عضو هیئت مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی خبر داد:

احتمال ممنوعیت ساخت فرودگاه تا ۵ سال در ایران

■ عضو هیئت مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی گفت: در برنامه هفتم ما قصد داریم ساخت فرودگاه‌ها را به مدت پنج سال ممنوع کنیم و هزینه‌های آن را برای هوانوردی مصرف کنیم.

گروه اقتصادی – موضوع چرایی زیان ده بودن صنعت هوایی با حضور حسن خوشخو معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری و ابراهیم مرادی عضو هیات مدیره شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران بحث و بررسی شد که مشروح این گفت و گو را در ادامه می خوانید.

برای توسعه ناوگان هوایی و رفع مشکلات آن چه برنامه ای دارید؟

خوشخو؛ معاون هوانوردی و امور بین الملل سازمان هواپیمایی کشوری گفت: تقریبا طی دهه های گذشته تعداد ۳۶۰ هواپیما در سازمان هواپیمایی کشوری ثبت شدند و از این تعداد ۱۷۰ هواپیما فعال هستند که پروازهای کشور را انجام می دهند.

عمده ترین چالشی که ما در سال های گذشته داشتیم و باعث شده که صنعت هوانوردی کشور با مشکل روبرو شود بحث تحریم ها بوده است.

آیا از ظرفیت های شرکت های دانش بنیان استفاده می شود؟

خوشخو: قطعا شرایط ما با کشور ترکیه خیلی متفاوت است، بحث هوانوردی توریست باید در هر کشور به آن فکر کرد و برای آن تصمیم گیری کرد. ما باید کاری کنیم که ایمنی مان در این صنعت هوانوردی حفظ شود و از ظرفیت هایمان استفاده کنیم.

برای تعیین قطعه از شرکت های دانش بنیان استفاده کردیم. برای مثال روغن هواپیما،هم اکنون باید بگوییم که روغن هواپیما اکنون در کشور در شرکت های دانش بنیان تولید می شود و تمام استاندارد های مورد نیاز جهانی را هم دارد. هم اکنون در چرخه تولید هم قرار گرفته است و هواپیما ها هم از آن استفاده میکنند.

این موضوع چقدر از خروج ارز از کشور جلوگیری کرده است؟

خوشخو: اطلاعات دقیق از آمار ندارم اما از خیلی چالش ها ما را نجات داده است. بخش عظیمی از ناوگان ما حاصل تلاش ها و تجربیات متخصصان در صنعت هوانوردی است.

چرا در ایران هنوز از کنسرسیوم استفاده نشده است ؟

خوشخو: درباره این موضوع در صنعت هوانوردی باید بگویم که تا بلوغ رسیدن این قضیه مانده است.تجربه کشور های دیگر این را نشان می دهد،کشور هوایی مثل ترکیه و ایالات متحده. اگر شرکت های هواپیمایی ادغام شوند می تواند ظرفیت هایی را ایجاد کند اما نیاز به قانونی مصوب دارد.

طرح های توسعه ای را ما معمولا در برنامه های پنج ساله برنامه ریزی می کنیم. اگر محدودیت های ایران از بین برود ایران ظرفیت این را دارد که در حوزه هوانوردی به مدارج بالایی برسد.

چرا آن توجه و عزم ملی تا کنون اتفاق نیافتاده ؟

خوشخو: در خود دولت برنامه های کلانی برنامه ریزی شده،آن چیزی که ما را با مشکل روبرو کرده مدیریت های نادرست است.

بحث توسعه فرودگاه های منطقه ای در جهان به عنوان مدل توسعه ای موفق مورد پذیرش قرار گرفته اما در کشور ما به آن توجه نشده است چرا؟

مرادی؛ عضو هیئت مدیره شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران در پاسخ به این سوال گفت: بله درست است یکی از مدل های توسعه فرودگاه ها همان موضوعی است که شما به آن اشاره کردید که یک فرودگاه در مرکز قرار می گیرد. در واقع صنعت هواپیمایی ما بر همین اساس بوده است.

چرا برخی از فرودگاه در کشور ایجاد شده است که در برنامه نبوده است؟

مرادی: با رشد و توسعه صنعت و ورود هواپیما به کشور یک خاص اجتماعی در کشور ایجاد و باعث می شود که ما به وفور در کشور فرودگاه های اضافی و بدون مصرف داشته باشیم.

ساخت فرودگاه به فاصله چند کیلومتری دیگر توجیه و صرفه اقتصادی ندارد. فرودگاه های نسل سوم یک بار پیگیری شد متاسفانه وقتی وارد بحث پیگیری میشود مردم ما متاسفانه پیشنهادهایی می‌دهند که فرودگاه‌ها را از صرفه اقتصادی خارج میکند.

من تقاضای این را دارم که تا پنج سال ایجاد فرودگاه در کشور ممنوع شود.

مبنا و منطق ایجاد فرودگاه در یک منطقه چیست؟

مرادی: هم اکنون با ورود هواپیما های کوچک به هوانوردی،ما می توانیم تاکسی هوایی را در کشور گسترش بدهیم.

ساخت فرودگاه به فاصله چند کیلومتری دیگر توجیه و صرفه اقتصادی ندارد.

فرودگاه های نسل سوم یک بار پیگیری شد متاسفانه وقتی وارد بحث پیگیری میشود مردم ما متاسفانه پیشنهاد هایی می‌دهند که فرودگاه ها را از صرفه اقتصادی خارج میکند.

در برنامه هفتم ما قصد داریم ساخت فرودگاه ها را به مدت پنج سال ممنوع کنیم و هزینه های آن را برای هوانوردی مصرف کنیم.

ما که در حوزه ناوبری هستیم،با توجه به نیاز مردم خدمات و سرویس می دهیم. فرودگاه های اختصاصی قرار نیست از آنها درآمدی کسب شود.

آیا شما با تشکیل کنسرسیوم موافقید؟

مرادی: من باید بگویم که خیر، باید بذاریم که بخش خصوصی کار خودش را انجام بدهد و تا جایی که ممکن است هوانوردی دولت را کوچک کنیم. کنسرسیوم ها کاملا خصوصی هستند و ربطی به دولت ندارند اگر منظور شما خصوصی است من با شما موافقم.

نظر شما در این خصوص چیست؟

مرادی: این فرصت فراهم است و چیزی که در سازمان هواپیمایی مطرح می‌شود این است که کشور ما کشوری غنی است و می تواند هواپیمای نو بخرد اما باید بگویم که هم اکنون امکان آن فراهم نیست.

کارت‌های بانکی دردسرساز؛ تجمیع کارت‌ها چه زمانی انجام می‌شود؟

گروه اقتصادی – کارشناس امور بانکی گفت: تسریع در سیستم پرداخت ها، کاهش هزینه های جانبی خدمات رسانی و جلوگیری از بروز برخی جرایم از مزایای تجمیع کارت های بانکی است.

تجمیع کارت های بانکی موضوعی که چند سالی است مطرح می شود و نهادها و دستگاه های مختلف که شاهد بروز جرایم به دلیل تعدد کارت های بانکی هستند بر این تجمع تاکید بسیار دارند.

محرمیان در این خصوص می گوید: بروز برخی تخلفات و سوءاستفاده‌ها از کارت‌های بانکی، پیشنهادهایی را مبنی بر تجمیع همه کارت‌های بانکی در یک کارت یا ادغام کارت‌های بانکی با سایر کارت‌های شهروندی مانند کارت ملی و... در سطح رسانه‌ها و از سوی بعضی مراجع قانونی درگیر با پیامدهای تخلفات در این حوزه به دنبال داشته است.

استقبال بانک مرکزی از همفکری در خصوص تجمیع کارت های بانکی

او گفت :بانک مرکزی ضمن استقبال از همفکری در این باره و استفاده از نظرات کارشناسان این بخش، تأکید دارد در انتخاب شیوه‌های جلوگیری یا کاستن از زمینه‌های سوءاستفاده از همه ابزارهای بانکی و پرداخت الکترونیکی، جنبه‌های مختلف اعم از فنی و قانونی مورد توجه قرار داشته باشد تا راه‌حل‌های پیشنهادی باعث بروز مشکلات بزرگتر نشود.

محرمیان گفت:تجمیع کارت‌های بانکی چه به‌صورت درون‌شبکه‌ای و چه به‌صورت تجمیع با سایر کارت‌های شهروندی در کنار مزایای محتمل، مشکلات و پیچیدگی‌های فراوانی نیز به دنبال خواهد داشت که برای پرهیز از دچار شدن به آن‌ها نیازمند مقدمات قانونی و هماهنگی‌های فرابخشی هستیم.

حسن گلمرادی کارشناس امور بانکی نیز در این خصوص گفت: تعدد کارت های بانکی که بعضا علاوه بر نوع بانک برای حساب های مختلف نیز متفاوت است شهروندان عادی را با مشکلاتی مواجه کرده است . تجمیع کارت های بانکی ابتدا در سطح حساب های بانک ها و سپس در سطح کلیه بانک ها می تواند مزایای زیادی برای شهروندان داشته باشد. تسهیل و تسریع در سیستم پرداخت ها،کاهش هزینه های جانبی خدمات رسانی از جمله هزینه نیروی انسانی ، شفافیت و جلوگیری از بروز برخی جرایم می تواند از مزایای این طرح باشد.

وی در پاسخ به این سوال که آیا تجمیع حساب بانکی با توجه به شرایط فعلی امکان پذیر است؟ ادامه داد: علیرغم تلاش های صورت گرفته توسط بانک مرکزی از طریق سامانه های مختلف اما هنوز این کار تا وضعیت مطلوب و یکپارچه سازی کامل فاصله زیادی دارد. وجود دیتابیس های مختلف و برنامه های مختلف در بانک ها و تعامل اندک با یکدیگر که بعضا حتی ممکن است امکان پذیر نباشد و نیاز به بسترهای نرم افزاری و سخت افزاری و کد و برنامه نویسی تخصصی دارد به همین سبب این پیچیدگی ها باعث کندی امر تجمیع کارت ها شده است.

این کارشناس امور بانکی در توضیح تجمیع کارت های بانکی با کارت های هویتی و میزان امکانپذیر بودن آن ادامه داد: در خصوص تجمیع کارت های بانکی با سایر خدمات از جمله کارت هویتی نظیر کارت ملی باید به این موضوع اشاره کرد که در برخی کشورهای پیشرفته اکثر خدمات شهروندی و خدمات بانکی با یک کارت خاص مثلا ویزا کارت یا کارت تامین اجتماعی یا کارت های با نام های مشابه صورت می گیرد و تجربه های خوبی در این زمینه وجود دارد.

نکته این است که علیرغم این که تجمیع کارت ها مفید است و باعث افزایش شفافیت بیشتر نیز خواهد شد اما بعضا به دلیل مشکلات مختلف نظیر هک شدن سیستم های متمرکز و از دست دادن یا در اختیار قرار گرفتن غیرقانونی اطلاعات افراد و یا حتی خرید و فروش این اطلاعات ذی قیمت می تواند یک سری مشکلات داشته باشد.

به هر حال از طریق سیستم های رمزنگاری خیلی از این تهدیدات خوشبختانه قابل مهار شدن هستند و این رمزنگاری هوشمند در برخی سیستم های نوین پرداخت مثل رمزارزهای بانک مرکزی که در کشور ما نیز رمزریال در مراحل مطالعاتی و اجرای اولیه و آزمایشی است قابل مدیریت است در کل موضوع تجمیع کارت های بانکی موردی است که سال های زیادی است که مطرح می شود.

برابر آخرین آمارهای اعلام شده از سوی بانکی مرکزی شمار کارت‌های بانکی صادر شده بانک‌ها تا پایان خرداد امسال معادل ۴۲۰ میلیون و ۳۵۵ هزار و ۹۵۳ عدد کارت بانکی در قالب کارت برداشت، اعتباری، هدیه و کارت پول الکترونیک در کشور است. در این میان ۲۷۲ میلیون و ۹۸۶ هزار و ۹۶۵ عدد کارت بانکی از نوع برداشت در کشور وجود دارد.

حالا باید منتظر ماند و دید موضوعی که هر سال به آن اشاره می شود و به گفته مسئولان کشور یکی از زمینه های وقوع جرایم است آیا بالاخره تعیین و تکلیف خواهد شد یا همچنان قرار است فقط در حد سخن باشد.

معاون وزیر صمت:

۸۰ درصد کالاها برای صادرات مشکل دارند

گروه اقتصادی – معاون وزیر صمت گفت: از اول شهریور تا آخر آبان ۴ گروه کالایی صادراتی به قطر که یکی از آنها خشکبار است، تنها ۷۰ درصد تعهد ارزی خواهند داشت و مدت بازگشت ارز نیز ۶ ماه است.

علیرضا پیمان پاک در دیدار با اعضای اتحادیه صادرکنندگان خشکبار و صادرکنندگان صنعت پسته از پیگیری این سازمان برای حل مشکلات بر سر راه صادرات پسته خبر داد و اظهار کرد: هر کاری از دستمان بر بیاید برای حل مشکلات انجام می‌دهیم، نه فقط پسته که ۸۰ درصد کالاهای صادراتی ما همین مشکلات را دارند.

وی افزود: ایران کشوری نیست که تولید محصولش به قصد صادرات انجام شود و این موضوع در کنار بخشنامه‌های متعددی که دستگاه‌های مختلف صادر می‌کنند، از جمله مشکلات اصلی بر سر راه صادرات محسوب می‌شود.

پیمان پاک با بیان اینکه این سازمان تلاش خود را برای تنقیح قوانین و بخشنامه‌های موجود انجام می‌دهد، گفت: به‌جد پیگیر حل مشکلات ارزی و ایجاد یک راهکار هستیم، اما این راهکار برای اجرایی شدن بیشتر از ۲ ماه زمان لازم دارد.

به دنبال این هستیم که کالاهای مصرفی دیگر ارز نیمایی نگیرند

وی خاطرنشان‌کرد: موضوع واردات در برابر صادرات را برای گروه‌های کالایی بیشتری در حال برنامه‌ریزی هستیم تا کالاهای مصرفی دیگر ارز نیمایی نگیرند و ارز خود را از کالاهای خاص صادراتی تأمین کنند. همچنین در حال تهیه مشوق‌های صادراتی و بازاریابی هستیم تا در نقاط مقصد، برای صادرکنندگان ساز و کارهای ویژه ایجاد کند.

خبر خوش برای صادرکنندگان در جام جهانی قطر

معاون وزیر صمت در ادامه گفت: مصوب شده تا از اول شهریور تا آخر آبان (پایان جام جهانی) چهار گروه کالایی صادراتی به قطر که یکی از آنها خشکبار است، تنها ۷۰ درصد تعهد ارزی داشته و ۳۰ درصد تعهد ارزی نداشته باشند و مدت بازگشت ارز نیز ۶ ماه باشد.

وی درباره صادرات به اوراسیا اظهار داشت: مصوب شده تا امکان رفع تعهد ارزی همه کالاهای صادراتی به کشورهای روسیه، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان و ارمنستان از طریق کوتاژ به واردکنندگان کالا از روسیه فراهم شود.

پیمان پاک با اشاره به فعال شدن پلتفرم‌های B۲B و B۲C برای فروش محصولات و بازاریابی و برقراری ارتباط تجار ایرانی با کشورهای دیگر، تصریح کرد: این پلتفرم‌ها روی سایت «آمازون» دیده شده و کار مشترکی نیز با چین، روسیه، برخی کشورهای اروپا و دوبی انجام شده است تا محصولات از جمله خشکبار با ارزش افزوده بیشتر عرضه شود.

وی اظهار داشت: در موضوع خشکبار و به‌طور مشخص پسته، همه موضوعات مرتبط با صادرات احصا و در یک جلسه با معاونت اقتصادی رئیس جمهور مطرح شود و با توجه به خروجی جلسه مصوباتی را از ستاد هماهنگی اقتصادی با حضور رئیس جمهور بگیریم. این موضوع درباره گروه‌های کالایی دیگر نیز در حال اجراست و نخستین گروه را محصولات دانش بنیان قرار دادیم که مشکلاتی مشابه دارد.

رئیس سازمان توسعه تجارت ایران همچنین با اشاره به اینکه دولت هم از توسعه صادرات نفع می‌برد و دنبال چوب لای چرخ صادرکننده گذاشتن نیست، افزود: باید به عنوان یک تیم کار گروهی داشته باشیم. امروز یکی از مشکلات ما در دولت و سازمان توسعه تجارت این است که نمی‌توانیم به علت فقدان دسترسی به همه صادرکنندگان، مصوبات و تصمیمات اتخاذ شده را به آنان اطلاع دهیم.

وی با بیان اینکه همه باید از فرصت‌های ایجاد شده بهره مند شوند، تاکید کرد: با کمک اتحادیه‌ها باید سازوکاری طراحی شود که این مشکل برطرف شود.

صادرات کمتر از ۱۰۰ هزار تنی پسته

در این جلسه همچنین رئیس اتحادیه صادرکنندگان پسته با اشاره به مشکلات موجود بر سر راه صادرات پسته، اظهار داشت: رقیب بزرگی به نام آمریکا داریم که در صادرات پسته از ما پیشی گرفته است و زیر قیمت ما، محصول خود را می‌فروشد.

وی به اختلاف قیمت ارز آزاد و نیمایی اشاره و خاطرنشان کرد: دو نرخی بودن ارز موجب شده تا صادرکننده با قیمت ارز آزاد پسته را از تولیدکننده بخرد و پس از صادر کردن، ارز حاصل شده را با نرخ نیمایی به فروش برساند، همین موضوع موجب می‌شود صادرات سودی نداشته باشد.

همچنین رئیس انجمن ملی پسته ایران نیز با تقدیر از اقدامات رئیس سازمان توسعه تجارت در دوره جدید، گفت: تعهد ارزی فعلی، صدمه جدی به صادرات پسته می‌زند.

وی ادامه‌داد: اختلاف قیمت ارز آزاد و نیمایی و همین‌طور بخشنامه‌های مختلف موجب شده تا صادرات پسته از ۲۳۰ هزار تن در سال ۹۹ به زیر ۱۰۰ هزار تن در سال ۱۴۰۰ برسد.

چرا کار بازار سرمایه به اینجا رسید!؟

گروه اقتصادی – یک حقوقدان بازار سرمایه با اشاره به نقض صلاحیت‌های انحصاری قانون بازار اوراق بهادار هشدار داد که استقلال بازار سرمایه در خطر است.

حمید اسدی با اشاره به نامه اخیر سازمان خصوصی‌سازی در خصوص افشای اطلاعات قراردادهای باشگاه‌های فوتبالی غیر از پرسپولیس و استقلال از طریق سامانه کدال، اظهار کرد: نخستین نکته در مورد این نامه این است که اگر افشای قراردادهای باشگاه‌های ورزشی الزام آور است، این الزام آوری باید برای همه باشگاه‌های ورزشی باشد، چه باشگاه‌هایی که به شرکت‌های ناشران پذیرفته شده در بازار سرمایه مانند فولاد مبارکه، فولاد خوزستان، ذوب آهن و... مرتبط هستند و چه باشگاه‌هایی که هیچ ارتباطی با شرکت‌های پذیرفته شده در بورس ندارند.

وی ادامه داد: استدلال سازمان خصوصی‌سازی این است که با توجه به تقویت فرایند عادلانه افشای اطلاعات در بازار سرمایه، از آنجایی که استقلال و پرسپولیس صورت‌های مالی خود را افشا می‌کنند، سایر باشگاه‌ها نیز باید این اقدام را انجام دهند.

نکته حقوقی که وجود دارد این است که شرکت استقلال و پرسپولیس هم در بازار سرمایه پذیرفته شده‌اند. باشگاه استقلال یعنی شرکت فرهنگی_ورزشی استقلال و باشگاه پرسپولیس یعنی شرکت فرهنگی_ورزشی پرسپولیس که هر دو در بازار فرابورس پذیرفته شده‌اند.

این حقوقدان بازار سرمایه ادامه داد: به عبارت دیگر اگر این دو باشگاه بخواهند قراردادهای خود را افشا کنند، راسا یک شرکت هستند اما باشگاه سپاهان یا ذوب آهن اصفهان راسا یک شرکت نیستند. اگر هم باشند فعلا در بازار سرمایه پذیرفته نشده‌اند.

بنابراین افشای اطلاعات این تیم‌ها در کدالی که اطلاعات مرتبط با وضعیت شرکت و سهامداری در آن منتشر می‌شود جایگاهی ندارد.

اسدی با تاکید بر اینکه سامانه کدال تحت نظارت سازمان بورس و اوراق بهادار است و تمامی افشای اطلاعات طبق قانون بازار اوراق بهادار باید با رگولاتوری این سازمان صورت بگیرد، گفت: این اقدام به نوعی نقض صلاحیت رگولاتوری در بازار سرمایه است. ماده ۲ قانون بازار اوراق بهادار به مطلب با صراحت اشاره می‌کند که در راستای حمایت از حقوق سرمایه‌گذاران و با هدف ساماندهی، حفظ و توسعه بازار شفاف منصفانه و کارا و به منظور نظارت بر حسن اجرای این قانون، شورای عالی بورس و سازمان بورس تشکیل می‌شوند.

یعنی به منظور حفظ شفافیت در بازار سرمایه، شورای عالی و سازمان بورس تشکیل شده‌اند. پس صلاحیت شفافیت در بازار سرمایه در حوزه شورای عالی بورس و سازمان بورس است نه در حوزه هیچ نهاد دیگری.

وی افزود: از طرف دیگر حتی اگر این نامه در قالب یک ابلاغیه هم منتشر شده باشد که چنین نیست، فقط یک اعلام از طرف سازمان خصوصی‌سازی جهت همکاری شرکت‌ها است.

اگر در قالب بخشنامه هم بود الزامی برای شرکت‌ها ایجاد نمی‌کرد زیرا شرکت‌های پذیرفته شده در بازار سرمایه تحت نظارت رگولاتور هستند.

اینکه چرا بازار سرمایه به اینجا رسیده است که نهادهای دیگر انقدر راحت در حوزه رگولاتوری و مقررات گذاری و نظارت در بازار سرمایه دخالت می‌کنند یک سوال بسیار مهم است. اقدامات این چنینی نه تنها استقلال بازار سرمایه را مخدوش می‌کنند، بلکه بی نظمی‌هایی را هم ایجاد می‌کنند.

این حقوقدان بازار سرمایه با تاکید بر اینکه اصل افشای اطلاعات اقدام بسیار خوبی است، عنوان کرد: اما باید به این سوال پاسخ داد که ابلاغ به ناشران بازار سرمایه از سوی نهادهای غیر ذی صلاح صحیح است یا خیر؟ رگولاتوری نهادها در حوزه خودشان قابل پذیرش است و الزام قانونی هم دارد، اما گاهی نهادهای غیر ذی صلاح به صورت مستقیم با ناشران ارتباط می‌گیرند که خطرناک است.

اگر این روند ادامه پیدا کند به زودی شاهد این موضوع خواهیم بود که نهادهای غیر مرتبط با بازار سرمایه حتی به کارگزاری‌ها، سبدگردان‌ها، تامین سرمایه‌ها هم ابلاغ و مکاتبه کنند و این نقض صلاحیت‌های انحصاری قانون بازار اوراق بهادار است.

در کمتر از دو ماه در گمرک و بنادر ثبت شد؛

افزایش یک میلیون تنی دپوی کالای اساسی

گروه اقتصادی – گزارش گمرک ایران نشان می‌دهد که موجودی کالاهای اساسی در گمرک و بنادر با افزایش یک میلیون تنی در کمتر از دو ماه اخیر، به بیش از ۵.۲ میلیون تن رسیده است.آن‌طور که فرود عسگری –معاون امور گمرکی گمرک ایران – طی گزارشی آخرین وضعیت موجودی کالاهای اساسی در بنادر را به ایسنا اعلام کرده است، تا ۲۳ مردادماه، مجموع کالاهای اساسی شامل موجودی، پای اسکله و منتظر در لنگرگاه به بیش از پنج میلیون و ۲۴۳ هزار و ۱۶۵ تن رسیده است؛ از این میزان حدود ۳.۵ میلیون تن مربوط به موجودی گمرکات و حدود ۱.۷ میلیون تن کالاهای شناورهای کنار اسکله و در شناورهای منتظر در لنگرگاه قرار دارد.بر اساس این گزارش، بالاترین حجم کالاهای اساسی موجود در بنادر به ذرت با بالغ بر یک میلیون و ۳۵۰ هزار تن اختصاص دارد. بعد از آن دانه‌های روغنی با ۵۱۴.۴ هزار تن، روغن‌خام ۴۶۲.۲ هزار تن است. سایر اقلام اساسی نیز شامل ۳۳۱.۲ هزار تن گندم، ۱۷۸.۵ هزار تن جو، ۲۴۵.۵ هزار تن سویا و ۱۳.۱ هزار تن برنج است.

همچنین تا ۲۳ مردادماه، در مجموع ۵۳ شناور حاوی کالای اساسی در بنادر قرار داشته‌اند که ۲۰ شناور کنار اسکله حاوی ۳۱۶.۴ هزار تن کالا شامل گندم، ذرت، جو، سویا، شکر، دانه‌های روغنی است. ۳۳ شناور دیگر حاوی ۱.۴ میلیون تن کالا منتظر تخلیه در لنگرگاه است که روغن، گندم، ذرت، جو، سویا، دانه‌های روغنی و برنج را با خود حمل می‌کنند.

ترخیص درصدی متوقف نشده است

در حالی این گزارش گمرک نشان‌دهنده افزایش میلیونی کالاهای دپو در گمرک است که معاون امور گمرکی گمرک ایران در این رابطه می‌گوید که موجودی در گمرک تغییر چندانی نداشته است، ورودی کشتی کالاهای اساسی در کشور و لنگرگاه حدود یک میلیون تن رشد دارد که کشتی‌های در اسکله تقریبا به دو میلیون تن می‌رسد، وی، انتظار این میزان کالای اساسی در لنگرگاه را خوب ارزیابی کرده است.

اما در مورد این که آیا مانعی در ترخیص کالاها وجود دارد و ترخیص درصدی با مشکل مواجه است که این افزایش اتفاق افتاده است، عسگری گفت که این طور نیست و ترخیص درصدی در حال انجام است؛ به‌طوری که گمرکات بندر خدمات گمرکی را تا خروج آخرین کامیون‌های حامل کالاهای اساسی ارائه می‌دهد و علاوه بر این تسهیلات، تودیع ضمانت‌نامه بانکی و ترخیص نیز انجام می‌شود.

از ۷ تیر تا ۲۳ مرداد چه اتفاقی افتاد؟

این در حالی است که در مقایسه با اوایل ماه گذشته، حجم دپوی کالای اساسی حدود یک میلیون تن افزایش داشته است؛ به‌طوری که طبق گزارش هفتم تیرماه سال جاری، مجموع کالاهای اساسی شامل موجودی، پای اسکله و منتظر در لنگرگاه حدود ۴.۲ میلیون تن بود که سه میلیون تن آن موجود در گمرک و ۳۸۶.۲ هزار تن در شناورهای کنار اسکله و ۹۰۰ هزار تن در شناورهای منتظر در لنگرگاه قرار داشت.بر این اساس حجم کالاهای موجود در گمرکات نسبت به دوره مورد بررسی حدود ۵۰۰ هزار تن و کالاهای موجود در شناورها نیز ۵۰۰ هزار تن دیگر اضافه شده است.

از دو سال اخیر جهت تسریع در ترخیص کالاهای اساسی، به استناد مصوبه شورای عالی امنیت ملی، جریان ترخیص درصدی کالا مطرح بوده که واردکنندگان می‌توانند ۹۰ درصد کالا را قبل از صدور کد رهگیری بانک جهت تامین ارز، ترخیص کرده و مابقی را بعد از تامین ارز خارج کنند. اگرچه برای اجرای همین نیز برخی واردکنندگان به دلیل تامین به موقع ارز، مردد بودند ولی در هر حال اقدامی جهت ترخیص و ممانعت از دپوی بیشتر اقلام اساسی بود.در مدت اخیر و با توجه به اجرای قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و البته بخشنامه بانک مرکزی در سال جاری که ورود کالا قبل از تائید منشأ ارز و ثبت سفارش را ممنوع اعلام کرده بود، بحث‌هایی در مورد توقف ترخیص درصد و عدم اجرای آن مطرح بوده است که در این حالت در کنار سایر مسایل، حجم دپوی کالای اساسی در گمرک و بنادر افزایش خواهد یافت.