دبیر انجمن شرکت‌های کشتیرانی مطرح کرد:

از توقف جرثقیل بنادر به دلیل تعمیرات و نبود قطعات تا استهلاک تجهیزات بندری

■ دبیر انجمن شرکت‌های کشتیرانی اظهار داشت: از آنجایی که نمی‌توانیم به سرعت قطعات مورد نیاز برای تعمیر و نگهداری این تجهیزات را تامین کنیم با این مشکلات فعلی مواجه هستیم و تجهیزات بندری از جمله جرثقیل‌ها متوقف می‌شوند.

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی – مسعود پل‌مه درباره فرسودگی تجهیزات بندری و کاهش سرعت عملیات بندری به دلیل نبود تجهیزات پیشانی بنادر به ویژه بنادر جنوب کشور اظهار داشت: در حوزه بندر به صورت عمومی با مشکل تجهیزات مواجه هستیم و عمده تجهیزات قدیمی هستند یا دچار استهلاک بالایی شده‌اند. از آنجایی که نمی‌توانیم به سرعت قطعات مورد نیاز برای تعمیر و نگهداری این تجهیزات را تامین کنیم با این مشکلات فعلی مواجه هستیم و تجهیزات بندری از جمله جرثقیل‌ها متوقف می‌شوند. دبیر انجمن شرکت‌های کشتیرانی درباره وضعیت تجهیزات بندر امام به عنوان بندر تخصصی که کشتی‌های حامل بار فله که عمدتا کالاهای اساسی و نیازهای ضروری کشور هستند را می‌پذیرد، گفت: بندر امام تنها بندر اصلی کالاهای فله کشور است و ۳۵ پست اسکله دارد که این تعداد اسکله همیشه مشغول به کار هستند. بعضا کشتی‌هایی به دلیل مشکلات اسنادی از جمله ثبت سفارش، بانک و ... متوقف می‌شوند و عملا بندر هیچ نقصی در ارایه خدمات ندارد اما تجهیزات پیشانی بندر قدیمی است و به همین دلیل دچار استهلاک می‌شوند و زودتر از تجهیزاتی که نو هستند به تعمیر و تعویض قطعه نیاز دارند. متاسفانه جرثقیل گنتری کرین و مکنده‌ها تماما خارجی هستند و از این لحاظ که مصرف کمتری دارد، برای مجموعه و شرکت‌های ایرانی توجیه‌پذیر نیست که نسبت به ساخت آنها اقدام کنند چراکه ساخت آن هم به تکنولوژی بسیار بالا و هم به نگهداری ویژه نیاز دارند در حالیکه در کشور مصرف زیادی هم ندارند و تنها مصارف آنها در بنادر است و مصرف چندگانه ندارد.

به دلیل تحریم‌ها به فرض اینکه این تجهیزات در داخل تولید شوند، امکان صادرات آنها وجود ندارد چراکه هر بندری از این تجهیزات تولید ایران استفاده در تهدید اعمال تحریم‌ها قرار می‌گیرد و غالبا احتمال دارد از خرید این تجهیزات هم استقبالی نشود از این‌رو توجیه پذیر نیست، این تجهیزات بومی سازی شوند.

از سوی دیگر به دلیل تحریم‌ها به فرض اینکه این تجهیزات در داخل تولید شوند، امکان صادرات آنها وجود ندارد چراکه هر بندری از این تجهیزات تولید ایران استفاده در تهدید اعمال تحریم‌ها قرار می‌گیرد و غالبا احتمال دارد از خرید این تجهیزات هم استقبالی نشود از این‌رو توجیه پذیر نیست، این تجهیزات بومی سازی شوند. البته قطعاتی از این تجهیزات در کشور ساخته شده اما از جمله قطعات استراتژیک نیستند. تجهیزات پیشانی تجهیزات بسیار گرانبها و ارزشمندی هستند از خارج از کشور تامین می‌شوند و عمدتا هزینه‌های تعمیرات و نگهداری آنها بالاست، در نهایت با متوقف شدن هر یک از این تجهیزات سرعت تخلیه و بارگیری کاهش پیدا می‌کند.

پل‌مه درباره سرعت تخلیه و بارگیری در ایران نسبت به استاندارد جهانی آن اظهار داشت: استاندارد زمان تخلیه در بنادر کشورمان بسته به وضعیت زمانی از ۱۲ تا ۱۸ تخلیه کانتینر در یک ساعت بوده، در حالیکه حداقل آن در دنیا تخلیه ۲۶ کانتینر در ساعت است. طبیعتا اگر در بندری جرثقیل گنتری کرین کار کند، سرعت تخلیه افزایش پیدا می‌کند اما در این شرایط مجبور هستند با ۲ جرثقیل کار کنند. البته باید توجه داشت که به همین تناسب ورودی کشتی‌ها از لحاظ ظرفیت و تناژ کمتر شده و بخش قابل توجهی از بار کانتینر با شناورهای کوچک زیر هزار TEU وارد کشور می‌شود که این خود باعث اخلال در علمیات بندری می‌شود چرا که تعداد علمیات بندری را افزایش می‌دهد و در پهلودهی و یدکش دچار مشکل می‌شویم و همین باعث می‌شود که کشتی‌ها مدت بیشتری را معطل تخلیه و بارگیری شوند.

خاموشی به خانه‌ها رسید؛

۱۵۰ همت درآمد وزارت نیرو کجا رفت؟

گروه اقتصادی – عضو کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی گفت: وزارت نیرو امسال ۱۵۰ همت درآمد داشته و می‌توانست با این پول باید سرمایه گذاری می‌کرد، درآمد وزارت نیرو با افزایش قیمت برق در بخش خانگی و صنایع بالا رفته، چرا سرمایه گذاری مناسبی نکرده است؟

حمیدرضا صالحی، درباره قطعی‌های مکرر برق اظهار داشت: سال گذشته میزان ناترازی کمتر بود با مدیریت و اعمال قطعی روی صنایع توانستیم از دوران پیک مصرف برق عبور کنیم اما امسال هم گرمای هوا و هم ناترازی افزایش یافته و در نتیجه خاموشی به منازل هم رسیده است. وی افزود: مشخص است که سال به سال مصرف برق در زمان پیک افزایش می‌یابد زیرا گرمایش زمین در حال افزایش است و از طرفی ما در ساخت نیروگاه جدید سرمایه‌گذاری نکردیم، در بخش بهینه‌سازی اعمال مدیریت نکردیم و پروژه‌ای برای اجرای نیروگاه اجرا نشده درنتیجه ناترازی بیشتر می‌شود و وقتی میزان تولید تغییر نکند و میزان مصرف بالا برود ناترازی بیشتر می‌شود. دبیر کل فدراسیون صادرات انرژی و صنایع وابسته ایران گفت: با اعمال خاموشی و قطع برق صنایع نتوانسته‌ایم ناترازی و فاصله بین تولید و مصرف را کم کنیم، ما امسال از ناترازی حدود ۷ هزار مگاوات ۵ سال قبل به حدود ۱۷ هزار مگاوات رسیده‌ایم و سال آینده از این رقم بیشتر هم می‌شود.

وی تصریح کرد: وقتی سرمایه‌گذاری نمی‌کنیم قطعا باید روی ولتاژ و فرکانس برنامه‌هایی اعمال کنند و قطعی و خاموشی به منازل می‌رسد و این ناشی از ناپایدار بودن شبکه‌های برق، افت ولتاژ و فرکانس پایین است، باید روی ترانسفورماتورهای فوق توزیع و فشار قوی و ترانسفورماتورهای توزیع ۷۰ تا ۸۰ درصد بارگذاری شود و اگر بیشتر شود حادثه رخ می‌دهد و مجبور می‌شوند که اعمال خاموشی کنند. صالحی ادامه داد: نمی‌توانیم از یک ترانسفورماتور که صد در صد ظرفیت دارد ۱۱۰ درصد بار بگیریم زیرا منجر به آتش سوزی می‌شود، وقتی میزان مصرف بالا می رود به دستگاه‌ها فشار وارد شده و از کار می افتند. سوال این است که چرا ما باید به جایی برسیم که مجبور باشیم بیش از توان شبکه مصرف داشته و منجر به خاموشی شویم؟

وی در ادامه با بیان اینکه اعمال خاموشی در منازل نشان‌دهنده حاد شدن شرایط فعلی است، تاکید کرد: باید فکری به حال آینده کرد امیدوارم وزیر آینده ضمن پذیرش مسئولیت خود نسبت به این موضوع؛ راه حل داشته باشد و مشکل ناترازی برق را سال به سال کمتر کند اگر وزیر آینده بتواند سال آینده این ناترازی را به ۱۵ مگاوت و هر سال درصدی از آن را کاهش دهد می‌توانیم بگوییم کارنامه خوبی دارد اما اگر بنا دارد رویکرد کنونی را ادامه دهد سال آینده این ناترازی به ۲۴ هزار مگاوات هم می‌رسد. عضو کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی گفت: اکنون میزان نیاز از ۷۹ میلیون مگاوات هم عبور کرده و موضوع این است که بار شبکه افزایش یافته و برای این میزان مصرف سرمایه گذاری صورت نگرفته است. وی ادامه داد: حدود ۱۵ سال است که نه دولت و نه بخش خصوصی روی صنعت نیروگاهی سرمایه گذاری نکرده‌اند طبیعی است که تفاوت تولید و مصرف بالا می‌رود و خاموشی به خانه ها هم می‌رسد. صالحی گفت: باید ریشه خاموشی‌ها در ۵ سال اخیر مشخص شود، باید بگویند چرا سرمایه گذاری نشده و نیروگاه ساخته نشده چرا به وعده‌ها عمل نشده است. وی تاکید کرد: اگر از هم‌اکنون به فکر راه چاره نباشیم سال آینده شاهد خاموشیهای گسترده تری خواهیم بود. دبیر فدراسیون صادرات انرژی بیان داشت: وزارت نیرو تاکنون علاقه نداشته که بخش خصوصی وارد میدان شود چون می خواهد قدرت مالکیت برق دست خودش باشد در حالی که سهم نیروگاههای بخش خصوصی ۶۰ درصد و دولتی ۴۰ درصد است. به گفته وی؛ مشکل ناترازی قابل حل است ولی دولت اختیار خود را در قیمتگذاری واگذار نمی کند، تصدیگیری را به بخش خصوصی نمی دهد، زمینه را آماده نمی کند که بخش خصوصی بتواند سرمایه گذاری کند همه اینها باعث شده امروز در این شرایط باشیم وگرنه مشکل بی برقی مشکل حادی نیست که حل نشود فقط دولت باید در نقطه‌ای قرار گیرد که همه دولت‌های دنیا حضور دارند تا وقتی در ایران دولت خود تاجر، خریدار، فروشنده و قیمتگذار برق است، مشکل حل نمی شود.

صالحی گفت: اکنون هزینه توزیع برق در کشور ما هر کیلووات ساعت ۸۵ تومان است، وزارت نیرو هر کیلووات ساعت برق را با نرخ ۱۳۳ تومان از نیروگاه خریداری می‌کند و با نرخ ۱۵۰۰ تومان به صنایع می‌فروشد سوال اینکه این درآمد کجا می‌رود چرا سرمایه گذاری صورت نمی گیرد؟ وی تاکید کرد: وزارت نیرو امسال ۱۵۰ همت درآمد داشته و می‌توانست با این پول باید سرمایه گذاری می‌کرد، درآمد وزارت نیرو با افزایش قیمت برق در بخش خانگی و صنایع بالا رفته، چرا سرمایه گذاری مناسبی نکرده است؟ چرا شاهد نیستیم بخش خصوصی در بخش نیروگاهی سرمایه گذاری کند؟

مدیر سامانه خودنویس مطرح کرد؛

مردم می‌توانند معاملات ملکی خود را به صورت رایگان در سامانه خودنویس ثبت کنند

گروه اقتصادی – مدیر سامانه خودنویس گفت: مهم‌ترین مزیت سامانه این است که مردم به صورت ۲۴ ساعته می‌توانند به‌طور رایگان و بدون مراجعه به بنگاه، ملک خود را معامله کنند و از سراسر کشور قادرند تا اسناد خود را در سامانه ثبت کرده و کد رهگیری دریافت کنند. مهدی ساسانی، مدیر سامانه خودنویس، درباره چیستی سامانه خودنویس گفت: «سامانه خودنویس نسخه جدید سامانه ثبت معاملات املاک و مستغلات است. رونمایی از سامانه جدید تحت عنوان خودنویس، به خرداد ماه سال ۱۴۰۲ بازمی‌گردد. ذکر این نکته لازم است که تا پایان سال ۱۴۰۲ تمام قراردادهای اجاره روی این سامانه بارگزاری شده است. از ابتدای سال ۱۴۰۳ و همزمان با قطع شدن دسترسی به نسخه قدیمی سامانه دسترسی مردم و مشاورین املاک به سامانه خودنویس فراهم شد» ساسانی در ادامه افزود: «بنا بود خرداد ماه امسال، از قراردادهای خرید و فروش هم رونمایی کنیم که با شهادت آیت‌الله رئیسی مصادف شد اما اکنون این سامانه در دسترس عموم قرار گرفته است و کلاس‌های آموزشی آن هم برای مشاورین املاک درحال برگزاری است»

هم خودنویس، هم کاتب از دستگاه‌های یکسان استعلام می‌گیرند

وی در رابطه با نگرانی های مردم از شرایط ثبت معاملات در این سامانه توضیح داد: «در برخی رسانه‌ها گفته شده که برای ثبت معاملات در این سامانه، ابتدا باید همه املاک خود را معرفی نمایند. شایان ذکر است که قانون الزام به ثبت و قانون ساماندهی بازار اجاره، تقریبا بطور هم‌زمان به دولت ابلاغ شدند. بر اساس قانون ساماندهی بازار اجاره، اگر افراد ملکی را اجاره بدهند و کد رهگیری دریافت نکنند، درصورتیکه به هر روشی شناسایی بشود، حتی اگر مستاجر در آن باشد، به‌عنوان خانه خالی شناخته می‌شود. این به معنای آن است که مالیاتی که به خانه های خالی تعلق می گیرد، به این خانه‌ها نیز تعلق خواهد گرفت». مدیر سامانه خودنویس در ادامه اظهارات خود گفت: «سازمان ثبت اسناد کشور برای ثبت رسمی معاملات دو ابزار دارد؛ یکی سامانه کاتب و دیگری سامانه خودنویس. هر دو سامانه دسترسی یکسانی برای گرفتن استعلام‌های لازم از دستگاه های مربوطه دارند. وجود خواهد داشت، هیچ تفاوتی بین سامانه کاتب و سامانه خودنویس وجود ندارد. هر دو سامانه استعلامات خود را می گیرند. استعلام اصالت سند از سازمان ثبت و احراز اهلیت از قوه قضائیه انجام خواهد شد.»

مهدی ساسانی در خصوص آمار معاملات ثبت شده در این سامانه گفت: «از خرداد ماه تاکنون هزار قرارداد خرید و فروش در سامانه خودنویس ثبت شده است. بخشی از این آمار توسط مشاورین املاک به ثبت رسیده است و بخش دیگر آن توسط مردم» ساسانی در پاسخ به سوالی پیرامون مزایای این سامانه بیان کرد: «مهم‌ترین مزیتی که این سامانه دارد این است که هرگاه مردم بخواهند به شیوه‌ای غیر از مراجعه به بنگاه، ملکی را معامله کنند، خودشان می‌توانند بطور رایگان و از سراسر کشور اسناد خود را در این سامانه‌ها ثبت کنند. بهترین مثال برای این وضعیت، املاکی است که بین خانواده‌ها معامله می‌شود. البته باید توجه داشت که این سامانه‌ها فقط پیش‌نویس ثبت می‌کنند و مردم برای تبدیل اسناد خود به اسناد رسمی باید یک مراجعه به دفتر اسناد رسمی داشته باشند. امکان ثبت معاملات در سراسر کشور بطور شبانه روزی برای شهروندان فراهم شده است. افزون بر این، تیم پشتیبانی این سامانه، به‌صورت تمام‌وقت آماده پاسخگویی به سوالات شهروندان هستند.»

با امضای قرارداد سامانه یکپارچه فروش فرودگاهی (سیف) محقق شد؛

گام بلند برای رسیدن به نسل چهارم فرودگاهی و هوشمندسازی فعالیت‌های تجاری این صنعت

گروه اقتصادی –قرارداد سامانه یکپارچه فروش فرودگاهی (سیف) میان شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با یک شرکت ارائه‌دهنده خدمات پرداخت به امضا رسید؛ قراردادی که از آن می‌توان به عنوان قرارداد هوشمندسازی فعالیت‌های تجاری در فرودگاه‌های کشور و همچنین گامی موثر در تحقق نسل چهارم فرودگاه‌های ایران نام برد.

«رضا نخجوانی» مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها در مراسم امضای این قرارداد گفت: با امضای این قرارداد بسترهای لازم برای هوشمندسازی عملیات تجاری در فرودگاه‌های کشور فراهم می‌شود و مسافران از راه دور می‌توانند خدمات مورد نظر خود را در فرودگاه‌های کشور انتخاب و آن را خریداری کنند. وی بیان‌داشت: در واقع، این قرارداد یک گام اساسی میان شرکت فرودگاه‌ها و مشتریانش یعنی مسافران و همچنین حضور هرچه بیشتر بخش خصوصی در فرودگاه‌ها محسوب می‌شود. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه با این قرارداد خدمت‌رسانی به مردم و مسافران در فرودگاه‌های کشور بیش از پیش تسهیل می شود، اظهار داشت: اکنون چالش‌هایی نظیر کنترل قیمت در غرفه‌های فرودگاهی و همچنین انتظارات طرف‌های تجاری شرکت در فرودگاه‌ها وجود دارد که امیدواریم با چنین قراردادهایی، این چالش‌ها برطرف شود. وی تاکید کرد: در واقع، رسالت شرکت فرودگاه‌ها ایجاب می کند که در ارائه کیفیت خدمات فرودگاهی کنترل و نظارت دقیقی داشته باشیم تا بتوانیم در فرآیند قیمت‌گذاری و کنترل نرخ‌ها در فرودگاه‌های کشور برای ارائه خدمات مناسب به مردم و مسافران اعمال حاکمیت بیشتری داشته باشیم. نخجوانی با بیان اینکه رویکرد ما در این عرصه، همان رویکرد و فرمایش رهبر معظم انقلاب درباره عمومی و مردمی‌سازی اقتصاد و کمک به حضور موفق بخش خصوصی است، گفت: اکنون رویکرد و رابطه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با طرف‌های تجاری در فرودگاه‌های کشور، رابطه موجر و مستاجری است که با امضای قرارداد سامانه یکپارچه فروش فرودگاهی (سیف) رابطه ما با شرکای تجاری خود در فرودگاه‌ها به رویکرد مشارکتی تبدیل خواهد شد تا شرکت بتواند سهم خود از محل فروش غرفه‌ها و اماکن تجاری در فرودگاه‌های کشور لحظه‌ای دریافت و به حساب خود واریز کند. رئیس هیات مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران یادآور شد: با استفاده از این سامانه، انضباط مالی بین شرکت فرودگاه‌ها و شرکای تجاری برقرار و با اشراف اطلاعات فعالیت تجاری، کنترل و نظارت ما در فرودگاه‌ها بیشتر خواهد شد تا در مسیر تحقق فرآیند هوشمندسازی نسل چهارم فرودگاههای کشور، گام اساسی برداشته شود. هدف ما این نیست که شرکت فرودگاه‌ها خودش را جایگزین بخش خصوصی و شبکه فروش بلیت پروازهای هوایی کند، بلکه با راه‌اندازی این سامانه بسترهای لازم برای فروش بلیت در فرودگاه‌های کشور در آینده فراهم می‌شود و امکان کنترل نرخ و تراکنش‌های مالی در این بستر با عنوان فروش در فرودگاه‌ها برای مردم در دسترس خواهد بود.

این مقام مسئول با بیان اینکه «آنچه در فرودگاه ارائه می‌شود، امکان اتصال به این سامانه را پیدا خواهد کرد»، اظهار داشت: قرارداد سامانه یکپارچه فروش فرودگاهی (سیف) می‌تواند حق انتخاب را ما در انتخاب شرکای تجاری در فرودگاه‌های کشور بیشتر کند و عامل مهمی در افزایش پایدار درآمدهای غیرهوانوردی کشور باشد.

نخجوانی گفت: اکنون سود غیرعملیاتی شرکت فرودگاه‌ها از محل درآمدهای حاصله به ۲۰ درصد رسیده و برنامه ما این است که با برنامه ریزی‌های مناسب بتوانیم آن را در فاز نخست این قرارداد به ۵۰ درصد و در فازهای بعدی به بیش از ۷۰ درصد برسانیم.

۲۰۰ طرح در فرودگاه‌های کشور آماده سرمایه‌گذاری است

معاون وزیر راه و شهرسازی در این مراسم همچنین بر ضرورت افزایش سرمایه‌گذاری در فرودگاه‌ها کشور تاکید کرد و افزود: اکنون ۲۰۰ طرح در فرودگاه‌های کشور (به‌جز پروژه‌ها و طرح‌های فرودگاه بین‌المللی مهرآباد) آماده سرمایه‌گذاری است و این سرمایه گذاری‌ها می‌تواند ارزش اقتصادی فعالیت‌های خدمات فرودگاهی را در کشور ارتقا دهد و امیدواریم با امضای این قرارداد، بسترهای لازم برای تحقق این مهم فراهم شود.

قراردادی برای افزایش درآمدهای غیرهوانوردی فرودگاه‌های کشور

در این مراسم معاون برنامه ریزی، نظارت و امور اقتصادی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران نیز گفت: از آنجاکه راهبردها و رویکردهای مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران افزایش درآمدهای پایدار غیرهوانوردی این شرکت است، لذا در نظر داریم با امضای این قرارداد، بسترهای لازم برای افزایش درآمدهای غیرهوانوردی در فرودگاه‌های کشور را فراهم کنیم. «علی عبدی» افزود: طرفین متعهد شده‌اند با ایجاد دسترسی به اطلاعات و داده‌های تعیین‌شده، اجرای این قرارداد را با اولویت‌بندی شرکت فرودگاه‌ها تسهیل کنند.

مقررات ارزی پرداخت هزینه دموراژ کشتی‌ها اصلاح شد

گروه اقتصادی – مجموعه مقررات ارزی در راستای حل چالش پرداخت هزینه دموراژ کشتی از سوی بانک مرکزی اصلاح شد. فعالان اقتصادی در حوزه تجارت خارجی برای حمل کالا قراردادهای اجاره کشتی، کانتینر و ... منعقد می‌کنند.

در این قراردادها بندی با عنوان زمان مجاز بارگیری و تخلیه تعیین می‌شود و در مواردی که مدت بارگیری یا تخلیه از حد معین، تجاوز کند، اجاره‌کننده که ممکن است خریدار یا فروشنده کالا هم باشد، به ازای هر روز توقف اضافی، مبلغی مشخص به صورت ارزی به عنوان هزینه دموراژ، بابت خسارت عدم انجام تعهد به مالک کشتی و کانتینر می‌پردازد. در سال ۱۳۹۷ و به دنبال محدودیت‌های ارزی، بانک مرکزی بخشنامه‌ای را ابلاغ کرد مبنی بر اینکه امکان تأمین و تخصیص ارز برای پرداخت هزینه دموراژ از سوی بانک مرکزی وجود دارد. به دنبال آن سازمان امور مالیاتی هم بخشنامه‌ای درباره پذیرش این مبلغ به عنوان هزینه مؤدیان صادر کرد تا مالیات اضافه‌ای از این افراد دریافت نشود. با این وجود برای تأمین ارز این بخش، سرفصل مشخصی در سامانه جامع تجارت تعریف نشد و چون اسناد لازم برای احراز پرداخت هزینه دموراژ وجود نداشت، سازمان امور مالیاتی هم نتوانست این مبلغ را به عنوان هزینه در نظر بگیرد. بنابراین فعالان بخش خصوصی با چالش مواجه شدند.

در ادامه، امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دموراژ دیرکرد کشتی با کد تعرفه ۹۹۴۲۰۰۰۰ در سامانه فراهم شد؛ اما همچنان به دلیل شفاف نبودن فرایند تخصیص ارز و عدم قبول سازمان بنادر و دریانوردی برای تأیید وقوع و همچنین مبلغ دموراژ، واردکنندگان مجبور به حواله ارز مربوطه خارج از شبکه بانکی و صرافی‌ها شدند و این اقدام موجب شد تا پرداخت این ارقام در حوزه مالیاتی مورد پذیرش قرار نگیرد. در بند (و) قسمت اول بخش دوم بخشنامه مقررات ارزی چنین آمده است که «بابت محمولات وارداتی توسط ناوگان خارجی در صورت درخواست واردکننده پرداخت هزینه معطلی (Demurrage Clause) بابت کالاهای موضوع اعتبارات اسنادی/ثبت وصولی (بروات) اسنادی و حواله‌های ارزی در مقابل ارائه صورت‌حساب و مستندات مربوطه (سند ترخیص یا صورتحساب مبادله کانتینر) یا درخواست تأییدیه وقوع و مبلغ دموراژ از سازمان بنادر و دریانوردی وزارت راه‌وشهرسازی از محل منابع ارزی واردکننده و منابع ارزی دیگران با رعایت مفاد پیوست‌های شماره ۲ و ۳ بخش اول مجموعه مقررات ارزی و از طریق ثبت خدمت مرتبط با ثبت‌سفارش امکان‌پذیر خواهد بود.» این موضوع در جلسات متعدد کمیته حمایت از کسب‌وکار و شورای گفت‌وگو از سال ۱۳۹۹ بررسی و در صدوبیست و یکمین نشست شورای گفت‌وگو، مقرر شد ضمن اصلاح بخشنامه بانک مرکزی، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان دستگاهی که زمان وقوع دموراژ را تأیید می‌کند و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان دستگاهی که نرم نرخ دموراژ در دنیا را اعلام می‌کند از سوی بانک مرکزی پذیرفته و سپس هزینه دموراژ در دفاتر مالیاتی شرکت‌های واردکننده پذیرفته شود. در نهایت بانک مرکزی یک تبصره به بند (و) قسمت اول بخش دوم بخشنامه مقررات ارزی اضافه کرد، مبنی بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی پس از دریافت میزان عرف تجاری مبلغ دموراژ از مراجع ذی‌صلاح از جمله شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در نظر داشت مفاد سند حمل و قرارداد اجاره کشتی از جمله الف) زمان مجاز تخلیه ب) لزوم پرداخت دموراژ توسط واردکننده ج) میزان هزینه معطلی مندرج در قرارداد، اقدام به تعیین و تأیید مبلغ دموراژ کند.

توکلی، تحلیلگر مسائل ارزی:

با آرام شدن شرایط دوباره نرخ ارز به کانال قبلی خود بازمی گردد

گروه اقتصادی –یک کارشناس اقتصادی گفت: بانک مرکزی در مرکز مبادله ارز و طلای ایران نیازهای متقاضیان را تامین می‌کند؛ بنابراین با رخ دادن شوک‌های سیاسی صرفا نرخ دلار در بازار غیررسمی افزایش پیدا می‌کند که آن هم فرصتی برای سواستفاده دلالان و سفته بازان برای نوسان‌گیری ایجاد می‌کند، بنابراین در روند تامین و تخصیص ارز مشکلی ایجاد نمی‌شود و با آرام شدن شرایط دوباره نرخ ارز به کانال قبلی خود بازمی‌گردد. مسعود توکلی، تحلیلگر مسائل ارزی با بیان اینکه در پی شهادت اسماعیل هنیه رهبر سیاسی حماس در تهران، بازار ارز دچار نوسانات اندکی شد، گفت: منطقه خاورمیانه که ایران در آن واقع شده به علت موقعیت خاصی که دارد همواره با تنش‌های سیاسی مواجه بوده که این موضوع جدیدی نیست. با اعلام خبر شهادت رهبر سیاسی حماس نرخ دلار صعودی شد؛ اما تجربه‌های گذشته مانند عملیات تروریستی کرمان، حمله انگلیس و آمریکا به یمن، حمله سپاه به مقر تروریست‌ها در پاکستان و سوریه، حمله متقابل پاکستان در مرز ایران و حمله رژیم صهیونیستی به سوریه و شهادت فرمانده اطلاعات سپاه قدس ایران در سوریه و شهادت رئیس‌جمهور شهیدمان نشان می‌دهد که بانک مرکزی در این شرایط توانسته بازار ارز را مدیریت کند؛ بنابراین تجربه‌ها اثبات کرده است که نوسانات کنونی بازار ارز نیز با اقدامات این بانک کاهش می‌یابد و نرخ ارز دوباره به روند قبل از تنش برمی‌گردد.

توکلی اظهار کرد: بانک مرکزی در مرکز مبادله ارز و طلای ایران نیازهای متقاضیان را تامین می‌کند؛ بنابراین با رخ دادن شوک‌های سیاسی صرفا نرخ دلار در بازار غیررسمی افزایش پیدا می‌کند که آن هم فرصتی برای سواستفاده دلالان و سفته بازان برای نوسان‌گیری ایجاد می‌کند، بنابراین در روند تامین و تخصیص ارز مشکلی ایجاد نمی‌شود و با آرام شدن شرایط دوباره نرخ ارز به کانال قبلی خود بازمی‌گردد.

هر بار بعد از رخ دادن تنش و التهابات سیاسی نرخ دلار به صورت موقت افزایش پیدا می‌کند که در این شرایط افراد غیر حرفه‌ای اقدام به خرید دلار می‌کنند؛ اما با فروکش کردن تنش‌های سیاسی نرخ دلار کاهشی می‌شود و این افراد متضرر می‌شوند. این تحلیلگر مسائل ارزی با بیان اینکه تامین ارز از سمت بانک مرکزی به خوبی صورت می‌گیرد، تاکید کرد: میزان تخصیص ارز در سال ۱۴۰۲ و اوایل امسال تقریبا پاسخ‌گوی تمامی نیازهای کشور بوده و این در شرایطی است که ارز حاصل از صادرات برخی بخش‌ها هنوز به طور کامل به چرخه اقتصاد بازنمی‌گردد؛ بنابراین باید به این حوزه نیز توجه ویژه‌ای شود.