن طریق از یک طرف می‌توان با شـناخت بهتر نسـبت به حل مشـکلات اقـدام کرد و از طرف دیگر برای مشـکلات موجود راه‌حل‌های واقعی و اثرگذار برگزید.

در گفت‌وگوی صمت با کارشناسان بررسی شد

چالش‌های بیمه حمل‌ونقل و گمرک

کامیار فکور
editor@smtnews.ir

پس از اعمال تحریم‌ها علیه ایران روند صادرات و واردات کشور دچار اختلال شد و این اتفاق تاثیر خود را بر همه وجوه اقتصادی گذاشت. صنعت بیمه هم از گزند تحریم‌ها در امان نماند و چند سالی است بیمه‌های حمل‌ونقل و باربری و بیمه تضمین گمرکی با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو بوده و میزان پرتفو آنها کاهش پیدا کرده است.

همین‌طور این دست بیمه‌ها با مشکلات و مسائل دیگری نیز روبه‌رو هستند که کارشناسان در این گزارش به آن می‌پردازند. کارشناسان صنعت بیمه معتقدند ممکن است گاهی کالایی پیش از رسیدن به مقصد دچار سوانح و اتفاقات مختلفی شود. در این حالت، گمرک حقوق ورودی آن را از شرکت بیمه مطالبه می‌کند. شرکت‌های بیمه مطالبه می‌کنند بعد سراغ آن را از شرکت بیمه می‌گیرند تا مسئله را پیگیری کنند.



عکس: صمت

به‌دلیل تحریم‌ها ایران دیگر مثل گذشته به عنوان مسیر ترانزیتی انتخاب نمی‌شود و این مسئله بر بیمه‌های حمل‌ونقل و بیمه تضمین گمرکی تاثیرگذار بوده است. تحریم تاثیر بسزایی هم بر واردات گذاشته است

توجه به اهمیت بیمه‌های تضمین گمرکی



محسن صادقی‌تیرآبادی، کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: بیمه‌های تضمین گمرکی در قالب بیمه‌های مسئولیت تقسیم‌بندی می‌شود اما مدل ضمانتنامه‌ای دارد. این بیمه‌نامه از گذشته با عنوان بن‌های تضمین گمرکی مصطلح بوده است. بیمه تضمین گمرک یک نوع بیمه حمل‌ونقل است اما در شرکت‌های بیمه مختلف در زیر گروه‌های متفاوتی مثل بیمه‌های مسئولیت، مهندسی و باربری قرار می‌گیرد.

وی افزود: بیمه تضمین گمرکی در ۵ سال اخیر وضعیت بهتری پیدا کرده است. بعد از قاچاق گسترده‌ای که در سال ۱۳۸۹ اتفاق افتاد گمرک حدود ۱۳۰ میلیارد تومان به شرکت‌های بیمه اعلام خسارت کرد. پس از آن بیمه مرکزی ورود کرد و قراردادها تغییر یافت و اصلاحاتی انجام شد.

این کارشناس صنعت بیمه گفت: بیمه‌های تضمین گمرکی مربوط به بحث حقوق ورودی است که شرکت‌های بین‌المللی برای کالاهایی که وارد می‌کنند باید پرداخت کنند تا با مسائل و مشکلاتی در زمان ترخیص مواجه نشوند. به‌واسطه بیمه تضمین گمرک اجازه داده می‌شود کالا ترخیص شود و بعد که به گمرک مقصد رسید با گمرک تسویه کرده و حقوق و عوارض آن را پرداخت می‌کنند. در نتیجه باعث می‌شود بن‌های بیمه‌ای آزاد شود.

■ بن‌های شرکت‌های بیمه

وی افزود: بن‌های شرکت‌های بیمه در اختیار گمرک قرار می‌گیرد و اگر کالا به گمرک مقصد نرسید یا اصطلاحا اعلام وصول آن در سامانه گمرک ثبت نشد، گمرک از شرکت‌های بیمه حقوق ورودی را ادعا می‌کند. شرکت‌های بیمه باید این مطالبه را پرداخت کنند و پس از آن سراغ شرکت حمل‌ونقل بروند و آن مبلغ پرداختی را بازیافت کنند.

این کارشناس صنعت بیمه بیان کرد: ممکن است کالایی پیش از رسیدن به مقصد دچار سوانح و اتفاقات مختلفی شود. در این حالت، گمرک حقوق ورودی آن را از شرکت بیمه مطالبه می‌کند. شرکت‌های بیمه مطالبه پرداخت می‌کنند بعد سراغ آن شرکت می‌روند تا مسئله را پیگیری کنند. گاهی هم که در وصول آن تاخیر پیش می‌آید، گمرک به شرکت بیمه اعلام می‌کند که این‌ها وصول نشده است. شرکت‌های بیمه از طریق نمایندگان خود در گمرک اصطلاحا اعلام وصول آن را در سیستم ثبت می‌کنند.

■ چالش‌های بیمه حمل‌ونقل با مسائل گمرکی

وی درباره چالش‌های بیمه حمل‌ونقل با مسائل گمرکی بیان کرد: هر کالایی که از کشور خارج یا به آن وارد می‌شود باید حتما یک بیمه‌نامه باربری ایرانی با همان کلوزهای بین‌المللی داشته باشد. در مواردی کالا وارد کشور شده و در محوطه گمرک قرار می‌گیرد اما بیمه‌نامه ندارد. در این حالت، گمرک آن تاجر یا بازرگان را جریمه می‌کند به این صورت که با یکی از شرکت‌های بیمه قراردادی با عنوان بیمه محلی برای وی صادر می‌کنند. پوششی که این بیمه‌نامه دارد فقط در همان محوطه گمرک است که اگر اتفاقی برای آن پیش بیاید خسارت آن را پرداخت می‌کنند. این بیمه نرخ بالایی دارد و بیمه‌نامه خیلی مفیدی هم نیست. بهتر است تجار و بازرگانان از ابتدا بیمه‌نامه‌ای خریداری کنند که از مبدا که کشور ثالث باشد تا گمرک و مقصد مندرج در بیمه‌نامه، کالای خود را تحت پوشش قرار دهند. نرخ این بیمه‌نامه خیلی بالا نیست و بعضا از جریمه‌ای که گمرک می‌گیرد، پایین‌تر می‌شود.

■ مشکلات واردات برای بیمه

صادقی تصریح کرد: در بحث واردات مشکلاتی که برای بیمه به‌وجود می‌آید، بحث ترخیص و ارزیابی‌هایی است که باید درباره کالا در گمرک انجام شود. این مشکلات به این مسئله برمی‌گردد که کالا باید سر وقت ترخیص شود اما معمولا زمان‌بر می‌شود. به دلیل اینکه در ترخیص کالا تاخیر می‌افتد و اگر از طریق زمینی یا دریایی بیاید ۶۰ روز بیمه‌نامه‌ها اعتبار دارد، تجار مجبور می‌شوند بیمه‌نامه‌ها را تمدید کنند تا اگر سانحه‌ای پیش آمد شرکت‌های بیمه بتوانند پاسخگو باشند. خیلی وقت‌ها ممکن است کالای وارداتی محصولات غذایی باشد و به‌خاطر تاخیر ترخیص از گمرک فاسد می‌شود. شرکت‌هایی هستند که انبارهای اختصاصی دارند و کالاها به آنجا می‌رود و از آنجا ترخیص قطعی می‌شود. در این شرایط، کار راحت‌تر انجام می‌شود. این کارشناس صنعت بیمه بیان کرد: به‌دلیل تحریم‌ها، ایران دیگر مثل گذشته به‌عنوان مسیر ترانزیتی انتخاب نمی‌شود و این مسئله بر بیمه‌های حمل‌ونقل و بیمه تضمین گمرکی تاثیرگذار بوده است. تحریم‌ها تاثیر بسزایی هم بر مسئله واردات گذاشته است. بسیاری از کالاها از طریق کشور دیگر ترخیص می‌شوند و بعد به ایران می‌آیند. از این منظر حجم کار کمتر شده است.

بیمه‌های تضمین گمرکی مربوط به حقوق ورودی است و شرکت‌های بین‌المللی برای کالاهایی که وارد می‌کنند باید آن را پرداخت کنند

سایه افت مبادلات اقتصادی بر بیمه



عسل اشتری، کارشناس مدیریت بیمه در گفت‌وگو با صمت بیان کرد: بیمه حمل‌ونقل مسئولیت تامین تعهدات متقاضیان ورود موقت وسیله نقلیه در قبال ذی‌نفعان معادل حقوق ورودی و وجوه متعلقه (مالیات بر ارزش‌افزوده و عوارض) به علاوه نصف تا ۳ برابر ارزش وسیله نقلیه که حسب مورد توسط ذی‌نفع تعیین می‌شود و بر عهده بیمه‌گذار بوده را پوشش می‌دهد. این موضوع چالش‌های بسیاری برای گمرک از ابتدا خواهد داشت.

وی افزود: نخستین چالش نصب دستگاه موقعیت‌یاب (جی‌پی‌اس) در مرز ورودی روی وسیله نقلیه است که باید هزینه مربوطه از متقاضی ورود موقت وسیله اخذ شود. اعلام وصول وسیله مدنظر از هر یک از مرزهای گمرکی باید در صورت خروج بلافاصله در سیستم ثبت شود. در غیر این صورت، گمرک و شرکت بیمه‌گر به مشکلات و چالش‌های زیادی بر می‌خورند.

■ بیمه‌های باربری در ایران

این کارشناس مدیریت بیمه گفت: بیمه‌های باربری یکی از قدیمی‌ترین رشته‌های بیمه‌ای است. از زمانی که جوامع رو به تجاری شدن رفتند و بازرگانی رونق پیدا کرد، نیاز به این بیمه در جامعه بیشتر حس شد. اگرچه امروز با گسترش سیستم‌های حمل‌ونقل و پیشرفت چشمگیرشان رو به‌رو هستیم اما با توجه به افزایش حجم محمولات و سرعت زیاد وسایط نقلیه کالای مورد حمل نیز در معرض ریسک‌های جدی‌تری قرار گرفته است. در این راستا، بیمه باربری در رونق تجارت داخلی و خارجی و کمک به این صنعت از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. سهم بازار بیمه باربری از کل صنعت بیمه ۰.۸۳ درصد است. طبق سالنامه آماری سال ۱۳۹۹ و سهم خسارت بیمه باربری در بازار ۰.۰۰۵ درصد است و رشته کم‌ریسکی به‌شمار می‌رود.

■ حمایت از شبکه فروش

اشتری با اشاره به اینکه توانمندسازی و حمایت از شبکه فروش و آموزش مستمر باعث ارتقای سطح دانش در صنعت بیمه می‌شود، گفت: این موضوع همچنین می‌تواند در فروش بیمه‌های باربری و اطلاع‌رسانی درست به بیمه‌گذاران نیز تاثیرگذار باشد، زیرا اکنون بیمه‌گذاران به‌دلیل عدم آگاهی، ممکن است بیمه‌نامه‌ای خارج از انتظار خود تهیه کنند و در زمان خسارت دچار مشکل شوند. درک درست از کلوزها و انواع بیمه‌های باربری برای هم صنعت بیمه و هم جامعه بیمه‌گذاران، نکته حائز اهمیتی است.

■ زیان‌های مالی کالاهای تجاری

وی افزود: بیمه‌نامه باربری، زیان‌های مالی کالاهای تجاری را در صورت بروز خطرات مرتبط حمل‌ونقل (دریایی، هوایی، زمینی) مورد پوشش قرار می‌دهد و هدف از آن حفظ منافع صاحبان کالا، تجار، واردکنندگان و در نهایت حفظ منافع ملی است. واردکنندگان، صادرکنندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی، شرکت‌های بازرگانی و ترخیص‌کاران، تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و صاحبان کالا که به‌دلایل گوناگون تصمیم به انتقال کالا از یک منطقه به منطقه دیگری دارند، می‌توانند درخواست‌کننده پوشش بیمه باربری باشند.

اشتری تصریح کرد: تحریم‌ها تاثیر منفی و معنی‌داری بر صادرات و واردات کشور داشته و ایران را دچار چالش‌های زیادی کرده است. لیکن با در نظر گرفتن شرایط تحریم، محدودیت‌ها در جابه‌جایی کالا و اینکه ایران دارای ۱۶ استان مرزی است، ما شاهد افزایش صادرات به ۱۵ کشور همسایه بوده‌ایم. به‌طور مثال، گمرکات گیلان اکنون پویاتر از گذشته در راستای صادرات به کشورهای حاشیه دریای خزر و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا فعالیت می‌کنند. قطعا این افزایش صادرات نیاز به بیمه‌های محکم و نظارت بیشتر دارد، در غیر این صورت گمرک جمهوری اسلامی ایران چالش‌های بسیاری پیش‌رو خواهد داشت.

■ تاثیر رفع تحریم

وی بیان کرد: رفع تحریم‌ها از دو جهت بر رشته بیمه‌های باربری می‌تواند تاثیر مثبت داشته باشد؛ اولا با توجه به افزایش مبادلات اقتصادی و صادرات و واردات کالا، حجم پرتفوی در این رشته با افزایش روبه‌رو خواهد بود. دوم در شرایط غیرتحریم، صادرکننده و واردکننده بازارهای بیشتری را برای انتخاب پیش‌رو دارند و این امر به مشتریان قدرت انتخاب بیشتری می‌دهد که سراغ بازارهای مناسب با خدمات مطلوب‌تر بروند و در نهایت این کاهش ریسک به نفع بیمه‌گذار، بیمه‌گر و صنعت بیمه خواهد بود. لیکن هنوز هم بیمه‌های باربری جای کار بسیاری در ایران دارد.

سخن پایانی

در مجموع یکی از مسائلی که صنعت بیمه در ایران با آن روبه‌رو شده، مسئله تحریم است که شبکه ترانزیتی ایران را تضعیف کرده و کاهش واردات نیز باعث افت تقاضای بیمه‌های گمرک شده است. یکی از چالش‌ها، نصب دستگاه موقعیت‌یاب (جی‌پی‌اس) در مرز ورودی روی وسیله نقلیه است که باید هزینه مربوطه از متقاضی ورود موقت وسیله اخذ شود. اعلام وصول وسیله مدنظر از هر یک از مرزهای گمرکی باید در صورت خروج بلافاصله در سیستم ثبت شود. در غیر این صورت، گمرک و شرکت بیمه‌گر به مشکلات و چالش‌های زیادی بر می‌خورند.

یادداشت

بیمه حمل‌ونقل در مسیر ناهموار



محمد رضایی
کارشناس بیمه

بیمه حمل‌ونقل کالا، بیمه‌ای است که به موجب آن بیمه‌گر متعهد می‌شود چنانچه در جریان حمل کالا در مسیر مبدا به مقصد کالا تلف شده یا دچار خسارت شود، زیان واردشده را جبران کند. بیمه‌های حمل‌ونقل به ۳ بخش بیمه‌های حمل‌ونقل وارداتی، صادراتی و داخلی تقسیم می‌شود. بیمه‌نامه وارداتی خطراتی را که کالاهای خریده‌شده توسط شرکت‌ها و بازرگانان ایرانی از کشورهای گوناگون جهان تهدید می‌کند، مورد پوشش قرار می‌دهد. این بیمه از کشور خارجی مبدا تا مقصد انبار بیمه‌گذار می‌تواند هر نوع خسارتی را تحت پوشش قرار دهد. بیمه صادراتی برعکس بیمه وارداتی، خطرات و حوادث را از مبدا داخلی تا مقصد خارجی پوشش می‌دهد.

بیمه‌نامه‌های وارداتی و صادرات تابع کلوزها و شرایط استاندارد و خاص هستند. بهترین کلوز بیمه‌های حمل‌ونقل، کلوز توتال‌لاس است که هر نوع حادثه‌ای را تحت پوشش قرار می‌دهد. همچنین کلوز A، B و C از دیگر شرایط بیمه‌نامه‌ای باربری است که هر کدام از آنها تعدادی از خطرات را تحت پوشش دارند. در این میان، کلوز A بیشترین خطرات و کلوز C کمترین خطرات را تحت پوشش قرار می‌دهد و به همین دلیل، کلوز A گران‌تر از بقیه کلوزهاست.

بیمه‌نامه باربری داخلی تابع قوانین و شرایط داخل کشور است. این بیمه‌نامه در راستای حمایت از تولیدکنندگان و تجاری که در داخل کشور فعالیت می‌کنند، ارائه می‌شود و تمام تولیدات و محصولاتی که توسط تجار در بین شهرهای داخلی کشور جابه‌جا می‌شود، تحت پوشش قرار می‌دهد. معمولا برای حمل کالا در داخل کشور خسارت‌های واردشده به کالا که به‌طور مستقیم ناشی از آتش‌سوزی و حادثه وسیله نقلیه مانند تصادف، تصادم و واژگون شدن وسیله نقلیه باشد با عنوان خطرات اصلی تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد. در کنار این خطرات معمول و اصلی، خطرات تبعی نیز وجود دارد که بنا بر درخواست بیمه‌گذار به بیمه‌نامه اضافه می‌شود. بیمه‌گذار می‌تواند در صورت توافق بیمه‌گر و پرداخت حق بیمه اضافی این خطرات را خریداری کرده و تحت پوشش قرار دهد.

بیمه حمل‌ونقل که یکی از بیمه‌های بسیار مهم است در یک مقطعی جزو بیمه‌های ریشه‌ای و سودده بوده است اما متاسفانه در مقطع کنونی فقط ۱.۸ درصد پرتفوی کشور ناشی از حق بیمه باربری است که از نظر ریالی حدود ۱۲۰۰ تا ۱۳۰۰ میلیارد تومان کل حق بیمه‌های حمل‌ونقل در طول این مدت کمتر از یک سال را شامل می‌شود. مهم‌ترین عامل تاثیرگذار در کاهش پرتفوهای حمل‌ونقل داخلی بحث تحریم‌هاست. مسئله تحریم‌ها باعث‌شده بسیاری از کشتی‌هایی که محموله‌هایی برای واردات به ایران حمل می‌کنند، اجازه ورود به کشور نداشته باشند. این کشتی‌ها نمی‌تواند در بنادر ایران بارگیری داشته باشند و به همین دلیل باید محموله را در یک کشور دیگر تخلیه کنند و از آن کشور از طریق کشتی‌های ایرانی حمل و وارد شود. از همین جهت پس از تحریم‌ها پرتفو بیمه حمل‌ونقل به‌شدت کاهش پیدا کرده است. عدم‌ارتباطات مالی با جهان و کاهش صادرات نفت نیز در این موثر بوده است. در حال‌حاضر بازرگان ایرانی نمی‌تواند کالای خود را مثلا به چین صادر کند. به همین دلیل، محموله کشتی او اول در بنادر امارات یا عمان تخلیه و سپس از آنجا به چین فرستاده می‌شود. به این خاطر که فاصله حمل‌ونقل بار کمتر از مسیر گذشته شده، حق بیمه حمل‌ونقل هم کاهش پیدا کرده و این مسئله به صنعت بیمه آسیب زده است. همچنین در بسیاری از موارد کشتی‌های ایرانی بخاطر تحریم مجبور می‌شوند جی‌پی‌اس خود را خاموش کنند تا ردگیری نشوند و بتوانند آن کالا را جابه‌جا کنند. بیمه‌های باربری، تنها رشته‌ای است که تاثیرات مستقیم زیادی از شرایط اقتصاد می‌گیرد. زمانی که رکود اقتصادی وجود داشته باشد، بیمه باربری هم تضعیف می‌شود. رونق بیمه‌های هم داخلی و خارجی به رونق موسسات تولیدی ما وابسته است. متاسفانه بسیاری از واحدهای تولیدی در ایران به‌ویژه تولیدی‌های خرد ورشکسته شده‌اند. زمانی که واحدهای تولیدی تعطیل شوند، وضعیت باربری و حمل‌ونقل نیز دچار مشکل می‌شود.

باجه خبر

■ افزایش کفایت سرمایه بانک مسکن

عضو هیات مدیره بانک مسکن در تشریح عملکرد سالانه بانک مسکن، از روند رو به رشد و بهبود وضعیت مالی و عملکرد این بانک طی ۲ سال گذشته خبر داد.

به گزارش ایلنا، محسن فاضلیان با بیان اینکه کفایت سرمایه یکی از نسبت‌های سنجش سلامت عملکرد و ثبات مالی بانک‌ها و موسسات مالی است، گفت: این نسبت حاصل تقسیم سرمایه نظارتی به مجموع دارایی‌های موزون‌شده به ضرایب ریسک است که نشان‌دهنده حمایت از بانک در برابر زیان‌های غیرمنتظره و نیز حمایت از سپرده‌گذاران و اعتبار دهندگان است. عضو هیات مدیره بانک مسکن در تشریح یکی دیگر از دلایل رشد ۱۵۴ درصدی تصریح کرد: بانک مسکن طی سال ۱۳۹۹ پس از چندین سال نسبت به تعیین تکلیف و اصلاح روش و نرخ محاسبه سود و وجوه التزام حدود ۸ هزار میلیارد ریال از مطالبات ارزی اقدام کرد و آثار مالی این اصلاحات، علاوه بر برگشت ۸ هزار میلیارد ریال ذخیره احتساب شده متعلقه سنوات گذشته به حساب سود و زیان انباشته، کاهش هشت هزار میلیارد ریالی مانده مطالبات ارزی و ایجاد شفافیت در صورت‌های مالی را در پی داشت.

■ تعیین تکلیف املاک مازاد بانک ملی

با برگزاری ۷۶ مزایده سراسری از ابتدای امسال تا پایان دی ماه، در مجموع ۱۳۷ ملک از املاک تملیکی و مازاد بانک ملی ایران تعیین تکلیف شده‌اند.

به گزارش روابط عمومی بانک ملی ایران، ارزش ریالی این املاک ۱۰ هزار و ۵۷۴ میلیارد و ۶۱۰ میلیون ریال است که نسبت به تعیین تکلیف ۵۴ رقبه از طریق اقاله و ۸۳ رقبه از طریق مزایده اقدام شده است. امسال تمامی اقدامات واگذاری شرکت‌های مشمول ماده ۱۶ و ۱۷ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور با استفاده از تمامی ظرفیت‌ها و برنامه‌ریزی مدون و همچنین در نظر گرفتن شرایط بازار سرمایه تا تحقق اهداف واگذاری و خروج کامل از بنگاهداری در دستور کار بانک ملی ایران قرار دارد.

■ درخشش «پاسارگاد» در میان ۱۰۰ شرکت برتر ایران

بانک پاسارگاد در بیست‌وچهارمین دوره رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران (IMI۱۰۰) که هر ساله از سوی سازمان مدیریت صنعتی برگزار می‌شود موفق به کسب رتبه برتر در شاخص‌های ارزش‌افزوده و میزان دارایی‌ها شد.

به گزارش روابط عمومی بانک پاسارگاد، در این رتبه‌بندی سازمان مدیریت صنعتی شرکت‌ها را براساس ۳۳ شاخص کمی ارزیابی کرده و با توجه به نتایج به‌دست آمده، ضمن معرفی ۱۰۰ شرکت برتر ایرانی، از این شرکت‌ها در ۱۰ گروه صنعتی تجلیل به عمل آورد. براساس این خبر، بانک پاسارگاد ضمن کسب رتبه ۶ در شاخص میزان دارایی‌ها و رتبه ۸ در شاخص ارزش‌افزوده، موفق به کسب رتبه کلی ۱۲ در بین ۱۰۰ شرکت برتر ایران شد.

■ پیوند جامعه بیمه‌گران با استارت‌آپ‌ها

پیوند میان جامعه بیمه‌گران با استارت‌آپ‌ها و استفاده از ظرفیت‌های موجود، پویایی صنعت بیمه را به‌دنبال دارد. به گزارش روابط عمومی بیمه کوثر، سیدمحمد کریمی در هشتمین همایش مدیریت ریسک و بیمه با تاکید بر اهمیت مدیریت ریسک با رویکرد دیجیتال، اظهار کرد: دیجیتالی شدن در عصر حاضر یک انتخاب نیست، بلکه یک الزام به‌شمار می‌آید؛ بنابراین صنعت بیمه باید خود را با شرایط جدید همسو کند.

وی افزود: شرایط کسب‌وکار در آینده دستخوش تغییر خواهد بود و متولیان و دست‌اندرکاران صنعت بیمه باید با ابزارها و تکنیک‌های دیجیتالی شدن آشنا شوند و از آنها استفاده کنند.

دبیرکل سندیکای بیمه‌گران ایران با بیان اینکه بیمه کوثر با تاکید بر توانمندسازی نیروی انسانی و استمرار در جذب افراد متخصص، جزو شرکت‌های رتبه‌دار و پیشرو در صنعت بیمه به‌شمار می‌رود، خاطرنشان کرد: این شرکت با برگزاری مستمر همایش مدیریت ریسک و بیمه در ۸ دوره و ارائه و استفاده از نتایج آن توانسته آثار مثبتی را در صنعت بیمه به جای بگذارد.

شنبه
۹ بهمن ۱۴۰۰- ۲۶ جمادی‌الثانی ۱۴۴۳ - ۲۹ ژانویه ۲۰۲۲- شماره ۱۹۹۰-پیاپی ۳۳۰۸

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: هنر سرزمین سبز

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

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

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

قوانین دروازه ورود و خروج کشورهای جهان



هر کشور قوانین و مقررات خاص خود را برای واردات و صادرات کالا به داخل و خارج از کشور دارد که توسط مقامات گمرکی آنها اعمال می‌شود. براساس قوانین هر کشور ممکن است واردات یا صادرات برخی کالاها کاملا محدود یا ممنوع باشد. برپایه این قوانین است که مرادات جهانی تسهیل یا سخت می‌شود؛ بر همین اساس طبق گزارش شاخص عملکرد لجستیکی بانک جهانی، امتیاز کارآیی گمرک در کشورهای مختلف بررسی و اعلام شده در سال ۲۰۱۸ میلادی گمرک نروژ بهترین و گمرک کنگو بدترین گمرک دنیا بوده است.

در بسیاری از کشورها، مراحل گمرکی برای ورود مسافران در بسیاری از فرودگاه‌های بین‌المللی و برخی از گذرگاه‌های جاده‌ای به کانال‌های قرمز و سبز جدا شده است. مسافران دارای کالا برای اظهار (حمل کالاهایی بیش از حد مجاز گمرک یا حمل اقلام ممنوعه) از کانال قرمز عبور می‌کنند. مسافرانی که چیزی برای اظهار ندارند (حمل کالا در حد مجاز گمرک و حمل نکردن کالاهای ممنوعه) از کانال سبز عبور می‌کنند. با این حال، ورود به یک کانال خاص به‌منزله اعلامیه قانونی است. اگر مشخص شود مسافری که از کانال سبز عبور می‌کند کالایی را بیش از حد مجاز گمرک یا موارد ممنوعه حمل می‌کند، ممکن است به‌دلیل اظهار جعلی به گمرک تحت پیگرد قانونی قرار گیرد. برخی از کشورهای جهان مانند استرالیا، کانادا، نیوزیلند و ایالات متحده از سیستم کانال قرمز و سبز استفاده نمی‌کنند.

اما فرودگاه‌های کشورهای اتحادیه اروپا مانند فنلاند و ایرلند از سیستم کانال آبی در روند عبور کالا و مسافر بهره می‌برند. از آنجا که اتحادیه اروپا یک اتحادیه گمرکی است، مسافران بین کشورهای اتحادیه اروپا مجبور به پرداخت عوارض گمرکی نیستند. آنچه در ادامه می‌خوانید خلاصه‌ای از قوانین گمرکی برخی از کشورهای جهان است:

گمرک در کشورهای جهان

■ اروپا

قانون گمرک در سراسر اتحادیه گمرکی اروپا هماهنگ است. این شامل حقوق و محدودیت‌های گمرکی است. مالیات گمرکی از ۲۲ تا ۱۵۰ یورو است.

برای اظهارات گمرکی در اتحادیه اروپا و سوئیس، نروژ و ایسلند، «سند اداری واحد» (SAD) به‌عنوان مبنا استفاده می‌شود.

■ آلمان

تا ۲۲ یورو مالیات دریافت نمی‌شود. از ۲۲ یورو تا ۱۵۰ یورو پرداخت مالیات بر ارزش افزوده (EUSt در آلمان) ضروری است که بسته به کالاها ۷ یا ۱۹ درصد است. از ۱۵۰ یورو پرداخت مالیات بر ارزش افزوده و گمرک ضروری است.

■ رومانی

قوانین گمرک ممکن است بسیار سختگیرانه باشد؛ به‌ویژه برای کالاهایی که از هر جایی خارج از اتحادیه اروپا حمل می‌شود.

■ ایتالیا

گمرک در ایتالیا ۲۲ درصد مالیات بر ارزش افزوده اضافی برای کالاهای وارداتی از خارج از اتحادیه اروپا می‌گیرد؛ حتی اگر مالیات بر ارزش افزوده قبلا به فرستنده کشور مبدأ پرداخت شده باشد.

■ جمهوری چک و اسلواکی

تا ۲۲ یورو مالیات دریافت نمی‌شود. از ۲۲ یورو تا ۱۵۰ یورو پرداخت مالیات بر ارزش افزوده (DPH به زبان چک / اسلواکی) که ۲۱ درصد است ضروری است. از ۱۵۰ یورو پرداخت مالیات بر ارزش افزوده و گمرک ضروری است. بسته به نوع کالاهای وارداتی ممکن است از صفر تا ۱۰ درصد باشد.

■ اوکراین

اوکراین ۵ اصلاحیه در مقررات گمرکی خود داشته است. یکی از موارد اخیر، در سال ۲۰۱۹، خدمات مالی دولت را به سرویس گمرک دولت تغییر داد. تلاش برای اصلاحات به‌دنبال دیجیتالی کردن رویه‌های گمرکی، دریافت دستمزد در سطح بازار، نوآوری در بازرسی‌های گمرکی، ادغام در جامعه گمرکی اتحادیه اروپا، باز کردن پایگاه داده مرجع بازرسی‌های گمرکی است.

■ ایالات متحده

هر شخصی که به ایالات متحده می‌رسد از نظر آگاهی از مقررات مهاجرت، آداب و رسوم و کشاورزی توسط افسران گمرک و مرز (CBP) بازرسی می‌شود. این قانون تقریبا روی یک میلیون بازدیدکننده که روزانه وارد ایالات متحده می‌شوند، اعمال می‌شود.

مسافران برای تعدادی از موارد ممنوع غربال می‌شوند از جمله: طلا، نوشیدنی‌های الکلی، اسلحه گرم و خاک. ایالات متحده برای واردات کالا، تعرفه یا «عوارض گمرکی» اعمال می‌کند که به‌طور متوسط ۳ درصد است. این عوارض در زمان واردات و توسط واردکننده پرداخت می‌شود.

■ اروگوئه

گمرک اروگوئه برای واردات بسته‌های شخصی حداکثر تا ۳ بسته با ارزش اسمی حداکثر ۲۰۰ دلار امریکا که می‌تواند بدون هزینه اضافی وارد کشور شود، محدودیت ایجاد می‌کند. برای درج بسته در ۳ اسلات رایگان، مخاطب باید بسته را با سرویس پیگیری اروگوئه که کد رهگیری، آدرس آنها، شماره شناسنامه ملی و آدرس ایمیل را بهم پیوند می‌دهد، ثبت کند. در صورت ورود بسته قبل از ثبت‌نام، بسته باید ۶۰ درصد مالیات و حداقل ۱۰ دلار امریکا را پرداخت کند.

هر بسته شخصی با ارزش بیش از ۲۰۰ دلار امریکا یا پس از ۳ بسته رایگان، باید ۶۰ درصد مالیات پرداخت کند. این امر توانایی مردم در خرید محصولات آنلاین را به‌شدت محدود می‌کند.

■ آرژانتین

گمرک ممکن است بسیار سختگیرانه باشد. کالاهایی که حداکثر ۵۰۰ دلار با هواپیما و ۳۰۰ دلار از طریق دریا یا خشکی آورده می‌شود، معاف از پرداخت مالیات است. مالیات بالاتر از این مقادیر، مالیات ۵۰ درصد ارزش کل کالاهای خریداری شده جمع شده است.

بهترین و بدترین گمرکات دنیا

در گزارش شاخص عملکرد لجستیکی بانک جهانی، امتیاز کارآیی گمرک در کشورهای مختلف اعلام شده که طبق این گزارش در سال ۲۰۱۸ میلادی گمرک نروژ بهترین و گمرک کنگو بدترین گمرک دنیا بوده است.

به گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۱۸ میلادی نروژ بالاترین رتبه و کنگو پایین‌ترین رتبه را در کارآیی گمرک داشته است. طبق این گزارش گمرک نروژ، آلمان، سنگاپور، هلند و انگلیس برترین گمرکات دنیا هستند.

در سال ۲۰۱۸ میلادی امتیاز گمرک نروژ ۴.۲۱ و انگلستان ۳.۹۴ اعلام شده، این در حالی است که امتیاز گمرک کنگو که در انتهای این فهرست قرار دارد، ۱.۵ بوده و گمرک یمن ۱.۶۲ است. این امتیازبندی بر مبنای میزان کارآیی فرآیند ترخیص کالاها در گمرک است و در گزارش شاخص عملکرد لجستکی بانک جهانی به آن اشاره شده است.

کشورهای کنگو و یمن از نظر شاخص عملکرد لجستیکی به ترتیب در جایگاه ۱۵۷ و ۱۵۱ دنیا قرار گرفته‌اند.

به گزارش اقتصادنیوز، همچنین عراق که در این رده‌بندی از نظر شاخص عملکرد لجستیکی در جایگاه ۱۴۱ دنیا قرار گرفته، دارای یکی از ضعیف‌ترین نظام‌های گمرکی در دنیا است. امتیاز گمرک عراق در این گزارش ۱.۹۸ بوده است.

امتیاز گمرک کشورهای سوریه و افغانستان به ترتیب ۲.۰۷ و ۲.۱۶ بوده و بنگلادش از این نظر دارای امتیاز ۲.۰۹ است.

امتیاز گمرک قطر در این رده‌بندی ۳.۲۱ و امتیاز ترکیه ۳.۲۳ اعلام شده و امتیاز گمرک کشورهای اروپای غربی و ژاپن و امریکا بالغ بر ۳.۵۳ است.

این کشورها از نظر شاخص عملکرد لجستیکی در دنیا رتبه‌ای کمتر از ۳۰ دارند. در گزارش بانک جهانی اطلاعاتی در زمینه وضعیت گمرک ایران ارائه نشده و دلیل حضور نداشتن ایران در این رتبه‌بندی، نبودن اطلاعات کافی در زمینه عملکرد گمرک ایران در سال ۲۰۱۸ میلادی ذکر شده است.

تحلیل روز

رکورددار گرانی ارز و سرکوب ارزش ریال



عبدالناصر همتی، رئیس‌کل بانک مرکزی دولت دوازدهم، با نرخ میانگین ۴۵ درصد رشد سالانه قیمت ارز در دوره ریاستش بر بانک مرکزی، رکورددار سرکوب ارزش پول ملی در تاریخ اقتصاد ایران است.

به گزارش ایرنا، احسان سلطانی، پژوهشگر اقتصاد در مطلبی به مقایسه عملکرد رؤسای بانک مرکزی در ایران از لحاظ مدیریت نرخ ارز و ارزش پول ملی کشور پرداخته است. سلطانی براساس داده‌های بانک مرکزی، میانگین رشد سالانه نرخ دلار در دوران مدیریت رؤسای بانک مرکزی کشورمان در دوران قبل و پس از انقلاب را محاسبه کرده است. براساس این محاسبات، نرخ دلار در دوره ریاست همتی بر بانک مرکزی در دولت دوازدهم به‌طور میانگین سالانه ۴۵ درصد افزایش یافته که بالاترین میزان گرانی ارز در بین همه رؤسای بانک مرکزی ایران است. رتبه دوم مربوط به محمود بهمنی، رئیس‌کل بانک مرکزی دولت دهم و رتبه سوم مربوط به دوره اول ریاست مرحوم محسن نوربخش بر بانک مرکزی در دهه ۶۰ است. سلطانی در این باره نوشته است: عبدالناصر همتی که در غیاب یک وزیر اقتصاد قدرتمند، در نقش وزیر اقتصاد و حتی سخنگوی اقتصادی دولت ظاهر می‌شد و بیش از هر رئیس بانک مرکزی قدرت داشت، رکورد تاریخی بالاترین نرخ رشد سالانه قیمت دلار (سرکوب ارزش پول ملی) را نه‌تنها در بین رؤسای بانک مرکزی که در تاریخ کشور به نام خود ثبت کرد. تا پیش از انقلاب ارزش اسمی ریال در برابر دلار همواره حفظ و حتی تقویت می‌شد، اما با تسلط تفکر اداره امور اقتصادی با کاهش ارزش پول ملی (غارت مردم با مالیات تورمی برای تامین منافع اصحاب قدرت) ارزش ریال هر سال کاسته شد و اکنون به حدود یک‌چهارهزارم قبل از انقلاب سقوط کرده که نتیجه‌ای جز بی‌ثباتی اقتصاد کلان، ناامنی و هرج و مرج اقتصادی، خروج سرمایه‌ها، تخریب اقتصاد و فلاکت عامه مردم نداشته است. سلطانی این مطلب را با هشتگ‌های اقتصاد ایران، کارگزاران، نئولیبرالیسم، فساد رسمی، شوک ارزی، غارت ارزی، مالیات تورمی منتشر کرده است.

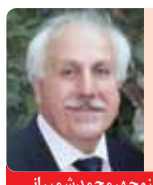
چرتکه

کارگران امسال چقدر عیدی می‌گیرند؟

عیدی کارگران تحت پوشش بیمه تامین اجتماعی با کارکرد یکسال کامل، امسال حداقل ۵ میلیون و ۳۱۰ هزار و ۹۹۰ تومان و حداکثر ۷ میلیون و ۹۶۶ هزار و ۴۸۵ تومان خواهد بود. تمام کارکنان مشمول قانون کار که طبق تعریف این قانون «کارگر» شناخته می‌شوند، مشمول عیدی و پاداش پایان سال هستند. عیدی این گروه، متفاوت با میزان عیدی کارکنان دستگاه‌های اجرایی و دولتی است و به‌تناسب میزان «حقوق پایه» متفاوت است. مبنای پرداخت عیدی کارگران در صورتی که یک سال کامل در محل کار خود سابقه پرداخت حق بیمه داشته باشند، معادل ۲ ماه حقوق پایه تا سقف ۷ میلیون و ۹۶۶ هزار و ۴۸۵ تومان خواهد بود. همچنین کف عیدی کارگران ۵ میلیون و ۳۱۰ هزار و ۹۹۰ تومان است.

کارگرانی هم که کمتر از یک سال یعنی از یک تا ۱۱ ماه سابقه پرداخت حق بیمه دارند، مشمول عیدی پایان سال هستند. این دسته از کارگران به میزان «۲ برابر حقوق پایه مندرج در فیش حقوقی، تقسیم بر ۱۲، ضربدر تعداد ماه کارکرد» عیدی دریافت می‌کنند. به‌عنوان مثال کارگری که در سال ۱۴۰۰ حداقل حقوق مصوب وزارت کار یعنی ۲ میلیون و ۶۵۵ هزار و ۴۹۵ تومان را دریافت می‌کند و یک ماه سابقه کار دارد، براساس فرمول محاسبه عیدی باید ۴۴۲ هزار و ۵۸۲ تومان و کارگری که با همین میزان پایه حقوق، ۱۱ ماه سابقه کار دارد، باید ۴ میلیون و ۸۶۸ هزار و ۴۰۷ تومان عیدی دریافت کند. تاکید می‌شود، میزان عیدی محاسبه شده، صرفا برای کارگرانی است که «حداقل حقوق سال ۱۴۰۰» را دریافت می‌کنند و به‌عبارتی در سال نخست ورود به بازار کار قرار دارند.عیدی سایر کارکنان دارای بیش از یک سال سابقه که قطعا حقوق پایه آنها بیش از «حداقل حقوق مصوب» است، نیز طبق فرمول یادشده خواهد بود؛ با این تفاوت که حقوق پایه مندرج در فیش حقوقی، مبنای محاسبه عیدی آنها خواهد بود. به این معنا که اگر پایه حقوق کارگری ۳ میلیون تومان است باید این عدد را در فرمول قرار داده و عیدی را محاسبه کند. عیدی و پاداش کارگران معمولا همراه با حقوق بهمن توسط کارفرمایان واریز می‌شود، اما واریز آن با حقوق اسفند نیز منع قانونی ندارد.

یادداشت



به کجا چنین شتابان می‌رویم؟!

منوچهر محمدشمیرانی
کارشناس روابط عمومی

یکی از الزامات جوامع مدنی امروز، آزاد بودن طرح نظرهای گوناگون درباره مسائل، رخدادها و پدیده‌های مختلف علمی، اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و... است، اما با نگاهی به نمونه‌های متعدد، کمتر شاهد آن بوده‌ایم که مخالفان و منتقدان یک طرح و حرف و نظر، با آداب نقد سالم آشنایی داشته باشند و نقد و مخالفت خود را به فرض صحت، در آرامش و با شیوه‌ای اصولی و منطقی بیان کنند.

چند روز پیش به‌مناسبت پنجاهمین سال تاسیس انجمن روابط‌عمومی ایران -به‌عنوان نخستین و قدیمی‌ترین نهاد مدنی مرتبط با روابط عمومی- مراسمی شایسته و در شأن دست‌اندرکاران روابط‌عمومی برگزار شد.

مهدی محسنیان‌راد به‌عنوان تحصیلکرده و متخصص ارتباطات و پژوهش و جامعه‌شناسی، استاد این عرصه در دانشگاه‌ها، نظریه‌پرداز برجسته علوم ارتباطات، نویسنده مقالات فراوان در نشریات داخلی و خارجی و ارائه‌دهنده مقالات بسیار در کنفرانس‌های داخلی و خارجی، یکی از سخنرانان این مراسم بود.

وی که به دعوت انجمن روابط‌عمومی ایران در این مراسم سخنرانی کرد با هدف اصلاح و نزدیک‌تر شدن روابط‌عمومی در ایران به اندازه‌های استاندارد، نقبی به پشت چهره کنونی روابط‌عمومی کشور زد و چهره واقعی روابط‌عمومی کشور را ترسیم کرد.

حرف‌های ایشان، خلاف میل برخی بود که شاید سقف روابط‌عمومی در ایران را، تا همین اندازه کنونی می‌دانند. کسانی که شاید دست و پازدن در یک نهر کوچک و آرام و راکد را، بر پیمودن مسیر رسیدن به قله تعالی روابط‌عمومی ترجیح می‌دهند.

محسنیان‌راد، در مراسم پنجاهمین سالگرد تاسیس انجمن روابط‌عمومی ایران، در سخنان صریح خود، وضعیت کنونی روابط‌عمومی در کشور را این‌گونه ترسیم کرد:

« درباره پنجاهمین سال تاسیس انجمن روابط‌عمومی ایران، چه صحبتی می‌توان کرد؛ مگر در ایران، روابط‌عمومی داریم؟!

وی اضافه کرد: روابط عمومی، این فعالیتی نیست که شما انجام می‌دهید. به‌نظر من، این «فراروابط‌عمومی» است.

۵۰ سال است که به مقامات بالای سازمان‌ها می‌گوییم کارهایی که روابط‌عمومی‌ها را وادار به انجام آن می‌کنید، روابط‌عمومی نیست. در این مدت، مشخص شده آنچه عمل می‌شود روابط‌عمومی به شیوه معمول و آنچنان که در خاستگاه روابط‌عمومی در غرب متداول است، نیست.

وی تاکید کرد: لازم است پیش از تهیه الگوی روابط‌عمومی، به الگویی برای رسانه آرمانی در جامعه کنونی دست یابیم و سپس، از آن مسیر به روابط‌عمومی الگو برسیم، زیرا اصل فعالیت روابط‌عمومی، وابسته به نظام حاکم بر رسانه‌هاست.»

روابط‌عمومی و دیده‌بانی ستم

محسنیان‌راد، مهم‌ترین کارکرد رسانه‌ها در یک نظام اسلامی را، دیده‌بانی و افشا و نقد ستم در حوزه‌های مختلف دانست و گفت: در چنین نظامی، روابط‌عمومی باید از یک سو رصدکننده ستم بر سازمان و مخاطبان و از سوی دیگر، تسهیل‌کننده کارکرد رسانه‌ها باشد. در این صورت، روابط‌عمومی نه تبلیغاتچی و پوسترچسبان، بلکه عامل مهم روشنگری و ایجاد ارتباط خوب، بین مردم و سازمان و پیشگیری از ستم به مردم و سازمان خود خواهد بود.

جایگاه اصلی روابط‌عمومی

جا دارد از کسانی که نسبت به حرف‌های دغدغه‌مند دکتر محسنیان‌راد برآشفتند تقاضا کنم یک بار دیگر این حرف‌ها را بخوانند و با خود بگویند:

مگر در تمام این سال‌ها، نگران آن نبودیم که به روابط‌عمومی، بهای لازم داده نمی‌شود.

روابط‌عمومی را به چشم مسئول تشریفات و پوسترچسبان می‌بینند و به‌جای اینکه از تخصص و شناخت آن، به‌عنوان مشاور مدیر و اتاق فکر سازمان بهره ببرند، حتی شأن آن را برای اینکه حکمش را بالاترین مقام سازمان صادر کند نادیده می‌گیرند.

مگر نگران آن نبودیم که به‌جای افراد تحصیلکرده رشته روابط‌عمومی و ارتباطات، مدیران ارشد، افراد ناوارد به این مهم را به‌عنوان مدیر روابط‌عمومی انتخاب می‌کنند.

و مگر به‌دنبال آن نبودیم که کسی بیاید و از زبان انجمن روابط‌عمومی ایران، حرف دل ما را به مسئولان بگوید که بیایید و فکری به حال روابط‌عمومی نیمه‌جان کشورمان کنید؟

پس ما را چه شده است برای سلامتی و طول عمر روابط‌عمومی کشورمان، یک نیشتر کوچک حرف حق استاد و نظریه‌پرداز برجسته علوم ارتباطات را نتوانستیم تحمل کنیم؟

و به‌جای حفظ حرمت و تشویق او و پیگیری این مطالبه برای ارتقای روابط عمومی، صدا بلند کردیم؟

آیا بهتر نیست با استفاده از توان علمی بالای دکتر محسنیان‌راد و ظرفیت فراوان انجمن روابط‌عمومی ایران، با کاهش نابسامانی‌های موجود، به فکر چاره‌جویی برای حرکت روابط‌عمومی ایران در ریل و مسیر اصلی خود باشیم؟

فراموش نکنیم ادای احترام به بزرگان و رعایت حرمت آنان، در هر دین و آیین - به‌ویژه در دین مبین اسلام- فراوان توصیه و تاکید شده و منابع دینی ما، سرشار از احادیث و روایات مبتنی بر لزوم رعایت حرمت و تکریم آنان است. پیامبر اکرم (ص) نیز، برای پیشکسوتان علم و دانش و ایمان و جهاد، ارزش و احترام خاصی قائل بودند.