

یادداشت

یک‌بام‌ودو‌هوای بخش خصوصی در تسهیل تجارت

پیمان رازقی ـ فعال اقتصادی

● یکی از هدف‌های مهم در روابط خارجی هر کشوری، انجام مبادلات تجاری بین‌المللی است که باعث گردش مالی هنگفتی نیز خواهد شد. از سوی دیگر واردات و صادرات دو حلقه جدایی‌ناپذیر در تجارت خارجی هستند که تأثیرات مستقیمی روی اقتصاد هر کشور خواهند داشت؛ بر همین اساس دولت‌ها برای بهبود تجارت و روابط اقتصادی خود با دیگر کشورها، همواره در صدد تسهیل هرچه بیشتر روند تجارت و برداشتن حداکثر موانع موجود برای بازرگانان فعال و حتی افسران تازه‌کار و مشتاق به شروع فعالیت در این زمینه هستند. در این میان، جمهوری اسلامی ایران نیز مانند دیگر کشورهایی که نقش مؤثری در تجارت جهانی دارند، در سال‌های اخیر و به‌ویژه با اجرایی‌شدن برجام و بهبود روابط بین‌المللی، تسهیل روند تجارت را در دستور کار قرار داده است؛ اما متأسفانه قوانین داخلی خاص موجود در حوزه تجارت خارجی برای بازرگانان ایرانی باعث صرف انرژی و هزینه زیادی برای آنها شده است که یکی از این موارد الزام به داشتن کارت بازرگانی برای شروع فعالیت‌های تجارت خارجی است. شایان ذکر است که الزام به داشتن کارت بازرگانی برای انجام فعالیت‌های تجاری بین‌المللی، فقط در کشور ایران وجود دارد و بازرگانان ایرانی برای اخذ این کارت باید ضمن طی‌کردن مراحل بسیار پیچیده، نسبت به ارائه انبوهی از مدارک که همگی در ادارات و سامانه‌های مختلف کشور نیز ثبت شده اقدام کنند. این پروسه در ظاهر ساده، حداکثر ده هفته به طول خواهد انجامید ولی از آنجایی که یک بازرگان جهت ابتدای شروع مراحل باید مدارک بسیاری را دقیقاً مطابق با خواسته‌های اتاق بازرگانی تهیه کند، دریافت اولین کارت بازرگانی هفته‌ها زمان خواهد برد. جالب‌تر اینکه همه امور و مراحل دریافت این کارت باید از طریق سامانه‌ای مربوط به همین کار صورت پذیرد و این در حالی است که هر شخص متقاضی برای انجام این کار باید ضمن ضمیمه‌کردن تمامی اسناد، نسبت به ارائه آنها به اتاق بازرگانی استان خود نیز اقدام کند ازاین‌رو به نظر می‌رسد سامانه مذکور صرفاً برای کوتاه‌کردن فعالیت اتاق بازرگانی جهت ثبت اطلاعات کارایی داشته نه برای کاهش بوروکراسی اداری و کاهش مشکلات متقاضیان اخذ این کارت. البته فلسفه وجود کارت بازرگانی در کشور ما و به طول‌انجامیدن مراحل دریافت آن، فقط یک طرف مشکلات موجود است. مشکل اصلی زمانی نمایان می‌شود که اتاق‌های بازرگانی استان‌ها به دلیل عدم اطلاع از آخرین قوانین صدور کارت بازرگانی، به صورت جزیره‌ای عمل کرده و هر یک براساس قوانین خاصی با متقاضیان تعامل دارند. یکی از این قوانین که برای بازرگانان جوان و مشتاق به امر تجارت بین‌المللی مشکل‌ساز شده، قانون داشتن کارت پایان خدمت سربازی یا معافیت دائم است که البته در تازه‌ترین آیین‌نامه‌های اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، معافیت تحصیلی با تأیید سازمان نظام وظیفه و تعهد متقاضی نیز به این موارد اضافه شده اما برخی از اتاق‌های بازرگانی استان‌ها به دلیل عدم آگاهی کامل از قوانین اتاق ایران صرف داشتن پایان خدمت یا معافیت کامل را الزامی کرده و در صورت نبود یکی از این دو، موضوع را کسری مدارک متقاضی تلقی می‌کنند. به عبارت دیگر قوانین موجود صدور کارت بازرگانی با قراردادن شرط معافیت تحصیلی و تأیید سازمان نظام وظیفه و دادن تعهد از سوی دانشگاه، نسبت به تسهیل مراحل دریافت کارت بازرگانی اقدام کرده است؛ امّا اتاق‌های بازرگانی برخی از استان‌ها به دلیل عدم داشتن اطلاع کافی از قوانین و آیین‌نامه‌های جدید، بسیاری از جوانان را از اخذ کارت بازرگانی محروم می‌کنند. چه‌بسا جوانان بسیاری که به‌واسطه همین اشتباه، بین اتاق‌های مختلف سرگردان شده و حتی در بسیاری از موارد با ناامیدی، آغاز فعالیت خود را تا زمان تعیین تکلیف وضعیت پایان خدمت متوقف کرده‌اند. در پایان سوآلات بسیاری دراین‌باره پیش می‌آید مبنی بر اینکه در چنین شرایطی که همه مسئولان و ارگان‌های کشور شعارهای حمایت از تولید، صادرات و... سر می‌دهند، چگونه می‌توان با چنین مشکلاتی که زمان، هزینه و انرژی بسیاری را از بازرگانان تلف می‌کند به چنین اهداف بزرگی در اقتصاد کشور دست یافت. همان‌طور که در ابتدا نیز اشاره کردیم، برآورده‌کردن اهداف اقتصادی هر کشوری از طریق کاهش موانع برای فعالان اقتصادی آن کشور و ارائه مشوق‌های کارشناسی‌شده در حوزه‌های تولید، صادرات و سرمایه‌گذاری میسر خواهد شد که نمونه‌های بسیار مشهودی از آنها نیز در دنیا وجود دارد و با کمی دیدگاه مثبت می‌توان آنها را به‌راحتی دید و از تجربه چندین‌ساله‌ای که در این راستا وجود دارد، در سرعت‌بخشیدن به حرکت در راه پیشرفت اقتصادی کشورمان گام برداریم. در پایان باید منتظر ماند تا دید مسئولان مربوطه که تلاش‌های آنها نیز در این مسیر قابل انکار نیست، چه برنامه‌هایی برای رفع موانع برای بازرگانان برون‌مرزی کشورمان دارند و چه اقداماتی را انجام خواهند داد.

اقتصاد

«شرق» از چرایی ارزان بودن موتورهای وارداتی گزارش می‌دهد

ساخت موتورسیکلت اتریشی در زیرزمین‌های میدان گمرک



محمد مساعد: تقریباً هر موتورسیکلت‌سواری در تهران می‌داند که برای تهیه قطعات یا خرید موتورسیکلت باید به میدان گمرک و خیابان مولوی سر برند. فروشندگان موتورسیکلت و قطعات جانبی در سراسر کشور هم اغلب برای تهیه اقلام موردنیاز خود به همین‌جا می‌آیند و فروشندگان این لوازم از پخش‌کنندگان عمده تا خرده‌فروشان هم معمولاً سعی می‌کنند بازار کار خود را در حد توان وسیع‌تر کنند. این رقابت جدی در بازار موتورسیکلت باعث شده برخی از فروشندگان که توان مالی بیشتری دارند، با هدف سود بیشتر وارد رقابتی زیرزمینی با واردکنندگان و تولیدکنندگان موتورسیکلت شوند. رقابتی که محصول عدم کنترل دقیق مبادی وارداتی یا درزهای پنهان‌مانده در شرکت‌های واردکننده است.

کارگاه‌های سری برای سرهم‌بندی قطعات

به‌طورکلی تردد موتورسیکلت‌هایی با حجم موتور بیشتر از هزار سی‌سی که اصطلاحاً موتور سنگین خوانده می‌شوند، به علت مخاطرات امنیتی و سابقه استفاده تروریستی از آن در سطح شهرها ممنوع است و صاحبان این موتورسیکلت‌ها حتی در صورت پلاک‌کردن موتورسیکلتشان تنها امکان استفاده از آن در خارج از شهر یا بیست‌های مسابقه را دارند. اتفاقاً همین موتورسیکلت‌ها هم عمده تولیدات زیرزمینی تولیدکنندگان بی‌نام‌ونشان را تشکیل می‌دهند. اما قطعات لازم برای تولید این موتورسیکلت‌ها از کجا می‌آید؟ پاسخ فروشندگان خیابان مولوی به این سؤال تنها لیخندی معنادار است. تعداد زیادی از این فروشندگان به‌کلی وجود کارگاه‌های مونتاژ موتورسیکلت را منکر می‌شوند و تعدادی دیگر مدعی هستند اگر هم روزی کسی در این محدوده اقدام به مونتاژ موتور می‌کرده، حالا دیگر امکان فعالیت در چنین فضایی را ندارد. باین‌حال هستند دلالاتی که خبر از وجود کارگاه‌هایی س‌ری و مجهز برای سرهم‌بندی قطعات وارداتی یا قاچاق بدهند.

برای درک بهتر سازوکار این کارگاه‌ها و دلایل فعالیت آنها با وجود همه خطراتی که برای گردانندگانشر وجود دارد، باید با چند اصطلاح رایج در این بازار آشنا باشیم. شرکت‌های واردکننده موتورسیکلت برای پرداخت تعرفه گمرکی کمتر معمولاً از واردات موتورسیکلت‌های کامل و

آماده خودداری می‌کنند. دو شکل رایج واردات موتورسیکلت به کشور واردات قطعات سی‌کادی، مخفف عبارتی انگلیسی به معنی قطعات کاملاً منفصل و قطعات اس‌کادی مخفف عبارتی انگلیسی به معنای قطعات نیمه‌کامل است. در نوع اول واردکنندگان با واردکردن همه قطعات لازم برای ساخت یک موتور کامل به کشور با تعرفه گمرکی بسیار کمتر و حتی در مواردی با معافیت مالیاتی تحت عنوان ایجاد اشتغال، قطعات یک موتورسیکلت کامل را به‌صورت یک‌جا وارد و در داخل کشور نسبت به مونتاژ آن اقدام می‌کنند. در روش دوم قطعات موتورسیکلت‌ها از کجا می‌آید؟ پاسخ فروشندگان خیابان مولوی به این سؤال تنها لیخندی معنادار است. تعداد زیادی از این فروشندگان به‌کلی وجود کارگاه‌های مونتاژ موتورسیکلت را منکر می‌شوند و تعدادی دیگر مدعی هستند اگر هم روزی کسی در این محدوده اقدام به مونتاژ موتور می‌کرده، حالا دیگر امکان فعالیت در چنین فضایی را ندارد.

وارداتی‌های ساخت داخل

قیمت تمام‌شده واردات این قطعات و مونتاژ آنها در داخل به واردکنندگان اجازه می‌دهد کالای وارداتی را با قیمتی کمتر از موتورسیکلت‌های وارداتی و البته با سود بیشتر آماده استفاده کنند. در چنین شرایطی مونتاژکاران بی‌نام‌ونشان که هم توانایی فنی و هم سرمایه لازم برای چنین مونتاژی را در اختیار دارند، اقدام به تهیه قطعات موردنیاز خود از طریق قاچاق کالا یا واردات پنهان در گمرک

می‌کنند. به گفته کارشناسان در سال‌های گذشته ده‌ها برابر نیاز کشور واردات قطعات موتورسیکلت صورت گرفته که می‌تواند منبع مناسبی برای تأمین نیاز این تولیدکنندگان زیرزمینی باشد. از دیگر سو پیشنهادهای اغواکننده تأمین‌کنندگان چینی قطعات موتورسیکلت برای خریداران بزرگ باعث شده واردات بیشتر از میزان اعلام‌شده به گمرک، یکی از تخلفات رایج در واردات قطعات به کشور باشد. این تفاوت بین اظهار واردکننده و میزان واقعی واردات معمولاً راهی بازاری می‌شود که توانایی پیگیری آن وجود ندارد. جایی که قطعات بی‌نام‌ونشان به دست مونتاژکاران بی‌نام‌ونشان می‌رسد اما محصولی را روانه بازار می‌کند که نام‌های معتبر شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت از ژاپن تا اتریش و آلمان را یک می‌کشد. محصولاتی که از چندده میلیون تومان تا چندصد میلیون تومان قیمت‌گذاری می‌شوند، اگرچه بسیاری از این موتورسیکلت‌ها در نهایت با قیمتی بسیار پایین‌تر از موتورسیکلت‌های شناسنامه‌دار به دست خریدار می‌رسند اما تفاوت قیمتشان با موتورسیکلت‌های وارداتی سنددار باعث می‌شود سهم خود را از بازار واسایل نقلیه حفظ کنند. موتورسیکلت‌هایی که اصطلاحاً موتورروشن و با سویچ معامله می‌شوند، البته در این بین برخی فروشندگان در بازار مولوی پیشنهاد

می‌کنند که از پلاک موتورسیکلت‌های دیگر روی این موتورسیکلت‌ها استفاده کنیم که خطر توقیف موتورسیکلت توسط پلیس را کاهش می‌دهد اما هر خریداری باید به یاد داشته باشد اولین توقیف آن آخرین توقیفش نیز خواهد بود.

از تولید موتورسیکلت نو تا بازسازی موتورهای اوراقی

بازار تولیدات زیرزمینی موتورسیکلت تنها محدود به موتورهای سنگین نیست، برخی از کسبه بازار مولوی از بازسازی موتورسیکلت‌های اوراقی، جابه‌جایی قطعات اصلی و حتی تزریق پنهان موتورسیکلت‌هایی با موتور در انبار مانده کاربراتوری به بازار خبر می‌دهند. موتورسیکلت‌هایی که با ایجاد موانع در تولید وسایل نقلیه کاربراتوری باید راهی کشورهای همسایه می‌شدند. واکنش اغلب کسبه بازار موتورسیکلت گمرک به این اطلاعات اغلب مخلوطی از زمزمه‌های تکذیب یا تأیید ضمنی است. زمزمه‌هایی که با هر سؤالی درباره نام و نشان فعالان این بازار سیاه به اخم‌وتخم یا سکوتی سنگین ختم می‌شود. عدم امکان پیگیری این محصولات باعث شده، وجود داشته باشند و نداشته باشند، معامله بشوند و نشوند و قابل خریداری باشند و نباشند. همان فروشندگانی که وجود هرگونه موتورسیکلت قاچاق یا بی‌شناسنامه را در شعاع هزارکیلومتری محل کارشان تکذیب می‌کنند، با اولین پیشنهاد خرید مناسب سریعاً به یاد می‌آورند که می‌توانند هر نوع موتورسیکلتی را با قیمتی حداقل ۲۰ درصد پایین‌تر از نرخ نمایندگی و کارخانه برایتان پیدا کنند. محصولاتی که بعضاً حتی مهر تولید کارخانه هم دارند و مشخص نیست به چه شکلی از ران‌تر از قیمت رسمی به دست دلالان می‌رسند. در بازاری که نیروی فنی کاربلد و ابزار حرفه‌ای به وفور یافت می‌شود اصلاً عجیب نیست سودای سود بیشتر از طریق فعالیت‌هایی پنهان و به قول خود کسبه مولوی «ته‌کاراژی» عده‌ای را به بازار سیاه موتورسیکلت بکشاند. هر آنچه هست، نه وجود موتورسیکلت‌های بی‌نام‌ونشان در خیابان‌های شهر قابل کتمان است، نه وجود حرفه‌های متعدد در قالبین و شیوه اجرای آن. کارگاه‌های زیرزمینی تولید و مونتاژ موتورسیکلت هم اگر وجود نداشته باشند، محصولات جادویی‌شان در خیابان‌ها تردد می‌کنند و مشتریانی پروپاقرص دارند.

نگاه

بازگشت روزهای بهتر برای نفت



هادی حق‌شناس

کارشناس اقتصادی

● افزایش یا کاهش پس‌انداز ملی تابعی از درآمدهای ملی است. در سال‌های ۹۰ و ۹۱ و حتی اوایل سال ۹۲، میزان فروش نفت و قیمت آن در مقایسه با سال ۹۴ متفاوت بود. در سال ۹۴، اقتصاد ملی دچار رشد اقتصادی منفی شد. در سال‌های ۹۳ و ۹۵ شاهد رشد اقتصادی مثبت بودیم اما این رشد اقتصادی در سال ۹۴ منفی بود. در سال ۹۰ درآمدهای نفتی و صادرات غیرنفتی با یک رکورد بی‌سابقه به بیش از ۱۵۰ میلیارد دلار رسید که اثر آن را در سال ۹۱ هم دیدیم. نوسان‌های پس‌انداز ملی به درآمدهای ملی بازمی‌گردد. شاخص آن هم رشد اقتصادی مثبت است. یعنی اگر رشد اقتصادی مثبت باشد، وضعیت پس‌انداز ملی بهبود می‌یابد. با اینکه ما گزارش سال ۹۵ به‌طور کامل نداریم اما می‌توان پیش‌بینی کرد که پس‌انداز ملی در سال ۹۵ بیش از سال ۹۴ خواهد بود. دلیل بهبود وضعیت پس‌انداز ملی در سال ۹۵، رشد اقتصادی دوره‌می کشور است. منبع این رشد منجر به افزایش درآمد ملی و پس‌انداز ملی خواهد شد. اگر به یک روند بلندمدت نگاه کنیم، هروقت رشد اقتصادی مثبت داشتند، اثر آن روی درآمد و پس‌انداز ملی مثبت بوده است. اگر رشد اقتصادی منفی باشد بر پس‌انداز ملی تأثیر منفی داشته است. قطعا در پسابرجام به دلیل اینکه توانسیم نفت بیشتری بفروشیم و مهم‌تر اینکه فضای تجاری ما هم مثبت شد، صادرات غیرنفتی کشور هم به روال عادی برگشت. در پسا برجام نه‌تنها رشد درآمدهای ما متوقف و کاهنده نشد، بلکه فزاینده شد. اگر شوک نفتی تجربه‌شده در سال ۹۴ در شرایط پسابرجام نبود یا روند تحریم‌ها همچون گذشته بیشتر می‌شد، حتماً سایر متغیرهای پولی هم وضعیت وخیم‌تری پیدا می‌کردند.

خبر

نرخ تورم شهریورماه ۹/۹ درصد رسید

● نرخ تورم در ۱۲ماه منتهی به شهریور ۱۳۹۶ نسبت به ۱۲ماهه منتهی به شهریور ۱۳۹۵ براساس سال پایه ۱۰۰=۱۳۹۵ معادل ۹.۹ درصد است. به گزارش مهر، بانک مرکزی با تأکید بر اینکه تورم به کانال تک‌رقمی بازگشت، اعلام کرد: شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی در مناطق شهری ایران در شهریورماه ۱۳۹۶ به عدد ۱۰۸.۰ رسید که نسبت به ماه قبل ۰.۳ درصد افزایش یافت. همچنین بر اساس داده‌های شاخص مذکور در شهریورماه ۱۳۹۶ نسبت به ماه مشابه سال قبل معادل ۸.۴ درصد افزایش داشته است.

تشکیل کمیته ویژه برای بررسی مشکلات سهامداران یک شرکت

● به دستور وزیر امور اقتصادی و دارایی، کمیته‌ای ویژه مامور بررسی مسائل و مشکلات سهامداران شرکت کننورسازی شد. به گزارش تسنیم؛ تجمع اعتراضی سهامداران کننورسازی در بورس یکی از مواردی است که در چند ماه گذشته به‌را در تالار شیشه‌ای اتفاق افتاده است. البته ریشه اعتراض این سهامداران به حدود یک‌سال‌ونیم پیش بازمی‌گردد که تعدادی از سهامداران کم‌اطلاع، فریب وعده و وعیدهای بی‌اساس را خوردند و وارد بحران کننورسازی در بازار سهام شدند تا بدون تحلیل و توجه به خبرهای این شرکت، بر پایه هیجان سرمایه خود را به باد بدهند و در مقابل برخی دیگر هم به سودهای بادآورده برسند. بر این اساس پس از برگزاری مجمع عمومی عادی، نماد معاملاتی شرکت کننورسازی در روز ۲۳ آبان سال ۹۴ در بورس بازگشایی شد و بلافاصله رشد سریع قیمت سهام این شرکت آغاز شد؛ به‌نحوی‌که پس از ۳۲ روز، قیمت سهام کننورسازی ۱۱۴ درصد رشد کرد و در مدت کوتاهی قیمت هر سهم کننورسازی با ۶۴۰ درصد رشد به هفت‌هزار و ۲۶۰ تومان رسید.

پیش‌روشن معدنی‌ها ومانور حقوقی‌ها

● بورس تهران دیروز با تقویت نسبی حجم معاملات سهام نسبت به روزهای گذشته روبه‌رو بود. شاخص کل بورس تهران با ۱۹۰ واحد تقویت همراه شد، تقاضای معامله‌گران حقوقی نیز افزایش یافت. به گزارش فارس بر اساس اطلاعات مندرج در سامانه شرکت مدیریت فناوری بورس تهران، در معاملات دیروز بورس تهران، نماد معاملاتی شرکت‌های داروسازی شهید قاضی، بیمه رازی، حق تقدم خرید سهام سایپا آذین، گروه صنایع پمپ‌سازی ایران، ذوب‌آهن اصفهان، اوراق اجاره واسط مالی تیر یکم در نماد پوتان و بیمه تعاون از سوی ناظر بازار سهام بازگشایی و در مقابل، نماد معاملاتی شرکت‌های فولاد خوزستان، داروسازی فارابی، حق تقدم خرید سهام بین‌المللی توسعه ساختمان متوقف شدند. دیروز در بازار ۲ بورس تهران که به معاملات درون‌گروهی سهامداران عمده اختصاص دارد، ۱۴ میلیون سهم سرمایه‌گذاری آتیه دماوند به ارزش کمتر از ۳۰ میلیارد تومان کد به شد کد.



رسید و طبق برنامه از دی‌ماه ۹۶ وارد بازار خواهد شد. بر مبنای این گزارش، هایما اس‌۵، محصولی است که در سطح جهانی با نام کامپکت کراس اوور شناخته می‌شود. این‌بار محصول هایما اس‌۵ را به بازار و مشتریان معرفی کرد.

مراسم معرفی خودرو هایما اس‌۵ با حضور خبرنگاران رسانه‌های همگانی، مدیران گروه صنعتی ایران‌خودرو و مقامات استان خراسان‌رضوی در مشهد مقدس برگزار شد. به گزارش ایکوپرس، مدیرعامل ایران‌خودرو خراسان در این مراسم افزودن سالانه یک محصول SUV به سبد محصولات این شرکت را از اهداف راهبردی عنوان کرد و گفت: طبق برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته در سال ۱۴۰۰، ۲۰ تا ۲۵ درصد از محصولات SUV موجود در بازار متعلق به گروه صنعتی ایران‌خودرو خواهد بود.

مهندس بیژن زاهدی‌فرد ضمن تأکید بر افزایش ظرفیت تولید در سایت خراسان گفت: تیراژ تولید از ۲۱۰ دستگاه در سال ۹۳ به بیش از ۶۰۰ دستگاه در سال ۹۶ افزایش یافته است.

وی افزود: با شروع تولید سوزوکی گرندویتاز در سایت خراسان تولید همه محصولات SUV به صورت انحصاری به این سایت محول شد و پس از عرضه محصول هایما اس‌۷ خودروی جدید اس‌۵ به بازار عرضه خواهد شد.

زاهدی‌فرد اشتغال‌زایی در منطقه را از نتایج تولید در سایت خراسان دانست و افزود: در سه سال اخیر حدود هزارو ۳۰۰ نفر مشغول به کار شده‌اند که این اقدام در راستای مسئولیت‌های اجتماعی ایران‌خودرو مانع از مهاجرت به مناطق شهری شده است.

گفتنی است پس از عرضه محصول شاسی‌بلند هایما اس‌۷ توربوشاژ و استقبال مشتریان از این برند و محصول و با توجه به نیاز و تقاضای مشتریان در بخش محصولات کراس اوور، گروه صنعتی ایران‌خودرو محصول جدید جوان‌پسند هایما اس‌۵ را به بازار معرفی کرد. این محصول در سایت ایران‌خودرو خراسان به تولید خواهد آن خود کند.