«فیروز نادری» با تاکید بر اینکه زیان انباشته خودروسازان ناشی از هزینه‌های اضافی آنهاست، مطرح کرد:

کدام نهادهای رده بالای حاکمیتی از ایران خودرو سهم می‌برند؟

رامتین موثق

یکی از نشانه‌های ناترازی در کشور، زیان انباشته صنایع مختلف است که در بین صنایع، خودروسازی بیش از همه زیان‌ده است و مسئله زیان انباشته این صنعت به چالش‌های اقتصادی کشور افزوده. برخی قیمت‌گذاری دستوری را عامل زیان انباشته این صنعت نازپرورده می‌دانند در حالی که خود دولت‌ها گاهی به روش‌های دستوری و به قیمت زیان مصرف‌کننده سعی در کاهش این زیان انباشته دارد.

وضعیت این زیان به صورتی درآمده است که مدیرعامل ایران‌خودرو به تازگی اعلام کرده است دیگر با این زیان انباشته نمی‌توان ادامه داد و این صنعت دیگر توان این حجم از زیان انباشته را ندارد. علیمردان عظیمی درباره اینکه در موضوع صنعت خودرو باید چه مرجعی را مقصر مشکلات موجود بدانیم، اظهار کرد: به اعتقاد بنده، اصلی‌ترین اشکال در گذشته این بوده که ما یک سیاست استراتژیک واحدی در صنعت خودرو نداشته‌ایم. قوانین و مقررات متعددی برای این صنعت وضع شده که برخی بخش‌های این قوانین و مقررات در تعارض با یکدیگرند.

بهای تمام‌شده خودروهای داخلی بالاست

یکی از نکات قابل توجه سخنان مدیرعامل ایران‌خودرو، ادعای او درباره بالا بودن قیمت تمام‌شده خودروهاست. او در عین حال با اشاره به اختلاف نجومی قیمت کارخانه و بازار آزاد، مدعی شد که ۸۰ درصد محصولات این خودروساز با زیان تولید می‌شود.

عظیمی ضمن اشاره به اینکه یکی از راه‌های کنترل قیمت مواد اولیه در زنجیره ورودی، در کاهش بهای تمام شده است، گفت: ۳۰ درصد از ورق تولیدی فولادی‌ها را، خودروسازها استفاده می‌کنند اما آن‌ها در بورس و در فضای رقابت کامل و حتی گاه بیش از آنچه که در بورس است، به ما می‌فروشند (به‌طوری که در بورس به من خودروساز می‌فروشد، سپس بند «سایری» به آن اضافه می‌شود و با قیمت بالاتر از بورس، می‌فروشند). فروش پتروشیمی‌ها و فولادی‌ها به خاطر عرضه در بورس و به قیمت رقابتی، همه، سرشار از سود است. من خودروساز اگر این ۳۰ درصد ورق فولادی را از کشور تهیه و وارد کنم، ارزان‌تر برایم تمام می‌شود.

ادعای رقابت با دست بسته!

اما عجیب‌ترین قسمت سخنان این مدیر خودروساز، ادعای رقابت با دستان بسته است. عظیمی در این خصوص اظهار کرد: معنای فضای رقابتی این است که همه بازیگران این صحنه، از یک امتیاز مساوی برخوردار باشند. نمی‌توان وارد یک بازی شد، دست یک طرف را بست و گفت با طرفی که دستش باز است، رقابت کن! زمانی که قیمت محصولات خودروسازان را یک مرجعی تعیین می‌کند آن هم کمتر از قیمت تمام شده برای خودروساز، با خودرویی که از خارج از کشور وارد می‌شود و بخاطر آن، ارز هم از کشور خارج می‌شود و قیمت دستوری ندارد؛ به سختی بتوان رقابت کرد. بایستی شرایط تعیین قیمت محصولات من خودروساز را هم همچون خودروهای وارداتی در نظر گرفت، در غیر اینصورت رقابتی صورت نمی‌گیرد.

او ضمن استقبال از تصمیم دولت چهاردهم برای واردات خودرو و تخصیص ارز برای این منظور، خاطرنشان کرد: واردات سبب رقابت بیشتر در بازار و توسعه صنعت خودرو داخلی خواهد شد؛ ایران‌خودرو نیز تلاش خواهد کرد تا با قیمت و کیفیت رقابتی تولید خود را ادامه دهد.

این اظهارات از آن جهت عجیب می‌نماید که سال‌های سال است بازار خودروی ایران انحصاری شده است و حتی با وجود ادعای بسیار دولت سیزدهم در زمینه واردات خودرو، واردات به صورت محدود انجام شد و هیچ تاثیری در بازار نداشت. این ادعای دست بسته بودن خودروساز ایرانی، با وجود رانت عظیم این صنعت و کمک‌های بسیار دولتی، ریشه در چه دارد؟ آیا خود خودروسازان داخلی در جلوگیری از واردات دست دارند اما می‌خواهند با آدرس غلط دادن نقش خود را کتمان کنند؟

زیان انباشته نتیجه بی‌برنامگی خود خودروسازان است

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، زیان انباشته خودروسازان را نتیجه بی‌برنامگی خودشان دانست.

فیروز نادری درباره زیان انباشته خودروسازان تاکید کرد: این زیان انباشته ریشه در بی‌برنامگی آنها دارد زیرا خودروهایی که در کشور ما تولید می‌شود آنقدری قیمت تمام شده ندارند که بخواهند با آن ضرر کنند.

او با اشاره به اینکه برخی نهادها هستند که از تولید خودرو نفع می‌برند و در فروش خودرو سهم دارند، افزود: یکی از دلایل زیان انباشته خودروسازان همین است اما برای مردم این علت را شفاف نمی‌کنند. خودروسازان اعلام نمی‌کنند که چه ارگان‌هایی هستند که از فروش ایران‌خودرو سهم می‌برند زیرا ایران‌خودرو دولتی است و نمی‌توان نام این ارگان‌ها را که در رده‌های بالای حاکمیتی هستند، فاش کرد.

این تحلیلگر حوزه خودرو درباره دیگر دلایل زیان انباشته خودروسازان گفت: بی‌نظمی و سوءمدیریت هم در زیان انباشته موثر است؛ یعنی نتیجه زدوبندهایی است که با قطعه‌سازان دارند و یکی از دلایل این زیان، دیر پرداخت کردن مطالبات به قطعه‌سازان است که انباشته و انباشته‌تر می‌شود.

هیچ تکنولوژی خاصی در خودروهای داخلی نداریم که بگوییم این قطعه به دلیل تکنولوژی خاص آن گران است. بیشتر خودروهای ما از پلاستیک و فلز بی‌کیفیت تولید می‌شود و فکر نکنم بیشتر از دو سوم قیمت تمام‌شده کارخانه به مواد اولیه مربوط باشد. بقیه قیمت تمام‌شده هزینه‌های اضافی تعداد کارکنان، به خصوص کارکنان اداری بیش از اندازه، وجود زیرمجموعه‌های صوری و ناکارآمد (الکی) و... است

خودروهای ایرانی از بدترین مواد اولیه، تولید می‌شوند

نادری درباره ادعای بالا بودن قیمت تمام شده خودروهای ایرانی عنوان کرد: مواد اولیه‌ای که در تولید خودروهای داخلی استفاده می‌شود چیز خاصی نیست یعنی دقیقا بدترین نوع جنس را، اعم از آهن و پلاستیک، در این خودروها به کار می‌برند.

او ادامه داد: پلاستیک مورد استفاده در خودروها از مواد دست دوم و تماما پلاستیک خشک است. در صورتی که به ۲۰ سال پیش برگردیم می‌بینیم که مواد اولیه آهنی و پلاستیکی، کیفیت بسیار بهتری نسبت به امروز داشت.

این کارشناس تصریح کرد که هیچ تکنولوژی خاصی در خودروهای داخلی نداریم که بگوییم این قطعه به دلیل تکنولوژی خاص آن گران است. بیشتر خودروهای ما از پلاستیک و فلز بی‌کیفیت تولید می‌شود و فکر نکنم بیشتر از دو سوم قیمت تمام شده کارخانه به مواد اولیه مربوط باشد.

نادری هزینه‌های اضافی را در افزایش قیمت تمام شده موثر دانست و گفت: بقیه قیمت تمام شده هزینه‌های اضافی است. برای مثال تعداد کارکنان و به خصوص کارکنان اداری بیش از اندازه که در این شرکت‌ها هستند، وجود زیرمجموعه‌های صوری و ناکارآمد (الکی) و ...، همه این مسائل در کنار هم برای قیمت تمام شده هزینه‌تراشی می‌کنند.

او تاکید کرد: اصلی‌ترین علت بالا بودن قیمت تمام شده، پولی است که بقیه نهادها از آنها می‌گیرند و در فاکتور هم به اسم دیگری ثبت می‌شود و در فاکتور فروش هم برداشته می‌شود. یعنی یک درصدی از

یک کارشناس صنعت خودرو: یکی از دلایل زیان انباشته خودروسازان سهم برخی نهادها و ارگان‌ها در فروش خودرو است اما برای مردم این علت را شفاف نمی‌کنند. خودروسازان اعلام نمی‌کنند که چه ارگان‌هایی هستند که از فروش ایران‌خودرو سهم می‌برند زیرا ایران‌خودرو دولتی است و نمی‌توان نام این ارگان‌ها را که در رده‌های بالای حاکمیتی است، فاش کرد

فروش خودرو به جای دیگر واریز می‌شود و کسی هم نمی‌تواند از آنها سوال کند که این پول چه می‌شود؟

این تحلیلگر درباره تاثیر گذاری این روند بر زیان انباشته خودروسازان بیان کرد: وقتی بهای تمام شده یک خودرو برای خودروسازان ۲۰۰ میلیون تومان است و این خودرو را ۳۰۰ میلیون تومان می‌فروشند، باید ۵۰ میلیون تومان هم سهم فروش نهادها و ارگان‌های ذی‌نفع را بدهند و این در زیان آنها موثر است.

خودروهای ایرانی در رقابت حرفی برای گفتن ندارند

نادری درباره منشا اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد اظهار کرد: اختلاف قیمت از زمانی شروع شد که جلوی واردات را بستند. اگر به ۸ سال پیش برگردیم می‌بینیم قیمت کارخانه و بازار آزاد یکی بود و حتی خودرویی سراغ داشتم که از کارخانه خریدیم و در بازار آزاد به زیر قیمت کارخانه فروختیم!

او با یادآوری اینکه تا ۸ سال پیش واردات آزاد بود و خودرو وارد کشور می‌شد، درباره این اختلاف قیمت تصریح کرد: این مسئله نشأت گرفته از تحریم‌هاست. قبل از تحریم‌ها خودروسازان خودروها را با چک دوساله می‌فروختند اما اکنون برعکس شده به صورتی که ۲ سال قبل پول خودرو را می‌گیرند و بعد خودرو را تحویل مشتری می‌دهند.

درِ کارخانه‌های خودروسازی را ببندند، برای کشور بهتر است

این کارشناس صنعت خودرو درباره اظهارات مدیرعامل ایران‌خودرو درباره رقابت عنوان کرد: فضای بازار خودروی ایران رقابتی نیست و اصلا نمی‌توانند رقابت کنند؛ خودروسازان داخلی نمی‌توانند حتی با هم رقابت کنند چه برسد با کشورهای دیگر.

نادری با تاکید بر اینکه خودروهای مادر نسبت با خودرو اکثر کشورها قابل رقابت نیست و حرفی برای گفتن ندارند، تأکید کرد: خودروسازان صددرصد در جلوگیری از واردات نقش دارند زیرا اگر واردات آزاد شود، محصولات خودروسازان روی دستشان می‌ماند و دیگر کسی سوار خودرو داخلی نمی‌شود.

او در پایان خاطرنشان کرد: اگر واردات کاملا آزاد شود و درِ کارخانه‌های خودروسازی را ببندند، بسیار برای کشور بهتر است. شاید یکی دو سال اول زیان باشد اما بعد از این مدت تماما سوداست.

گزارش

باوجود تخصیص ارز نیما:

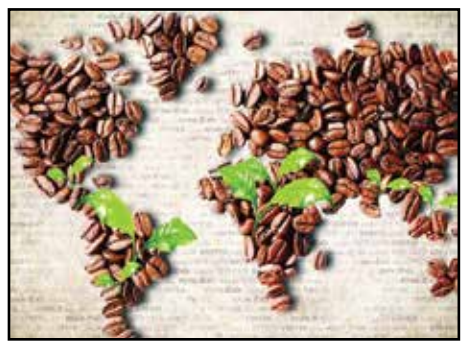
قیمت قهوه در ایران نجومی است

آمار تازه از قیمت قهوه شاید برای بسیاری از طرفداران این نوشیدنی در ایران باعث شگفتی و تعجب بود. البته که کمتر ایرانی بوده که در سال‌های اخیر و به خصوص در فاصله سال ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۳ متوجه افزایش عجیب و غریب قیمت قهوه در ایران نشده باشد، اما خبر اینکه قیمت قهوه در ایران تقریبا ۶ برابر نرخ جهانی آن است برای بسیاری از طرفداران این نوشیدنی حیرت‌انگیز بود.

به گزارش اقتصاد۲۴، باید توجه داشت از آنجا که نرخ دلار وارداتی برای قهوه ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان است، یعنی از واردات آن از ارز نیمایی بهره می‌برد، پس می‌توان گفت که قیمت دلاری هر کیلوگرم قهوه فوری ارزان قیمت، برای مصرف‌کننده نهایی در ایران با شرایط و ارقام فعلی رقمی حدود ۲۷ دلار است، در صورتی که نرخ جهانی آن ۴ الی ۵ دلار است.

اما اولین خبر درباره افزایش عجیب قیمت قهوه را حسام ربیعی، رئیس انجمن قهوه ایران در اردیبهشت سال جاری داد. او در اردیبهشت سال جاری در گفت‌وگو با انتخاب گفته بود: «قیمت قهوه در یکسال گذشته افزایش قابل توجهی داشته است. مهم‌ترین مسأله بحث عرضه و تقاضاست. تقاضا برای قهوه هر سال در جهان بیشتر می‌شود و مصرف قهوه در سال گذشته طی بیست سال اخیر بی‌سابقه بوده است. امسال هم پیش‌بینی می‌شود که مصرف قهوه در جهان رکورد بزند.»

او همچنین گفته بود: «افزایش دما و خشکسالی طی سال گذشته در ویتنام که یکی از بزرگترین کشورهای تولیدکننده قهوه‌ی روبوستا است، باعث گرانی جهانی قهوه شده است. تقریباً



قیمت این قهوه از سال گذشته دوبرابر شده است. کشورهای آسیا شرقی مانند اندونزی هم دچار مشکلات آب و هوایی هستند و بر روی قیمت مؤثر بوده‌اند. قهوه عربیکا هم نسبت به سال گذشته ۵۰ درصد افزایش قیمت داشته است. با توجه به کم شدن عرضه روبوستا و پیش‌بینی که برای سال آینده می‌شود، خیلی از کشورها قهوه عربیکا را به چرخه مصرف آورده‌اند.»

در واقع این رئیس انجمن خبر از افزایش عجیب قیمت قهوه روبوستاداده بود، اما هنوز مشخص نبود که وارد کنندگان قهوه، این کالا را نه با دلار آزاد که با ارز نیمایی ۲۸۵۰۰ تومان وارد می‌کنند.

قهوه در ایران نیز کالایی وارداتی محسوب می‌شود پس دیگر عجیب نیست قیمت آن کاملا متاثر از بازارهای جهانی باشد. واردات قهوه به ایران، در سال‌های اخیر به دلیل افزایش تقاضا تا حد زیادی افزایش داشته است. کما اینکه اکنون واردات قهوه از ۱۰ اولویت واردات کالا به کشور به شمار می‌رود و برندهای بسیاری در ایران وجود دارد که انواع مختلف قهوه را در بسته بندی‌های متنوع به صورت دان یا پودر قهوه وارد بازار می‌کنند. هر چند به دلیل حفظ کیفیت قهوه، معمولا قهوه به صورت دان وارد کشور می‌شود.

بر اساس گزارش گمرک، میزان وزنی قهوه وارداتی در این مدت ۴۹ هزار تن بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴۸.۵۵ درصد افزایش داشته است. همچنین این گزارش گمرک ایران با اشاره به اینکه در سال ۱۴۰۲ کشورهای امارات متحده عربی، ویتنام، هند، اندونزی و اوگاندا ۵ کشور عمده طرف معامله واردات قهوه با ایران بودند، می‌افزاید که ۹۵ درصد از ارزش قهوه وارداتی به کشور از طریق ۵ کشور مذکور انجام گرفته و باز بر اساس این گزارش، در سال ۱۴۰۲ این میزان قهوه وارداتی از سوی ۱۲۱ شخص و شرکت انجام گرفته است.

شاید برایتان جالب باشد اگر قیمت ارزان‌ترین قهوه فوری بازار ایران را در نظر بگیریم به کیلویی حدود ۲۷ دلار می‌رسیم و کافی است به سراغ قهوه‌های میان قیمت که حدود یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان است، برویم و به رقم هر کیلو ۳۵ دلار با رقم ارز نیمایی یعنی دلار ۲۸۵۰۰ می‌رسیم و اگر به سراغ رقم قهوه‌های ترکیبی روبوستا و عربیکا برویم که به طور معمول در بازار با رقم هر کیلو ۲ میلیون تومان فروخته می‌شود، به رقم ۷۰ دلار در هر کیلو با ارز نیمایی ۲۸۵۰۰ تومان می‌رسیم.

این در حالی است که معادل‌های این قهوه‌ها در جهان با قیمت بین ۴ تا ۷ دلار فروخته می‌شود. حال اگر بخواهیم دلار حدود ۶۰ هزار تومان آزاد را معیار قرار دهیم، برای قهوه‌های فوری ایران به رقم بین ۲۸ تا ۳۵ دلار در هر کیلو خواهیم رسید؛ یعنی حتی با رقم دلار آزاد نیز در محاسبه قیمت قهوه در ایران نسبت رقم جهانی آن نجومی است.

مسئله در این میان فارغ از حقوق مصرف‌کننده بی‌دفاع ایرانی، موضوع ارزی است که وارد کننده دریافت می‌کند، اما گویا خود را چندان ملزم به رعایت قوانین و اصول آن نمی‌داند.

گفت و گو

یک استاد دانشگاه:

لایحه جدید تجارت، قانونی ضد تجارت است

یک استاد دانشگاه عنوان کرد: به نظر من لایحه جدید تجارت، تسهیل شرایط تجارت نیست بلکه قانون ضد تجارت است. بعضی مواقع قانون نباشد بهتر از یک قانون بد است.

علی‌اکبر نیکواقبال در گفت‌وگو با مهر، تاکید کرد که یک قانون بد جلوی کارها را می‌گیرد، دردسرهای جدید ایجاد می‌کند. این لایحه هم بسیار طولانی است و هم بسیار مبهم، برای فهم آن باید شرکت حقوقی استخدام کرد، بدرد تجار نمی‌خورد.

او تعداد بالای مواد لایحهٔ جدید تجارت را ایرادی مهم دانست و افزود: لایحهٔ جدید تجارت مفصل، طولانی است و اساساً این تعداد زیاد عجیب و غریب زیاد است. به نظر من که این قانون ضد تجارت است؛ چون قانون تجارت به این معناست که به راحتی مسائل چه پولی-مالی، چه مبادلات را در اسرع وقت به اتمام برساند. اگر قرار باشد که کسی شکایتی داشته باشد و این شکایت ۵ سال در دادگاه طول بکشد که تاجر ورشکست می‌شود. به نظرم این قانون تجارت نبود. این استاد دانشگاه تهران از اطاله دادرسی گفت: یک موضوع ساده را وکلای زبردست می‌توانند چندین دهه طولش بدهند، وای به حال چنین قانونی که این همه ریزه کاری‌های عجیب و غریب دارد. مگر همه چیز باید با قوانین حل و فصل شود. شما یک مجازات درست بگذارید. وقتی مبالغ بسیار هنگفت به سرانجام نمی‌رسد، این قانون تجارت چه کمکی می‌خواهد کند. در نتیجه حتی در تجارت معمولی و جزئی بین شرکت‌های کوچک کافی است یک نفر سوءنیت داشته باشد و در جریانی که ناصواب باشد، سودی ببرد. طرف مقابل برای اینکه به حقش برسد باید ۵ سال بدود خب معلوم است از حقش می‌گذرد، ارزش ندارد دنبال این کار برود.

نیکواقبال اظهار کرد: من تعجب کردم که این همه افراد فهیم، برجسته و خوب در مجلس هستند چطوری می‌شود که چنین چیزی را تصویب کرد. این جریان انقدر طولانی و مفصل است که بیشتر ناامیدی ایجاد می‌کند. من این را نپسندیدم ولی من اقتصاددان هستم. منتظرم ببینم که حقوقدان‌ها چه می‌گویند. چرا این به تصویب رسیده است. در جامعه‌ای که اصلاً قانون هم وجود نداشته باشد عقل سلیم بین ۲ نفر تصمیم‌گیری و نهایت یکی را محکوم می‌کند. احتیاج به این قوانین ندارد. عقل سلیم مبنای معاملات و تجارت است. راستی و درستی مبنای کار است. این موارد هم ۱۰ الی ۲۰ تا نبود. سر به فلک می‌کشید.

او ادامه داد: به نظر من این قانون تسهیل تجارت نیست بلکه قانون ضد تجارت است. تجارت باید بحث بسیار ساده باشد. معامله‌ای انجام می‌دهد. قراردادی بین طرفین بسته می‌شود. باید به اجرا گذاشته شود؛ ولی این‌طور که می‌بینم تمام این وارد کنندگان و صادر کنندگان کوچک و بزرگ باید شرکتی را به استخدام خودشان در بیاورند یا وکیلی بگیرند که بگویند این کار را کن، این کار را نکن؛ چون مثلاً اینجا مخالف قانون است. این دردسرهای تجارت را خیلی بالا می‌برد. به نظر من اگر یک قانون کوتاه، قوی و محکم باشد، همین قدر کافی است. قاضی هم بالاخره باید در این شکایت‌هایی که می‌شود حتماً این فهم و شعور را دارد که بتواند تشخیص بدهد کسی که سوءاستفاده کرده است را محکوم کند؛ نه اینکه از این تعداد زیاد مواد قانونی هر وکیلی بتواند سال‌ها مسئله را بپیچاند. این کارشناس مسائل اقتصادی در پایان تصریح کرد: بهتر است که تجدیدنظری شود. بعضی مواقع قانون نباشد بهتر از یک قانون بد است. یک قانون بد جلوی کارها را می‌گیرد، دردسرهای جدید ایجاد می‌کند. ببخشید که این را می‌گویم مملکت ما که از نظر اقتصادی نابود شده است، دیگر نابودتر از این نکنید. بگذارید یک کمی مملکت شکوفا شود. چرا تجار صحیح‌العمل باید کارشان به دادگاه بکشد. به نظر من خیلی دارند قضایا را پیچیده‌تر می‌کنند.

خبر اقتصادی

دبیر انجمن صنایع لبنی:

لبنیات ۱۴ درصد گران می‌شود

دبیر انجمن صنایع لبنی گفت: با افزایش ۲۰ درصدی قیمت شیرخام از ۱۵ هزار تومان به ۱۸ هزار تومان، قیمت لبنیات نیز ۱۴ درصد افزایش خواهد داشت. به گزارش تسنیم، رضا باکری تصریح کرد: اگر تغییر قیمت سایر محصولات پروتئینی به گونه‌ای باشد که بیشتر از لبنیات باشد مردم به‌سمت مصرف آنها می‌روند.

عرضه ارز حاصل از صادرات در سامانه نیما رقم می‌زند:

سود کاسبان و دلالان تحریم‌های داخلی از قِبَل دور زدن یک الزام

به گفته رئیس کمیته ارزی اتاق بازرگانی ایران، صادرکنندگان برای دور زدن الزام به عرضه ارز حاصل از صادرات در سامانه نیما، همواره به دنبال وارد کنندگانی هستند که در ازای دریافت مبلغ ۳۰۰۰ تا ۷۰۰۰ تومان در ازای هر دلار کوتاژ صادر کننده را در اختیار می‌گیرند تا به نام صادرکننده کالا وارد کنند، در این بین سودی که می‌تواند به جیب صادرکنندگان برود و در تولید و تجارت کشور خرج شود به جیب کاسبان و دلالان تحریم‌های داخلی می‌رود. به گزارش ایلنا، یوسف حسینی افزود: همه این موارد از جذابیت صادرات برای صادرکنندگان پیشکسوت و شناسنامه‌دار می‌کاهد و در نتیجه این سازوکارهاست که صادرات ما کاهش پیدا می‌کند، این افراد اگر تعهدات ارزی خود در قبال دولت را اجرا کنند تجارت آنها دیگر صرفه اقتصادی ندارد و اگر از آن سر باز نزنند به قاچاقچی بودن و نافرمانی متهم می‌شوند و همه اینها بر آمده از اتخاذ سیاست‌های نادرست توسط مدیران کارنابلد است.

گمرک ایران اعلام کرد:

متروکه شدن کالای وارداتی ۲۰ روز بعد از اخطار

گمرک ایران اعلام کرد چنانچه صاحبان کالا تا ۲۰ روز از تاریخ ابلاغیه اخطاریه نسبت به انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا اقدام نکنند کالای مربوطه متروکه می‌شود. به گزارش تسنیم، دفتر واردات گمرک ایران در بخشنامه‌ای به گمرکات اجرایی اعلام کرد: چنانچه صاحب کالا ظرف ۲۰ روز از تاریخ ابلاغ اخطاریه نسبت به انجام تشریفات گمرکی و ترخیص اقدام ننماید تشریفات متروکه آغاز و با تخصیص شماره ثبت کوتاژ در سامانه گمرک، کالای متروکه اظهار شده تلقی و اظهارنامه تحت این شماره شناسایی می‌شود.

عضو کمیسیون عمران مجلس، توضیح داد:

تعلل روس‌ها برای نهایی کردن قرارداد راه آهن رشت - آستارا

عضو کمیسیون عمران مجلس در مورد تعلل روس‌ها برای نهایی کردن قرارداد راه آهن رشت-آستارا گفت: پس از شهادت رئیس دولت سیزدهم و استقرار دولت چهاردهم طبیعی است که طرف سرمایه‌گذار، چه داخلی و چه خارجی منتظر این باشد که سیاست‌های دولت جدید را ببینند، بسنجد و ارزیابی کند. اما طبق صحبت‌های رئیس جمهور قرار است پروژه‌های خوب دولت گذشته ادامه پیدا کند. به گزارش ایلنا، مجتبی یوسفی تاکید کرد: اگر وزارت راه و شهرسازی برای پروژه‌هایی مانند اتصال کریدورها از جمله رشت به آستارا و در نهایت تکمیل کریدور شمال-جنوب همت داشته باشد، این راه آهن رشت-آستارا از پروژه‌های کلیدی خواهد بود که می‌تواند دستاوردهای زیادی داشته باشد.

یک مقام صنفی:

صنعت دارو با قیمت‌گذاری دستوری دچار مشکل می‌شود

عضو هیات مدیره سندیکای صاحبان صنایع داروهای انسانی بیان کرد: امیدواریم در دولت چهاردهم بحث قیمت‌گذاری دستوری دارو حل شود، اگر این موضوع حل نشود، صنعت دارو دچار مشکل می‌شود. به گزارش اقتصادآنلاین، مرتضی خیرآبادی یادآور شد: زمانی که ارز دارو از ۴۲۰۰ تومان به ۲۸ هزار و پانصد تومان تبدیل شد، به ما قول دادند که قیمت‌گذاری دستوری برداشته می‌شود، اما این اتفاق رخ نداد و قیمت‌گذاری دستوری را مجدد اجرا کردند. او همچنین در مورد ارز دارو نیز گفت: مواد اولیه دارو با قیمت ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان، مواد جانبی با ارز نیما و بسته‌بندی با ارز آزاد ۶۰ هزار تومانی است. یعنی در یک دارو سه قیمت ارز داریم، اما متاسفانه همیشه نگاه دولت به رقم ارز ترجیحی است و به ۴۲ و ۶۰ هزار تومان توجهی ندارد.

عضو هیات مدیره اتاق بازرگانی دو کشور:

مسیر تجارت زمینی ایران با کویت مسدود است

عضو هیات مدیره اتاق مشترک ایران و کویت بر لزوم فراهم آمدن امکان تجارت زمینی میان دو کشور تاکید کرد و از غلبه تجارت غیررسمی بر تجارت رسمی بین ایرانی‌ها و کویتی‌ها خبر داد و اظهار کرد: با وجودی که از مرز خرمشهر تا کویت تنها حدود ۷۰ کیلومتر راه است و پیمایش آن حدود یک ساعت زمان می‌برد اما هنوز امکان تبادل زمینی کالا بین دو کشور وجود ندارد در حالی که حمل زمینی سرعت و هزینه انتقال بار را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد، در حال حاضر در تجارت با کویت حمل دریایی در اولویت است که هزینه آن نسبت به حمل زمینی بالاتر است. او افزود: بازرگانان ایرانی به دلیل مشکلات سیاسی حتی نمی‌توانند در رویدادهای تجاری کویت شرکت کنند و در صورت انجام معامله نمی‌توانند پول خود را به کشور برگردانند و همه اینها ریسک تجارت را بالا می‌برد.