

احمد تجری در گفت و گو با سرآمد:

معافیت حقوق ورودی تجهیزات گردشگری در برنامه هفتم پیشرفت پیگیری می شود



مدیر کل سرمایه گذاری زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از پیگیری اجرای حکم مربوط به تسهیل واردات کشتی ها، شناورها، قایق های تفریحی و تجهیزات ویژه گردشگری برای سرمایه گذاران بخش خصوصی و تعاونی خبر داد.

احمد تجری در گفت و گو با اقتصاد سرآمد با اشاره به اجرای بند «ب» ماده ۸۳ قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت اظهار کرد: در راستای اجرای این حکم، تسهیل واردات کشتی ها، شناورها و قایق های تفریحی، وسایل نقلیه و تجهیزات ویژه گردشگری برای سرمایه گذاران بخش خصوصی و تعاونی، با پیش بینی معافیت حقوق ورودی، مورد پیگیری قرار گرفته است.

مدیر کل سرمایه گذاری زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، افزود: در این زمینه، آیین نامه اجرایی و مصوبه شماره ۲۰۷۸۳۶/ت۶۳۴۴۷-هـ مورخ ۲۸ اسفند ۱۴۰۳ به تصویب رسیده و اقدامات اجرایی مرتبط با آن با همکاری دستگاه های ذی ربط در حال پیگیری است.

تجری در ادامه گفته های خود با تشریح اقدامات انجام شده در این زمینه خاطر نشان ساخت: احصای مصادیق مورد نیاز برای واردات و تدوین چارچوب اجرایی مربوط از جمله اقداماتی است که در راستای اجرای این حکم انجام شده است.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی ادامه داد: تهیه و تدوین چارچوب های تعیین پلاک یا نشان ویژه برای مصادیق مرتبط، با همکاری فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، از دیگر اقدامات پیش بینی شده در این فرایند است.

مدیر کل سرمایه گذاری زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی افزود: پیگیری اعمال معافیت حقوق ورودی گمرکی برای مصادیق واردات بخش گردشگری نیز در دستور کار قرار دارد.

وی با اشاره به اهمیت اجرای این حکم در توسعه گردشگری ساحلی و دریایی اظهار کرد: تسهیل دسترسی سرمایه گذاران به کشتی ها، شناورها، قایق های تفریحی و تجهیزات ویژه گردشگری، در چارچوب برنامه های قانونی مربوط پیگیری می شود. تجری خاطر نشان کرد: این اقدامات در کنار سایر برنامه های توسعه گردشگری ساحلی و دریایی، با هدف تسهیل سرمایه گذاری یخش خصوصی و تعاونی دنبال می شود.

«سرآمد» بررسی می کند؛

تنگنای بدهی متقابل

وقتی دولت بدهکار می ماند و بانک طلبکار، بخش خصوصی در میانه راه گم می شود



و حبوبات هستند؛ کالاهایی که هر گونه اختلال در جریان وارداتشان، به طور مستقیم بر سفره خانوار اثر می گذارد.

در چنین شرایطی، دستور رئیس جمهور در ۲۲ تیرماه سال جاری برای پرداخت علی الحساب ۵۰ درصد از مطالبات، به مثابه تلاشی برای شکستن بن بست تلقی شد. اما اجرای این دستور، خود به مانع تازه ای برخورد. بانک مرکزی اعلام کرده است که بدون مصوبه مربوطه، امکان قانونی پرداخت ارز وجود ندارد و ضرورت اخذ مصوبه سران قوا را شرط پرداخت دانسته است. این در حالی است که فعالان اقتصادی معتقدند دولت پیش از ایجاد تعهد، باید چارچوب و سقف منابع ارزی را شفاف اعلام می کرد تا تجار بتوانند واردات خود را متناسب با ظرفیت های واقعی تنظیم کنند؛ انتقادی که به بودجه ریزی ۸ میلیارد دلاری سال گذشته و نبود محدودیت های به موقع برای جلوگیری از تعهدات فراتر از منابع اشاره دارد. به عبارت دیگر، مسئله فقط تأخیر در پرداخت نیست؛ معماری تصمیم گیری نیز به گونه ای است که هر نهاد، مسئولیت را به نهاد دیگر حواله می دهد و در این میان، زمان از دست می رود.

در سوی دیگر این معادله، بانک ها قرار دارند که به درستی خود را طلبکار می دانند. تسهیلات ارزی پرداخت شده به فعالان اقتصادی، تعهدات قراردادی ایجاد کرده و بانک ها بر اساس مقررات، موظف به وصول اصل و سود این تسهیلات هستند. بانک مرکزی نیز در نشست اخیر، مسئولیت قراردادهای منعقد شده میان بانک ها و دریافت کنندگان تسهیلات را متوجه طرفین قرارداد دانسته است. این موضع از منظر حقوقی قابل دفاع است، اما از منظر اقتصادی، واقعیت را نادیده می گیرد: بخش خصوصی هنگامی که مطالباتش از دولت وصول نشود، توان بازپرداخت بدهی بانکی را از دست می دهد.

امید ایرانی - اختلاف میان دولت، شبکه بانکی و بخش خصوصی بر سر مطالبات ارزی، به پایدارترین گره های سیاست گذاری اقتصادی سال های اخیر تبدیل شده است. در ظاهر، ماجرا ساده به نظر می رسد: دولت به گروهی از فعالان اقتصادی بدهکار است، بانک ها از همان فعالان طلبکارند و بخش خصوصی در میانه این ۲ طرف، نه توان پرداخت بدهی بانکی را دارد و نه می تواند مطالبات خود از دولت را وصول کند. اما در عمل، این سادگی ظاهری، پیچیدگی های نهادی و حقوقی عمیقی را پنهان می کند که هر تلاش برای حل مسئله را به بن بست می کشاند. رقم دقیق مطالبات، بر اساس بررسی های جداگانه وزارت جهاد کشاورزی، بانک مرکزی و گمرک، ۴۰۷ میلیارد یورو تعیین و تأیید شده است. با این حال، در برخی گزارش ها و اظهارات فعالان اقتصادی، رقم ۴۰۷ میلیارد یورو نیز مطرح می نشود که نشان دهنده ابهام باقی مانده در محاسبه نهایی و اختلاف بر سر دامنه شمول طلبکاران است. این مطالبات عمدتاً مربوط به وارد کنندگان کالاهای اساسی است که از دی ماه ۱۴۰۳ تاکنون پرداخت نشده و مدت تأخیر در برخی موارد به حدود ۲۰ ماه رسیده است.

ویژگی ساختاری این بدهی، آن را از تأخیر ساده پرداخت متمایز می کند. وارد کنندگان کالاهای اساسی، ارز تخصیصی خود را معمولاً پس از ورود کالا و با تأخیری چندماهه دریافت می کردند؛ سازوکاری که به دولت امکان می داد صحت فرایند تخصیص را احراز کند. اما از دی ماه ۱۴۰۳، این تأخیر چندماهه به تعویق سیستماتیک تبدیل شد و در حال حاضر بیش از ۷۵۰ شرکت کوچک و بزرگ، بخش خصوصی واقعی فعال در زنجیره تأمین غذا، در انتظار تسویه هستند. نکته حیاتی آن است که این شرکت ها نه بنگاه های واسطه گر بلکه بازیگران اصلی واردات اقلامی مانند برنج، دارو، نهاده های دامی، شکر

فعالان اقتصادی تأکید می کنند که میزان طلب آنان از دولت، ۳ تا ۴ برابر بدهی شان به بانک هاست. این نسبت، منطق ساده ای را آشکار می کند: اگر دارایی اصلی بنگاه، مطالبات بلو که شده از دولت باشد، انتظار بازپرداخت بدهی بانکی بدون آزادسازی آن دارایی، انتظاری غیرواقعی است.

وعده کاهش نرخ سود تسهیلات ارزی از ۱۴ درصد به ۶ تا ۷ درصد، لایه دیگری از همین تنگنا را نشان می دهد. این وعده در اردیبهشت ماه از سوی دولت و بانک مرکزی مطرح شد، اما فعالان بخش خصوصی می گویند تاکنون محقق نشده است. واکنش بانک مرکزی، به گفته آنان، نه اتخاذ تصمیمی مؤثر بلکه اعلام این موضوع بوده که از بانک ها درخواست خواهد کرد سود کمتری دریافت کنند. چنین رویکردی، مسئولیت نظارتی بانک مرکزی را به توصیه ای غیرالزام آور تقلیل می دهد و در عمل، هزینه تأمین مالی را برای بنگاه هایی که هم زمان با فشار بازپرداخت اصل و سود و بلو که شدن مطالبات مواجه اند، به طور مضاعف افزایش می دهد. کاهش نرخ سود، اگر هم اجرایی شود، تنها بخشی از هزینه را جبران می کند؛ مسئله اصلی، جریان نقدینگی است که با تعویق پرداخت مطالبات، در چرخه های معیوب گرفتار شده است.

پیامدهای این وضعیت، فراتر از اختلاف مالی میان ۳ نهاد است. تأمین کالاهای اساسی، به نقدینگی سریع و قابل پیش بینی وابسته است. فروشندگان خارجی در بسیاری از موارد، دریافت ۱۰۰ درصد وجه نقد پیش از حمل را الزامی می دانند. وارد کنندگانی که ماه ها منتظر دریافت ارز تخصیصی خود از دولت است، نه توان پیش پرداخت دارد و نه می تواند خط اعتباری تازه ای نزد بانک باز کند؛ زیرا بانک، بدهی معوق او را مانع جدیدی می بیند. نتیجه، کندی یا توقف واردات اقلامی است که برای امنیت غذایی حیاتی اند. فعالان اقتصادی هشدار می دهند که ادامه این وضعیت می تواند منابع مالی مورد نیاز برای واردات، تأمین مواد اولیه و استمرار فعالیت بنگاه های زنجیره غذا را محدود کند و در نهایت، امنیت غذایی کشور را با چالش جدی مواجه سازد.

راهکارهای پیشنهادی نیز بر همین پیچیدگی صحه می گذارند. پرداخت مطالبات از محل صندوق توسعه ملی، تمدید تسهیلات ارزی و ریالی شرکت های طلبکار، و پرداخت سود و جرایم بانکی از سوی دولت، ۳ محور اصلی راه حل هایی است که در هیئت وزیران و شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا مطرح شده است. هر یک از این راهکارها بخشی از گره را می گشاید، اما هیچ کدام به تنهایی کافی نیست. پرداخت از صندوق توسعه ملی، به منابع ارزی در دسترس و اولویت های تخصیص وابسته است. تمدید تسهیلات، فقط زمان بازپرداخت را جابه جایی می کند و اصل بدهی را از بین نمی برد. پرداخت سود و جرایم از سوی دولت، بار مالی جدیدی بر بودجه تحمیل می کند. ترکیب این راهکارها می تواند مسیر خروج را هموار کند، به شرط آنکه اراده سیاسی برای اجرا و پذیرش شفافیت در اعلام منابع و زمان بندی وجود داشته باشد.

پرسش بنیادین که در همان ابتدا مطرح شد، هنوز بی پاسخ مانده است: وقتی دولت بدهی خود را پرداخت نمی کند، بخش خصوصی چگونه باید بدهی بانک ها را تسویه کند؟ پاسخ حقوقی روشن است: نمی تواند، مگر آنکه دارایی بلو که شده اش آزاد شود. اما پاسخ سیاسی، به تصمیم گیری نهادی وابسته است که تاکنون نشان داده توان عبور از پیچیدگی های بوروکراتیک را ندارد. تداوم این وضعیت، نه تنها به زیان بخش خصوصی بلکه به زیان دولت و شبکه بانکی نیز هست؛ زیرا بنگاه ورشکسته، نه مالیات می پردازد، نه اشتغال حفظ می کند و نه توان بازپرداخت بدهی دارد. تعیین تکلیف مطالبات ارزی، پیش از آنکه انتخاب سیاسی باشد، ضرورت اقتصادی است؛ ضرورتی که تأخیر در آن، هزینه اش را نه فقط ترازنامه بانک ها بلکه سفره خانوارها می پردازد.

معاون وزیر راه و شهرسازی:

ضرب العجل دو هفته ای تعیین تکلیف طرح اتصال شهر منجیل به آزادراه قزوین - رشت



اشاره به اینکه مسیر پیشنهادی برای اتصال شهر منجیل به آزادراه از سوی مشاور طرح ارائه شده است، افزود: این گزینه بر اساس بررسی های کارشناسی، بهترین مسیر پیشنهادی برای ایجاد این دسترسی است و لازم است ضمن توجه به ملاحظات و دغدغه های ستاد نیروی دریایی، زمینه اجرای طرح با توافق و همکاری همه طرف ها فراهم شود.

قزوین - رشت که با حضور میرمحمد غراوی، معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار گیلان، ناخدا یکم عبدالحسین بدری، فرمانده آمادگاه ناوگان شمال، مسئولان ستاد نیروی دریایی ارتش در منجیل، میلاد دوستی معاون ساخت و توسعه آزادراه ها، پیمانکار و مشاور طرح برگزار شد، اظهار کرد: هدف اصلی از اجرای این طرح، فراهم کردن دسترسی مناسب برای مردم شهر منجیل به آزادراه قزوین - رشت و تسهیل رفت و آمد و حمل و نقل در این محدوده است؛ بنابراین ضروری است همه دستگاه های مرتبط با درک این ضرورت، برای رسیدن به راه حلی مشترک همکاری کنند. وی با

معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر ضرورت تعیین تکلیف طرح دسترسی شهر منجیل به آزادراه قزوین - رشت گفت: ستاد نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران باید ظرف مدت ۱۵ روز، بررسی های خود را درباره امکان اجرای طرح پیشنهادی و عبور رمپ دسترسی از مجاورت یادگان انجام دهد و نظر نهایی خود را به همراه پیشنهادهای عملیاتی برای شروع عملیات اجرایی اعلام کند. به گزارش اقتصادسراسرآمد و به نقل از روابط عمومی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، هوشنگ بازوند در جلسه بررسی طرح دسترسی شهر منجیل به آزادراه