



پنج‌شنبه ۲۷ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۸

خبر

۸۰ هزار دستگاه خودروی خارجی ثبت سفارش شد



سختگویی وزارت صمت گفت: تاکنون ۸۰ هزار دستگاه خودروی خارجی ثبت سفارش شده و این عدد تا پایان سال ۱۰۰ هزار دستگاه می‌رسد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، امید قالیباف در مورد میزان ثبت سفارش واردات خودرو اظهار کرد: براساس آخرین آمار تاکنون ۸۰ هزار دستگاه خودروی وارداتی ثبت سفارش شده است و این عدد تا پایان سال به ۱۰۰ هزار دستگاه می‌رسد. سختگویی وزارت صمت با خودروهای ثبت سفارش شده نیز در حال ورود به کشور هستند. در این روند توقفی نداریم. وی در مورد نحوه عرضه خودروهای وارداتی نیز گفت: در خصوص نحوه فروش خودروهای وارداتی هفته آینده اخبار تکمیلی اعلام می‌شود. گفتنی است، محمد مخبر معاون اول رئیس جمهوری ۲۴ بهمن ۱۴۰۱ در ابلاغیه‌ای اعلام کرد که عبارت «خودروهای وارداتی صرفاً در بورس کالا عرضه می‌شود» از بند ۱۲ این‌نامه واردات حذف و پلاک‌گذاری ملی و تردد در سرزمین اصلی خودروهای مجاز به تردد در مناطق آزاد تجاری - صنعتی مجاز شود.

شناسایی حدود ۴۰۰ شرکت دانش بنیان در بخش معدن

مجری طرح زیست بوم نوآوری از شناسایی حدود ۴۰۰ شرکت دانش بنیان در بخش معدن خبر داد و گفت: تعداد زیادی از این شرکت‌ها در مراحل اولیه ثبت هستند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجید وفايي فرد با حضور در استودیو سلام خبرنگار رسانه ملی افزود: ما در طرح زیست بوم نوآوری ۱۵۰ شرکت را که فعالیت‌های بیشتری داشتند، شناسایی کردیم که این شرکت‌های دانش بنیان وارد مرحله بهره برداری شدند. وی درباره صدور مجوز برای این شرکت‌ها گفت: شرکت‌های دانش بنیان از ما مجوز نمی‌گیرند، مرجع شناسایی و تشخیص محصول دانش بنیان، معاونت علمی ریاست جمهوری است و امسال حدود ۵ رویداد در حوزه‌های مختلف معدن از جمله در بخش فولاد، ماشین آلات معدنی و صنعت نسل چهار و فرآوری مواد معدنی، به صورت تخصصی برگزار کردیم. وفايي فرد افزود: با توجه به اینکه امسال، سال دانش بنیان است برای جذب دانش بنیان‌ها برنامه‌هایی در دستور کار داریم و فراخوان آن به زودی اعلام خواهد شد. وی گفت: جشنواره ایده‌های ارزش آفرین در بخش معدن و صنایع معدنی به صورت کلی در ۱۰ محور تخصصی حوزه معدن برگزار خواهد شد و با اعلام فراخوان، تابستان سال آینده در صورت سراسری را برگزار خواهیم کرد که هدف ما جلب و جذب شرکت‌های دانش بنیان و کسب و کارهای نوپاست. مجری طرح زیست بوم نوآوری ادامه داد: در این جشنواره بیشتر گروه‌ها و ایده‌ها وارد فاز کار شده‌اند و حتی اگر چند نفر با هم ایده‌ای را در بخش معدن داشته باشند که فکر می‌کنند به بهبود این بخش کمک می‌کند، آنها را پذیرش می‌کنیم که این ایده‌ها بررسی می‌شود و در بخش مشاوره‌های تخصصی، فنی و کسب و کار به آنها کمک خواهیم کرد و اگر نیاز به توسعه محصول و آزمایشگاه داشته باشند ما در سازمان توسعه الگوی همکاری بین اجزاء سازمان توسعه و نوسازی تدوین کردیم که در زیرمجموعه سازمان توسعه بتوانند با هم این فرآیند ایده را تا اتصال به بازار و تجاری سازی دنبال کنند. وفايي فرد درباره چارچوب خودشان را دادند و قانون هشت دانش بنیان که بواسط امسال ابلاغ شد، قانون مترقی و خوبی است و اجرایی شدن آن تحول خوبی در کشور خواهد داشت.

ساخت تجهیزات و ماشین آلات در همکاری با چینی‌ها

دبیرکل انجمن صنایع لوازم خانگی ایران گفت: امروز نیاز اصلی صنعت کشورمان در زمینه صنایع پایه‌ای از قبیل قالب‌سازی، ساخت تجهیزات و ماشین‌سازی است که چینی‌ها در این زمینه وضعیت مطلوبی در جهان دارند و می‌توان در قالب همکاری‌های مشترک به رفع این نیازها پرداخت. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عباس هاشمی با اشاره به سفر رئیس جمهوری کشورمان به چین، به ایرنا افزود: اگر بتوان در جریان این مرادوات، از شرکت‌ها و صنایع بزرگ چینی دعوت به همکاری کرد تا به ایران آمده و همکاری‌های ریشه‌ای با صنعتگران کشورمان به‌ویژه در عرصه صادرات ترتیب دهند، بسیار خوب خواهد بود. وی ادامه داد: در صنعت لوازم خانگی، علاوه بر موارد یاد شده اگر بتوانیم قطعه‌سازان چینی را جذب کنیم، به توسعه این صنعت در کشورمان کمک خواهد کرد. هاشمی گفت: امروز در عرصه‌هایی همچون کمپرسور بردستی و یخچال و فریزر، همچنین کمپرسورهای بردستی دستگاه‌های صنعتی همچون چیلر در کشورمان نیاز وجود دارد که می‌توان با مشارکت طرف چینی، حتی خط تولید قطعاتی که ارزش بالایی در تولیدات دارند و برای دستیابی به فناوری آن موضوع میزان تولید (تیراژ) اقتصادی بسیار مهم است را رانداندازی کرد. وی افزود: چین بزرگترین تولیدکننده کمپرسور در جهان با تیراژ سالانه ۳۸ میلیون دستگاه است و با توجه به اینکه در منطقه و کشورهای اطراف هم تولید کمپرسور وجود ندارد، علاوه بر بازار کشورمان (که نیاز سالانه ۲.۵ میلیون دستگاه از آن متصور است) می‌توان بازار بزرگ ۴۰۰ تا ۷۰۰ میلیونی منطقه را در اختیار گرفت. دبیرکل انجمن صنایع لوازم خانگی ایران، همکاری در زمینه‌های تحقیق و توسعه و همچنین بازاریابی را دیگر ظرفیت‌های تعریف همکاری مشترک با چینی‌ها عنوان کرد.

رئیس هیات عامل ایمیدرو: ۱۴ میلیارد دلار به ذخایر معدنی کشور اضافه شد
معاون وزیر صمت و رئیس هیات عامل ایمیدرو گفت: در پنج سال گذشته ایمیدرو ۲۷ میلیارد دلار به ذخایر معدنی کشور اضافه کرده است که ۱۴ میلیارد دلار آن طی ۱۴ سال گذشته و در دولت سیزدهم بوده. به گزارش اقتصادسراسرآمد، وجیه الله جعفری در حاشیه آیین آغاز عملیات اجرایی ۲ طرح در منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس در به ایرنا افزود: بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده تا پایان سال ۱۴۱۰، حدود ۱۲ میلیارد دلار دیگر سرمایه‌گذاری توسط ایمیدرو و شرکت‌های تابعه آن انجام می‌شود که بیشتر در حوزه‌های فولاد، طلا، زغال سنگ، مس و کروم است. وی با اشاره به ورود ایمیدرو به سرمایه‌گذاری ایمیدرو برای تولید پتاس به عنوان یک شاخه جدید فعالیت خاطر نشان کرد: امسال ۳۰ هزار تن پتاس در زیرمجموعه‌های ایمیدرو تولید شد و برای تولید ۲۰۰ هزار تن برنامه‌ریزی کرده‌ایم. وی ادامه داد: در تولید تیتانیوم هم سال‌ها عقب ماندگی داشتیم که سال آینده واحد کنسانتره تیتانیوم در کنوجن به بهره برداری می‌رسد. جعفری اضافه کرد: در حوزه عناصر خاکی و نادر نیز کارهایی در مقیاس آزمایشگاهی انجام شده که اکتشاف و تولید انبوه آنها در دستور کار است و در بحث سیلیس، فروسیلیس، گرافیت، کالیت، لیتیم و دیگر عناصر کمیاب نیز هدف گذاری کرده ایم که نیازمند سرمایه گذاری‌های بیشتر و جدید در اکتشف و استخراج آنها هستیم.

انتقاد واردکنندگان کالاهای اساسی از بانک مرکزی و سازمان امورمالیاتی

پیشنهاد اتاق ایران برای تخصیص ارز دمووراژ کشتی‌ها



گروه ترانزیت دریا - سارا ترایی -

کارگروه کمیته حمایت از کسبوکاراتاق

ایران به منظور تعریف روش محاسبه

هزینه دمووراژ کشتی و سازوکار مورد تأیید سازمان مالیاتی و بانک مرکزی، احیای کمیته دمووراژ را پیشنهاد داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، تعریف نشدن سازوکار تخصیص ارز برای هزینه دمووراژ کشتی‌ها و به دنبال آن پذیرفته نشدن آن به عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی، مورد انتقاد واردکنندگان به ویژه در حوزه کالاهای اساسی که مشمول قیمت گذاری

از سال ۱۳۹۷ بانک مرکزی در بخش‌نامه‌ای به همه بانک‌های عامل اعلام می‌کند که تأمین و انتقال ارز برای هزینه دمووراژ مانعی ندارد و سازمان امور مالیاتی نیز این هزینه را به عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی می‌پذیرد، اما تا به امروز سازو و کاری برای گرونگی فرآیند تخصیص و پذیرش هزینه صورت گرفته از سوی دستگاه‌های دولتی ارائه نشده است.

بدین ترتیب فعالان اقتصادی که مجبور به پرداخت دمووراژ هستند به ناچار باید ارز مورد نیاز خود را به شیوه‌های دیگر تأمین و پرداخت کنند که متأسفانه اسناد پرداختی آن مورد پذیرش سازمان امور مالیاتی نیست و در واقع فعال اقتصادی مجبور است علاوه بر پرداخت دمووراژ بدون در اختیار داشتن اسناد پرداخت تأیید دستگاه‌های اجرایی، مالیات آن را هم بپردازد. در کنار آن این افراد به عنوان قانعچی ارز نیز شناسایی می‌شوند و حتی گاهی برای آنها پرونده قضائی شکل می‌گیرد، درحالی که ارز مورد نیاز

هزینه دمووراژ کشتی پرداخت و از کشور خارج شده است. این موضوع در جلسات قبلی کمیته حمایت از کسبوکار نیز مورد بررسی قرار گرفته بود و طبق مصوبه هشتاد و چهارمین نشست این کمیته قرار شد، ۵ پیشنهادی که برای حل و فصل این موضوع وجود دارد برای بانک مرکزی، سازمان باندر و دریانوردی و سازمان امور مالیاتی ارسال شود و هرکدام نظرات خود را پیرامون آن، ارائه دهند. دبیرخانه کمیته حمایت از کسبوکار ۳۰ خرداد سال جاری پیشنهادهای موجود را برای این دستگاه‌ها به

علاوه اعضای اصلی کمیته فرستاد و در نهایت تنها از معاون حقوقی ریاست جمهوری، سازمان امور مالیاتی و وزارت اقتصاد، پاسخ دریافت کرد. به دنبال فرآیند طی شده برای بررسی این موضوع نشست اخیر کارگروه کمیته حمایت از کسبوکار برگزار شد و از آنجا که در مجموعه پیشنهادهای تهیه شده، سازمان باندر و دریانوردی به عنوان یگانه مرجع تأیید کننده وقوع دمووراژ در نظر گرفته شده بود و هر گونه اظهار نظر این سازمان، مورد تأیید سایر نهادهای جمله بانک مرکزی و سازمان امور مالیاتی است، اعضای کارگروه حل جالش پیش رو را منوط به سازوکار تعریف شده از سوی این سازمان می‌دانستند.

این درحالی است که نماینده سازمان باندر و دریانوردی با حضور در این نشست تأکید کرد که چون هزینه دمووراژ در قرارداد بین دو فرد حقیقی یا حقوقی تعیین می‌شود و این سازمان نمی‌تواند دخالتی در این قرارداد داشته باشد، بنابراین این سازمان را نباید به عنوان مرجع تأیید وقوع دمووراژ در نظر گرفت. با این وجود نمایندگان بخش خصوصی معتقد بودند که هزینه دمووراژ، عرف بین‌المللی دارد و طبق استانداردهایی در سطح دنیا قابل محاسبه

است و می‌توان بر همان اساس کف و سقفی برای از معاون حقوقی ریاست جمهوری، سازمان امور مالیاتی و وزارت اقتصاد، پاسخ دریافت کرد. به دنبال فرآیند طی شده برای بررسی این موضوع نشست اخیر کارگروه کمیته حمایت از کسبوکار برگزار شد و از آنجا که در مجموعه پیشنهادهای تهیه شده، سازمان باندر و دریانوردی به عنوان یگانه مرجع تأیید کننده وقوع دمووراژ در نظر گرفته شده بود و هر گونه اظهار نظر این سازمان، مورد تأیید سایر نهادهای جمله بانک مرکزی و سازمان امور مالیاتی است، اعضای کارگروه حل جالش پیش رو را منوط به سازوکار تعریف شده از سوی این سازمان می‌دانستند.

این درحالی است که نماینده سازمان باندر و دریانوردی با حضور در این نشست تأکید کرد که چون هزینه دمووراژ در قرارداد بین دو فرد حقیقی یا حقوقی تعیین می‌شود و این سازمان نمی‌تواند دخالتی در این قرارداد داشته باشد، بنابراین این سازمان را نباید به عنوان مرجع تأیید وقوع دمووراژ در نظر گرفت. با این وجود نمایندگان بخش خصوصی معتقد بودند که هزینه دمووراژ، عرف بین‌المللی دارد و طبق استانداردهایی در سطح دنیا قابل محاسبه

است و می‌توان بر همان اساس کف و سقفی برای از معاون حقوقی ریاست جمهوری، سازمان امور مالیاتی و وزارت اقتصاد، پاسخ دریافت کرد. به دنبال فرآیند طی شده برای بررسی این موضوع نشست اخیر کارگروه کمیته حمایت از کسبوکار برگزار شد و از آنجا که در مجموعه پیشنهادهای تهیه شده، سازمان باندر و دریانوردی به عنوان یگانه مرجع تأیید کننده وقوع دمووراژ در نظر گرفته شده بود و هر گونه اظهار نظر این سازمان، مورد تأیید سایر نهادهای جمله بانک مرکزی و سازمان امور مالیاتی است، اعضای کارگروه حل جالش پیش رو را منوط به سازوکار تعریف شده از سوی این سازمان می‌دانستند.

این درحالی است که نماینده سازمان باندر و دریانوردی با حضور در این نشست تأکید کرد که چون هزینه دمووراژ در قرارداد بین دو فرد حقیقی یا حقوقی تعیین می‌شود و این سازمان نمی‌تواند دخالتی در این قرارداد داشته باشد، بنابراین این سازمان را نباید به عنوان مرجع تأیید وقوع دمووراژ در نظر گرفت. با این وجود نمایندگان بخش خصوصی معتقد بودند که هزینه دمووراژ، عرف بین‌المللی دارد و طبق استانداردهایی در سطح دنیا قابل محاسبه

برگزیده ها

دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران:

ایران بالاترین رشد تولید فولاد را در جهان دارد



دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران تولید فعلی فولاد در کشور را ۲۸ میلیون تن در سال اعلام کرد و گفت: جمهوری اسلامی ایران هم اکنون بالاترین

رشد تولید فولاد را در جهان دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیدرسول خلیفه سلطانی به ایرنا افزود: براساسی آمار پیرامه ۱۴۰۴ ظرفیت تولید فولاد در کشور باید به ۵۵ میلیون تن برسد که قابل دسترسی است. وی ادامه داد: رشد سالانه فولاد در جمهوری اسلامی ایران هشت درصد است که به غیر از فولاد و پتروشیمی در هیچ بخشی چنین رشدی در کشور وجود ندارد. دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران بیان کرد: هم اکنون حدود ۱۵ طرح فولادی در کشور در حال اجرا و ساخت است که با بهره برداری از آنها به تولید واقعی ۳۵ میلیون تن در اقص سال ۱۴۰۴ خواهیم رسید. خلیفه سلطانی گفت: هم اکنون ارزش تولید فولاد در کشور با نرخ جهانی هر تن حدود ۶۰۰ دلار، ۱۸ میلیارد دلار است یعنی اگر ما صنعت فولاد را در کشور نداشتیم ناچار بودیم سالانه ۱۸ میلیارد دلار فولاد وارد کنیم. وی میزان ارزیابی تولید هر تن فولاد در کشور را ۷۵۰ تا ۸۰۰ دلار عنوان کرد و افزود: تا چند سال پیش میزان ارزیابی تولید هر تن فولاد در کشور ۱۳۵ دلار بود که با بومی سازی تجهیزات و قطعات مورد نیاز صنعت فولاد کشور این میزان کاهش یافت. دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران به مزیت بالای تولید فولاد در کشور اشاره کرد و گفت: در حالی که ارزش جهانی هر تن فولاد ۶۰۰ دلار است ولی برای تولید هر تن آن در کشور ۷۵۰ تا ۸۰۰ دلار ارز صرف می‌شود که این ارقام نشان می‌دهد تولید فولاد در کشور بسیار اقتصادی و سودآور است.

به گزارش ایرنا سومین نمایشگاه تخصصی بومی سازی قطعات، تجهیزات و مواد مصرفی صنعت فولاد کشور سه‌شنبه در اهواز گشایش یافت و خلیفه سلطانی این نمایشگاه دیدن کرد. این نمایشگاه با شرکت ۱۰۰ سازنده قطعات و تجهیزات صنعت فولاد کشور از هشت استان کشور از ۲۵ تا ۲۸ به مدت چهار روز و از ساعت ۱۶ تا ۲۱ برای بازدید صنعتگران، کارشناسان، دست‌اندرکاران صنعت فولاد کشور و عموم مردم استان و مناطق همجوار دایر خواهد بود. شرکت فولاد خوزستان با تولید سالانه ۳۸۰ میلیون تن، دومین قطب تولید فولاد کشور است. این میزان در اقیون سال ۱۴۰۴ به چهار میلیون تن و در سال ۱۴۱۰ به ۱۳.۶ میلیون تن معادل ۲۵ درصد کل تولید فولاد در کشور خواهد رسید.

پیش‌نویسی درباره آن دارد برای دبیرخانه کمیته حمایت از کسبوکار بفرستد و این پیش‌نویس در اختیار سایر دستگاه‌ها قرار بگیرد و آنها نیز دیدگاه‌های خود را در این ارتباط به دبیرخانه ارسال کنند. این آیین‌نامه باید همه ابهاماتی که امروز وجود دارد را پاسخ دهد. از طرفی مقرر شد شیوه محاسبه هزینه دمووراژ را فرآیندی تعریف شود، به این صورت که به کمک اطلاعات چندین دستگاه این هزینه قابل محاسبه باشد. این پیش‌نویس به همراه درخواست احیای کمیته دمووراژ در صحنه اصلی کمیته حمایت از کسبوکار مطرح و بررسی خواهد شد. برای کل این فرآیند در هفته فرصت تعیین شد. بازنگری در آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی در ادامه مصوبه هفتادوهمین نشست کمیته حمایت از کسبوکار درباره شیوه محاسبه و پرداخت ۱۰ درصد از کل حمل توسط صاحب کالا به عنوان حق پرچم پیگیری شد. این عوارضی را افرادی باید تصمصم‌گیری می‌کرده، اما امروز به هر دلیلی غیر قابل است. پس چنین سازوکاری از قبل وجود داشته و اتفاق جدیدی نیست.

هزینه دمووراژ در نظر گرفت، حتی در گذشته نیز کمیته دمووراژ در داخل کشور فعال بوده و در همین ارتباط تصمصم‌گیری می‌کرده، اما امروز به هر دلیلی غیر قابل است. پس چنین سازوکاری از قبل وجود داشته و اتفاق جدیدی نیست. این آیین‌نامه باید همه ابهاماتی که امروز وجود دارد را پاسخ دهد. از طرفی مقرر شد شیوه محاسبه هزینه دمووراژ را فرآیندی تعریف شود، به این صورت که به کمک اطلاعات چندین دستگاه این هزینه قابل محاسبه باشد. این پیش‌نویس به همراه درخواست احیای کمیته دمووراژ در صحنه اصلی کمیته حمایت از کسبوکار مطرح و بررسی خواهد شد. برای کل این فرآیند در هفته فرصت تعیین شد.

بازنگری در آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی در ادامه مصوبه هفتادوهمین نشست کمیته حمایت از کسبوکار درباره شیوه محاسبه و پرداخت ۱۰ درصد از کل حمل توسط صاحب کالا به عنوان حق پرچم پیگیری شد. این عوارضی را افرادی باید تصمصم‌گیری می‌کرده، اما امروز به هر دلیلی غیر قابل است. پس چنین سازوکاری از قبل وجود داشته و اتفاق جدیدی نیست.

در نهایت با توجه به آنچه در این نشست عنوان شد، محمد اسکندرنی، مدیر دبیرخانه کمیته حمایت از کسبوکار با اشاره به هر آنچه که از ۳۰ خرداد تا به امروز یعنی در طول این ۸ ماه گذشته، پیشنهادهای ارسال شده از سوی دبیرخانه کمیته در اختیار سازمان باندر بوده، اما متأسفانه این سازمان نظر خود را برای دبیرخانه ارسال نکرده گفت: شایسته بود که سازمان باندر نظر خود را مبنی بر اجرایی نبودن راهکارهای پیشنهادی همان ۸ ماه قبل اعلام می‌کرد تا شاید در این مدت، راه‌حل‌های دیگری مطرح و اجرایی می‌شد. این نشان می‌دهد که رویکرد هر مبنای حل مسئله نیست.

در نهایت اعضا به این جمع بندی رسیدند که احیای کمیته دمووراژ در دستور کار قرار گیرد و لازم است آیین‌نامه‌ای برای این کمیته تهیه شود. بنابراین از سازمان باندر و دریانوردی خواسته شد تا چنانچه

نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس

واردات خودروهای کارکرده برای جبران کسری عرضه خودرو و تثبیت بازار است



نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: تصویب واردات خودروهای کارکرده زیر ۵ سال از این جهت

است که هم خودروهای بیشتری وارد کشور کرد و هم اینکه تا حدودی کسری عرضه خودرو جبران شده و بازار خودرو وضعیت ثباتی پیدا کند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی جدی در رابطه با تصویب واردات خودروهای کارکرده به کشور بیان کرد: ما در کشور به دنبال این هستیم که عرضه خودرو چه از محل تولید داخل و چه از محل واردات افزایش پیدا کند، اما در بحث واردات محدودیت ارزی هم داریم و نمی‌توانیم بگوییم واردات خودرو کامل و بدون سقف و هر چه قدر لازم است وارد شود که علت آن هم ناترازی ارزی است.

وی در ادامه تصریح کرد: پیشنهادی که کمیسیون صنایع و معادن داشت این بود که خودروهای کارکرده زیر پنج سال و در قالب قانون ساماندهی بازار خودرو وارد شود؛ یعنی خودروهایی که در داخل نمایندگی داشته باشند و خدمات پس از فروش ارائه کنند. در واقع شرکت‌های مصوب در قانون واردات خودرو که شاخص‌ها در آنها رعایت شده و یک وقت خودرویی وارد نشود که مردم در مورد قطعه یا خدمات پس از فروش آن با مشکل مواجه شوند.

نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی یادآور شد: تصویب واردات خودروهای کارکرده زیر پنج سال از این جهت بود که بتوان خودروهای بیشتری وارد کشور کرد و د عملاً تا حدودی بحث کسری عرضه حل شود و بازار خودرو وضعیت ثباتی پیدا کند.

جدی در پایان گفت: این تصمیم در کمیسیون تلفیق بودجه ۱۴۰۲ تصویب شده و باید دید در صحن چه تصمیمی گرفته خواهد شد. ۱۰ بهمن ماه سال جاری واردات خودروهای کارکرده با عمر پنج سال در کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تصویب شد که روح‌الله عباسپور سختگویی این کمیسیون در گفت‌وگو با ایستنا، گفت: کمیسیون صنایع و معادن یک مصوبه داشت که در رابطه با واردات خودروهای کارکرده با عمر پنج سال بود، چراکه هم قیمت اینگونه خودروها ارزان‌تر است و هم خدمات پس از فروش دارد و هم اینکه یک دفعه وارد می‌شود و تحولی در بازار به وجود می‌آورد.

گزارش

ممنوعیت واردات آیفون ۱۴ منطقی است؟



پس از چندین ماه تعلل در تصمیم‌گیری، در نهایت واردات آیفون ۱۴ از طریق رویه مسافری، ممنوع اعلام شد؛ این در حالی است که وضعیت رجیستری گوشی‌های موجود در بازار هنوز مشخص نیست. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سرانجام پس از گذشت حدود ۴ ماه از ورود اولین مدل آیفون ۱۴ به ایران، گمرک در بخش‌نامه‌ای، مصوبه ممنوعیت واردات این مدل تلفن همراه به صورت مسافری و پستی را ابلاغ کرد. البته واردات تجاری و ثبت سفارش این گوشی‌ها تقریباً از ابتدای امسال امکان‌پذیر نبوده است اما به صورت مسافری، تاکنون واردات تداوم داشته است. بنابر گزارش ایثنا، با این بخش‌نامه از تاریخ اول اسفند سال جاری، کلیه مدل‌های تلفن همراه آیفون ۱۴ و مدل‌های بالاتر از آن، در لیست کالاهای مجاز همراه مسافر و پستی و پستی کشور نخواهد بود. به همین دلیل از این تاریخ به بعد امکان ثبت اطلاعات گوشی‌های وارداتی در سامانه مسافری و پستی وجود ندارد. انتشار این خبر موجی از واکنش‌ها را در فضای رسانه‌ای کشور به دنبال داشت، اما آیا ممنوعیت آیفون منطقی به نظر می‌رسد؟ در این خصوص مرصاد خبرودی پژوهشگر حوزه مبارز با مفاسد اقتصادی طی یک یادداشت اختصاصی برای مهر به شبهات مختلف موضوع اشاره داشت.

سهم آیفون از بازار تلفن همراه ایران

مطابق با اظهارنظر کارشناسان سامانه همتا، در شش‌ماه دوم سال ۱۴۰۰ برابر با ۳ میلیون و ۸۹۰ هزار و ۵۵۴ دستگاه تلفن همراه از مدل‌های مختلف وارد کشور شده است که سهم برند اپل (گوشی‌های آیفون) ۷۰۹ هزار و ۸۴۵ دستگاه بوده است. همچنین از آنجایی که رونمای آیفون ۱۳ در شهرپورماه صورت گرفته بود، لذا مطابق با آمارها در شش‌ماه دوم سال ۱۴۰۰، برابر با ۳۳۷ هزار و ۸۷ دستگاه وارد کشور شد که این حجم از واردات، هزینه ارزی ۸۵۰ میلیون دلاری در پی داشته است. نکته جالب‌توجه این بوده که از مجموع ۴.۴ میلیارد دلار تلفن همراه وارد شده به کشور در سال ۱۴۰۰، بیش از ۱.۴ میلیارد دلار به آیفون اختصاص پیدا کرده است، در واقع آیفون ۱۳ به تنهایی سهم ۲۰ درصدی در واردات تلفن همراه را به خود اختصاص داده است. این در حالی است که کمتر از ۷ درصد جامعه از برند آمریکایی تلفن همراه بهره می‌برند به عبارتی این هفت درصد نیز فراتر از سایر افراد جامعه از پارانرژی برخوردار می‌شوند و این نکته به معنی نادیده گرفتن اصل عدالت است. به بیان دیگر، درحالی‌که اکثریت افراد جامعه تنها قادر به خرید تلفن‌های همراه زیر ۱۰ میلیون تومان (در بهترین حالت ممکن) هستند، کمتر از ۷ درصد جامعه با همان نرخ ارز و بدون پرداخت هزینه اضافه، تلفن همراه بیش از ۵۰ میلیون تومان خریداری می‌کنند.

اصل مدیریت بهینه منابع، دلیل اصلی موافقان اعمال ممنوعیت

برخی کارشناسان اقتصادی معتقدند در شرایط تحریمی، بحث مدیریت مصرف ارزی در کنار افزایش ظرفیت‌های درآمدزایی بایستی در اولویت سیاستگذاران قرار گیرد، هرچند برخی از دولت‌مداران بیه ذخایر ارزی قابل‌قبول اشاره دارند، اما به‌رحال برای خروج از تنگنای اقتصادی بایستی با مدیریت بهینه منابع ارزی، مانع از مصارف بی‌رویه و غیرضروری شد. اما در اینجا این سوال مطرح می‌شود که چرا باید با ممنوعیت حق افراد جامعه سلب شود؟ به عبارتی افراد بر اساس درآمد خود، کالای موردنظر خود را خریداری می‌کنند و این ممنوعیت به معنسی نادیده گرفتن حق مصرف‌کننده تلقی می‌شود. باید گفت واکنش طبیعی به افزایش نرخ ارز و بالا رفتن هزینه کالاهای وارداتی، کاهش انگیزه خرید برای کالاهای غیر ضروری است؛ واکنش درست سیاست‌گذار در این شرایط این است که تخصیص منابع کمیاب ارزی را به شکل دستوری انجام دهد. یعنی بین نیازهای ضروری مثل غذا و دارو و نیازهای لوکس مثل موبایل‌های جدید دست به انتخاب بزند. در واقع در شرایط تحریمی، این موضوع یک اشتباه استراتژیک است که منابع اندک ارزی را صرف واردات گوشی‌های آخرین مدل کند تا تنها بخش کوچکی از مردم دلخوش باشند که از مواهب تکنولوژی روز باز نمانده‌اند، ولی در عین حال در امور ضروری مثل واردات اقلام غذایی و کشاورزی با مشکل روبه‌رو باشیم.

ممنوعیت واردات پرچمداران تلفن همراه برندهای دیگر!

البته این شبهه مطرح می‌شود که پرچمداران نام‌های تجاری دیگر نظیر سامسونگ S۲۳ نیز دارای قیمت بالایی است، اما برای این مدل ممنوعیتی در نظر گرفته نشده است، در این خصوص به دولت واردتی جدی وارد است، باوجوداینکه سهم پرچمداران برندهای دیگر بسیار کمتر از آیفون است، اما مدیریت ارزی در این زمینه باید در سایر برندهای تلفن همراه نیز اعمال شود.

از سویی دیگر به غیر از تلفن همراه، شاهد واردات برخی از کالاهای لوکس به کشور هستیم و نیاز است تصمیماتی در خصوص ممنوعیت نیز اتخاذ شود.

تعیین و تکلیف گوشی‌های موجود در کشور با چاشنی رانت!

مسئله دیگری که باید به آن اشاره داشت به تاریخ اشاره شده در بخش‌نامه است؛ مطابق با این بخش‌نامه از تاریخ اول اسفندماه، ممنوعیت واردات در نظر گرفته خواهد شد. در هیچ‌جای نامه شاهد تعیین و تکلیف گوشی‌های موجود در کشور نیستیم، در واقع تا به امروز با وجود واردات هزاران دستگاه از این مدل تلفن همراه به کشور -که حداقل بخشی از آنها از طریق رویه مسافری و رعایت تشریفات قانونی وارد کشور شده است- شاهد رجیسترسدن آنها نبوده‌ایم، اما این نامه به گونه‌ای القا می‌کند که به‌زودی باید شاهد خبر رجیستری این مدل تلفن همراه باشیم، هرچند در این تاریخ زمینه نمی‌توان دقیقاً اظهارنظر کرد. در این خصوص باید پرسید چرا تاریخ ممنوعیت اول اسفند در نظر گرفته شده است؟ آیا مشخص کردن یک تاریخ خاص، شایه بروز رانت و فساد در پشت‌پرده این تصمیم را تقویت نمی‌کند؟ این در حالی است که چنانچه عزم دولت در اعمال ممنوعیت ورود این مدل گوشی به کشور جدی بود، بایستی پیش از رونمایی از مدل جدید این تصمیم قاطع اعلام می‌شد چرا که در این صورت، شایه وجود رانت اطلاعاتی قابل طرح نبود. از همین جهت به تعلل تصمیم‌گیری در دولت نقد جدی وارد است. متأسفانه، زمانی که موضوعی به‌صورت شفاف در کشور پیگیری نمی‌شود، باید در پشت‌پرده به دنبال شبکه‌های رانت و فساد بود. اگر موضوع ممنوعیت آیفون تا به هر دلیلی مطرح بوده است، باید این مدل تلفن همراه مدیریت‌کنند، همچنین در سایر کالاهای نیز با ممنوعیت این مدل تلفن‌های ابتدایی، به شکل دقیق اطلاع‌رسانی می‌شد، اما انتشار خبر ممنوعیت پس از چند ماه، آن هم در شرایطی که شاهد وفور این مدل تلفن همراه در بازار هستیم، شایه‌بر انگیز برانگیز است.

نظام تعرفه‌گذاری، راهکار منطقی‌تری به نظر می‌رسد

در تمامی نظام‌های اقتصاد جهان، به جهت کنترل مدیریت ارزی با حمایت از تولید داخلی، نظام تعرفه‌گذاری اجرا می‌شود، با این شرایط هم مصرف‌کننده حق انتخاب خواهد داشت، هم دولت قادر خواهد بود، برنامه‌های خود را پیش ببرد. به عبارتی اگر دولت به دنبال بحث مدیریت ارزی است، باید با افزایش چندین برابری تعرفه، روند خروج ارز را برای این مدل تلفن همراه مدیریت‌کنند، همچنین در سایر کالاهای نیز با ممنوعیت واردات، می‌توان از تولید داخل حمایت کرد و در یک‌بازار رقابتی، به‌سوی افزایش کیفیت محصولات داخلی حرکت کرد.