یادداشت

بهره‌وری و خودکفایی خریدنی نیست

محمد شهاب*

■ سخنم را از یک سوال شروع می‌کنم، چگونه ممکن است صنعتی که قدمتش نزدیک به ۷۰سال است تنها با ۳۰درصد ظرفیت خود تولید کند؟ شاید این سوال سبب کنجکاوی خوانندگان گرامی شده باشد که کدام صنعت در اقتصاد ایران این‌گونه است؟ صنعت غذایی با قدمت بیش از ۷۰سال که جزو صنایع استراتژیک اقتصاد ایران محسوب می‌شود در آستانه بحران کمبود گردش سرمایه قرار گرفته است. عده‌ای معتقدند که علت پایین بودن ظرفیت‌های تولیدی، کمبود گردش سرمایه است و اگر این معضل حل شود، ظرفیت‌های تولیدی نیز ارتقا پیدا خواهند کرد. آنچه علم اقتصاد به نگارنده یاد داد این است که پول به عنوان نهاده تولید تنها در شروع تولید می‌تواند نقش ظرفیت‌سازی را ایفا کند و در ادامه تولید، پول نقش علتی نخواهد داشت بلکه همانند روغن موتور است که ارتباط‌دهی بین نهاده‌ها و ستانده‌ها را برقرار می‌کند. بنابراین پول نمی‌تواند ظرفیت‌سازی کند، بلکه مقیاس تولید را افزایش داده و این به معنای ظرفیت‌سازی نیست. تولیدکنندگان می‌گویند که می‌توانیم توان صادراتی خود را افزایش دهیم ولی ظرفیت‌های تولیدی این اجازه را به ما نمی‌دهد. و بعد می‌گویند که باید به ما پول و سرمایه داده شود تا ظرفیت‌سازی کرده و توان صادراتی خود را افزایش دهیم. در حالی که به عقیده نگارنده به کار بردن مفهوم ظرفیت‌سازی بهانه‌ای برای دریافت پول برای توسعه مقیاس تولیدی است. چرا که همین که صنعتی تنها از ۳۰درصد ظرفیت خودش می‌تواند استفاده کند این واقعیت را برملا می‌سازد که پول عامل کاهش ظرفیت‌های تولیدی شده است. نگارنده معتقد است همین پول‌هایی که در قالب گردش سرمایه به صنایع ما داده شده، ظرفیت‌های تولیدی ما را کاهش داده است. اگر بخواهیم به زبان ساده علت این امر را بیان کنیم باید بگوییم که اقتصاد ایران به علت توهم صنعتی شدن سریع و با تکیه بر درآمدهای نفتی فراوان، گرفتار قصه دردناکی به نام واردات کارخانجات و قطعات و ماشین‌آلات شده است در حالی که هیچ‌گاه به دنبال آن نبودیم تا این واردات عامل خودکفایی اقتصاد ما بشود. نتیجه این اتفاق در نهایت این شد که امروز گفته می‌شود صنعت غذایی پس از ۷۰سال به حمایت‌های دولت محتاج است، صنعت غذایی پس از ۷۰سال تنها از ۳۰درصد ظرفیت‌های خود می‌تواند استفاده کند، چرا که صنعت غذایی مانند صنایع دیگر احداث شده تا تنها تولید بالایی را به رخ بکشد؛ احداث نشده تا در این صنعت خودکفا شویم و با استقلال کامل دست به تولید داخلی بزنیم. در این شرایط، طبیعی است که دنبال دانش تولید کارخانه‌ها نرویم. وقتی هم که با بازدهی پایین کالاهای سرمایه‌ای و نیروی انسانی مواجه هستیم کاهش ظرفیت‌های تولیدی را بهانه‌ای برای کاهش توان تولید قرار می‌دهیم در حالی که کاهش ظرفیت تولید به علت جاه‌طلبی‌های گسترش مقیاس تولید، بدون توجه به خودکفایی بوده است و این چرخ را پول به حرکت در آورده است. پول نفت همواره در غیاب ظرفیت‌های تولید، عاملی برای گسترش مقیاس تولید از طریق واردات بیشتر کارخانجات بوده است که علاوه بر پوشش دادن به کاستی‌ها، ظرفیت‌های اقتصاد ایران را نیز تجزیه و تحلیل کرد. به عقیده نگارنده تنها توجه و تمرکز دولت باید ظرفیت‌سازی باشد نه توسعه مقیاس تولید. چرا که مقیاس تولید، تابع ظرفیت‌های تولید است به گونه‌ای که این ظرفیت‌های تولید توان گسترش تولید را مشخص می‌کنند و از آنجا که پول، ظرفیت‌سازی به وجود نمی‌آورد و تنها در جهت توسعه کمی تولید حرکت می‌کند، عاملی برای ظرفیت‌سوزی بیشتر و تهدید جدی‌تری برای تولید بیشتر می‌شود. برای ظرفیت‌سازی تنها باید کاری کرد که در صنایع وارداتی از طریق فعالیت‌های تحقیق و توسعه و توسعه دانش خودکفا شویم چرا که ظرفیت‌سازی یعنی ارتقای بنیه تولیدی و این به معنای تولید توام با بهره‌وری و خودکفایی است، امری که با پول به هیچ عنوان نمی‌شود ایجاد کرد. بهره‌وری و خودکفایی کالایی نیست که آن را در بازار خرید و با آن ظرفیت‌های تولیدی را افزایش داد.

*کارشناس ارشد اقتصادی

خبر

مجوز افزایش قیمت به خودروسازان داده نشده است

■ **مهر:** مدیرعامل سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با تکذیب اعطای هرگونه مجوز مبنی بر افزایش مجدد قیمت انواع خودروهای داخلی، از برخورد شدید و خارج از مصوبات کمیته خودرو این سازمان با هرگونه افزایش قیمت احتمالی واحدهای تولیدی خبر داد. محمدحسن نکویی‌مهر اعلام کرد: براساس مصوبه هیات وزیران، افزایش قیمت خودرو منوط به اخذ مجوز از کمیته خودرو و هماهنگی با سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان است. هیچ مجوز جدیدی از سوی این کمیته برای تغییر قیمت خودرو صادر نشده است و تمامی تغییرات براساس مصوبه ابتدای تیرماه امسال خواهد بود. وی از برخورد شدید این سازمان با هرگونه افزایش قیمت احتمالی واحدهای خودروسازی خبر داد و تصریح کرد: هیچ‌گونه اسنادی جهت بررسی منطقی بودن تغییر قیمت خودرو به سازمان حمایت ارسال نشده است. این مقام مسوول تاکید کرد: در صورتی که اصلاح قیمت از سوی واحدهای تولیدی و خودروسازها درخواست شود تنها در صورت تکمیل بنیادهای کارشناسی‌شده، این موضوع معنا خواهد داشت.

افزایش قیمت مصالح ساختمانی و خانه‌تکانی قیمت‌ها در بازار

گرانی، یقه مسکن مهر را هم گرفت

ساره جعفرقلی

در ماه گذشته بازار خرید و فروش و اجاره، تحت تاثیر نوسانات قیمتی بازار قرار گرفت و متقاضیان مسکن را با موجی از نگرانی روبه‌رو کرد و دولت را بر آن داشت تا با ابزارهای تعزیراتی از افزایش اجاره‌بها جلوگیری کند، اما با وجود این طرح‌ها، مالکان و اقتصاددانان اعلام می‌کنند که افزایش تورم، دلیل گرانی در بازار اجاره و خرید و فروش مسکن است. آنان معتقدند که نوسان در سایر زیربخش‌های تولیدی بر بازار مسکن و هزینه تمام‌شده ساخت‌وساز موثر بوده؛ به طوری که تولید برخی از مصالح ساختمانی با نوسان مواجه شده است و این امر بر قیمت تمام‌شده تولید ساختمان تاثیر می‌گذارد. این امر بنا بر گفته برخی از کارشناسان، نه تنها بازار مسکن را تهدید می‌کند بلکه روی مسکن مهر هم تاثیرگذار خواهد بود. افزایش قیمت تمام‌شده هزینه‌های ساخت‌وساز به دلیل رشد بهای مصالح ساختمانی و حامل‌های انرژی و افزایش نرخ ارز، یکی از عوامل جمع‌آوری نقدینگی خارج شده از طرح مسکن مهر است. همچنین تزریق نقدینگی از طریق خطوط اعتباری برای طرح مسکن مهر اصلی‌ترین عامل بر هم خوردن تعادل در بخش پولی در حوزه مسکن و ساخت‌وساز و سرازیر شدن آن به بازارهای سرمایه است.

در حال حاضر مسکن مهر یکی از عوامل تاثیرگذار بر بازار کل مسکن است و هرگونه اتفاق در این حوزه، بازار را هم دچار نوسان می‌کند. یکی از اتفاق‌هایی که در این حوزه رخ داده افزایش بهای مصالح و در نتیجه افزایش ساخت‌وساز مسکن است. در ماه گذشته بود که وزارت بازرگانی از افزایش قیمت سیمان، آهن و میلگرد خبر داد. این افزایش‌ها نشان می‌دهد قیمت انواع مصالح به کاررفته در ساختمان به طور میانگین بیش از ۱۰درصد رشد داشته است. از سوی دیگر وزیر مسکن عنوان کرده بود که قیمت تمام‌شده مسکن مهر را در حدود متری ۳۰۰هزار تومان حفظ خواهد کرد و بر همین اساس وزارت مسکن و دستگاه‌های متولی دیگر، قراردادهای ساخت مسکن را با مجریان مسکن مهر برای سال ۱۳۹۰ بر مبنای قیمت ۳۰۰هزار تومان منعقد کرده‌اند ولی عملا افزایش ۱۰ تا ۱۵درصدی قیمت مصالح و دیگر هزینه‌های مربوط به ساخت‌وساز ساختمان، بخش عمده‌ای از قراردادهای سال ۹۰ مسکن مهر را دچار چالش کرده است، موضوعی که باید به آن توجه شود.

به طور مثال مسکن مهر شهر جدید پردیس در ابتدای قرارداد با مشتریان خود قیمت تمام‌شده را ۲۵میلیون عنوان کرده بود، ولی از ماه گذشته به افراد عضو مسکن مهر اعلام کرده است که قیمت تمام‌شده ۵۰میلیون تومان خواهد بود، البته در پاسخ به اعتراض آنها اعلام کرده دلیل ازدیاد قیمت این بوده است که مساکن روی یک تپه ساخته شده و برای صاف کردن این تپه هزینه پرداخت شده که بین اعضا تقسیم شده. گفتنی است مردم در هنگام پیگیری اعتراضات خود موفق به دریافت هیچ‌گونه جواب قانع‌کننده‌ای نشده‌اند و حتی در برخی موارد اعلام شده است که قراردادها با تعاونی گذشته دیگر قابل بررسی نیست و باید قراردادهای جدید بسته شود.

همچنین در شهر کاشان نیز قیمت تمام‌شده هر واحد ۷۰متری، ۴۰میلیون تومان عنوان شده که این هم علاوه بر افزایش قیمت اولیه است و هم اینکه در این ظهر با همین قیمت می‌توان خانه‌ای خوب خرید و احتیاج به ثبت‌نام در طرح مسکن مهر نیست!

گفتنی است طرح مسکن مهر برای اقشار کم‌درآمد جامعه است و افزایش این هزینه‌ها روی مردم می‌تواند این طرح را با مشکل مواجه کند.

به هر حال آیا می‌توان امید داشت افزایش هزینه‌های ساخت‌وساز مسکن مهر به حدود ۱۰ تا ۱۲درصد محدود شود. بر اساس شاخص بهای تولیدکننده در فروردین‌ماه سال ۹۰ نسبت به فروردین‌ماه سال ۸۹ حدود ۳۷/۷درصد رشد داشته است که البته این نرخ رشد قیمت تمام‌شده در بخش صنعت یعنی بخش دست بالای مصالح و صنعت ساختمان حدود ۶۵درصد است که البته بخش عمده‌ای از این رشد شاید بیش از دوسوم رشد مورد اشاره در سه‌ماهه بعد از اجرای قانون هدفمندسازی اتفاق افتاده است.

طرح هدفمند کردن یارانه‌ها و افزایش قیمت مصالح

ابوالقاسم رحمانی، مخبر کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در همین راستا اظهار داشت: برخی مصالح ساختمان مانند آهن، میلگرد و ورق‌های فولادی همگام با قیمت‌های جهانی پیش می‌روند در نتیجه کم و زیاد شدن آن بیشتر به قیمت جهانی بستگی دارد. البته در کشور، این مصالح مانند سیمان به تولید و مصرف هم بستگی دارد. در نتیجه هر چقدر تولید بالاتر باشد قیمت آنها نیز پایین خواهد آمد و باعث کم شدن قیمت تمام‌شده ساختمان نیز خواهد شد. وی ادامه داد: طرح هدفمند کردن یارانه‌ها تاثیر بسزایی در افزایش قیمت تولیدات ساختمانی مانند شیرآلات و آهن‌آلات داشت در نتیجه نمی‌توان دلالی را در این حوزه تاثیرگذار دانست. وی افزود: به هر حال مسکن و قیمت آن از چندین پارامتر تشکیل شده است که در نتیجه افزایش قیمت مصالح، قیمت مسکن نیز بالا خواهد رفت. البته وزارت راه و شهرسازی تا حدودی توانسته قیمت‌های مسکن را کنترل کند. این وزارتخانه می‌تواند با همکاری وزارت صنایع طرحی تشویقی برای انبوه‌سازان ایجاد کند تا آنها با ساخت خانه‌های انبوه، عرضه و تقاضا را متعادل کند و باعث کاهش قیمت مسکن شود.

عرضه و تقاضا تاثیر بیشتری بر قیمت مسکن دارند

دکتر بیت‌الله ستاریان، کارشناس بازار مسکن با اشاره به افزایش قیمت مصالح ساختمان و تاثیر آن در بازار ساخت‌وساز مسکن گفت: افزایش قیمت این دسته از کالاها که در کشور تولید می‌شود هیچ انحصاری در آن نیست و هیچ ربطی به واسطه‌گری ندارد و این به معنی این است که این کالا تنها به دلیل هدفمندی یارانه‌ها به خصوص در بخش سوخت که بر این حوزه تاثیرگذار است، افزایش پیدا کرده و به تبع وقتی با افزایش مصالح ساختمانی روبه‌رو خواهیم شد، قیمت ساختمان تمام‌شده نیز افزایش پیدا می‌کند، ولی در بازار مسکن ۹۰درصد قیمت ساختمان به دلیل عرضه و تقاضاست و تنها ۱۰درصد به پارامترهای دیگر و قیمت تمام‌شده مربوط است که در این میان واسطه‌گری هم ممکن است تاثیرگذار باشد، ولی بیشتر همان عرضه و تقاضاست که در بازار مسکن تاثیرگذار است.

وی ادامه داد: ما باید هم‌اکنون بیشتر به بحث عرضه و تقاضا در این بازار توجه کنیم و اجازه ندهیم که عرضه کمتر از تقاضا قرار بگیرد. ستاریان افزود: همچنین با در نظر گرفتن یارانه‌ها برای تولیدکنندگان مصالح ساختمانی و حمایت از آنان می‌توان هم قیمت تمام‌شده مسکن را پایین آورد و هم باعث افزایش ساخت‌وساز و هم کاهش قیمت تمام‌شده شویم. براساس این گزارش، اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها، در واقع همان آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی است و باعث افزایش مصالح ساختمانی و درنتیجه هزینه‌های تمام‌شده ساخت‌وساز شده است که تمام این عوامل روی بازار مسکن و همچنین طرح مسکن مهر تاثیرگذار بوده و با وجود تکذیب مسوولان امر، باز هم این امر خود به خود باعث تهدید این طرح شده است. این در حالی است که عدم برنامه‌ریزی منسجم و اجرای این طرح، موجب بر هم خوردن تعادل همه ظرفیت‌ها در این حوزه شده و آینده ساخت‌وساز به خصوص در حوزه طرح مهر مبهم است. طرح مسکن مهر در صورت برنامه‌ریزی جامع و اجرای آن برای گروه‌های هدف می‌توانست طرح مناسبی باشد اما استفاده نامناسب از ظرفیت‌ها باعث شده طرح فوق در این زمینه ناکام باشد.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد

۴۰درصد ساختمان‌ها بدون اسکلت یا نیمه‌اسکلت

■ **ایسنا:** معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه بیشترین آسیب‌پذیری ما پس از بروز حوادث طبیعی از ناحیه ساختمان‌های خصوصی و مسکونی است، گفت: طبق آمار حدود ۴۰ درصد ساختمان‌های موجود بدون اسکلت یا نیمه اسکلت هستند. بنابر آمار سازمان ملل بیش از هزار شهر در دنیا وجود دارد که خارج از استانداردهای بین‌المللی ساخته و توسعه یافته‌اند و در نتیجه در برابر سوانح آسیب‌پذیر هستند؛ بنابراین سازمان ملل در برنامه‌ای بر استاندارد شدن شهر به‌عنوان نمونه در دنیا تاکید کرده که تهران و مشهد نیز در بین این صد شهر قرار دارند. در این‌باره دکتر محمود فاطمی‌عقدا - رییس مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن - در گفت‌وگو با ایسنا، درباره اقدامات انجام شده برای کاهش اثرات بلایای طبیعی و کاهش خطرپذیری در این دو شهر اظهار کرد: در برنامه جهانی کاهش خطرپذیری بلایا سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ به عنوان سال‌های کاهش خطرپذیری مناطق شهری مطرح شدند و کلان‌شهرهای تهران و مشهد نیز وارد عمل شده و به این نهضت پیوستند و برنامه‌های خود را برای کاهش خطرپذیری مناطق شهری اعلام کردند. وی ادامه داد: در این راستا شهرداری تهران اقداماتی انجام داده که ایجاد سوله‌های مدیریت بحران، تقویت سازمان نظام مدیریت بحران شهر تهران، ارتقا فرهنگ عمومی در شهر و نظارت بیشتر و بهتر بر ساخت‌وسازها از جمله آنهاست. معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه حداقل برای ساختمان‌های در دست احداث این اقدامات مشهود است، افزود: در بخش‌های دیگر هم سازمان‌های مسوول مانند سازمان آب، برق، مخابرات و گاز اقدامات خوبی انجام داده‌اند. رییس مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن با بیان اینکه ایمن‌سازی مدارس نیز از قبل شروع شده بود، تصریح کرد: در مجموع اقدامات جمهوری اسلامی ایران در جهت کاهش خطرپذیری بلایای طبیعی در دنیا حتی بین کشورهای پیشرفته چشم‌گیر است؛ به‌طوری که در سال‌جاری هم که سومین نشست کاهش خطرپذیری بلایا در ژنو برگزار شد، اقدامات ایران ارایه و جز کشورهای پیشرو در این زمینه قلمداد شد. وی درباره اجرای ۵۸ طرح ملی که برای کاهش خطرپذیری مدنظر بود، اضافه کرد: در مجمع ملی وظیفه ما کار کارشناسی و تهیه طرح‌ها با مشارکت سازمان‌های ذی‌ربط است و اجرای آنها نیازمند تامین هزینه‌ها از طرف سازمان بحران کشور است که اعلام کردیم و خواهان اجرا شدیم.

فاطمی‌عقدا در ادامه در پاسخ به این سوال که در برابر بروز زلزله چه جایگاهی داریم؟ گفت: نتیجه اجرای طرح‌های ایمن‌سازی و استفاده از فناوری‌های نوین و مصالح جدید کاهش خطرپذیری شهرها را در مقابل زلزله و سوانح دیگر در پی داشته است. به عبارت دیگر وقتی ۳۰درصد ساخت‌وسازها با شیوه صنعتی انجام می‌شود، یعنی ۳۰درصد ساختمان‌ها سبک‌سازی می‌شوند. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه اقدامات بسیار خوبی در بافت فرسوده انجام و در سال‌جاری تعداد زیادی واحد نوسازی می‌شود، افزود: بازسازی بافت‌های فرسوده رضایت‌بخش است. وی در پاسخ به این سوال که بازسازی به صورت انبوه توسط دولت یا بخش خصوصی بهتر است یا به صورت تک پلاک توسط مردم؟ تصریح کرد: بیش از یک دهه است که دولت وارد عرصه ساخت‌وساز نمی‌شود، اما اینکه ساخت‌وسازها به صورت انبوه انجام شود، منطقی، ضروری و الزامی است. رییس مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن با اشاره به اینکه صنعتی‌سازی مستلزم تخصص و رتبه است، ادامه داد: سازندگان در ساخت‌وساز به روش صنعتی دارای صلاحیت و تجربه هستند و کمترین سازنده‌ای است که بدون تخصص وارد این عرصه شود. بنابراین هر چه صنعتی‌سازی بیشتر رشد یابد، دست افراد بی‌تجربه و غیرمسوول در عرصه ساخت‌وساز قطع می‌شود. فاطمی‌عقدا افزود: ساختمان‌هایی که ساخته می‌شوند، دارای پروانه ساخت و نظارت نظام مهندسی هستند و حداقل‌های لازم را در طراحی و اجرا رعایت می‌کنند. معاون وزیر راه و شهرسازی در پایان درباره مساله امضافروشی مهندسان گفت: نظام مهندسی به طور جدی روی این مساله نظارت دارد، و از گذشته هم از این مساله جلوگیری می‌کرده و اکنون جدی‌تر است. بنابراین امیدواریم هرگز در جامعه مهندسی شاهد چنین مسایلی نباشیم.

ایران بزرگ‌ترین واردکننده خودرو از امارات شد

ایسنا: تازه‌ترین بررسی انجام‌شده از سوی وزارت تجارت خارجی امارات متحده عربی نشان داد که در سال گذشته ۶۹/۸ درصد از کل صادرات و صادرات مجدد خودروهای سواری کوچک لوکس این کشور به ۱۰ کشور انجام شده که ایران در صدر قرار گرفته است. در این بین ، سهم ایران از کل صادرات و صادرات مجدد خودرو امارات به ۲۲/۶درصد رسید که این سهم نسبت به سال ۲۰۰۹ رشد ۱۵/۲درصد را نشان داد. عراق نیز بعد از ایران بیشترین سهم از صادرات و صادرات مجدد خودرو امارات را به خود اختصاص داد. همچنین ارزش بازار خودرو امارات متحده عربی در سال ۲۰۱۰ میلادی با افزایش ۱۹/۷درصدی به ۱۱/۱میلیارد دلار رسید. حجم تجارت خودروهای سواری کوچک و لوکس در این کشور عربی در سال قبل با افزایش ۲۴/۴درصدی به ۱۰/۶ میلیارد دلار رسید. صادرات خودروهایی با بیش از ۹ صندلی نیز ۳۲/۴درصد افزایش یافته و به ۱۸۱/۷ میلیون دلار رسید. در حالی که واردات این نوع خودروها ۴۸/۹درصد کاهش یافته و به ۳۱۲/۱میلیون دلار رسید. ارزش واردات خودروهای سواری کوچک و لوکس نیز با رشد ۴۰/۸درصدی به ۷/۳میلیارد دلار رسید. ۹۶درصد از خودروهای وارداتی به امارات مربوط به ۱۰ کشور می‌شوند. ۴۶درصد از ارزش خودروهای وارداتی به امارات مربوط به خودروهای ساخت شرکت‌های ژاپنی می‌شوند. برآورد می‌شود ارزش بازار خودرو امارات طی چهار سال آینده سالانه به طور متوسط هشت درصد افزایش یابد.

خبر

رواج کارت‌های اجاره‌ای در واردات

■ **مهر:** رییس مجمع عالی واردکنندگان ایران در مورد مدیریت واردات بر سامان‌دهی تمامی کارت‌های بازرگانی تاکید و اذعان کرد: در حال حاضر بسیاری از واردکنندگان که تنها به دنبال منافع شخصی خود هستند، از کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای استفاده می‌کنند. محمدحسین برخوردار در ارایه پیشنهادات مجمع عالی واردکنندگان برای وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: با توجه به ضرورت اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و برنامه پنجم توسعه کشور، مجوز فعالیت واحدهای تولیدی باید توسط سندیکای مربوطه صادر شود؛ چراکه هم‌اکنون متاسفانه پروانه‌های تولیدی بسیاری در کشور بدون توجه به ظرفیت آنها در کشور در حالی صادر شده که بعضا ظرفیت تولید در این واحدها کمتر از ۳۰درصد است. عضو هیات‌رییسه اتاق بازرگانی تهران ادامه داد: از طرف دیگر هزینه حمل‌ونقل برای واحدهای تولیدی با ظرفیت پایین به منظور ورود مواد اولیه و خروج و صدور محصول نهایی به قدری بالاست که فعالیت این واحدها توجیه اقتصادی ندارد. وی ادامه داد: امکان تشخیص این مهم که آیا واحدهای تولیدی قصد تولید را داشته یا اینکه در راستای استفاده از مزایای تولید همچون تعرفه‌ها و وام‌ها اقدام به ایجاد واحد تولیدی می‌کنند، برای سندیکاهای مربوطه وجود دارد.

مبادی غیررسمی ورود کالا به کشور برچیده می‌شود

■ **مهر:** معاون امور گمرکی گمرک ایران با اشاره به مصوبه اخیر ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز گفت: با این مصوبه روند ورود کالاها از مبادی غیررسمی به کشور برچیده می‌شود. محمدرضا نادری در پاسخ به این سوال که براساس مصوبه ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و با تاکید و دستور رییس‌جمهور تنها نهاد مرجع و مسوول ترخیص کالا از مبادی مرزی، سازمان گمرک کشوری شناخته شده است و هیچ نهاد دیگری حق دخالت در این زمینه را ندارد، مگر پیش از غیر از گمرک دستگاه دیگری نسبت به ترخیص کالا اقدام می‌کرد؟ گفت: خیر، غیر از گمرک هیچ دستگاهی از مبادی رسمی اجازه صدور ترخیص کالا را ندارد. معاون امور گمرکی گمرک ایران با بیان اینکه گمرک در تمامی مرزهای کشور حضور دارد و مستقر است، افزود: تاکید رییس‌جمهور این است که از مبادی غیررسمی نباید هیچ کالایی وارد کشور شود و ورود تمامی کالاها باید از مبادی رسمی صورت گیرد.