

کالاهایی که حبس می شوند و مصوباتی که کار ساز نیستند!

■ به اذعان کارشناسان رسوب کالا معضلی است که می تواند توازن عرضه و تقاضا را حتی در کوتاه مدت، بر هم بزند
با این حال همچنان وضعیت لایحه پیشگیری از رسوب کالا در مبادی ورودی کشور بلا تکلیف است.

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی – معضل رسوب

کالا در بنسادر و گمرکات تبدیل به یکی از سوز‌های تکراری اما م‌ادر آور اقتصاد ایران شده است، موضوعی که

هز از گاهی در خلال بازدید مقامات ارشد از بنادر و گمرکات، تبدیل به تپتر یک رسانه‌های کشور شده اما به سرعت فراموش می‌شود. نمایش تصاویر کالاهای اساسی که پس از مدت طولانی حضور در انبارها، در آستانه نابودی قرار دارد؛ در شرایطی که عرضه و تقاضا در بازار با هم خورده و تولیدکنندگان بعضا با کمبود و گرانی همین کالاها روبرو هستند، حکایت بسیار دردناک و عجیبی است که افکار عمومی را بیش از پیش نسبت به نظام حکمرانی اقتصادی ناامید می‌کند. به صورت دقیق‌تر می‌توان گفت که رسوب کالا به‌خصوص کالاهای اساسی و نهادهای دامی در گمرکات کشور چالش‌ی است که همواره در سال‌های اخیر مشکلات فراوانی برای بخش‌های تولیدی بویژه مرغ و تخم‌مرغ ایجاد کرده و نتیجه آن کاهش عرضه و افزایش قیمت محصولات وابسته بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد، رسوب کالا در گمرکات کشور طی سال ۱۴۰۱ افزایش داشته است؛ بطوری‌که بر اساس اعلام مقامات گمرک در بهمن‌ماه سال گذشته ۸ میلیون تن کالای اساسی و واسطه‌ای در بنادر کشور در انتظار ترخیص بوده است. با توجه به آمار تجارت خارجی کشور در سال ۱۴۰۱، ارزش هر تن کالای ترخیص‌شده در سال ۱۶۰۰ دلار

برآورد شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد، رسوب کالا در گمرکات کشور طی سال ۱۴۰۱ افزایش داشته است؛ بطوری‌که بر اساس اعلام مقامات گمرک در بهمن‌ماه سال گذشته ۸ میلیون تن کالای اساسی و واسطه‌ای در بنادر کشور در انتظار ترخیص بوده است. با توجه به آمار تجارت خارجی کشور در سال ۱۴۰۱، ارزش هر تن کالای ترخیص‌شده در سال ۱۶۰۰ دلار

گروه اقتصادی – در شرایطی به سر می‌رود که ۱۲ میلیون لیتر ناترازی بنزین وجود دارد و مدیریت آن به شدت دشوار شده است؛ شاید بهترین راه برای برون رفتن از چنین مشکلی احیای دوباره ستاد مدیریت سوخت باشد. افزایش بنز رویه مصرف و ناترازی بنزین به یکی از مهمترین مسائل روز تبدیل شده مشکلی که ممکن بود در سال‌های گذشته نیز تجربه کنیم اما برای جلوگیری از آن کار گروهی بی‌اشکبار و ویژه تحت اداره‌امضای هیئت دولت باساختار فرا دستگاهی ایجاد شد و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت نام گرفت. تفحصات و بررسی‌های میدانی نشان داد که سوخت از سال ۱۳۸۵ با هدف برنامه ریزی راهبردی در مدیریت مصرف و تأمین سوخت، سیاست گذاری در سه‌ماهه بندی بنزین، کارت هوشمند سوخت، توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، خروج خودروهای فرسوده و برخی از هماهنگی‌های بین به عنوان تنها دستگه‌امرافراز استان آغاز به کار کرد اما زمانی که این مسائل در مدیریت حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بودی ادامه داد؛ در واقع

قیمت خودرو فرسوده اعلام شد

گروه اقتصادی – رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو، قیمت خودروهای فرسوده را اعلام کرد.

مشهدی شریف رئیس انجمن اسقاط خودروهای فرسوده گفت: چند روز گذشته قیمت خودرو فرسوده به طور عجیبی افزایش یافت در صفحه مراکز اسقاط خودرو چیزی بیش از ۴۰ هزار گواهی اسقاط به قیمت ۳۵ میلیون تومان موجود است.

او گفت: فریب برخی از افراد سود جو را نباید خورد قیمت واقعی خودرو فرسوده در حال حاضر بین ۳۵ تا ۴۲ و آن هم بسته به نوع و کیفیت خودرو است.

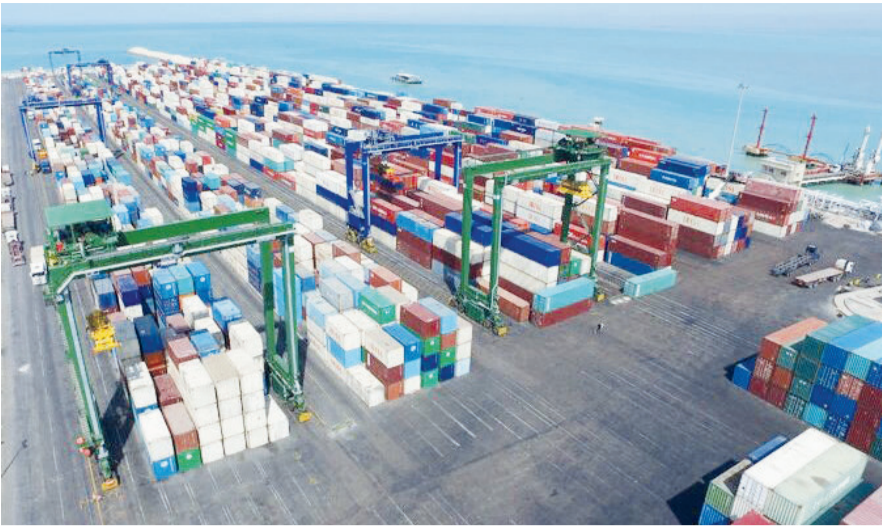
مشهدی شریف گفت: قیمت لاشه در حدود ۱۲ تا ۱۵ میلیون تومان است که در مجموع با گواهی اسقاط حدود ۳۵ میلیون تومان می‌شود؛ قیمت خرید خودرو حدود ۳۵ تا ۴۰ میلیون تومان است بنابراین سود ناخالص مراکز که شامل سود خالص و هزینه اسقاط می‌شود، حدود ۵ میلیون تومان است. گفتنی است؛ پس از ارسال آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده به مجلس، یک نماینده مجلس مفاد آیین‌نامه ۷ بندی را منتشر کرد که آخرین بند آن به موضوع اسقاط خودروهای فرسوده و واردات خودرو مرتبط است. آخرین بند آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده به موضوع الزام اسقاط یک خودروی فرسوده به ازای هر خودروی کارکرده وارداتی اشاره دارد که مطابق با این بند هر فرد حقیقی و حقوقی برای واردات یک دستگاه خودروی کارکرده باید

گواهی اسقاط یک دستگاه خودروی فرسوده را دریافت کند.

به دنبال این موضوع برخی افراد سودجو و دلالان، حقیقت آیین‌نامه را کمی دستخوش تغییر داده و با شایعه‌پراکنی اعلام کردند که با داشتن (خود) خودروی فرسوده می‌توانید برای واردات خودروهای کارکرده خارجی با عمر حداکثر پنج سال اقدام کنید؛ بر این اساس این موضوع آسازنی برای انتشار آگهی‌های فروش خودروهای فرسوده در برخی سایت‌های خرید و فروش شد؛ تا جایی که قیمت برخی خودروهای مدل پایین همچون پیکان‌های دهه ۵۰ و ۶۰ به شکل عجیبی افزایش یافته و حتی تا ۵۰۰ میلیون تومان هم پیش رفت.

اقتصاد کیش

اقتصادی



رسوب کالا و ماندگاری کالاهای اساسی و احتمال ایجاد چالش‌های ناشی از رسوب می‌تواند آسیب مالی به دولت و شرکت‌های ذی‌نفع و ارد کند بنابراین چنانچه برخی اصلاحات قانونی همچون تصویب لایحه پیشگیری از رسوب کالا انجام شود، طبیعتاً هم در روند عرضه کالاهای اساسی و هم در موضوع مدیریت بهینه منابع انرژی شاهد تحول جدی خواهیم بود اما با این وجود تعطل دولت در این زمینه بسیار جای تأمل دارد.

مذکور نه تنها سقف تعیین شده، رعایت نمی‌شود؛ بلکه در مواردی چندین برابر بیشتر از نیاز استراژیک کشور نیز ثبت‌سفارش صادر شده است. بنابراین مقادیر زیادی کالا با اخذ ثبت سفارش، وارد انبارهای گمرکی می‌شوند اما به دلیل عدم تخصیص، تأمین یا تأیید منشأ ارز، امکان ترخیص نخواهند داشت؛ درحالی‌که در اغلب موارد، ارز مورد نیاز واردات نیز از کشور خارج شده است. برای واضح‌تر شدن جریان می‌توان به عنوان نمونه به وضعیت گوشت اشاره کرد؛ در ماه‌های اخیر شاهد افزایش سفارش هم هستند اما در تخصیص و تأمین ارز ناکام مانده‌اند و به همین دلیل در گمرکات ماندگار شده‌اند. همچنین یکی دیگر از علل رسوب کالا، صدور و تأیید ثبت سفارش توسط سازمان‌های ذیربط بدون توجه به محدودیت‌های ارزی و سقف مورد نیاز کشور است. بررسی‌ها نشان می‌دهد در تأیید مجوز ثبت سفارش از سوی دستگاه‌های

شروع ناترازی بنزین با انحلال یک ستاد!

مغفول ماند.حسین هاشمی معاون اسبق ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور گفت، وجود یک مجموعه سیاست گذار و ناظر بر اجرای سیاست‌های انرژی می‌تواند به ساماندهی مصرف در کشور کمک کند.اکنون شاهد افزایش بی‌رویه مصرف بنزین هستیم، همین شرایط ممکن بود در سال ۸۵ اتفاق بیفتد که با تشکیل کارگروه ویژه و اختیارات ویژه به افرادی در اعضای هیئت دولت ساختار فرا دستگاهی ایجاد شد.به گفته این کارشناس انرژی در نهاد ریاست جمهوری، این کارگروه با برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت برای مصرف بنزین یعنی ۱۷ سسال پیش طراحی شد. با اجرای سیاست‌های مدیریت عرضه بنزین و مدیریت تقاضای سفر در بخش حمل و نقل کاهش چشمگیری در مصرف بنزین داشیم در حالی که خودروهای مورد استفاده در آن زمان خودروهای کاربوآتوری بر مصرفر بودند ولی با

مدیریت مصرف اتفاق افتاد. هاشمی با اشاره به اینکه بودجه خوبی در بخش‌های مانند بخش نوسازی خودروهای فرسوده در بخش اصلاح ساختار تخصیص بنزین، دولت الکترونیک و توسعه حمل و نقل عمومی تخصیص پیدا کرد، توضیح داد: بودجه تخصیص یافته به این بخش‌ها معمولاً از محل صرفه جویی مصرف بنزین تأمین می‌شد. انرژی اجرای چنین سیاست‌های در یک دهه منجر به مدیریت مصرف بنزین شد. اما متأسفانه با سیاست‌های اشتباه دولت یازدهم سازمان حمل و نقل سوخت در سال ۹۵ منحل و در قالب یک اداره کل در ستاد راهداری ادغام شد.

تبیین انحلال ستاد مدیریت سوخت: افزایش مصرف سوخت
وزارت نفت با سیاست و برنامه ریزی اشتباهی که پیش گرفت یعنی سیاست کنترلی کردن بنزین را دنبال کرد و زیر ساخت سهمیه بندی تکنولوژی و زیر ساخت‌های جدید

برای شرکت‌های واردکننده کالاهای اساسی ایجاد کرد؛ و وضعیت به‌گونه‌ای رقم خورد که حتی سیستم بانکی نیز نتوانست در این خصوص کمک قابل توجهی داشته باشد. از طرفی ثبت سفارش کالاهای اساسی توسط وزارت صمت و جهاد کشاورزی به دلیل شرایط حاکم بر جهان به‌خصوص جنگ روسیه و اوکراین افزایش یافت؛ به همین دلیل رسوب کالاهای اساسی در گمرکات کشور افزایش یافت و در آبان‌ماه سال گذشته به رقمی سابقه ۴ میلیون تن رسید. در حال حاضر تعداد زیادی کشتی در لنگرگاه بندر امام خمینی (ره) هستند و روزانه مجبور به پرداخت حدود ۳۵ تا ۴۰ هزار دلار دموارژ هستند؛ در محاسبه هزینه دموارژ با فرض آنکه تخلیه کشتی با محموله ۶۰ هزار تن فقط یک روز بیشتر از حالت معمول طول بکشد رقمی معادل ۴۰۰ هزار دلار هزینه مازاد به بیت‌المال تحمیل خواهد شد. با لحاظ نرخ دلار نیمایی (۲۸۵ هزار ریال) هزینه مازاد تحمیلی به‌ازای توقف هر کشتی بیش از ۱ میلیارد تومان در روز خواهد بود.

علاوه بر این، عدم هماهنگی و ارتباط سامانه‌ها، میان سازمان اموال تملیکی، گمرک و سازمان بنادر، اطلاع از موجودی انبارها و کنش‌های موجود در بنادر و بسار آن‌ها را با چالش روبرو کرده است.

مصوباتی که کار ساز نیستند

بررسی اخبار نشان می‌دهد تقریباً یک سال پیش، در اوایل مردادماه سال گذشته، شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوایه موضوع ساماندهی واردات از طریق تقویت نظام ثبت سفارش و به‌کارگیری سازوکارهایی برای جلوگیری از رسوب کالا در گمرکات ورود کرده و تصمیماتی در این زمینه نیز به تصویب رسیده است. مطابق با اطلاعات منتشر شده از مصوبات این جلسه، مقرر شد به جهت بهبود وضعیت واردات، ضوابط و مقررات لازم در این زمینه تهیه و

که نیازمند اختیارات ویژه ای است، احیای این سازمان منوط به اختیارات کامل است تا بتواند وزارت نفت، راه، وزارت کشور را و سازمان‌های مرتبط را در یک راستا هماهنگ کند و از طرف دیگر باید مصوبات و قوانین و مقررات رایج روز رسانی کند.

قوانین جدید لازمه مدیریت مصرف سوخت

به گفته این کارشناس انرژی در حال حاضر قوانین و مقررات حوزه مصرف عمر ۱۴ و ۱۵ ساله خوده مربوط به دولت دهم است. زیرا در دولت یازدهم و دوازدهم تقهاتی ایجاد شد و سیاست‌های مدیریت مصرف دنبال‌نشد و این بحرانی که در مصرف بنزین وجود دارد ریشه در علم و مدیریت مصرف قرار نگرفته و نتحال آن مجموعه است.

برای شکل گیری دوباره این مجموعه ابتدا باید مجموعه‌ای بسا اختیارات لازم شکل بگیرد و کارگروه‌هایی بر اساس اصل ۱۲۷ قانون اساسی که از طریق رئیس جمهور داده می‌شند اجزا شود و در نهایت باید منابع لازم به این مجموعه اختصاص می‌شود.

وزیر اقتصاد:

درباره ناترازی بانک‌ها آدرس نادرستی می‌دهند

داشته باشیم که همه‌باشنندگان بتوانند از ظرفیت این صندوق‌ها استفاده کنند و آیین طریق می‌توان به رفع ناترازی ها و بهبود به تراز صندوق‌ها کمک کرد. وزیر اقتصاد با بیان اینکه باید سهم صندوق‌ها را در بازار بیشتر کنیم، ادامه داد: البته صندوق‌ها بازبگریگونی ظهور نیستند اما میدان داری و نقش محوری آنهاحایز اهمیت است.

وی تأکید کرد: هر چند نهادهایی در بازار سرمایه ایجاد می‌شوند اما برخی از آنها به صورت کاریکاتور ی باقی می‌مانند و امیدواریم نقش محوری برای این مجموعه رخ دهد. وزیر اقتصاد با بیان اینکه متن برنامه هفتم در کمیسیون

تأکید کرد: خوب است که تحلیلگران به این موضوع اشاره کنند که ما هر قدر بتوانیم سرمایه‌گذاری غیر مستقیم را گسترش دهیم به همان می‌توانیم به ثبات و حرفه‌ای شدن بازار سرمایه کمک می‌کنیم و از این طریق می‌توان بازار سرمایه ثبات و حرفه‌ای داشته باشد که بیش از اینکه ناراضی‌تی خرد ایجاد کند، به نفع سرمایه گذاران باشد. خاندوزی با بیان اینکه سرمایه گذاری در صندوق‌ها در دو سال گذشته از کمتر از ۲۰ درصد به حدود ۵۰ درصد رسیده است، اظهار داشت: یکی از اقدامات دولت این بود که صندوق های سرمایه گذاری به صورت تکمیلی

مدت را در لایحه بودجه ۱۴۰۱ گنجانیدیم که مورد قبول مجلس قرار نگرفت اما فصلی را هم برای رفع ناترازی صندوق‌ها در برنامه هفتم در نظر گرفتیم و می‌تواند سند وفاقی بین مجلس و دولت باشد که مشکل ناترازی‌ها در ۵ سال آینده حل شود.

خاندوزی ادامه داد: شاید در اجرای این تدابیر در کوتاه مدت ناراضیاتی اتفاق بیفتد اما مردم می‌خواهند سیاست‌مردان، سیاستی را مطرح کنند که منافع ملی را در نظر بگیرند و این سیاست‌ها باید در مسال‌های گذشته انجام می‌شد.وی با اشاره به صندوق‌های سرمایه گذاری

به تدریج انجام شود البته هر چه علاج طولانی باشد هزینه‌های علاج افزایش پیدای کند.

وی ادامه داد: میراث سیاست‌هایی هستیم که ثمر آن ناترازی بانک‌ها شده است. البته درباره ناترازی‌ها آدرس نادرستی می‌دهند این است که با توجه به سیاست‌های چند ساله و رویه‌های تنظیم گری که در سال‌های گذشته به اجرا رسیدند صندوق‌ها مثلاً به ناترازی هستند، اظهار داشت: البته ناترازی صندوق‌ها تنها به ایران ما اختصاص ندارد و متبالمه در کشورهای دیگر است. ناترازی در صندوق‌ها بتدریج رخ می‌دهد و علاج آن هم باید

وزیر اقتصاد گفت: برای علاج ناترازی تدابیر و پیشنهادهاتی کوتاه

خز خیر داد و گفت: در سیاست‌های تسهیلات از محل وجوه اداره شده، سازمان بنادر علاوه بر ساخت کشتی، به خرید کشتی نو و دست دو نیز تسهیلات می‌پردازد و افراد می‌توانند نسبت به خرید کشتی دست دوم از کشورهایمانند قزاقستان اقدام کنند. وی با بیان اینکه این اقدام در جهت توسعه کریدور شمال-جنوب

اقتصاد کیش

برای بررسی و تصویب به جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا ارائه شود تا انقبساط در واردات از جمله الزام واردکنندگان به ثبت سفارش و جلوگیری از رسوب کالاها در گمرکات کشور محقق شود.
شاهد بیانگر آن است که با وجود گذشت یک سال از این اخبار، این مصوبه نیز خود به نوعی درگیر رسوب شده است؛ به گونه‌ای که علی‌رغم تصویب لایحه پیشنهادی «پیشگیری و مقابله با رسوب کالاهادر مبادی ورودی کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اسل تملیکی» در وقت دولت در دی‌ماه سال گذشته، این مصوبه هنوز به مجلس ارائه نشده است. پیگیری‌ها‌حاکمی از آن است که دولت‌سودر کمیسیون‌های مختلف دولت دست به دست می‌شود و گویا کاملاً به دست فراموشی سپرده و بایگانی شده است. البته علی‌خضریان، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی در این خصوص می‌گوید: دولت اعلام کرده‌صدها لایحه‌های برای پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور دارد که این موضوع همچنان انجام نشده است، اما آنچه‌که مشخص است باید سازوکاری اعمال شود تا هر کالایی که بدون ثبت سفارش وارد کشور می‌شود، از ابتدا تخلیه نشود و با کالاهایی که اعلامیه تأمین ارز آن در سامانه جامع تجارت وجود ندارد، در گمرکات متروکه نشود تا موجبات سوءاستفاده در آینده پیش نیاید.
رسوب کالا و ماندگاری کالاهای اساسی و احتمال ایجاد چالش‌های اقتصادی سران قوایه موضوع ساماندهی واردات از طریق تقویت نظام ثبت سفارش و به‌کارگیری سازوکارهایی برای جلوگیری از رسوب کالا در گمرکات ورود کرده و تصمیماتی در این زمینه نیز به تصویب رسیده است. مطابق با اطلاعات منتشر شده از مصوبات این جلسه، مقرر شد به جهت بهبود وضعیت واردات، ضوابط و مقررات لازم در این زمینه تهیه و

پیدا کند تا بتواند در برنامه‌هایی که دارد پیشروی کندهاشمی در خاتمه اضافه کرد: در صورت شکل گیری دوباره ستاد مدیریت سوخت کشور به شکل گذشته باید متناسب با شرایط فعلی برنامه ریزی جامع‌تری بر اساس قوانین و مقررات داشته باشد. در نهایت فرهنگ سازی و اطلاع رسانی دقیق به مردم است که مردم بدانند چه

منابع و ثروتی از کشور هادی می‌رود منابعی که ذخیره نسل‌های فرسوده و باصرفه جویی در رستای بهبودرفه مردم است، در این صورت می‌توان آن را مصرف بنزین ساخت‌های حمل و نقل عمومی در جهت رفاه مردم اختصاص داد.به نظر می‌رسد با توجه به ناترازی ۱۲ میلیون لیتری بنزین و کسری گاز و توسعه بهترین راه برای پشت سر گذاشتن این مشکلات احیای ستاد مدیریت مصرف سوخت به معنای یک سازمان فرادستگاهی باشد که دارای اختیارات ویژه باشد. هم اکنون باید خالی این ستاد به شدت احساس می‌شود.



کشتی با پرچم ایران طی دو هفته وارد آب‌های ایران می‌شود. وی گفت: در حال حاضر، در مسیر خزر با افزایش تقاضا برای حمل کالاهای مهم هستیم اما ناوگان دریایی محدود است از این رو برای پاسخخ به این نیاز و توسعه ناوگان این تسهیلگری در بخش خرید ناوگان انجام شده‌است.



روزنامه اقتصاد کیش

تماس: ۰۷۶ ۴۴۴۲۴۹۹۹

تحریریه: ۰۹۳۴۷۶۸۵۸۴۱

اینستاگرام: @eghtesadkish

تلگرام: ۰۹۳۴۷۶۸۰۷۱۴