

خبر

واردات در مقابل صادرات ممنوع شد

■ ایستنا: بنابر آخرین اطلاعات موجود، واردات در مقابل صادرات برای بازگشتان غیرممکن شده است. براساس قانون، صادرکنندگان کالاها غیرنفتی مجازند در مقابل صادرات کالاهای خود، کالاهای قابل ورودی را که از طرف وزارت بازرگانی یا ستاد پشتیبانی برنامه تنظیم بازار اعلام می‌شود، وارد کنند. همچنین این افراد می‌توانند از محل صادرات دیگران با استفاده از واریزنامه صادراتی به واردات این کالاها اقدام کنند. با این وجود به تازگی استفاده از گزینه واردات در مقابل صادرات در سیستم ثبت سفارش سازمان توسعه تجارت ممنوع شده است و متقاضیان فقط می‌توانند از گزینه ارز صادراتی به جای آن برای نامین ارز مورد نیاز واردات اقدام کنند. همچنین واردکنندگان کالا از محل ارز صادراتی تا اطلاع ثانوی از ارائه اظهارنامه صادراتی به گمرکات کشور برای ترخیص کالا معاف شده‌اند.

هند، خواستار افزایش صادرات منسوجات به ایران

■ فارس: دبیر اتحادیه بازرگانی هند گفت کشورش در نظر دارد صادرات منسوجات به ایران، خاورمیانه و کشورهای مستقل مشترک‌المنافع را افزایش دهد. «س. آر. راتو» دبیر اتحادیه بازرگانی هند گفت: دولت این کشور در نظر دارد تا صادرات منسوجات به ایران، خاورمیانه و کشورهای مستقل مشترک‌المنافع را افزایش دهد. به گزارش اکا، دبیر میک تایمز، وی تاکید کرد ما بازارهای جدیدتر به‌ویژه خاورمیانه، کشورهای مستقل مشترک‌المنافع و ایران را در نظر داریم. وارداتی بی‌رویه منسوجات طی سال‌های اخیر ضربه شدیدی به صنعت منسوجات ایران وارد آورده است.

اعلام شرایط ثبت‌نام مسکن ویژه در این هفته

■ مهر: شرایط ثبت‌نام مسکن ویژه شهر تهران از اواخر این هفته اعلام و ثبت‌نام متقاضیان واجد شرایط از عید فطر انجام می‌شود. شرایط ثبت‌نام مسکن ویژه در شهر تهران که زمان اعلام آن از سوی وزیر راه و شهرسازی اواسط تابستان اعلام شده بود، تا آخر این هفته اعلام می‌شود و ثبت‌نام هم از عید فطر آغاز خواهد شد. البته متقاضیان مسکن مهرشهر تهران از مسناجرایی هستند که در شهر تهران سکونت داشته‌اند بنابراین متقاضیان از دیگر شهرها نمی‌توانند برای این طرح ثبت‌نام کنند. این آپارتمان‌ها نسبت به دیگر واحدهای مسکن مهر، گران‌تر است و براساس شرایطی که تاکنون اعلام شده، متقاضی باید مبلغی را برای پیش‌پرداخت بپردازد و توانایی پرداخت ماهانه یک‌میلیون تومان را هم به عنوان اقساط وام داشته باشد.



نادر هوشمندیار  
استاد دانشگاه

اقتصاد ایران آموخته است که هر از گاهی با یک پدیده ناخوشایند درگیر شود و یک بحران یا شبه بحران را از سر بگذراند. البته در همین ابتدا باید تاکید شود که بحران یا دست‌اندازه‌های اقتصادی فی‌نفسه مولفه‌های بدی برای اقتصاد محسوب نمی‌شوند بلکه نحوه عبور از این موانع است که مشخص می‌کند هر اقتصادی تا چه حد متکی بر دانش و مفروضات علمی از یک سو و توانایی اجرای راهبردهای اصولی از سوی دیگر است. از این منظر بحران‌ها تصاویر ترسناکی نیستند ولی چگونگی مقابله با آنها می‌تواند هراس‌آور باشد. اقتصاد ایران هم در سال‌های گذشته به مراتب در تنگنای اقتصادی قرار داشته است و هر بار نیز سعی بر آن داشته تا از این تنگناها عبور کند. نقطه عطف اقتصاد ایران دقیقاً در همین مقطع شکل گرفته است. اگر به تاریخ بازگردیم بارها اتفاقاتی در

اقتصاد ایران رخ داده است که به خاطر آن کارشناسان اقتصادی متحد شده‌اند و از تولید و صنعت‌گرا شدن حمایت کرده‌اند. به عبارتی همه دست‌اندر کاران، کارشناسان و فعالان اقتصادی می‌توانند صفحات زیادی خاطره تعریف کنند که در آنها اقتصاد ایران گرفتار یک «مطلوبیت» شده است که به واسطه آن راهبردهای زیادی برای بهینه کردن نوع توسعه ایرانی بر مبنای تولید ارایه شده است ولی باز در نهایت یکبار دیگر همان نامطلوبیت‌ها با طعم سابق اقتصاد کشور را در آغوش گرفته است. چنین روندی شاید اصلی‌ترین فرق اقتصاد در ایران با کشورهای توسعه‌یافته است. در واقع ما از بحران‌ها درس نمی‌گیریم و بحران‌ها برای ما وجه آموخته و تجربی ندارند. برای اثبات این ماجرا به شرایط کنونی اقتصاد کشور نگاه کنید. شاید چند سالی می‌شود که همه کارشناسان به مدیران و

تولید، یگانه راه نجات اقتصاد ایران

برنامه‌ریزان اقتصادی کشور گوشزد کرده‌اند که باید به تولید بها بدهند. در هنگام هدفمند شدن یارانه‌ها صاحب‌نظران بارها گفتند که این اتفاق می‌تواند برای تولید یک فرصت باشد. بزرگان کشور نیز بارها از روی آگاهی به تولید اشاره کرده‌اند.

سال جاری سال تولید ملی نام گرفت تا حلقه تولیدباوران کشور به بهترین شکل کامل شود ولی باز مسوولان اجرایی اقتصاد به سمتی رفته‌اند و می‌روند که امیدی برای صنعتی شدن کشور به نحوی که بتواند مهر پایان بر تداوم تنگناها باشد، وجود مشهود ندارد. این در حالی است که اکنون یکبار دیگر اقتصاد ایران گرفتار یک تنگنا و گرانی تبدیل به یک آفت شده است. به نظر من باز هم در همان دور باطل قرار گرفته‌ایم. یعنی تنگناها را تحمل می‌کنیم بدون آنکه برنامه‌ای برای کاهش کمی این تنگناها داشته

نگاهی به درمان شاخص‌های اقتصادی با «سرنگ» واردات

تاوان تولید



ماجرای واردات اما این روزها به علت رویکرد دوباره مدیران به تنظیم قیمت‌ها در بازار جای خود را در بحث‌های کارشناسی باز کرده است.

فعالان اقتصادی بر این باورند که به سادگی می‌توان مرزها را به روی واردات کالاهای خارجی باز کرد و دستور واردات کالاهای مختلف را امضا زد ولی برپا کردن دوباره ساختارهای تولید کاری است که به سادگی انجام نمی‌شود و هزینه‌های زیادی را به خود اختصاص می‌دهد. بدون شک باید به این گروه از کارشناسان حق داد، مخصوصاً این روزها که به قول فعالان اقتصادی کالاهای چینی در هر روزه‌ای از بازار مسیر خود را باز کرده‌اند. «هر قطعه کالای چینی

باشیم، برنامه‌ریزان اقتصادی ما متأسفانه آموخته‌اند که در چنین شرایطی از درمان فوری با تاثیر کوتاه‌مدت استفاده کنند. بهترین مثال برای این ادعا آزادی واردات انواع گوشت است. چند سال می‌شود که اهالی این صنعت خواسته‌اند که مسیر تولید هموار شود و سناریوی نهادها در یک فضای تولیدی بر مشکلاتش غلبه کند اما همچنان در جایی ایستاده‌ایم که باز باید دست به دامان واردات شویم. دو روز پیش در خبرها آمده بود که مجوز واردات ۱۵۰ هزار تن گوشت ابلاغ شده است. این اتفاق حتماً برای پایین کشیدن قیمت مرغ و ساماندهی بازار صورت گرفته است اما آیا برنامه‌ریزان اقتصادی بازخورد این واردات را در حوزه تولید ارزیابی کرده‌اند؟ بدون شک جنس این واردات نیز از جنس همان درمان‌های قبلی با برد زمانی کوتاه‌مدت است. شاید اگر به تولید بها داده شده بود، امروز اهالی اقتصاد ایران می‌توانستند به جای آنکه واردکننده صرف گوشت باشند، در فهرست صادرکنندگان این کالا قرار بگیرند اما حالا روند واردات حتماً می‌تواند این تصور را دور از دسترس قرار دهد.

که وارد کشور می‌شود یکی از مشاغل و کارخانه‌های ما را به خطر انداخته و تعطیل می‌کند.» این جمله را غلامرضا خادمی‌زاده، رئیس هیات‌مدیره کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگری کشور می‌گوید و معتقد است: یکی از بزرگ‌ترین مشکلات کشور ورود بی‌رویه کالا است. وی همچنین به ایسنا می‌گوید: «با وجود آنکه امسال به عنوان سال حمایت از تولید ملی نام‌گذاری شده اما تعداد بنرهای تبلیغاتی کالاهای خارجی بیشتر شده است این کار هیچ توجیهی ندارد و به نظر می‌رسد تا زمانی که در حوزه اجرا این‌گونه عمل کنیم، هیچ‌گاه به تحقق پیش‌بینی‌شده در بحث اشتغال نمی‌رسیم.»

مهدی تقوی، استاد دانشگاه نیز زین واردات برای تولید را تایید می‌کند و با اشاره به شکل گیری دوباره واردات برای تنظیم قیمت‌ها در بازار می‌گوید: «شاید برنامه‌ریزان اقتصادی حق داشته باشند که این‌گونه به اقتصاد نگاه کنند و از طریق واردات بخواهند گره‌های موجود را در فضای اقتصادی کشور باز کنند ولی باید از آنها پرسید که چند بار اقتصاد و صنعت باید تاوان سیاست‌های واردات‌محوری را بدهد.»

وی اضافه می‌کند: «شاید اکنون بتوان با واردات قیمت برخی کالاها را کنترل کرد اما شک نباید کرد که در آینده هزینه از دست دادن تولید در هر بخشی بسیار برای اقتصاد بیشتر خواهد بود و زبان بزرگ‌تری را نصیب اقتصاد خواهد کرد.»

بدون شک باید پذیرفت که اکنون تولید به باور صاحب‌نظران اقتصادی اصلی‌ترین راه برای بروزرفت از بن‌بست‌های اقتصادی است و واردات بی‌رویه می‌تواند به آن آسیب جدی بزند ولی با ایسنا وجود همچنان واردات بهترین راهبرد برای غلبه بر مشکلات اقتصادی معرفی می‌شود. به نظر شما چرا باید واردات کالا تا به این حد مورد استقبال قرار گیرد؟

گذر

افزایش پرونده‌های تخلف ناوایی‌های تهران

■ ایستنا: رییس سازمان صنعت، معدن و تجارت تهران از افزایش تعداد پرونده‌های تخلف ناوایی‌های تهران خبر داد. بدالله صادقی رییس سازمان صنعت، معدن و تجارت تهران درباره کاهش مقدار وزن و کوچک‌تر شدن نمان در برخی از ناوایی‌ها و احتمال کم‌فروشی و تخلف در این واحدها، با بیان اینکه روزانه ناوایی‌های مناطق مورد بازرسی قرار می‌گیرند، تصریح کرد: روزانه تعداد زیادی از واحدها مورد بازرسی قرار می‌گیرند و در صورت تخلف گزارش آنها به سازمان تعزیرات ارسال می‌شود و تعزیرات نیز مطابق قانون برخورداری لازم را انجام می‌دهد. وی با بیان اینکه براساس گزارش‌های موجود تعداد پرونده‌های تخلف ناوایی‌ها افزایش یافته است، خاطر نشان کرد: حدود هشت‌هزار واحد ناوایی در تهران فعالیت دارند که تعداد زیادی از این واحدها روزانه مورد بازرسی قرار می‌گیرند.

تغییر قیمت بلیت اتوبوس

■ ایستنا: معاون وزیر راه و شهرسازی از مجوز شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای برای افزایش حداکثر ۱۰ درصدی نرخ بلیت خبر داد. شهپریاز افندی‌زاده، افزایش نرخ بلیت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای را تایید کرد. وی افزود: افزایش نرخ بلیت حمل‌ونقل جاده‌ای برای وسایل نقلیه اتوبوس VIP و اتوبوس ویژه با توجه به نرخ تورم و نیز افزایش درآمد اقشار مختلف جامعه امری طبیعی است. «فندی‌زاده» خاطر نشان کرد: هر ساله شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای مجوز افزایش نرخ بلیت خود را تا حداکثر ۱۰ درصد دارند که این رقم می‌تواند با توجه به امکانات شرکت‌های مختلف کمتر از این نیز باشد. رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور خاطر نشان کرد: میزان افزایش نرخ بلیت حمل‌ونقل جاده‌ای در تفاهم شرکت‌های حمل‌ونقل با نظارت و تصمیم سیستم‌های استانی تعیین می‌شود. وی در مورد زمان افزایش نرخ بلیت نیز اظهار کرد: زمان افزایش نرخ بلیت بستگی به شرایط هر استان و نیز میزان تقاضای سرویس‌گیری مسافران از هر شرکت دارد. اگر شرکتی تقاضای بیشتری داشته و از امکانات بهتری برای خدمات‌دهی به مسافران بهره می‌برد می‌تواند تا سقف ۱۰ درصد نرخ بلیت خود را افزایش دهد. معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: شرکت‌هایی که مسافر کمتری دارند و تقاضای سفر با ناوگان آنها کم است به‌طور قطع تمایل کمتری به افزایش قیمت نشان می‌دهند.

ایران در میهمانی ماه خدا  
رمضان مبارک

سوره قدر

ظروف اوپال

زودپز

سرویس قابلمه

موسسه مالی و اعتباری  
صالحین  
Salehini  
(بانک آینده)

خانه، زندگی، دسینی

فقط با ضمانت‌نامه پرتب، افزار و هواوگر ام  
www.irandessini.com

عرضه محصولات دسینی

در فروشگاه‌های زنجیره‌ای رگان سراسر کشور

ظروف اوپال

زودپز

سرویس قابلمه

دسینی

فقط با ضمانت‌نامه پرتب، افزار و هواوگر ام  
www.irandessini.com