

چند و چون دیوی کالاها در گمرک؛ بروکراسی پیچیده یا منافع شخصی!

- به گفته رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران یکی از علت‌های اصلی دیوی طولانی کالا این است که انبارداری در ایران ارزان است و مسئله بعدی این است که برخی افراد کالاها را در گمرک دپو می‌کنند و بعد در زمان مناسبی که کمبود در کشور ایجاد شد و قیمت بالا رفت آن را ترخیص کنند.**

کشورهای دیگر باشد هزینه زیادی دارد و بازرگانان ترجیح می‌دهند بار را در انبار ایران نگه داری کنند. این یکی از ایرادات است و ما باید هزینه انبارداری را به صورت سیستماتیک بالا ببریم تا با کشورهای همسایه مطابقت داشته باشد.

در این میان به گفته رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، کالا‌های اساسی ممکن است برای دریافت ارز، در گمرک ماندگاری داشته باشند، البته ماندگاری کالا‌های اساسی هم نباید بیشتر از سه ماه زمان ببرد. اما کالایی که اساسی نیست و ارز مباحده‌ای دریافت بازار را خود فرد پرداخت می‌کند و درگیری ارزی ندارد، ماندن آن در بندر هیچ توجیهی ندارد.

منافع شخصی، عامل رسوب در گمرکات

وی افزود: در مجموع همانطور که اشاره شد، یکی از علت‌های اصلی دیوی طولانی کالا این است که انبارداری در ایران ارز است. مسئله بعدی این است که برخی افراد کالاها را در گمرک دپو می‌کنند و بعد بر اساس شرایط روز که در کشور ایجاد می‌کنند یا کمبودهایی که ایجاد می‌کنند، کالا را ترخیص می‌کنند که گران تر بفروهند.

رستمی با بیان اینکه کالایی که ترخیص می‌شود باید از بندر خارج شود، اما این افراد کالا را ترخیص نمی‌کنند و نگه می‌دارند تا زمان مناسبی که کمبود در کشور ایجاد شد و قیمت بالا رفت آن را ترخیص کنند، تصریح کرد: البته ايراد از خود منطقه است و رئیس منطقه نباید مهلت زمانی را تمدید کند، مگر این که واردکننده دلائل محکمی برای عدم ترخیص و خروج کالا داشته باشد. در مجموع بروکراسی

امابه نظری می‌رسد رسوب کالا دلایل متعددی دارد. در مقاطع مختلف در ست اندر کاران حوزه واردات بارها بروکراسی پیچیده و چندلایه را یکی از عوامل مهم رسوب کالا در گمرکات عنوان کرده‌اند. اما رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران معتقد است فقط بخشی از این وضعیت به تأخیر در تخصیص ارز برگرمی گردد که این موضوع بیشتر مربوط به کالا‌های اساسی است، اما در مورد سایر کالا‌ها وضعیت پیچیده تر است و هزینه پایین انبارداری در ایران و منافع شخصی از جمله مهم ترین دلایل ماندگاری کالا در گمرکات است.

هزینه انبارداری در ایران ارزان است

در این رابطه رضا رستمی –رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران – در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: بر اساس ماده ۲۴ قانون امور گمرکی، در مناطق ویژه اقتصادی که بندر عباس هم جزو آن‌ها است، کالا باید حداکثر ظرف ۹۰ روز از بندر خارج شود. اما یک تبصره‌ای وجود دارد که رئیس بندر یا منطقه می‌تواند بر اساس تقاضای صاحب کالا با دلایلی این زمان را تمدید کند. برای این تمدید هم زمان تعیین نشده است. وی با بیان اینکه در کشورهای دیگر کالای بیشتر از یک ماه در هیچ بندری نمی‌ماند، تصریح کرد: یکی از دلایل این است که در بندر دنیا، حقوق انبارداری بسیار بالا است و برای صاحبان کالا مقرون به صرفه نیست که کالا را در انبار نگه دارند، اما در ایران هزینه انبارداری بسیار ارزان است. نکته‌ای که جداییت دارد این است که اگر کالاها در بندر

گروه اقتصادی – حوالی ظهر شنبه، ۶ اردیبهشت ۱۴۰۴، انفجار مهیبی در بندر شهید رجایی بندرعباس، یکی از بزرگ‌ترین بنادر تجاری ایران، رخ داد که در اثر آن ۷۰ نفر جان باختند و بیش از ۱۲۰۰ نفر مصدوم شدند.

هنوز علت دقیق این حادثه مشخص نیست، اما بر اساس اطلاعاتیه کمیته بررسی علی‌حادثه آتش‌سوزی در بندر شهید رجایی که دو روز پس از انفجار منتشر شد، در نتایج اولیه قصور در رعایت اصول ایمنی و پدافند غیرعامل و خلأ فاعل‌های در برخی موارد محرز شده است. بعد از این حادثه، بار دیگر بحث رسوب طولانی مدت کالاها در گمرک نیز در رسانه‌ها مطرح شده است؛ چرا که بر اساس گزارش‌ها در زمان انفجار حدود ۱۴۰ هزار کانتینر در گمرک بود و این موضوع باعث ایجاد خسارت بیشتر شده است. در روز هفتم اردیبهشت با رئیس جمهور نیز در نشست ویژه ستاد مدیریت بحران استان هرمزگان به این موضوع اشاره کرد. او این پرسش را مطرح کرد که "آیا لازم است ما ۱۲۰ تا ۱۴۰ هزار کانتینر را اینجا برای ۴ تا ۵ ماه ذخیره کنیم؟ ما نمی‌توانیم وقتی این‌ها می‌رسند، ترخیص کنیم؟"

به گفته پز شکیان‌قرب شد استاندار و وزارت راه در این زمینه یک مطالعه تطبیقی با کشورهای پیشرفته داشته باشیم که چه می‌کنند و مسا باید چه کنیم. او همچنین تأکید کرد که "باور دارم امکان ندارد تصمیم بگیریم و در بندرهای ما ۱۲۰ هزار کانتینر بماند، ما می‌توانیم حتی یک‌دهم آن را هم اینجا نگه نداریم. ما هر همکاری که لازم باشد برای حل این موضوع انجام می‌دهیم."

تبریک و گرامیداشت روز جهانی کارگر از سوی مدیرعامل شرکت توسعه پتروشیمی نگین مکران

گروه اقتصادی – مدیرعامل شرکت توسعه پتروشیمی نگین مکران، فرا رسیدن روز جهانی کارگر را به همه کارگران شریف، پر تلاش و زحمت کش مهن مان به ویژه کارگران زحمتکش منطقه چابهار و پتروشیمی نگین مکران تبریک گفت.

علیرضا منیری هم‌زمان با اول ماه می (۱۱ اردیبهشت) متذکر شد: این روز نمادی است از ارج نهادن به تلاش‌های بی‌وقفه و پرتلاش‌هایی که با همت و اراده خود چرخ‌های تولید، سازندگی و پیشرفت را به گردش در می‌آورند و بی‌تردید کارگران ستون‌های استوار هر جامعه‌اند و رشد و بالندگی کشور در گرو حفظ کرامت، تأمین کشتندگی و تحقق حقوق‌شانسته آنان است.

وی در بخش دیگری از پیام خود آورده است امید آن‌که با همکاری، حمایت و برنامه ریزی اصولی، شاهد بهبود روزافزون شرایط معیشتی و حرفه‌ای این قشر خدوم و شریف باشیم.

منیری در ایسن پیام ضمن ابراز همدردی با خانواده‌های قربانیان و مصدومان و معرو حان حادثه بندرعباس، بر اینمی‌هر چه بیشتر محیط کار و فعالیت کارگران در سراسر کشور تأکید کرد.

وی مسئول صنعتی کشور یک بار دیگر از زحمات بی‌شائبه و تلاش‌های بی‌وقفه کارگران شریف سایت پتروشیمی نگین مکران تقدیر و تشکر کرد و توفیق، عزت و سربلندی آنان را از ایزد منان خواستار شد.

مدیرعامل شرکت توسعه پتروشیمی نگین مکران در خاتمه پیام خود ضمن

معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل خبر داد:

تحويل رسمی ۲۰ کیلومتر از مسیر راه آهن رشت – آستارا به روس‌ها

از تعهدات ایران است و منابع خودمان تملک آزادسازی می‌شود.

وی افزود: البته از سمت رشت فعالیت‌هایی برای اقدامات اجرایی انجام شده است اما میزان فعالیت در مقایسه کل پروژه‌ها قابل توجه نیست و هدف این است با تأمین مالی بتوانیم تمام جبهه‌ها را درگیر کنیم و در حال حاضر نمی‌توان گفت پیشرفت فیزیکی حاصل شده و در واقع در ۱۶۲ کیلومتر در نقاط به صورت محدود اقداماتی انجام شده و فعلا پیشرفت کار در بخش تملک اراضی است.

معاون ساخت و توسعه راه آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور با اشاره به تعیین قیمت نهایی سه پروژه گفت: قیمت نهایی را در نظر گرفتیم و باید ذیل آن اقداماتی انجام شود. توجه داشته باشیم که پروژه راه‌آهن رشت – آستارا جزو پروژه‌های بزرگ کشور و بسیار تکنیکال بوده و این ملاحظات هم طبیعی است. راه آهن رشت – آستارا بخشی از کریدور شمال-جنوب بوده و راه‌سازی سه کشور روسیه – آذربایجان – ایران شده می‌رود و درباره احداث مذاکرات صرفا با روسیه انجام می‌شود، اظهار داشت: تملک اراضی

گروه اقتصادی – معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل گفت: ۲۰ کیلومتر از مسیر راه آهن رشت – آستارا به‌طور رسمی به روس‌ها تحويل شده‌است و روس‌ها هم در حال مطالعات و برنامهریزی هستند. ما هم به عنوان طرف ایرانی میزان کیلومتر از تملک اراضی را اضافه می‌کنیم و در حال حاضر به بیش از ۳۴ کیلومتر رسیده‌ایم.

عباس خطیبی، معاون ساخت و توسعه راه توسعه زیربنای حمل و نقل کشور آخرین اقدامات روسیه برای تأمین مالی پروژه راه آهن رشت – آستارا و اجرای عملیات این خط ریلی اظهار داشت: تیم روسی و این پروژه پویا و در جریان است و هیچ توقفی ندارد.

وی با بیان اینکه روند تملک اراضی پروژه خط آهن رشت – آستارا در حال انجام است، گفت: همچنان مشغول تملک اراضی مسیر هستیم و این اقدام یکی از آتم‌های مهم پروژه محسوب می‌شود و ۲۰ کیلومتر طول مسیر به‌طور رسمی به روس‌ها تحويل شده‌است و روس‌ها هم



صنایع چوب حلاج کیبش

کلیه سفارشات
MDF، چوبی
تلفن: ۰۷۷۹۸۲۵۲
دکوراسیون غرفه و منزل

اقتصاد کیش



قشر زحمت‌کش راننده "اظهار کرد: برخی از رانندگان هم خودشان فوت شدند و هم کامیون‌هایشان از دست رفت که یعنی متأسفانه هم جان و هم مالشان را از دست داده‌اند.

رستمی ابراز امیدواری کرد که این اتفاقات دیگر در کشور تکرار نشود و از اتفاق بندرعباس درس بگیریم.و گفت: از دولت می‌خواهیم برای جبران خسارت قشر زحمت‌کش راننده که برای رونق اقتصادی کشور زحمت می‌کنند، به صورت جدی ورود کند، به آن‌ها توجه ویژه داشته باشند و سریع‌امشکلات این بخش را حل کنند.

وی در پاسخ به سوالی درباره نحوه پرداخت خسارت به رانندگان از سوی بیمه، گفت: برخی از کامیون‌ها بیمه بدنه بودند که باید خسارت راه آن‌ها پرداخت کنند. اما برخی بیمه بدنه نبودند دولت باید ترتیبی ببیندیشد و به آن‌ها کمک کند. همچنین لازم است جبران خسارت آن‌هایی که بیمه بودند تسریع شود. البته در مجموع خسارت مالی زیادی در این اتفاق به کشور وارد شده و اینکه توان بیمه‌ای کافی باشد که بتواند همه خسارت‌ها را به موقع و سریع پرداخت کند، هم نکته‌ای که باید مدنظر قرار گیرد.

پیچیده نیست و اگر واردکننده کالایی بیاورد و بخواهد به موقع ترخیص کند، غیر از کالای اساسی هیچ بروکراسی ندارد؛ مگر اینکه دنبال منافی باشند که بخواهند این کار را انجام دهند. فقط در مورد کالا‌های اساسی که دولت باید ارز ترجیحی پرداخت کند، ارز با تأخیر پرداخت می‌شود.

وی در ادامه اظهار کرد: گفته می‌شود ۱۴۰ هزار کانتینر در گمرک شهید رجایی بوده که این عدد خیلی بالا است. برخی هم می‌گویند کالاها سر جای خودشان نبودند و انبارداری اصولی صورت نگرفته و اظهار به درستی انجام نشده بود. البته این موضوع در حال بررسی است. این در حالی است که فاصله کالا‌های خطرناک باید باقیه کالاها رعایت شود و چپش کالاها هم مهم است که همه این موارد استاندارد بین‌المللی دارد، اما به نظر می‌رسد این موارد رعایت نشده بود.

لزوم توجه ویژه به رانندگان آسیب دیده در بندرعباس
رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران در پایان ضمن " تسلیت به خانواده در گذشتگان، مخصوصا

پشت پرده افزایش حقوق کارمندان دولت؛ وعده سرکاری یا خبر خوش؟

گروه اقتصادی – با تصویب شورای حقوق و دستمزد قرار است طرح فوق العاده ای برای افزایش حقوق کارکنان دولت به فیش حقوقی آنان اعمال شود، اما زمان اجرای دقیق این طرح و معیار امتیاز دهی به کارمندان موضوعاتی است که همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد.

شورای حقوق و دستمزد با ایجاد طرح فوق العاده برای کارکنان دولت به تصویب رسانده است که کارمندانی که ۲۵۰۰۰ امتیاز دارند حقوق آنها حداکثر ۱۴ میلیون تومان اضافه می‌شود این در حالی است اجرای این طرح با وضعیت اقتصادی حال حاضر دولت همخوانی ندارد.

افزایش حقوق کارمندان درحالی رقم می‌خورد که بزرگترین چالش پیش روی این مصوبه، تأمین اعتبار مورد نیاز برای پرداخت این حجم از افزایش حقوق به تعداد قابل توجهی از کارکنان دولت است و با توجه به وضعیت اقتصادی و بودجه فعلی دولت، مشخص نیست که منابع لازم برای این منظور چگونه و از کجا تأمین می‌شود.

موضوع دیگر اینکه به گفته کارشناسان پرداخت حداکثر ۱۴ میلیون تومان برای هر کارمند بار مالی

زمین بدهید، سرمایه گذار برمی‌گردد؛ سرمایه داخلی چشم انتظار زمین ارزان

گروه اقتصادی – کارشناسان معتقدند که عرضه زمین می‌تواند گامی مؤثر در کاهش قیمت تمام‌شده مسکن باشد، اما متأسفانه در این زمینه کم کاری شده است.

بررسی‌ها حاکی از آن است که عرضه زمین به متقاضیان می‌تواند گامی مؤثر در کاهش قیمت تمام‌شده مسکن باشد. اما متأسفانه تا به امروز در این بخش اقدام مناسبی در این حوزه صورت نگرفته و ترک فعل شده است.

با حذف هزینه زمین، که ۶۰ درصد بهای تمام‌شده مسکن را شامل می‌شود، هم تقاضا تحریک می‌شود، هم عرضه افزایش می‌یابد و هم قیمت‌ها کاهش پیدا می‌کند. اما به نظر می‌رسد پشت این محدودیت‌ها و ناتوانی‌های ساختگی در عرضه زمین، برنامه‌ای مخرب وجود دارد که باید به‌طور جدی با آن مقابله کرد.

در شرایطی که سرمایه‌گذاری خارجی به دلیل تحریم‌ها و بی‌ثباتی‌های اقتصادی در پایین‌ترین سطح خود قرار گرفته، راه‌نجات اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری در گرو فعال‌سازی ظرفیت‌های داخلی است.

یکی از کلیدی‌ترین ابزارها برای احیای بخش مسکن و جذب سرمایه‌های داخلی، سیاست عرضه زمین ویژه در قالب واگذاری‌های

رایگان یا ارزان قیمت است؛ موضوعی که می‌تواند بار دیگر جریان تقدینگی را از بازارهای سفته‌بازانه به بخش‌های مولد بازگرداند. در همین راستا مجید گودرزی، کارشناس مسکن، در گفت‌وگو با خبرنگار باشگاه خبرنگاران با اشاره به نبود سرمایه‌گذاری خارجی در بازار مسکن ایران به‌دلیل نداشتن تحریم‌ها، بر ضرورت تغیب سرمایه‌گذاران داخلی از طریق سیاست‌های حمایتی، عرضه زمین و اصلاح نظام قیمت‌گذاری تأکید کرد.

کلیه سفارشات MDF، چوبی دکوراسیون غرفه و منزل

زمین بدهید، سرمایه گذار برمی‌گردد؛

سرمایه داخلی چشم انتظار زمین ارزان

مدیریت و تخصیص آن است.»

بحران در نظام تسهیلات دهی

وی در ادامه به نابسامانی در اعطای وام مسکن اشاره کرد و گفت: «وام‌های فعلی از تاکارآمدترین تسهیلات در جهان هستند. در هیچ‌کجای دنیا ندیده‌ام که برای وامی ۴۸۰ میلیارد تومانی، یک‌چهارم مبلغ آن را پیش از پرداخت از متقاضی دریافت کرده و در واقع پرداخت نکنند، اما سود و اقساط وامی را که اصلا پرداخت نشده، از مردم بگیرند»

گودرزی ادامه داد: «در اغلب کشورهای دنیا، ۷۰ درصد قیمت ملک از طریق تسهیلات تأمین می‌شود و دولت نیز تضمین‌کننده این تسهیلات است. اما در ایران، وام‌هایی مانند تسهیلات ملی مسکن، حتی اگر تصویب هم بشوند، در عمل پرداخت نمی‌شوند. برای نمونه، تنها حدود دو درصد از این وام‌ها تاکنون پرداخت شده است.»

پیشنهادهایی برای خروج از بحران

به گفته این کارشناس، راهکارهایی از جمله عرضه رایگان زمین، تسهیلات بانرخ بهره مناسب، ایجاد امکان مشارکت مستقیم مردم در ساخت‌وساز، و استفاده از منابع ارزی بلو‌ک‌شده کشور از طریق تهاتیر می‌توانند به‌طور اساسی به حل بحران مسکن کمک‌کنند.

وی اظهار داشت: «برای مثال، می‌توان از منابع بلو‌ک‌شده در چین به‌صورت تهاتیر استفاده کرد و از شرکت سازنده چینی برای ورود فناوری و شکستن انحصار انبوسازانی که عملکرد قابل دفاعی نداشته‌اند، بهره گرفت. این اقدامات می‌تواند موجب رونق، رقابت‌پذیری و کاهش قیمت تمام‌شده مسکن شود.»

حال برای عبور از مشکلات مسکن و رونق گرفتن این بازار باید اقدامات مؤثر در این حوزه در دستور کار قرار گیرد.

یا نوسابه، قیمت مصوب، نظارت و قانون حمایت از مصرف‌کننده وجود دارد، در بازار مسکن نوعی رهاشدگی غیر عقلانی و غیرمنطقی حاکم است. امروز با وجود اپلیکیشن‌ها، اطلاعات مناقصات روزانه و نرخ‌های اعلامی از سوی سازمان نظام مهندسی، تعیین قیمت واقعی مصالح و زمین کار پیچیده‌ای نیست. اما مشکل، نبود اراده برای اعمال این شفافیت در قیمت‌گذاری است. این بی‌نظمی نه تنها به اقتصاد، بلکه به ساختار اجتماعی کشور هم آسیب زده است»

ترک فعل نارنجی در اجرای قانون جهش تولید مسکن

گودرزی با اشاره به قانون جهش تولید مسکن تصریح کرد: «عرضه رایگان زمین می‌تواند گامی مؤثر در راستای کاهش قیمت تمام‌شده مسکن باشد. اما متأسفانه دولت در این زمینه دچار ترک فعل شده است. این در حالی است که تا همین سال گذشته حتی قانون مشخصی برای حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده مسکن وجود نداشت.»

او افزود: «با حذف هزینه زمین، که ۶۰ درصد بهای تمام‌شده مسکن را شامل می‌شود، هم تقاضا تحریک می‌شود، هم عرضه افزایش می‌یابد و هم قیمت‌ها کاهش پیدا می‌کند. اما به نظر می‌رسد پشت این محدودیت‌ها و ناتوانی‌های ساختگی در عرضه زمین، برنامه‌ای مخرب وجود دارد که باید به‌طور جدی با آن مقابله کرد.»

ظرفیت‌های زمین در ایران، فرصتی بزرگ برای سیاست‌گذاری

گودرزی با اشاره به ظرفیت‌های بالقوه کشور در حوزه زمین اظهار داشت: «اگر فقط یک درصد از اراضی کشور به ساخت‌وساز اختصاص یابد، به هر ایرانی ۱۹۴ متر زمین می‌رسد. این رقم نشان می‌دهد که مشکل کمبود زمین نیست، بلکه نحوه