

خبر

قمصور وزارت صمت در وقفه ثبت سفارش،

تأمین و تخصیص ارز برای تولیدکنندگان خودرو

زندگ خطر توقف تولید خودرو به صدا درآمد؟

نامه انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو به وزیر صمت، زندگ خطر توقف تولید خودرو در کشور را به صدا درآورد.

این انجمن هفتم اردیبهشت طی نامه‌ای رسمی خطاب به سیدمحمد اتابک، خیر داد به‌تازگی برخی از خطوط تولید قطعه متوقف شده که به دلیل پایداری مشکلات در روزهای آینده نیز ادامه خواهد داشت؛ رویه‌ای که اگر تغییر نکند، دیر یا زود به خطوط تولید خودرو سرایت خواهد کرد. بر اساس این نامه، در ماه‌های اخیر خریدهای خارجی قطعه‌سازان به دلیل چالش‌های موجود در سامانه‌های مختلف ثبت سفارش، روند طولانی دریافت نظر دستگاه‌های ذی‌ربط همچنین مشکلات مرتبط با تأمین و تخصیص ارز با وقفه جدی رویه‌ور شده است. به همین دلیل انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو چهار درخواست عاجل را برای عبور موقت از شرایط فعلی مطرح کردند.

بدنپرش سهمیه ارزی قطعه‌سازان با تلرانس ۲۵ درصد

قطعه‌سازان به دلیل مشکلات سامانه‌ای و محدودیت‌های ارزی، قادر به تأمین مواد اولیه وارداتی نیستند. تلرانس ۲۵درصدی به این معناست که سامانه اجازه دهد ۲۵ درصد بیشتر از سهمیه ارزی تعیین‌شده هر شرکت، برای ثبت سفارش‌های جدید یا اصلاح سفارش‌های قبلی استفاده شود. این انعطاف به قطعه‌سازان کمک می‌کند تا با تغییرات ناگهانی در نیازهای تولید یا تأخیرات گمرکی کنار بیایند.

برقراری ارتباط بین سامانه‌های مختلف (سامانه جامع تجارت، وزارت صمت و بانک مرکزی)

در حال حاضر، ناهماهنگی بین سامانه‌های دیجیتال مرتبط با تجارت خارجی، از جمله سامانه جامع تجارت (وابسته به وزارت صمت) و سامانه‌های بانک مرکزی باعث تأخیر در فرایندهای ثبت سفارش، تأیید تخصیص ارز و ترخیص کالا از گمرک می‌شود؛ برای مثال قطعه‌ساز ثبت سفارش را در سامانه جامع تجارت انجام می‌دهد، اما تأیید آن در سامانه بانک مرکزی به دلیل اشکالات فنی یا تفاوت داده‌ها به تعویق می‌افتد.



محاسبه ترخیص‌های ۹۰درصدی در مصرف ارز قطعه‌سازان

این درخواست به ترخیص کالاهایی اشاره دارد که تا ۹۰ درصد فرایند گمرکی آنها تکمیل شده، اما به دلیل مشکلات ارزی یا سامانه‌ای، هنوز آزاد نشده‌اند. انجمن خواس‌تار آن است که ارز مصرف‌شده برای این ترخیص‌های ناقص در سهمیه ارزی قطعه‌سازان محاسبه شود تا آنها بتوانند از سهمیه باقی‌مانده برای سفارش‌های جدید استفاده کنند. در حال حاضر، این کالاهﺎ در گمرک متوقف مانده‌اند و ارز تخصیص‌یافته برای آنها عملاً بلااستفاده است. توقف کالاهﺎ در گمرک نه‌تنها باعث کمبود مواد اولیه در خطوط تولید می‌شود، بلکه هزینه‌های اضافی را (مانند جریمه تأخیر یا هزینه انبارداری) به قطعه‌سازان تحمیل می‌کند.

لغو قانون عدم اجازه حمل کالا پیش از ثبت سفارش

قطعه‌سازان در حال حاضر نمی‌توانند مواد اولیه را قبل از تأیید ثبت سفارش در سامانه جامع تجارت به کشور حمل کنند؛ حتی اگر تأمین‌کننده خارجی آماده ارسال باشد. این محدودیت باعث تأخیرهای طولانی در دسترسی به مواد اولیه می‌شود؛ زیرا ممکن است فرایند ثبت سفارش هفته‌ها یا ماه‌ها طول بکشد. حذف این محدودیت می‌تواند زنجیره تأمین را تسریع کرده و زمان انتظار برای مواد اولیه را به‌شدت کاهش دهد. این اقدام به‌ویژه در شرایط کنونی، که برخی خطوط تولید در آستانه توقف هستند، ضروری است.

تبعات منفی توقف خطوط تولید قطعه‌سازان

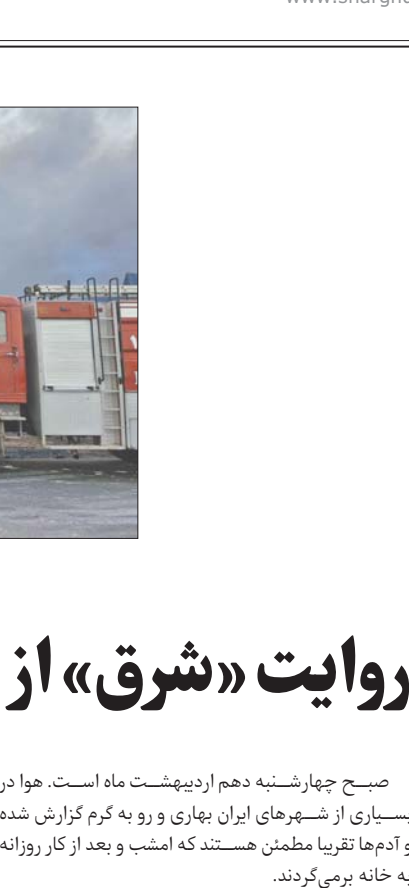
انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در این نامه خبر داده طی ماه‌های گذشته خریدهای خارجی قطعه‌سازان به دلیل مشکلات موجود در سامانه‌های مختلف ثبت سفارش، دریافت نظر دستگاه‌های ذی‌ربط و همچنین تأمین و تخصیص ارز متوقف شده و با وجود برگزاری جلسات متعدد با معاونان و مسئولان وزارت صمت، تغییر مثبت چشمگیری مشاهده نشده است. این نهاد هشدار داده در صورت عدم اقدام فوری و مؤثر، طی روزهای آتی خطوط تولید قطعه‌سازان کشور به دلیل کمبود مواد اولیه داخلی، به طور کامل متوقف خواهد شد. رویدادی که در صورت وقوع، تبعاتی چون کاهش تولید خودرو، افزایش قیمت خودرو به دلیل کمبود عرضه و بی‌کاری در زنجیره تأمین را به دنبال خواهد داشت و صنایع وابسته مانند فولاد، لاستیک‌سازی و… را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

نقش انجمن سازندگان قطعات در صنعت خودروسازی

انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودردوی ایران به‌عنوان ستون فقرات صنعت خودروسازی کشور، نقشی حیاتی در تأمین قطعات، اشتغال‌زایی و توسعه صنعتی دارد. این نهاد یکی از بزرگ‌ترین و مهم‌ترین تشک‌کل‌های صنفی در صنعت خودروسازی کشور با بیش از ۲۵ سال سابقه است. قطعه‌سازان عضو انجمن، نقشی کلیدی در تأمین حدود ۸۰ درصد قطعات خودروهای داخلی دارند و بخش قابل توجهی از نیازهای دو شرکت ایران خودرو و سایپا را تأمین می‌کنند.

صنعت قطعه‌سازی سال‌هاست به دلیل تحریم، محدودیت منابع ارزی، قیمت‌گذاری دستوری و بدهی خودروسازان با مشکلات متعددی دست به گریبان است و حال براساس این نامه مشکلات ارزی و سامانه‌ای نیز به معضلات با منشأ خارجی سربار شده است.

حال باید منتظر ماند و دید آیا وزیر صمت و بانک مرکزی هشدارهای انجمن سازندگان قطعات را جدی می‌گیرد یا صبر می‌کند با توقف تولید خودرو، مشکل امروز به بحران تبدیل شود.



از ظهر شنبه‌ای که گذشت، بهار زودگذر اردیبهشتی در بندرعباس تمام شد؛ در کسری از ثانیه صدای مهیبی که تا عرض رفت و بلافاصله ابری از دود سمی، ضلع غربی شهر را پوشاند. جاشوها رفتند و غمگین‌ترین سازهایشان را آوردند تا بلکه آتش هم همچون آب، ج‌نازه آنهایی را که صبح رفته‌اند سر کار، شب برگرداند اما فعلاً در صبح چهارمین روز می‌دانیم که صدها نفر تا به‌مهود کامل نمی‌توانند برگردند و ۷۰ نفر دیگر، هیچ وقت!

۱.مرگ‌بارترین حادثه بندری ایران

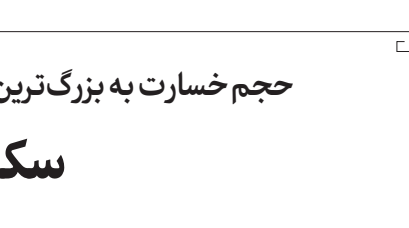
منابع رسمی می‌گویند انفجار حوالی ۱۲:۰۵ روز شنبه بندرعباس از یکی از محوطه‌های کاننتیری پس‌کرانه بندر شهید رجایی آغاز شده و آن‌طور که تصویر دوربین‌های مداربسته نشان داده‌اند موج انفجار به حدی بوده که حتی در برخی از سواحل دور عمان و خلیج فارس هم شنیده شده است.

۲. بندری زاینده بحران

خود بندر شهید رجایی زاینده روزهای بحران است. درست است که طرح ساخت این بندر در حکومت پهلوی آغاز شده بود اما نگرانی از نزدیکی بندر کالاهای اساسی در خرمشهر به مرزهای عراق باعث شد در طول جنگ، سرمایه‌گذاری بیشتری در بندرعباس انجام شود و خیلی زود، بندر شهید رجایی جایگزین بندر امام شد.

۳. درباره بزرگ‌ترین بندر کانتنیری ایران

بندر شهید رجایی یک بندر کانتنیری است به این معنا که بخش عمده کالاهایی که به آن وارد می‌شود، در کانتنیرهای آهنی قرار دارند. این کانتنرها از اسکله‌های سگانه‌که در



نمایندگان هرمزگان به تماس‌ها و پیام‌های خبرنگاران جواب نمی‌دهند، شرکت گمرک حتی در سطح کارمندان روابط‌عمومی پاسخ‌گو نیستند، وضعیت پاسخ‌گویی سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت راه و شهرسازی هم تفاوتی با بقیه ندارد. ادارات محلی هرمزگان که محافظه‌کارتر هستند و مدیران سابق مدعی هستند هر چیزی که از واقعه می‌دانند در همان حدی است که از اخبار خوانده‌اند و بقیه مردم می‌دانند اما بقیه مردم چه می‌دانند؟ تقریباً هیچ! همه آنچه از درگاه اخبار رسمی کشور منتشر شده، این است که روز شنبه ۶ اردیبهشت ۱۴۰۴ انفجاری که منشأ و علت آن به صورت دقیق مشخص نیست، ۶۵ کشته، شش مفقودی و بیش از هزار زخمی بر جای گذاشته است. برخلاف حوادثی مانند سانای یازلرنه که به‌سرعت برآورد اولیه از خسارت به آبنیه، کشاورزی و تأسیسات و تجهیزات منتشر می‌شد، حالا هیچ گزارش دقیق و روشنی درباره میزان خسارت به بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران وجود ندارد.

اطلاع‌رسانی قطره‌چکانی

بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران که ستون فقرات اقتصاد و تجارت کشور به شمار می‌آید، روز شنبه هفته جاری ناگهان دچار انفجار مهیبی شد و روزها در آتش سوخت. همان ساعات اولیه انفجار تسنیم مدعی شد که انفجار در محل یک ساختمان اداری بندر شهید رجایی بوده و تصویری از ساختمانی با شیشه‌های شکسته دست به دست چرخید.

پس از آن توضیح داده شد که انفجار در محوطه کانتنیری بوده است و البته برخی رسانه‌ها پس از انتشار جزئیاتی دیگر، خبر را حذف کردند. با روند کند و قطره‌چکانی اطلاع‌رسانی رسمی، بازار شایعات بالا گرفت و از آن سمت خبرگزاری میزان اعلام کرد «داده‌سانی تهران علیه تعدادی از رسانه‌ها و فعالان رسانه‌ای که درمورد انفجار بندرعباس خبررسانی کرده بودند به اتهام «انتشار مطالب خلاف واقع» با تشکیل پرونده قضائی، اعلام جرم کرد». این جریان کند اطلاع‌رسانی در شرایطی بود که ابعاد اتفاق بزرگ بود و تعداد زیادی از مردم کشته، زخمی و مفقود شده بودند. وضعیت بد اطلاع‌رسانی در حدی است که برخی کاربران شبکه‌های اجتماعی نوشتند که بعد وقوع انفجار در بندرعباس از اعضای خانواده خود بی‌اطلاع هستند و نمی‌دانند برای پیگیری ماجرا به کجا مراجعه کنند. در همین زمینه کاربری در شبکه ایکس نوشتست که پدر یکی از نزدیکانش پس از سفر به بندرعباس و وقوع انفجار ناپدید شده است و فراقخوان مردمی داد که هرکس می‌داند که این خانواده باید به کجا مراجعه کنند، پاسخ بدهد.

گذشته از این، حجم خسارت به بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران و خسارت احتمالی به بازار و امسوال صادرکنندگان و تجار مشخص نیست.



خلیج سوگوار فارس

روایت «شرق» از بُغضی که این بار در بندرعباس ترکید

سعیدربادی

ساحل غربی بندرعباس هستند توسط جرتقیل‌های قوق بزرگ از کشتی «تخلیه» شده و برای «بارگیری» و ترانزیت در محوطه‌های کانتنیری انبار می‌شوند.

۴. اولویت‌های پس از فاجعه

نته‌تا این گزارش بلکه هیچ گزارشی به این فوریت نمی‌تواند درباره شدت خسارت‌ها و تلفات این انفجار به درستی سخن بگوید. در محوطه بندر انواع و اقسام مدیران دریایی، بندری، گمرکی، امداد و نجات، پزشکی قانونی، آتفا، دادگستری و… حضور دارند و دو اولویت عملیاتی وجود دارد:

اطفای کامل آتش و ایمن‌سازی بندر
تعیین تکلیف مفقودان انفجار.

۵. شایعات داغ

متأسفانه سیستم آموزشی کشوری که پنج‌هزارو ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی دارد در طول این پنج دهه و با وجود تاکیدات مکرر مبنی بر دریامحورکردن اقتصاد ایران، نتوانسته جامعه را با فعالیت‌های جاری یک بندر آشنا کند و طبیعی است که بی‌اطلاعی از این مهم، در شایعه‌سازی خودش را نمایان کند.

۶. یک دوزنقه ۲۴۰۰ هکتاری

چهار، هشت، ۲۰، ۴۰ و تا شصت‌هگه دوشنبه، ۷۰ اسم به‌عنوان کشته‌شدگان این انفجار اعلام شده‌اند اما بعید است ما غیربندری‌ها دقیقاً بدانیم در چنین بندر نسل سومی چه تعداد نیرو اعـم از رسمی، بیمانی، مأمور، آزاد و روزمزد مشغول به‌ کار هستند و چند نفر در لحظه انفجار در این دوزنقه دوهزارو ۴۰۰ هکتاری بوده‌اند.

مریم‌شکرانی

وضعیت نامعلوم بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور

بندر شهید رجایی با ظرفیت تخلیه و بارگیری بالغ بر ۸۸ میلیون تن کالا در سال، سهم عمده‌ای از تجارت خارجی ایران را در اختیار دارد.

بیشتر از ۵۵ درصد صادرات و واردات و بیشتر از ۷۰ درصد از ترانزیت دریایی ایران وابسته به بندر شهید رجایی است.

حدود ۸۵ درصد از عملیات کانتنیری بنادر کشور از طریق این بندر انجام می‌شود و در سال ۲۰۲۴، حجم جابه‌جایی کانتنیرها در این بندر به حدود سه میلیون TEU رسید.

در این بندر بزرگ سالانه میلیارد‌ها دلار کالا از بیش از ۸۰ کشور دنیا وارد کشور می‌شود. طبق آمارهای رسمی، در سال گذشته بیش از هشت‌میلیون و ۲۸۵ هزار تن کالا از طریق این مرکز وارد کشور شد که معادل ۲۰میلیارد و ۲۵۳میلیون و ۶۶۱ هزار دلار است. این حجم واردات، به تنهایی بخشی قابل توجه از نیازهای بازار داخلی را تأمین می‌کند و در اقتصاد کشور نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.

با این حال هیچ‌کس نمی‌داند ابعاد خسارت مالی چقدر است و رسانه‌ها در این زمینه به حدس و گمان و احتمالات روی آورده‌اند.

ادعای متناقض و حدس و گمان درباره خسارت

مسعود پزشکیان، رئیس جمهوری، در نشست ویژه ستاد مدیریت بحران استان هرمزگان گفت «سؤال اینجاست که آیا لازم است ۱۴۰ هزار کانتنیر را سه تا چهار ماه در بندر نگهداری کنیم؟ باید مطالعات تطبیقی از دیگر کشورهای پیشرفته داشته باشیم تا بتوانیم مانع از بروز چنین مشکلاتی در کشور شویم.» اما مشخص نیست که آیا ۱۴۰ هزار کانتنیر آسیب دیده‌اند یا نه؟

از آن سو فارس مدعی شده است که فقط دو هزار کانتنیر از ۱۳۵ هزار کانتنیر آسیب دیده‌اند و این عدد واقعی خسارت است! این رسانه در ادامه به نقل از رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نوشته که تنها ۱.۵ درصد از کل ظرفیت ۱۳۵ هزار کانتنیری بندر خسارت دیده‌اند و ۹۸.۵ درصد از محموله‌های بندر کاملاً ایمن باقی مانده‌اند.

همچنین بخش‌هایی از زیرساخت جاده‌ای بندر نیز آسیب دید و بندر شهید رجایی همچنان می‌درخشد!

اما به گزارش ایسنا سعید رسولی، سرپرست سازمان بنادر، به صداوسیما گفته است بندر شهید رجایی دوهزارو ۴۰۰ هکتار وسعت دارد که این حریق در یکی از محوطه‌های کانتنیری این بندر با وسعت ۱۵ هکتار اتفاق افتاده است که البته بخشی از این

شرق

یادداشت

بازار، مردم و رفتار دولت در ایذه حمایت از بخش خصوصی خرده‌پا

قاسم آل‌کنیر؛ به باور کارشناسان حوزه اجتماعی، بازار از محدوده صرفاً اقتصادی فراتر رفته و در عرصه تنظیم اجتماعی و کنش اجتماعی نیز نقش آفرینی می‌کند. در این راستا، دو بُعد از بازار مورد توجه قرار گرفته است؛ اول بازارهای جغرافیایی به‌عنوان مکان‌هایی با کارکرد اجتماعی– فرهنگی و دوم، مناسبات بازار به‌مثابه الگویی عملی برای مبادله.

اینکه دو مفهوم «بازار» و «جامعه بازار» کدام معنای مختص خود را دارند بر این مبنا تعریف می‌شود که بازار یکی از پیواتینر و بااهمیت‌ترین فنشاهای شهری به شمار می‌آید؛ فضایی که از گذشته‌های دور تاکنون، با وجود تحولات و تغییرات شهری گسترده، به حیات و پویایی خود ادامه داده است.

بازار هم به‌عنوان فضایی اقتصادی و همچنین به‌مثابه نهادی اجتماعی و فرهنگی در تنظیم روابط اجتماعی مؤثر بوده و می‌تواند در حفظ دوام، انسجام و ثبات جامعه کارکردهای بسیار مهمی ایفا کند، در گذشته و پیش از حضور اینترنت و شبکه‌های اجتماعی، خبرها در بازارها ترند شده و از یکی به دیگری منتقل می‌شد و مردم آخرین خبرهای شهر را از جامعه بازار می‌شنیدند.

در همین راستا، اصولاً بازارهای محلی انسجام اجتماعی بیشتری نسبت به بازارهای مدرن یا نو دارند. برای مثال احتمالاً بازار عاصری یا کیان در اهواز، جامعه بازاری منسجم‌تری نسبت به بازار زیتون یا حتی بازار سی‌متری فاجعه باشد. به همین نسبت اغلب بازارها در شهرستان‌ها قوام و دوام اجتماعی قوی‌تری نسبت به بازارهای مدرن مراکز استان‌ها دارند. در همین چارچوب، استاندارد خوزستان در سفر سه‌روزه خود به حوزه مکنگش، با حضور در بازار ایذه و گفت‌وگو با بازاریان، اهمیت این نهاد اجتماعی–اقتصادی را به رسمیت شناخت. او برخلاف رویه معمول که مسئولان دولت صرفاً به بازدید از نهادهای دولتی محدود می‌شوند، به دل بازار رفت و مشکلات فعالان بخش خصوصی خرده‌پا را از نزدیک شنید.

استاندار خوزستان با حضور مستقیم در بازار و گفت‌وگو با بازاریان، برخلاف روند مرسوم متمرکز صرف بر نهادهای دولتی، به یکی از بسترهای اصلی حیات اقتصادی و اجتماعی جامعه محلی توجه نشان داد.

یرواض است که سیدمحمدرضا مولائی‌زاده در سیاست‌هایش به تقویت بخش خصوصی، به‌ویژه آن بخش‌هایی است که تاکنون کمتر دیده شده‌اند، پرداخته است. اهمیت این رویکرد در آن است که نشان می‌دهد مدیریت عالی استان به نقش بازار و اقتصاد مردمی در توسعه و پایداری اجتماعی–اقتصادی توجهی جدی دارد.

خبر

مسکن، رکورددار نرخ تورم

طبق اعلام مرکز آمار، گروه مسکن، آب، برق، گاز و زیرساخت‌ها و پوشاک و کفش به ترتیب در پایان برنامه ششم توسعه با ۱۵.۵ و ۳.۳ درصد بیشترین و کمترین نرخ تورم را به خود اختصاص داده‌اند.

به گزارش ایسنا، طبق شاخص‌های برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور که از سوی مرکز آمار ایران منتشر شده است، نرخ تورم پوشاک و کفش در سال‌های ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۳.۹، ۳.۸، ۵.۱، ۷.۵ و ۴۷.۵ و ترتیب ۴۳.۹، ۳۸.۷، ۵۱.۳، ۴۷.۵ و ۴۷.۲ درصد بوده است که در پایان سال ۱۴۰۲، ۳.۳ درصد افزایش یافته است. همچنین نرخ تورم کالاهای غیرخوراکی و خدمات در پنج سال مذکور به ترتیب ۲۱.۴، ۳۵.۲، ۳۴.۶، ۳۵.۴ و ۴۰.۴ درصد اعلام شده است.

نرخ تورم گروه مسکن، آب، برق، گاز و زیرساخت‌ها در سال‌های ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۳.۷، ۳.۳، ۲۶.۸، ۲۵.۳، ۳۹.۲ درصد است که ۱۵.۵ درصد نسبت به سال اول یعنی ۱۳۹۸ افزایش یافته است.

بنابراین بررسی داده‌ها نشان می‌دهد گروه مسکن، آب، برق، گاز و زیرساخت‌ها در پایان سال ۱۴۰۲ بیشترین نرخ تورم (۱۵.۵ درصد) را به خود اختصاص داده است.

^[1] مسکن، رکورددار نرخ تورم

^[2] مسکن، رکورددار نرخ تورم