رفع ممنوعیت پروازی هواپیماهای MD همچنان چشم انتظار رایزنی سازمان هواپیمایی

سرویس اقتصادی –در حالی که ۴۰ درصد صنعت هواپیمایی کشور را هواپیمایی بوینگ MD تشکیل داده است ایجاد ممنوعیت پرواز این هواپیما برای مراسم اربعین، زنگ خطری برای صنعت هواپیمایی کشور به صدا در آورد که نیازمند رایزنی‌های جدی سازمان هواپیمایی کشوری است.

در حالی که بخش قابل توجهی از ناوگان هوایی کشور را هواپیماهای بوئینگ MD تشکیل می‌دهد، عراق در آستانه مراسم اربعین امسال، ورود این نوع هواپیماها را به آسمان خود ممنوع کرده است.

با وجود ممنوعیت پرواز هواپیماهای MD بر فرار آسمان عراق، این نوع بوئینگ‌ها همچنان در برخی کشورها از جمله اتحادیه اروپا مورد استفاده قرار می‌گیرند و پروازهای این نوع هواپیما از ایران به مقاصدی مانند مسقط، دبی و قطر بدون مشکل انجام می‌شود.

بر پایه آمار موجود در مراسم اربعین سال گذشته، حدود ۴۰ درصد پروازهای ایران توسط هواپیماهای MD انجام شده بود. با این حال، به دلیل عدم انجام رایزنی‌های به‌موقع از سوی مسئولان سازمان هواپیمایی کشوری، امسال امکان ارائه خدمات این هواپیماها در عراق فراهم نخواهد بود.

در نتیجه، بخش زیادی از پروازهای اربعین امسال به شرکت‌های هواپیمایی عراقی واگذار خواهد شد که این موضوع می‌تواند خساراتی برای صنعت هوانوردی کشور به‌همراه داشته باشد.

تکرار سناریوی ممنوعیت توپولوف برای MD؟

ممنوعیت پرواز هواپیماهای MD به عراق، زنگ خطری برای صنعت هوایی کشور محسوب می‌شود؛ وضعیتی مشابه با دهه ۷۰ که در آن پرواز هواپیماهای توپولوف ممنوع شد، بدون آنکه جایگزینی برای آن در نظر گرفته شده باشد؛ رخدادی که باعث زمین‌گیر شدن بخشی از صنعت هوایی کشور شد.

در همین رابطه، صانعی، معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرده است که رایزنی با طرف عراقی برای رفع ممنوعیت پرواز هواپیماهای MD در مراسم اربعین ۱۴۰۴ به مقصد فرودگاه نجف همچنان ادامه دارد.

با این حال، با توجه به زمان اندک باقی‌مانده تا ایام اربعین، بعید به نظر می‌رسد این مذاکرات به نتیجه مطلوب برسد. باید توجه داشت که رایزنی‌ها می‌بایست به‌موقع و با جدیت انجام می‌گرفت؛ اهمالی که اکنون می‌تواند زیان دیگری را متوجه صنعت هوایی کشور کند.

پروازهای حج هم وابسته به ایرلاین‌های خارجی

در مراسم حج نیز، بخش زیادی از پروازها به مقصد عربستان، به دلیل کمبود هواپیماهای مناسب، توسط شرکت‌های هواپیمایی سعودی انجام می‌شود. این در حالی است که سازمان‌هایی مانند سازمان حج و زیارت، با توجه به منابع و بودجه‌های در اختیار، می‌توانند با خرید هواپیماهای مناسب و واگذاری آن‌ها به شرکت‌های داخلی، از خروج ارز و حذف ایرلاین‌های ایرانی در مسیرهای بین‌المللی جلوگیری کنند.

یکی از چالش‌های مهم پیش‌روی صنعت هوایی کشور، بلاتکلیفی در روند خصوصی‌سازی است. اگرچه بخشی از شرکت‌های هواپیمایی، دولتی یا نیمه‌دولتی هستند و برنامه‌هایی برای خصوصی‌سازی آن‌ها مطرح بوده، اما به‌دلیل برخی مشکلات، این روند در سال های گذشته متوقف شده و تاکنون تعیین تکلیف نشده است.

در نتیجه، شرکت‌هایی که در مسیر خصوصی‌سازی قرار گرفته‌اند، عملاً از توسعه و نوسازی ناوگان خود بازمانده‌اند. به‌عنوان نمونه، شرکت کیش‌ایر با وجود برخورداری از منابع لازم برای واردات هواپیماهای جدید، به دلیل همین بلاتکلیفی، اجازه توسعه ناوگان را پیدا نکرده است. در حالی که ناوگان این شرکت در سال ۱۴۰۰ تنها یک فروند هواپیمای عملیاتی کاهش یافته بود، اما با تدابیر اندیشیده شده در فرآیند تغییر روند مدیریتی، امروز تعداد ناوگان عملیاتی به ۹ فروند افزایش یافته است که این مطلب در خطوط هوایی خصوصی ایران ایر تور هم صدق می‌کند.

این مطلب بیانگر این است که نحوه مدیریت منابع مستقل از دولتی بودن یا خصوصی بودن خطوط هوایی است و به طور مستقیم با شیوه سیاست‌گذاری آنها در ارتباط است.

در گذشته، خصوصی‌سازی‌های غیرواقعی در برخی صنایع کشور نه‌تنها موجب توسعه و ارتقاء نشده‌اند، بلکه در برخی موارد تا مرز تعطیلی و تعدیل گسترده نیرو نیز پیش رفته‌اند.

برخی از خصوصی سازی ها انجام شده در کشور، حتی با انتقاد رهبر معظم انقلاب نیز مواجه شده است و نتوانستند اهداف پیش‌بینی‌شده اصل ۴۴ قانون اساسی را محقق کنند.

گرانی بلیت برخی از مسیرها به خاطر نبود رقابت

از سوی دیگر، ورود هواپیماهای پهن‌پیکر جدید به ناوگان کشور می‌تواند علاوه بر ارتقای خدمات هوایی، مسیرهایی همچون چین را پوشش دهد و با افزایش ظرفیت، باعث تعدیل قیمت بلیت شود. کمبود چنین هواپیماهایی، قیمت بلیت پروازهای دوربرد را بالا برده، در حالی که با واردات هدفمند، این نرخ‌ها تا یک‌سوم قابل کاهش a هستند.

در کنار این چالش‌ها، رقابت‌های ناسالم میان برخی شرکت‌های هواپیمایی نیز بی‌تأثیر نبوده است؛ به‌طوری‌که با ایجاد موانع، در مسیر توسعه دیگر ایرلاین‌ها اخلال ایجاد شده است.

خصوصی‌سازی در کشورهای در حال توسعه و توسعه‌یافته، ضرورتی انکارناپذیر است، اما اجرای نادرست آن می‌تواند به بحران در تولید، خدمات و اشتغال منجر شود.

خصوصی‌سازی واقعی، منطقی و منطبق با منافع ملی، آن‌گونه که مقام معظم رهبری تأکید کرده‌اند، می‌تواند موتور محرکه‌ای برای رشد صنعت هوایی باشد.

در مقابل، خصوصی‌سازی‌های صوری و ناکارآمد، تنها قفلی بر پای صنایع کشور می‌زنند و آن‌ها را با موانع جدی مواجه می‌کنند. این روند نیازمند ورود دستگاه‌های نظارتی و برخورد قاطع با متخلفان است تا مسیر برای رشد و توسعه واقعی صنعت هوانوردی کشور هموار شود.

ضرورت حمایت ویژه از صنعت هوانوردی در مناطق آزاد

اهمیت توسعه صنعت هوایی برای مناطق آزاد دوچندان است. بیشتر مناطق آزاد بدون حمل‌ونقل هوایی و دسترسی هوایی مناسب، کارایی چندانی نخواهند داشت. به همین دلیل در مناطقی مانند کیش و قشم، ایرلاین‌های اختصاصی راه‌اندازی شده‌اند تا نیازهای تجاری و روزمره ساکنان این مناطق را پاسخ دهند.

عملکرد اتابک زیر ذره بین؛

آقای وزیر در این یک سال چه کردید؟

■ درحالی که حدود یک سال از تصدی گری سید محمد اتابک وزیر صمت دولت چهاردهم می‌گذرد، انتقادات زیادی به نحوه عملکرد و کارنامه کاری او دیده می‌شود به طوری که بیش از پیش فرضیه‌های مخالفان و منتقدان او پیش از وزیر شدنش درحال اثبات است.

سرویس اقتصادی –۳۱ مرداد سال گذشته بود که نمایندگان مجلس سیدمحمد اتابک را به عنوان وزیر صنعت، معدن و تجارت انتخاب کردند اما با آنکه او مخالفان و منتقدات زیادی داشت که فقدان برنامه دقیق برای ارائه و دفاع نکردن از کارنامه کاری خود را مهم ترین دلایل خود عنوان می کردند؛ حالا مشخص شد که او پس از حدود یک سال وزیر صمت بودن نیز همچنان برنامه و اراده ای جدی برای حل مشکلات این وزارتخانه حساس ندارد.

حدود یک سال پیش بود که سید محمد اتابک به عنوان وزیر «صنعت، معدن و تجارت»» در دولت مسعود پزشکیان منصوب شد. به گفته نزدیکانش وی از حلقه دوستان نزدیک حزب کارگزاران است و با فشار و حمایت آنها نیز توانست در لیست وزرای پیشنهادی دولت چهاردهم قرار گیرد.

اما اتابک در شرایطی پا به ساختمان سمیه گذاشت که اکثریت نمایندگان مجلس شورای اسلامی با او مخالف بودند.

به عقیده منتقدان، او نه تنها برنامه دقیقی در زمان دفاع از برنامه های خود برای مجلس ارائه نداد بلکه گویا انگیزه‌ای برای دفاع از کارنامه خود نیز نداشت، ضمن اینکه فعالان صنعت که اتابک را تا حدودی می‌شناسند درمورد فعالیت‌های کاری او می‌گویند که او چند سالی در کارخانه‌های سیمانی مدیر بود و بعدها سر از هلدینگ معدنی بنیاد مستضعفان درآورد و مدتی هم معاون اقتصادی این بنیاد شد و دیگر هیچ سابقه کارشناسی، ریاست، مدیر کلی و حتی بالاتر در بدنه وزارت صمت ندارد و با این وزارتخانه علی الخصوص در حوزه‌های بازرگانی، تجارت، صادرات، واردات و پاشنه آشیل وزارت صمت یعنی صنعت خودرو کاملا بیگانه است **میدان دادن به خودروسازان داخلی برای انحصار**

یکی از مهم‌ترین انتقادات وارده به عملکرد وزیرصمت مربوط به عدم ارتقای کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی است که با وجود قوانین متعدد، اما در اولویت سیاست‌گذاری‌های وزارت صمت نبوده است؛ به طوری که شورای سیاست‌گذاری خودرو که وظیفه نظارت بر ایمنی و کیفیت خودروها را بر عهده دارد یا فعالیت موثری نداشته یا تصمیماتش تحت الشعاع سیاست‌های قیمت گذاری قرار می‌گرفت.

اتابک با اعطای مجوزهای مکرر افزایش قیمت به خودروسازان داخلی بدون آنکه نظارت کافی و موثر بر کیفیت و ایمنی محصولات آنها انجام شود، شدیدا مورد نقد است و این به معنای نادیده گرفتن حقوق مصرف کنندگان است چراکه مردم عملا مجبور به خرید خودروهایی با قیمت بالاتر هستند بدون آنکه بهبود ملموسی در کیفیت و ایمنی مشاهده کنند.

درحالی که دلایل منطقی و شفافی برای افزایش قیمت‌ها وجود ندارد و هیچ تطابقی با وضعیت کیفی خودروها ارائه نشده است درچنین شرایطی وزارت صمت با افزایش قیمت برای خودروسازان هرساله موافقت می کنند و این ابهام در فرآیند قیمت گذاری شائبه‌های حمایت بی قید و شرط از خودروسازان و عدم پاسخگویی به افکار عمومی را تقویت کرده است؛ بنابراین به جای تمرکز بر ریشه یابی مشکلات کیفی و ایمنی در زنجیره تامین و تولید خودرو و الزام خودروسازان به سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه و بهبود فرآیندها صرفا به درخواست‌های افزایش قیمت پاسخ مثبت داده و به جای حل ریشه‌ای مشکلات صنعت خودرو صرفا صورت مسئله را پاک کرده و بار مالی آن را به دوش مصرف کننده انداخته است.

مجلس اتابک را تهدید به استیضاح کرد

مصطفی پوردهقان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس یکی از منتقدان او در مجلس است که در اعتراض به عملکرد او اعلام کرد: اگر جدیتی از وزیر صمت برای ساماندهی بازار خودرو مشاهده نکنیم حتما از ابزار نظارتی همچون سوال و استیضاح استفاده می‌کنیم و اجازه نمی‌دهیم که با تداوم این وضعیت حق مردم تضییع شود. پوردهقان تاکید کرد: وزیر صمت و خودروسازان باید بدانند که این افزایش قیمت‌ها در این شرایط بدون توجه به ارتقا کیفیت و ایمنی خودروها ظلم آشکار به مصرف کنندگان است و اگر قرار باشد انحصار در بازار خودرو شکل بگیرد و مجوز واردات خودرو داده نشود از سوی دیگر هر سال در حوزه کیفیت و ایمنی خودروها در جا بزنیم و فقط افزایش قیمت داشته باشیم این موضوع قطعا باعث گسترش نارضایتی بین مردم خواهد شد.

تعلل در ابلاغ آئین نامه‌های واردات خودرو

موضوع واردات خودرو یکی دیگر از مسائل پرچالش در دوران وزارت اتابک بوده است؛ به طوری که با وجود تصویب قانون واردات

اتابک با اعطای مجوزهای مکرر افزایش قیمت به خودروسازان داخلی بدون آنکه نظارت کافی و موثر بر کیفیت و ایمنی محصولات آنها انجام شود، شدیدا مورد نقد است و این به معنای نادیده گرفتن حقوق مصرف کنندگان است چراکه مردم عملا مجبور به خرید خودروهایی با قیمت بالاتر هستند بدون آنکه بهبود ملموسی در کیفیت و ایمنی مشاهده کنند.

خودروهای کارکرده در مجلس، اما اجرای آن با تاخیرهای فراوان مواجه شد چرا که آزادشدن واردات خودرو به معنای رقابتی شدن بازار و کاهش قیمت خودروهای داخلی بود و این مساله برای گروه‌های ذی نفع (خودروسازان داخلی) خوشایند نبود و تا جایی که می توانستند با فشار به اتابک به مقصود خود رسیدند. البته شنیده هایی حاکی از واردات خودرو (به میزان اندک و قطره چکانی) در انحصار شرکت‌های خاص و رانتی وجود دارد که این امر منجر به ایجاد رانت و عدم شفافیت در بازار شده است.

صدای فعالان اقتصادی از سامانه جامع تجارت درآمد

نارضایتی ها صرفا محدود به مردم و مجلس نشده و بسیاری از فعالان اقتصادی نیز به دلایل مختلفی مانند انتقاد به سامانه جامع تجارت از اتابک انتقاد دارند . انتقاد به سامانه جامع تجارت بیشتر به دلیل اختلالات مکرر، پیچیدگی رابط کاربری و عدم پاسخگویی مناسب، نارضایتی دارند و معتقدند که این مشکلات باعث توقف ثبت سفارش‌ها، دپوی کالا در گمرک و افزایش هزینه‌های تجار شده است همچنین تغییرات در مدیریت ثبت سفارش و انتقال اختیارات به نهادهای غیرشفاف، به پیچیدگی این روند افزوده است. درحالیکه سامانه جامع تجارت که قرار بود مسیر تجارت را تسهیل کند، اما به دلیل اختلالات گسترده و قطعی‌های مکرر فعالان اقتصادی را با چالش‌های جدی در فرآیندهای ترخیص کالا، ثبت سفارش و تخصیص ارز روبه‌رو کرده است. همچنین وجود سامانه‌های متعدد اجرایی و نظارتی، به جای یکپارچه‌سازی به موازی‌کاری، سردرگمی فعالان اقتصادی و افزایش هزینه‌ها منجر شده است. انتقادات اخیر شورای روسای اتاق‌های استانی بازرگانی از وزیرصمت هم پیرامون مشکلاتی مانند تعلیق کارت‌های بازرگانی به‌دلیل سیاست‌های ارزی، رسوب کالاها در بنادر، بلاتکلیفی بخشنامه‌ها، تعدد سامانه‌ها و نبود هماهنگی بین نهادهای تصمیم‌گیر بود.

خشک و تر در سامانه جامع تجارت می سوزند

البته درسال گذشته برخی بازرگانان نحوه مصرف ارز سال گذشته خود را مشخص نکرده که این امر نشان‌دهنده ابهام و عدم شفافیت در فرآیندهای ارزی است و این وضعیت بیش از هر چیزی، ناشی از نقص در سامانه‌های نظارتی یا عدم تدوین دستورالعمل‌های شفاف برای تسویه حساب‌های ارزی است که مستقیماً انگشت اتهام را به سمت مدیریت وزارت صمت در دو حوزه کلیدی می‌برد. بنابراین اگر سامانه جامع تجارت کارایی لازم را نداشته باشد یا پیچیدگی‌های غیرضروری ایجاد کند، نتیجه این می شود که به جای تسهیل امور بازرگانان به عنوان سدی محکم درمقابل آنان عمل کرده و مانع تجارت می‌شود . از سویی دیگر، مهمترین گلایه فعالان اقتصادی این است که عملکرد نادرست برخی بازرگانان یا ضعف سیستم، نباید به ضرر شرکت‌های خوش‌حساب تمام شود به همین دلیل لازم است دراین خصوص شفاف‌سازی انجام شود که این فرآیند مشخص شدن وضعیت ارزی، مکانیزم‌های تفکیک ، برخورد با متخلفان و حمایت از فعالان اقتصادی خوش‌نام است.

خطوط تولید صنایع در آستانه تعطیلی

بررسی ها نشان می دهد بسیاری از صنایع نیز در لبه پرتگاه قرار داشته و بسیاری از منتقدان براین باورند که وزارت صمت به دلیل ضعف مدیریتی، بی‌برنامگی و عدم شناخت کافی از گلوگاه‌های صنعت، معدن و تجارت با وجود پتانسیل‌های بالا، اما نتوانسته است به درستی از ظرفیت‌ها استفاده کند. همچنین به دلیل کمبود ارز برای واردات مواد اولیه و قطعات، تولیدکنندگان در تهیه ملزومات خود با مشکل مواجه کرده و به توقف خطوط تولید منجر شده که این وضعیت به ویژه در صنایع قطعه‌سازی و لوازم خانگی مشهود است. اردیبهشت ماه امسال بود که انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو طی نامه‌ای رسمی به سید محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، نسبت به توقف قریب‌الوقوع تولید قطعات و به دنبال آن خودرو در کشور هشدار داد و اعلام کرد که برخی از خطوط تولید قطعه متوقف شده و در روزهای آینده نیز روند توقف خطوط تولید ادامه خواهد بود. ازسویی دیگر، بسته حمایتی صنایع در زمان جنگ که وزارت صمت به صاحبان صنایع قول داده بود اجرای آن با تاخیر مواجه شده و اثربخشی لازم را در عمل نداشت.

خام فروشی مواد معدنی زیرپوست وزارت صمت

صادرات خام مواد معدنی نیز همچنان زیر پوست وزارت صمت در جریان است؛ این درحالی است که برنامه هفتم توسعه دولت را موظف به جلوگیری از خام‌فروشی و توسعه صنایع معدنی کرده بود اما عملکردها و سیاست‌های دولت خلاف این مسیر را نشان می‌دهد؛ به طوری که به گفته منابع آگاه، کشتی‌های حاوی مواد معدنی خام اخیرا در بندر شهید رجایی روبه افزایش است که فرضیه صادرات خام مواد معدنی، بدون فرآوری و ایجاد ارزش افزوده را که مشکلات متعددی برای صنعت و اقتصاد کشور به بار می‌آورد را تقویت می‌کند. انتقادات به وزیر صمت نشان می‌دهد که فعالان اقتصادی و کارشناسان، از وضعیت نابسامان بازار خودرو، مشکلات سامانه جامع تجارت و عدم شفافیت در واردات خودرو ، خام فروشی مواد معدنی ، عدم تخصیص به موقع به صاحبان صنایع گلایه دارند که این انتقادات ضرورت بازنگری جدی در رویکردهای اجرایی و حمایتی وزارت صمت را نشان می دهد.

صف انصراف از پروژه‌های نهضت ملی به دلیل عدم افزایش میزان تسهیلات ساخت مسکن

سرویس اقتصادی –کارشناس سیاست گذاری مسکن گفت: بانک‌ها به دلیل عدم پرداخت تسهیلات ساخت مسکن باعث ایجاد مشکلات زیادی برای متقاضیان شده‌اند که همین امر زمینه ساز انصراف آنها از ادامه پروژه‌های نهضت ملی مسکن شده است.

قاسم مغیمی کارشناس سیاست گذاری مسکن اظهار داشت: بازار مسکن یکی از مهم ترین بازارها در حوزه اقتصاد کشور به شمار می رود که در حال حاضر این بازار شاهد نوساناتی در این بخش است که بخش عمده ای از آنها به دلیل عدم تامین منابع مالی در کشور و در حوزه مسکن ایجاد شده است. وی بیان کرد: پیش از این هم در جلسه شورای عالی مسکن بر حوزه افزایش میزان تسهیلات ساخت مسکن تاکید شد این در حالیست که بررسی ها و آمارها نشان می دهد که بسیاری از بانک ها به حوزه پرداخت تسهیلات ساخت مسکن چندان اهمیت نداده و همین موضوع خود باعث شده بازار مسکن با مشکلات بسیاری روبرو شود. وی ادامه داد: برای بهبود وضعیت بازار باید تمامی دستگاه ها به ویژه بانک ها پای کار بیایند تا بازار مسکن به سمت رونق هدایت شود اما به نظر می رسد که در این شرایط بازار مسکن چندان واکنش نشان نداده و این ناشی از آن است که بانک ها به ویژه بانک های خصوصی در پرداخت تسهیلات ساخت مسکن کوتاهی کرده و در نتیجه بازار به ویژه قیمت تمام شده واحدهای مسکونی با رشد قیمتی مواجه شده اند. او تاکید کرد: پرداخت تسهیلات ساخت مسکن تنها توسط یک بانک نمی تواند برای رونق بازار مسکن کفایت کند بنابراین باید تمامی دستگاه ها پای کار بیایند تا علاوه بر افزایش میزان تسهیلات ساخت زمینه برای تسریع در روند پرداخت تسهیلات ساخت هم فراهم شود. این کارشناس سیاست گذاری مسکن با بیان اینکه اگر میزان تسهیلات ساخت مسکن افزایش یابد سازندگان و همچنین متقاضیان مسکن انگیزه های بسیار بیشتری برای پرداخت باقی مانده آورده های خود پیدا می کنند گفت: در حال حاضر هزینه های ساخت مسکن بر دوش تمامی سازندگان افتاده است و همین موضوع هم خود باعث شده که فشار بیشتری به متقاضیان برای پرداخت آورده های خود وارد کنند که در این شرایط تعدادی از متقاضیان تصمیم به انصراف از ادامه پروژه می دهند.

شوک جدید به بازار روغن؛

سناریو جدید چیست؟

سرویس اقتصادی –پس از آنکه قیمت روغن یکبار در دی ماه سال گذشته و بار دیگر در خرداد ماه امسال افزایش یافت اکنون زمزمه‌هایی برای تغییر سناریو دولت از ارز ترجیحی به ارز ترکیبی شنیده می شود که بازار این کالا را مجددا تحت تاثیر قرار می‌دهد.

گفته‌های دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور درباره تغییرات در سیاست ارزی دولت برای روغن خوراکی به معنی افزایش قیمت مجدد در بازار است. این درحالی است که آخرین بار در خرداد ماه شاهد رشد قیمتی روغن در بازار بودیم در حالی که سبد غذایی خانوار گنجایش گرانی مجدد را برای تامین آن ندارد. گرانی روغن خوراکی در ماه‌های اخیر یکی از معضلاتی بود که خانوارها با آن مواجه بودند. نوسانات ارزی، کاهش واردات روغن خام، افزایش قیمت‌های جهانی و سیاست‌های نادرست در تنظیم بازار کار را به جایی رساند که قیمت روغن هم در دی ماه سال گذشته و هم خردادماه امسال گران شود، اما کار به اینجا ختم نشده و به جای آنکه دولت به فکر راه حل ریشه‌ای باشد حالا خبرها حاکی از آن است که دولت قصد دارد نرخ ارز ترجیحی (۲۸،۵۰۰ تومان) را برای واردات روغن خام تغییر دهد.

پشت پرده سناریو جدید دولت برای روغن

علیرضا شریفی، دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور درخصوص نحوه تخصیص ارز روغن گفت: دولت سناریوی تغییر نرخ ارز ترجیحی به ترکیبی را در دستور کار دارد که به نظر می‌رسد بهتر است به‌جای ارز ترکیبی، این ارز یکباره به ارز توافقی تبدیل شود.

علیرضا شریفی تاکید کرد: به نظر می‌رسد به‌جای ارز ترکیبی، این ارز یکباره به ارز توافقی تبدیل شود؛ به طوری که در ارز ترکیبی بخشی از روغن خام با ارز ۷۱ هزار و ۵۰۰ تومان و بخشی با ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی تأمین می‌شود که قیمت روغن نباتی را از ۹۲ هزار و ۵۰۰ تومان به ۱۳۵ هزار تومان افزایش می‌دهد، اما در ارز توافقی تالار دوم قیمت روغن از ۹۲ هزار و ۵۰۰ تومان به ۱۶۵ هزار تومان تغییر می‌کند که طبق آمارها ۵۰ درصد روغن مصرفی کشور مربوط به صنف و صنعت است که فشار زیادی به سبد خانوار وارد نمی‌شود.

گرچه بنا به اظهارات دبیر انجمن صنایع روغن نباتی به جای سناریوی ترکیبی، ارز یکباره به نرخ توافقی تبدیل شود ممکن است به کاهش سردرگمی بازار، جلوگیری از رانت‌های احتمالی در تخصیص ارزهای چندگانه و ایجاد شفافیت بیشتر شود، اما در کوتاه‌مدت فشار قیمتی بیشتری را برای مصرف کننده به همراه دارد.

ازسویی دیگر، گرچه شریفی معتقد است که، چون ۵۰ درصد مصرف روغن کشور مربوط به صنف و صنعت است، افزایش قیمت‌ها فشار زیادی به سبد خانوار وارد نمی‌کند، اما این نکته قابل تأمل است که هرچند ۵۰ درصد مصرف خانگی نیست، اما افزایش قیمت برای ۵۰ درصد باقی‌مانده یا مصرف خانوار تأثیر قابل توجهی بر قدرت خرید مردم، به ویژه اقشار کم‌درآمد دارد.

افزایش قیمت مجدد در راه است؟

البته افزایش قیمت روغن در بخش صنف و صنعت نیز به صورت غیرمستقیم از طریق افزایش قیمت غذاهای آماده، رستوران‌ها و محصولات غذایی دیگر به مصرف‌کننده منتقل می شود؛ بنابراین پیش بینی می شود افزایش قیمت‌ها از ۹۲،۵۰۰ تومان به حداقل ۱۳۵،۰۰۰ تومان در سناریوی ترکیبی و تا ۱۶۵،۰۰۰ تومان در سناریوی تک‌نرخی، را شاهد باشیم.

گرانی روغن خوراکی در خرداد ماه اعمال شده است، اما دوباره صحبت از افزایش قیمت است؛ چراکه دولت معمولاً برای جلوگیری از شوک قیمتی شدید، حذف یارانه‌ها را به صورت تدریجی و مرحله‌ای انجام می‌دهد؛ حتی پس از افزایش‌های قبلی همچنان اختلاف قابل توجهی بین نرخ ارز ۲۸،۵۰۰ تومانی ترجیحی و نرخ‌های واقعی‌تر بازار (توافقی یا آزاد) وجود دارد و تا زمانی که این شکاف عمیق باشد و دولت نتواند آن را تأمین کند، فشار برای افزایش قیمت کالاهای یارانه‌ای وجود خواهد داشت.

نقش ارز ترجیحی بر بازار روغن

به نظر می‌رسد کاهش تخصیص ارز ترجیحی برای روغن که ازجمله کالاهای اساسی است تحت فشار بودجه‌ای شدید اعمال شده است چراکه تأمین ارز ترجیحی با نرخ ۲۸،۵۰۰ تومان برای کالاهای اساسی، بار مالی بسیار سنگینی را بر دوش بودجه دولت وارد می‌کند و این تفاوت بین نرخ ترجیحی و نرخ بازار، یارانه‌ای پنهان است که دولت باید آن را پرداخت کند.

به نظر می‌رسد که دولت قصد دارد یارانه‌های کالایی را حذف کرده و به جای آن، یارانه‌های نقدی یا کالابرگ الکترونیکی را مستقیماً به دهک‌های نیازمند پرداخت کنند که البته این یارانه هم به موقع و با قیمت واقعی خرید به متقاضیان پرداخت نمی‌شود.

امکان ثبت سفارش کدهای تعرفه ممنوعه از «اوراسیا» فراهم شد

سرویس اقتصادی –بر اساس ابلاغیه دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت، امکان ثبت سفارش کدهای تعرفه ممنوعه از کشورهای عضو اوراسیا فراهم شد.

با تصمیم سازمان توسعه تجارت، امکان ثبت سفارش کدهای تعرفه‌ای ممنوعه (به‌جز اقلام مشمول ممنوعیت‌های شرعی و قانونی) از کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا فراهم شد. در این ابلاغیه آمده است: با توجه به عضویت ایران در موافقت‌نامه مذکور، واردات کالا از کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا در قالب توافقات موجود و رعایت سایر شرایط قانونی بلامانع است. بر این اساس، مقرر شده است که سامانه جامع تجارت امکان ثبت سفارش برای کدهای تعرفه‌ای که پیش‌تر ممنوع بوده‌اند، اما مشمول ممنوعیت شرعی و قانونی نیستند، برای واردات از کشورهای عضو اوراسیا فعال کند. تأمین ارز جهت واردات این اقلام صرفاً از طریق واردات از طریق صادرات خود کارسازی خواهد شد.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا شامل کشورهای روسیه، قزاقستان، بلاروس، قرقیزستان و ارمنستان است. ایران در حال حاضر عضو موافقت‌نامه تجارت آزاد موقت با این اتحادیه است که هدف آن کاهش تعرفه‌ها و تسهیل مبادلات تجاری میان طرفین است.

جایزه بزرگ!!!
هانی تحریر
شعبه۱: نوبنیاد۳، مرکز خرید آرین، طبقه اول
شعبه۲: صدف، مرکز خرید بساک، طبقه همکف
۰۹۰۲۲۹۹۲۰۹۹
۰۷۶ ۴۴۴۵۴۹۶۳
Hany_tahrir
هانی تحریر