اخبار

بازدید وزیر جهاد کشاورزی از بندر کاسپین

وزیر جهاد کشاورزی در جریان سفر به گیلان از اسکله بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی بازدید و فرصت‌های این بندر برای توسعه صادرات محصولات کشاورزی به بازارهای اوراسیا را بررسی کرد.

به گزارش مدیریت روابط عمومی و امور بین الملل سازمان منطقه آزاد انزلی، غلامرضا نوری به همراه استاندار گیلان، رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان همراه با جمعی از مسئولان استانی با حضور در اسکله بندر کاسپین، توانمندی‌ها و زیرساخت‌های این بندر نسل سوم را برای تجارت محصولات کشاورزی ارزیابی کرد.

بندر کاسپین با ۱۴ اسکله و امکانات پس‌کرانه شامل انبار غلات، مخازن روغن، سردخانه‌های مدرن و تجهیزات بارگیری، بیش از ۳۵ درصد از تجارت با کشورهای آسیای میانه به‌ویژه روسیه را انجام می‌دهد.

سالانه بخش قابل توجهی از واردات غلات و روغن کشور و همچنین صادرات میوه و سبزیجات از این مسیر صورت می‌گیرد.

اتصال در حال تکمیل راه‌آهن رشت - بندر کاسپین و راه‌اندازی حمل‌ونقل کانتینری یخچالی، فرصت صادرات پایدار و سریع محصولات کشاورزی تازه‌خوری به مقاصد منطقه‌ای را فراهم خواهد کرد.

نزدیکی به بازارهای روسیه، قزاقستان و آذربایجان، و معافیت‌های مالیاتی ۲۰ ساله منطقه آزاد انزلی از جمله مزایای این بندر برای فعالان بخش کشاورزی به شمار می‌رود.

غلامرضا نوری، وزیر جهاد کشاورزی همچنین از یکی از کارخانه‌های برتر برنجکوبی شهرستان بندرانزلی بازدید کرد. این واحد تولیدی به عنوان یکی از کارخانه‌های رتبه‌دار استان، شلتوک تولیدی کشاورزان را با استفاده از تجهیزات پیشرفته به برنج سفید تبدیل می‌کند.

هدف از این بازدید، بررسی روند فرآوری و بسته‌بندی برنج، آشنایی با ظرفیت‌های صنعتی بخش کشاورزی و حمایت از تولیدکنندگان داخلی است.

آقاجانلو خبر داد

۱۲ طرح معدنی و صنایع معدنی آماده افتتاح در هفته دولت

رئیس هیات عامل ایمیدرو از آماده بودن ۱۲طرح معدنی و صنایع معدنی برای افتتاح در هفته دولت خبر داد.

به گزارش روابط عمومی ایمیدرو، محمد آقاجانلو با اعلام اینکه این میزان طرح حوزه هایی از جمله فولاد، مس، طلا، سرب و روی، فسفات و امور زیرساختی را دربرمی گیرد، افزود: ارزش پروژه های آماده افتتاح به بیش از ۲٫۳ میلیارد دلار می رسد.

معاون وزیر صنعت معدن و تجارت، میزان اشتغال مستقیم این طرح ها را افزون بر ۵۶۰۰ نفر اعلام کرد و اظهار داشت: زمینه ایجاد نزدیک به ۱۹هزار اشتغال غیرمستقیم نیز با افتتاح این تعداد پروژه فراهم می شود.

طرح های حوزه معدن و صنایع معدنی که با تسهیل گری ایمیدرو و مشارکت شرکت های خصوصی، آماده افتتاح شده اند، شامل: دو کارخانه فولادسازی استانی شامل نی ریز و سفید دشت، سرب و روی مهدی آباد، کارخانه الکترود گرافیتی، طرح اکتشاف و تجهیز معدن طلای کوه دم، کنسانتره سنگ آهن بهاباد)چادرملو(، نیروگاه شرکت ملی صنایع مس ایران، کارخانه ریخته گری مفتول مسی رفسنجان، پایگاه امداد و نجات طبس، افتتاح کارخانه بازیابی باطله های معدن فسفات اسفوردی بافق، افتتاح کارخانه بازیابی باطله های معدن فسفات اسفوردی بافق، گندله سازی ۴ میلیون تن – (با مشارکت چادرملو غدیر) و نیروگاه خورشیدی چادرملو، هستند.

فرمول کاست پلاس؛ باج دولت به خودروساز یا گام به سوی رقابت؟

تولید خودروهای بی‌کیفیت به پایان می‌رسد؟

یک کارشناس بازار خودرو می‌گوید: الان با قیمت‌گذاری آزاد و تعرفه پایین، اگر خودروساز بخواهد در بازار بقا پیدا کند هیچ راهی جز این ندارد که قیمتش را متناسب با رقبایش تعیین کند. ایران خودرو و سایپا مجبور می‌شوند برای رقابت با ماشین‌های وارداتی یا شرکت‌های دیگر محصولاتشان را به‌روز و قیمت را اصلاح کنند. من فکر می‌کنم فرمول کاست پلاس برای ایران جواب می‌دهد ولی امیدوارم روند بروکراسی سختی که برای واردات خودرو وجود دارد، از بین برود.

برای اینکه خودرو را از کالای سرمایه‌ای تبدیل به کالای مصرفی کنیم، یک راه بیشتر نداریم و آن این است که خودروسازی را به بخش خصوصی بدهیم یا اینکه اگر هم دولتی است، بگذاریم خودش قیمت‌گذاری را تعیین کند

بر اساس مصوبه جدید شورای رقابت، خودروسازان از این پس می‌توانند قیمت محصولات خود را به‌طور مستقیم و بر مبنای فرمول «کاست‌پلاس» تعیین و عرضه کنند. مطابق این روش، قیمت نهایی خودرو حاصل جمع هزینه تمام‌شده تولید شامل مواد اولیه، نیروی انسانی، انرژی، حمل‌ونقل و سایر هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم، به‌علاوه درصدی مشخص به‌عنوان سود تولیدکننده است. نظارت بر صحت این محاسبات بر عهده سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان قرار دارد و خودروساز موظف است مستندات مربوطه را ارائه دهد.

در کنار فرمول «کاست پلاس»، شورای رقابت ابزار مکملی تحت عنوان شاخص رقابت‌پذیری را معرفی کرده است که هدف آن ارزیابی جایگاه قیمتی خودروهای داخلی در مقایسه با محصولات مشابه خارجی است. بر اساس این سازوکار، وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است برای هر خودروی داخلی، حداقل سه خودروی خارجی هم‌رده از نظر کلاس، کیفیت و استاندارد را معرفی کند. سپس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با استفاده از قیمت ارزی این خودروهای خارجی، میانگین قیمت رقبا را محاسبه کرده و آن را با قیمت نهایی خودروی داخلی مقایسه می‌کند.

عماد جعفری، کارشناس حوزه خودرو در پاسخ به این پرسش که آیا استفاده از فرمول کاست پلاس در بازار انحصاری ایران، روش درستی برای قیمت گذاری خودرو است یا خیر؟ به اقتصاد ۲۴ گفت: «ما برای اینکه خودرو را از کالای سرمایه‌ای تبدیل به کالای مصرفی کنیم، یک راه بیشتر نداریم و آن این است که خودروسازی را به بخش خصوصی بدهیم یا اینکه اگر هم دولتی است، بگذاریم خودش قیمت‌گذاری را تعیین کند، اما واردات را با تعرفه پایین آزاد بگذاریم. فکر می‌کنم بخش خصوصی که مدیریت ایران خودرو را در دست گرفته بر دولت فشار آورده و دولت مجبور به کاهش پلکانی تعرفه‌ها شده است.»

وی ادامه داد: «از آنجایی که ایران خودرو دیگر خصوصی نیست، قطعا دولت هم نمی‌خواهد انحصار را در اختیارش قرار دهد که که عده خاصی سود ببرند. از این رو به‌صورت عامیانه اگر بیان کنم، این باج را به شرکت خودروساز داده که باج درستی هم است. اگر اجازه می‌داد شرکت خودروساز قیمت گذاری آزاد داشته باشد و تعرفه واردات را ۱۰۰ درصد می‌کردند، مطمئن باشید که بازار خودرو نابود می‌شد و ایران خودرو و سایپا مانند سال‌های گذشته که می‌تازندند و عرضه را کم و قیمت را افزایش می‌دادند، دوباره تکرار می‌شد. اما الان با قیمت‌گذاری آزاد و تعرفه پایین، اگر خودروساز بخواهد در بازار بقا پیدا کند هیچ راهی جز این ندارد که قیمتش را متناسب با رقبایش تعیین کند. به بیانی دیگر، ایران خودرو نمی‌تواند هر ماشینی که دلش می‌خواهد را با هر کیفیت و قیمتی عرضه کند و مطمئن باشد که مردم می‌خرند. اکنون دیگر باید یک واحد بازاریابی که تا پیش از این نداشته را ایجاد کند و بازار را بسنجد.»

جعفری ضمن تاکید بر اینکه ایران خودرو و سایپا چاره‌ای جز رقابتی کردن قیمت‌ها یا تولید محصولات جدید ندارند، افزود: «خودروسازان باید از تولید محصولات بی‌کیفیتی که تکنولوژی‌اش مربوط به ۴۰ سال قبل است، دست بردارند. به باور من این تعرفه پلکانی که تا ۱۵۰۰ سی سی ۲۰ درصد و همینطوری بالا می‌رود، مناسب است. اگر دولت این بوروکراسی عجیب و غریب واردات را کنار بگذارد، به خاک‌خوری ماشین‌های وارداتی در گمرک خاتمه دهد و افرادی که در واردات خلل ایجاد می‌کنند را کنار بگذارد، با این تعرفه‌ها مطمئن باشید بازار خودرو بازار مصرفی می‌شود و خودروهای فرسوده زودتر از چرخه خارج می‌شوند. نکته بعدی اینکه ایران خودرو و سایپا مجبور می‌شوند برای رقابت با ماشین‌های وارداتی یا شرکت‌های دیگر مانند کرمان خودرو، مدیران خودرو و بهمن محصولاتشان را به‌روز و قیمت را اصلاح کنند. من فکر می‌کنم این فرمول برای ایران جواب می‌دهد ولی امیدوارم روند بروکراسی سختی که در حال حاضر برای واردات خودرو وجود دارد، از بین برود.»

این تحلیلگر بازار خودرو در پاسخ به اینکه اینکه این نوع قیمت‌گذاری می‌تواند منجر به کاهش شکاف قیمتی کارخانه و بازار شود؟ گفت: «در چند ماه گذشته که جنگ هم اثرگذار بوده، عملا شکاف قیمتی بین خودروهای آزاد و کارخانه نداشتیم. درصورتی که در ادوار گذشته قیمت کارخانه یک عددی بوده و قیمت بازار هم حباب بسیار زیادی داشته است. دلیلش هم مشخص است، چون بازار انحصاری بود، واردات وجود نداشت و سرمایه گذاران با استفاده از رانت موفق به ثبت نام ماشین می‌شدند و آن را در بازار آزاد با قیمت بالاتر می‌فروختند. علت رخ دادن این روند هم این بود که، چون خودروساز انحصار در دستش بود، تیراژ را پایین می‌آورد، عرضه به بازار را کم می‌کرد برای اینکه به دولت بگوید من دارم ضرر می‌کنم و قیمت را باید افزایش دهم.»

وی افزود: «این روش را در این چند سال از سوی شرکت‌های خودروساز دیدیم که عرضه را پایین نگه می‌داشتند، حباب زیاد می‌شد و به دنبال افزایش قیمت بودند. الان بازی فرق کرده و قیمت ایران خودرو و سایپا مشخص است. اگر هم عرضه را کم کنند، اشکالی ندارد چراکه واردکننده یا خودروساز دیگر می‌تواند سهم بازار آنها را به دست بیاورد. در چنین بازاری رقابت و نوآوری وجود خواهد داشت و کیفیت هم بالا می‌رود چراکه ایران خودرو دیگر نمی‌تواند بگویید من دارم ضرر می‌کنم و با این کیفیت فعلی نمی‌تواند با محصولات دیگر رقابت کند. از سوی دیگر، قطعه‌ساز که زنجیره تامین ایران خودرو است هم نمی‌تواند بگویید خودروساز به من بدهکار است و من نمی‌توانم قطعه با کیفیت تولید کنم. تمام این سال‌ها بهانه خودروساز و قطعه‌ساز این بوده که قیمت خودرو آزاد شود»

جعفری ادامه داد: «من به وزیر صمت نقدهایی دارم ولی به باورم تنها وزیری است که یک کار درست و اصولی انجام داده و نظر من این است که علیرغم اینکه قانون چیز دیگری تصویب شده، اما پافشاری کرد و تعرفه واردات را پایین و پلکانی کرد و قیمت‌گذاری را هم آزاد گذاشت. به نظر من به شدت می‌تواند تاثیر مثبتی در کیفیت محصولات داخلی بگذارد چراکه در غیراینصورت ایران خودرو و سایپا نمی‌توانند با خودروهای به‌روز رقابت کنند. ما الان یک دنایی را داریم تولید می‌کنیم که روی پلتفرم سمندی است که متعلق به ۲۰ سال پیش است. حال دیگر چاره‌ای جز این ندارند که خودروها را به روز کنند و دست از بازی خودروی ملی و خودکفایی آن هم در حالی که همه قطعات از چین وارد می‌شد، بردارند. همیشه این بهانه‌ها وجود داشت ولی الان هیچکدام وجود ندارد؛ حالا خودروساز باید خودرو را تولید و رقابت کند. ماه پیش در گفت‌وگو با رسانه شما عنوان کردم که تنها راه خروج از این بحران این است که قیمت را آزادکنند و تعرفه را کاهش دهند که این اتفاق رخ داده است.»

دیپلماسی برقی در دستور کار دولت چهاردهم

اتصال شبکه برق ایران به اوراسیا

با افزایش مصرف برق و رسیدن شبکه به آستانه ناترازی، صنعت برق کشور با اتخاذ رویکردی راهبردی، تأمین پایدار انرژی داخلی را در اولویت قرار داد، واردات برق از کشورهای شمالی و شمال‌شرقی را تقویت کرد و زمینه را برای مدیریت بهینه مصرف و ارتقای پایداری شبکه فراهم ساخت.

به گزارش برنا، در شرایطی که مصرف برق کشور در تابستان ۱۴۰۴ به آستانه ۷۷ هزار مگاوات رسیده و شبکه سراسری در وضعیت فشار حداکثری قرار دارد، سیاست‌گذاری صنعت برق ایران وارد مرحله‌ای راهبردی شده است. بنا بر اعلام شرکت توانیر، در حالی که ناترازی تولید و مصرف در روزهای اوج به بیش از ۱۶ هزار مگاوات رسیده، برای حفظ پایداری شبکه، حجم واردات برق در برخی روزها تا پنج برابر میزان صادرات افزایش یافته است. آخرین آمار رسمی نشان می‌دهد که در تاریخ ۲۲ مردادماه، حدود ۴۰۰ مگاوات برق وارد و تنها ۸۰ مگاوات صادر شده است؛ آماری که به‌روشنی بازتعریف اولویت‌های صنعت برق را در تأمین پایدار انرژی داخلی تأیید می‌کند.

در چنین شرایطی، دیپلماسی انرژی و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در بازار منطقه‌ای برق اهمیت دوچندان یافته است. با توجه به کاهش میزان صادرات برق در زمان اوج مصرف در فصول گرم سال، وزارت نیرو و شرکت توانیر تأکید دارند که توسعه زیرساخت‌های فنی، تقویت پست‌های مرزی و سنکرون‌سازی شبکه برق ایران با شبکه‌های منطقه‌ای همچنان در دستور کار قرار دارد. مقامات تأکید می‌کنند که این سیاست نه تنها برای بازگشت به بازارهای صادراتی سنتی همچون عراق، پاکستان و افغانستان است، بلکه هدف‌گذاری بلندمدت تبدیل ایران به هاب ترانزیت برق منطقه را نیز دنبال می‌کند.

مهرداد اقلیمی، مدیرکل دفتر تجارت خارجی برق شرکت توانیر، در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی برنا درباره وضعیت کنونی تبادلات برون‌مرزی برق اظهار داشت: در شرایط فعلی و با توجه به اوج مصرف برق در کشور، اولویت اصلی صنعت برق تأمین پایدار انرژی برای مشترکان داخلی است. همین موضوع موجب شده صادرات برق، به‌ویژه به عراق، متوقف شود. در عین حال برای جبران بخشی از ناترازی مصرف در ساعات اوج، میزان واردات برق از کشورهای شمالی و شمال‌شرقی افزایش یافته است.

وی با اشاره به کشورهای هدف صادرات برق ایران افزود: اصلی‌ترین مقاصد صادراتی ایران شامل عراق، پاکستان و افغانستان هستند که به دلیل نیاز بالای انرژی و موقعیت جغرافیایی، مهم‌ترین بازارهای منطقه‌ای ما محسوب می‌شوند. همچنین در مقاطعی تبادلاتی با ترکیه نیز انجام شده است.

اقلیمی درباره چالش‌های فنی این حوزه گفت: اصلی‌ترین چالش صنعت برق در تبادلات خارجی، ناترازی انرژی و تعارض میان عرضه و تقاضای داخلی است که محدودیت‌هایی در توسعه صادرات ایجاد کرده است.

مدیرکل دفتر تجارت خارجی برق توانیر در ادامه با تأکید بر نقش توافقات منطقه‌ای تصریح کرد: معاهدات و تصمیمات بین‌المللی تأثیر قابل توجهی بر تبادلات برق دارند. به‌عنوان نمونه، لغو معافیت عراق برای خرید برق از ایران نشانه‌ای از همین موضوع است. در مقابل، پروژه اتصال شبکه برق ایران و روسیه از مسیر قفقاز می‌تواند بستر جدیدی برای ترانزیت منطقه‌ای فراهم کند. همکاری با ترکمنستان در حوزه واردات پایدار نیز در همین چارچوب قرار دارد.

وی درباره مسائل اقتصادی و تعرفه‌ای توضیح داد: تعرفه تبادلات برون‌مرزی بر اساس توافقات دوجانبه تعیین می‌شود و ثبات نسبی دارد؛ بنابراین تغییر چشمگیری در قیمت‌ها وجود ندارد. آنچه بیشتر دچار نوسان می‌شود، حجم صادرات است که تحت تأثیر ناترازی انرژی کاهش می‌یابد.

اقلیمی همچنین درباره برنامه‌های توسعه‌ای صنعت برق خاطرنشان کرد:در چارچوب اهداف بلندمدت و به‌ویژه برنامه هفتم توسعه، پروژه‌های متعددی برای گسترش صادرات و تبادلات منطقه‌ای در دستور کار است. از جمله این برنامه‌ها می‌توان به توسعه خطوط جدید انتقال و تقویت پست‌های مرزی، سنکرون‌سازی شبکه برق ایران با شبکه‌های منطقه‌ای برای حضور در بازارهای فراملی و انعقاد قراردادهای پایدار و بلندمدت با کشورهای همسایه اشاره کرد.

وی در درباره چشم‌انداز صادرات و واردات برق کشور بیان داشت:در کوتاه‌مدت، به دلیل ناترازی موجود، واردات بیش از صادرات خواهد بود و تأمین برق داخلی اولویت دارد. در میان‌مدت، با اجرای پروژه‌های توسعه‌ای و مدیریت بار مصرف، انتظار می‌رود تراز تبادلات متعادل‌تر شود. در بلندمدت نیز با عملیاتی شدن پروژه‌های اتصال منطقه‌ای، ایران می‌تواند به هاب ترانزیت برق در منطقه تبدیل شود.

اخبار

مدیرعامل گروه پتروپارس خبر داد

افزایش تولید میدان آزادگان جنوبی با راه‌اندازی دو حلقه چاه جدید

با راه‌اندازی دو حلقه چاه جدید در میدان آزادگان جنوبی، ظرفیت تولید نفت این میدان ۸هزار بشکه در روز افزایش یافت و مجموع تولید گروه پتروپارس در این میدان به حدود ۵۹ هزار بشکه در روز رسید.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل گروه پتروپارس، دکتر حمیدرضا ثقفی، مدیرعامل گروه پتروپارس با بیان این مطلب و درخصوص این دستاورد گفت: در هفته جاری، عملیات راه‌اندازی دو حلقه چاه فهلیان به شماره‌های ۲۰۷ و ۲۰۰ با مجموع ظرفیت تولید ۸هزار بشکه در روز با موفقیت به انجام رسید و نفت تولیدی این چاه‌ها از طریق خط لوله جریانی احداث‌شده توسط گروه پتروپارس به منیفولدهای جنوبی میدان آزادگان و تأسیسات فرآورش غرب کارون منتقل شد.

وی ادامه داد: این موفقیت ارزشمند نتیجه اعتماد کارفرمای محترم و تلاش‌های بی‌وقفه کارکنان متخصص و سخت‌کوش گروه پتروپارس است و نویدبخش روزهای روشن‌تری برای گروه پتروپارس و صنعت نفت کشور به شمار می‌رود.

همچنین مهندس ناری، مجری طرح میدان مشترک آزادگان جنوبی در گروه پتروپارس، با اشاره به اهمیت این موفقیت افزود: با راه‌اندازی این دو چاه، ظرفیت تولید گروه پتروپارس در آزادگان جنوبی به ۵۸هزار و ۹۰۰ بشکه در روز رسید. همچنین طبق برنامه‌ریزی انجام‌شده، در هفته آینده سه حلقه چاه دیگر با مجموع ظرفیت تولید ۴۲۰۰ بشکه در روز، راه‌اندازی و وارد مدار تولید خواهند شد.

وی خاطرنشان کرد: از حمایت‌ها و همراهی‌های کارفرمای محترم و تلاش یکایک همکاران پرتلاش در بخش‌های عملیاتی و پشتیبانی قدردانی می‌کنم و امیدواریم با تداوم این همدلی، گام‌های مؤثرتری در مسیر توسعه و تولید پایدار در میدان آزادگان جنوبی برداشته شود.

گفتنی است گروه پتروپارس به‌عنوان بزرگ‌ترین شرکت اکتشاف و تولید (E&P) ایرانی، مسئولیت اجرای پروژه‌های کلیدی در توسعه صنعت نفت کشور را بر عهده دارد. میدان مشترک نفتی آزادگان جنوبی نیز یکی از مهم‌ترین و بزرگ‌ترین میادین نفتی ایران در غرب کارون است که توسعه و افزایش تولید آن نقش راهبردی در بهره‌برداری از منابع ملی و تحقق اهداف کلان صنعت نفت به شمار می‌رود.

برگزاری همایش بیمه زندگی «ارکیده» ویژه نمایندگان تبریز، ارومیه و مهاباد

همایش بیمه زندگی «ارکیده» با حضور جمعی از نمایندگان و کارکنان شعب تبریز، ارومیه و باجه مهاباد برگزار شد.

همایش بیمه زندگی «ارکیده» با حضور جمعی از نمایندگان و کارکنان شعب تبریز، ارومیه و باجه مهاباد روز سه شنبه ۲۸ مردادماه برگزار شد.

این رویداد آموزشی با هدف ارتقاء دانش فنی و توانمندسازی شبکه فروش در حوزه بیمه‌های زندگی و به میزبانی بیمه نوین برگزار گردید.در این همایش، آقای سید ناصر رفیعی به‌عنوان مدرس دوره، به تشریح ویژگی‌ها، مزایا و شیوه‌های نوین معرفی بیمه زندگی «ارکیده» پرداخت و نمایندگان حاضر را با آخرین رویکردها در حوزه بازاریابی و فروش این محصول آشنا کرد.مسئولان حاضر در جلسه ضمن تأکید بر اهمیت بیمه زندگی در ارتقای سطح امنیت مالی و آرامش‌خاطر خانواده‌ها، بر نقش کلیدی نمایندگان در ترویج و توسعه این محصول ارزشمند در منطقه شمال‌غرب کشور تأکید کردند.

این همایش فرصتی ارزشمند برای هم‌افزایی و تبادل تجربه میان نمایندگان بود و گامی مؤثر در جهت ارائه خدمات بهتر و گسترده‌تر به مشتریان بیمه نوین به شمار می‌رود.

نابودی تولید ملی با سیاست ارزی بانک مرکزی

تولیدکنندگان سردرگم در هزارتوی ارز چندنرخی

سیاست چندنرخی ارز که با هدف کنترل بازار و حمایت از تولید اجرا شده، عملاً به مانعی برای فعالان اقتصادی بدل شده است. روند پیچیده ثبت سفارش، سامانه‌های ناکارآمد و بخشنامه‌های متناقض، هم هزینه تولید را افزایش داده و هم رفاه مصرف‌کننده را کاهش داده است.

ارز چندنرخی سال‌هاست به‌عنوان یکی از ابزارهای سیاست‌گذاری اقتصادی در ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد. هدف اعلامی سیاست‌گذاران از حفظ این نظام، مدیریت منابع ارزی، حمایت از تولید و مهار قیمت کالاهای اساسی بوده است. اما بررسی‌ها نشان می‌دهد این سیاست نه‌تنها به ثبات اقتصادی منجر نشده بلکه بستر رانت، فساد و بی‌ثباتی قیمتی را فراهم کرده است.

به گزارش اقتصادآنلاین، یکی از اصلی‌ترین انتقادها به سیاست چندنرخی ارز، بوروکراسی گسترده‌ای است که برای تخصیص ارز به فعالان اقتصادی ایجاد شده است. روندی که قرار بود ساده و حمایتی باشد، به هزارتویی از سامانه‌ها، سهمیه‌بندی‌ها و دستورالعمل‌های متناقض تبدیل شده است.

پیچ‌وخم بوروکراسی ارزی و سردرگمی تولیدکنندگان

تولیدکنندگان برای دریافت ارز ابتدا باید آمار تولید خود را در سامانه «بهین‌یاب» ثبت کنند. کوچک‌ترین خطا در پیش‌بینی تولید، می‌تواند سهمیه ارزی آنها را مختل کند. پس از آن، باید در «سامانه جامع تجارت» ثبت سفارش انجام شود؛ سامانه‌ای که قطعی‌های مکرر و به‌روزرسانی‌های بی‌پایان آن به یکی از معضلات دائمی فعالان اقتصادی بدل شده است.

با فرض موفقیت در ثبت سفارش، تولیدکننده با مرحله تخصیص سهمیه ارزی مواجه می‌شود. اما این مرحله نیز پر از ابهام است. گاهی سامانه‌ای جدید تحت عنوان «بهینه‌سازی مصارف ارزی» مانع واردات برخی کالاها می‌شود. به این ترتیب، حتی اگر یک تولیدکننده سهمیه ارزی داشته باشد، ممکن است کد کالای او در فهرست مجاز نباشد و عملاً از واردات بازبماند.

این بلاتکلیفی به صف‌های طولانی و نامشخص تخصیص ارز منجر می‌شود. در چنین شرایطی، بسیاری از واحدهای تولیدی برای جلوگیری از توقف خطوط خود ناچار می‌شوند ارز را از بازار آزاد تأمین کنند. نتیجه این است که بازار آزاد روز به روز بزرگ‌تر و سیاست رسمی دولت بی‌اثر شده و هزینه تولید به شدت افزایش می‌یابد.

گمرک، بخشنامه‌ها و هزینه‌های پنهان

مشکلات تولیدکننده پس از تأمین ارز پایان نمی‌یابد. زمانی که کالا وارد گمرک می‌شود، تازه بخش دشوارتر آغاز می‌شود. بخشنامه‌های ناگهانی، تغییر مقررات و شرط‌گذاری‌های متناقض، محموله‌ها را برای هفته‌ها در انبارهای گمرک معطل نگه می‌دارند.

برای نمونه، در یک مقطع شرط «تقدم ثبت سفارش بر بارنامه» اعمال شد؛ به این معنا که اگر بارنامه زودتر از ثبت سفارش صادر می‌شد، کالا قابلیت ترخیص نداشت. این بخشنامه با اعتراض گسترده فعالان اقتصادی روبه‌رو شد و چندی بعد لغو گردید، اما در این فاصله ده‌ها محموله در انبارها راکد ماند.

هزینه‌های انبارداری، خطر انتقال کالا به اموال تملیکی و افزایش هزینه‌های ترخیص، همه بر دوش تولیدکننده سنگینی می‌کند و در نهایت به قیمت کالا منتقل می‌شود. اختلال‌های سامانه‌ای نیز مزید بر علت است؛ قطع ارتباط میان سامانه‌های مختلف یا تعطیلی‌های پی‌درپی، فرآیند یک‌روزه ترخیص را به در بهترین حالت به دو هفته تا یکماه تبدیل می‌کند.

این روند عملاً امکان برنامه‌ریزی را از تولیدکنندگان سلب می‌کند. آنها باید ماه‌ها زودتر نیازهای خود را پیش‌بینی کنند، در حالی که مطمئن نیستند مقررات یا نرخ ارز تا زمان رسیدن کالا تغییری نکند. نتیجه این است که تولیدکننده یا از کیفیت مواد اولیه می‌کاهد یا هزینه‌ها را بر قیمت نهایی تحمیل می‌کند.

پیامدهای کلان و ضرورت اصلاح سیاست ارزی

پیامدهای سیاست چندنرخی ارز تنها به نابودی تولید و صادرات محدود نمی‌شود. تفاوت نرخ‌ها بستر اصلی فساد و رانت‌جویی را فراهم کرده است. هرچه فاصله میان نرخ رسمی و آزاد بیشتر باشد، انگیزه برای سوءاستفاده و قاچاق نیز بیشتر می‌شود. این مسأله نه‌تنها منابع ارزی کشور را هدر می‌دهد، بلکه به بی‌ثباتی بازار دامن می‌زند. برآوردها نشان می‌دهد بسیاری از کالاهایی که با ارز نیمایی یا ترجیحی وارد شده‌اند، در نهایت با قیمت‌های نزدیک به بازار آزاد در اختیار مصرف‌کننده قرار گرفته‌اند. به بیان دیگر، یارانه ارزی به جای آنکه به سفره مردم برسد، در جیب گروهی محدود از واردکنندگان یا واسطه‌ها قرار گرفته است.

از منظر اجتماعی، این وضعیت به کاهش اعتماد عمومی نسبت به سیاست‌های اقتصادی انجامیده است. مردم بارها شاهد بوده‌اند که کالا با ارز ارزان وارد کشور شده، اما قیمت آن در بازار هیچ تفاوتی با کالای واردشده با ارز آزاد ندارد. چنین تجربه‌هایی احساس بی‌عدالتی را تقویت کرده و فضای عمومی را نسبت به سیاست‌گذاران بدبین ساخته است.

راهکار برون‌رفت از این چرخه معیوب، حرکت به سمت تک‌نرخی شدن ارز و ایجاد شفافیت در فرآیند تخصیص است. حذف تدریجی نرخ‌های ترجیحی، حذف محدودیت‌های مرکز مبادله ارز، تمرکز سامانه‌ها در یک بستر کارآمد و اعلام عمومی دریافت‌کنندگان ارز دولتی می‌تواند مسیر فساد را مسدود کند. هرچند این اصلاحات در کوتاه‌مدت با چالش‌هایی همراه خواهد بود، اما در بلندمدت ثبات و پیش‌بینی‌پذیری را برای اقتصاد ایران به ارمغان خواهد آورد.

بانک مرکزی و وزارت اقتصاد اکنون در نقطه‌ای حساس قرار دارند؛ ادامه مسیر فعلی یعنی تداوم رکود، گرانی و فساد اما انتخاب گزینه اصلاح و شفافیت، تنها راه بازگرداندن اعتماد عمومی و ایجاد زمینه برای رونق تولید است.