

حل مشکل تولیدکنندگان طلا باره اندازی اتاق فلزات گران بها

افتتاح اتاق فلزات گران بها در گمرک فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، مشکلات متعدد تولیدکنندگان این حوزه؛ نظیر زمان بر بودن فرایند ترخیص را مرتفع کرده است. به گزارش مهر، سرانجام پس از ۱۲ سال تعلل، روند واردات و صادرات طلا در کشور تغییر یافت، این رویکرد تازه مورد توجه تجار و تولیدکنندگان طلا قرار گرفته. در عین حال نقطه‌نظرات نهادهای دولتی نظیر ارگان‌های امنیتی، سازمان ملی استاندارد، وزارت صمت و... نیز در آن لحاظ شده است، به بیانی رویکرد جدید، مورد اجماع تمام گروه‌های مرتبط با فلزات گران بها قرار دارد. فرایند، پیشین مشکلات متعددی را ایجاد کرده بود، در واقع تاجر ابتدا باید در سامانه جامع تجارت سفارش خود را ثبت می‌کردند، در ادامه کالا به صورت مسافری وارد گمرک و در این بخش اظهار می‌گردید، سازمان مالی استاندارد یا آزمایشگاه مورد تأیید این نهاد باید عیارسنجی طلا را مورد بررسی قرار می‌داد، در نهایت پس از صدور تأییدیه، توزین و تشریفات قانونی، تاجر قادر به ترخیص طلا بود. در این فرایند به دلیل عدم امکان ترخیص کالا در همان روز، تاجر باید هزینه‌های سنگینی را متحمل می‌شد، همچنین انجام این فرایند در روزهای تعطیل و خارج از ساعات اداری امکان نداشت، الزام به اخذ مجوز استاندارد نیز یک سد راه سنگین برای واردکنندگان بود، چراکه تاجر باید نمونه طلا را از گمرک خارج و به سازمان ملی استاندارد یا آزمایشگاه مورد تأیید انتقال می‌داد. در این بخش نیز روبه عیبی حکمفرما بود، به عنوان نمونه برای عیارسنجی یک سرویس طلا (۲ عدد گوشواره، گردن‌بند و دستبند) یک عدد گوشواره انتخاب می‌شد، یا قسمتی از طلا مورد برش قرار می‌گرفت، به بیانی تاجر در نهایت با یک طلای ناقص مواجه بود. فارغ از این مسائل، امکان انجام کامل این فرایند در سالن مسافری فرودگاه وجود نداشت، تاجر باید با کیف‌های چند ۱۰ کیلوگرمی طلا، در فرودگاه از یک مکان به مکان دیگری مراجعه کنند، موضوعی که حتی مباحث امنیتی را نیز در پی داشت، همین مشکلات متعدد سبب شده بود که طلا به صورت قاچاق وارد این کشور خارج شود. خوشبختانه گره کور این ماجرا پس از یک دهه باز شد، جلسات متعدد میزبان گمرک، اتحادیه طلا و جواهر، بانک مرکزی، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، وزارت صمت، وزارت راه و شهرسازی، وزارت اطلاعات، سازمان ملی استاندارد و نهادهای دیگر به رویکرد جدیدی یعنی تأسیس اتاق فلزات گران بها در گمرک فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) ختم شد، البته این طرح در گام اول در گمرک فرودگاهی امام خمینی (ره) به عنوان مبدا اصلی واردات طلا اجرا شده است. مطابق با اطلاعات اعلامی، «درخواست مالک واقعی شمش طلا از گمرک فرودگاه امام خمینی (ره) و دریافت دستور لازم، صدور قبض انبار شمش وارداتی توسط مسافر به نام صاحب کالا به عنوان مرحله اول این فرایند جدید شناخته می‌شود. در صورت قصد رفع تعهد ارزی از سوی مالک، ارائه ثبت سفارش الزامی است، همچنین اگر فردی خواهان انتقال طلا باشد، حضور شخص متقاضی در زمان ارائه درخواست با ارائه گواهی امضا در دفترخانه اسناد رسمی، الزامی است. در صورتی‌که متقاضی در گمرک احراز هویت نشده باشد، با مراجعه به واحد احراز هویت، اقدامات لازم صورت خواهد پذیرفت و در پایان تنظیم اظهارنامه، انجام تشریفات گمرکی، اخذ نظریه آزمایشگاه، تحویل و خروج کالا محقق خواهد شد.» به عنوان رویکرد جدید ورود طلا به کشور شناخته می‌شود، همچنین مراحل گفته شده به سبب تأسیس اتاق فلزات گران بها در گمرک فرودگاه، عملاً در یک روز صورت خواهد پذیرفت. مطابق با اعلام مسئولین در روز افتتاحیه این اتاق (دوشنبه ۲۶ شهریور ماه)، این فرایند به صورت آزمایشی (از ۴۵ روز گذشته) در حال اجرا بوده و در همین مدت کوتاه اتفاقات مثبتی در حوزه فلزات گران بها رخ داده است. در واقع بررسی آمارهای رسمی نشان می‌دهد تا پیش از سال ۱۴۰۱ عملاً واردات رسمی طلا صورت نمی‌گرفت، چراکه ساز و کار اجرا با مشکلات متعدد همراه بود، در این سال نیز شاهد ورود حدود یک تن طلا به کشور بودیم. این عدد در سال ۱۴۰۲ به ۲۹ تن رسید، اما تا تأسیس اتاق فلزات گران بها در گمرک فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در ۵ ماه ابتدایی سال جاری، حدود ۶۰ تن طلا وارد کشور شده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۶۲۳ درصدی داشته است، چراکه در مقطع زمان عنوان شده، تنها ۴ تن و ۲۳ کیلوگرم طلا وارد شده بود. با رویه فوق روند صادراتی کشور نیز دچار تحول شده، چراکه روند خروج مصنوعات طلا نیز تغییر یافته است، در واقع فرایندهای سخت و خسته‌کننده سابق حذف و تولیدکننده قادر خواهد بود، محصولات خود را با سهولت به کشورهای دیگر صادر کند، امری که بر روی درآمدهای کشور تأثیرگذار خواهد بود.

پنجشنبه ۲۹ • ۰۶ • ۱۴۰۳ ۱۵ ربيع الاول ۱۹/۱۴۴۴ سپتامبر ۲۰۲۴

سال هفتم شماره ۱۹۲۴

ارمان ملی

آرمان ملی - صدیقه بهزادپور؛ همتی، وزیر اقتصاد در دستوری فوری به رئیس جدید سازمان بورس، امیدهایی تازه برای اصلاح بازار سرمایه ایجاد کرد. او با تأکید بر ایجاد شفافیت، مقابله با فساد همواره در صحنه حضور داشته باشد و در خصوص هر رویدادی در این بازار اعلام موضع کند. همتی در اظهاراتی بهبود معیشت و رفاه مردم تا زمانی که نرخ تورم بالا و رشد وثبات اقتصادی پایین باشد غیرممکن دانست. به گفته وزیر اقتصاد کاهش نرخ سود بانکی را یکی از ابزارهای کاهش نقدینگی و تورم در کشور دانست که می‌تواند متعاقب آن، باعث هدایت سرمایه‌های به بازار سرمایه و بورس شود و در نتیجه با انجام اصلاحات در بورس، باعث آشتی مجدد و رونق این بازار در کشور و مشاهده نتایج مطلوب آن باشیم.

همه در دایره حکمرانی اقتصاد مقصریم

به گزارش «آرمان ملی»، عبدالناصر همتی، وزیر اقتصاد رشد بازارهای مالی را عامل اصلی رشد چهارنعل اقتصادی کشورهای دیگری می‌داند و معتقد است، ایران در این زمینه دچار عقب ماندگی‌هایی است که با وجود برنامه ریزی و سیاست‌گذاری‌های اشتباه به آن میزان از رشد دست نیافته‌ایم. به گفته همتی در این فرآیند همه در دایره حکمرانی اقتصاد مقصر هستند، اما در این راستا چنانچه سه شاخص رشد اقتصادی، کنترل تورم و ممانعت از بیکاری در کشور بهبود یابد، می‌توانی امیدوی به بهبود عملکرد در کل نظام اقتصادی کشور داشت. به گفته وی وقتی ارزش یک شرکت در دنیا دو برابر مارکت کپ ۱۴۰ میلیارد دلاری بازار سهام ایران است، همه چیز نشان از الزام برای اصلاح دارد و قطعاً انتظار از آقای صیدی این است که فکری برای اندازه بازار و مارکت کپ داشته باشند. همتی با اشاره به اینکه، بورس باید مرکز تأمین اعتباری کشور شود، گفت: تمام باروی دوش سیستم بانکی است که باید اصلاح شود. اصلاح نرخ سود وقتی محقق می‌شود که بانک‌های مازاد باشند. با همکاری تیم اقتصادی تلاش می‌کنیم تا نرخ بهره را کنترل کنیم و برای تأمین مالی روی بازار سرمایه تکبیه کنیم. امروز پنجاه میلیون سهام دار داریم اما فعالان بازار خیلی کم شده‌اند که باید اصلاح شود. نرخ سود بانکی ۲۰ درصد باعث افزایش ناترازی و نقدینگی و در نتیجه رشد تورم می‌شود، بنابراین باید کاهش پیدا کند.

هزینه‌های مالی کاهش نرخ سود بانکی

پویانظریان، کارشناس اقتصادی درباره ضرورت‌های کاهش نرخ بانکی به «آرمان ملی»، گفت: کاهش سود بانکی یکی از ابزارهای سیاست اقتصادی است که هدف آن کنترل تورم و بهبود تراز مالی بانک‌هاست. با این حال، این سیاست در اقتصاد مانند ایران که با نرخ‌های بالای تورم و ناترازی مالی، مزایا و چالش‌هایی است، دارد. با کاهش نرخ سود بانکی، هزینه‌های مالی برای تولیدکنندگان و کسب‌وکارها کاهش می‌یابد. این امر به افزایش سرمایه‌گذاری‌های داخلی و افزایش تولید کمک می‌کند. در یک اقتصاد تورمی، کاهش نرخ سود می‌تواند باعث شود که بانک‌ها بیشتر به بانک‌ها مراجعه کنند و در نتیجه، فعالیت‌های اقتصادی بیشتر شود.

ارمان ملی

سال هفتم شماره ۱۹۲۴

ارمان ملی



«آرمان ملی» درباره دستورات جدید همتی به رئیس سازمان بورس گزارش می‌دهد

بورس با صیدی قبای سبز می‌پوشد

مزایای کاهش نرخ سود بانکی

ناظران اضافه کرد: کاهش نرخ سود بانکی در ایران نرخ نقدینگی و تورم در کشور را کاهش می‌دهد. کشور در شرایطی که با تورم و ناترازی‌های مالی روبه‌رو می‌شود، کاهش نرخ سود بانکی می‌تواند باعث کاهش هزینه‌های افزایش مالی، افزایش تولید، و بهبود تراز بانک‌ها شود. با این حال، اگر این سیاست به درستی مدیریت نشود، امکان خروج سرمایه از بانک‌ها، افزایش نقدینگی و رشد تورم دامن وجود دارد. بنابراین، برای موفقیت نرخ سود، دولت باید مانند مدیریت نقدینگی تقویت بانک‌ها عمل کند تا پیامدهای منفی جلوگیری کند و اهداف سیاست‌گذاری اقتصادی را انجام دهد.

هدایت سرمایه‌ها به سمت بازار سرمایه

این کارشناس توضیح داد: در صورت کاهش سود بانکی با هدف تقویت بازار سرمایه و هدایت سرمایه‌ها به سمت بورس انجام می‌شود، این سرمایه می‌تواند مهمی برای اقتصادی داشته باشد. کاهش نرخ سود بانکی می‌توان جذابیت سرمایه‌گذاری در بانک‌ها را کاهش داد و سرمایه‌گذاری را کاهش داد و به سمت بازارهای دیگر مانند بورس هدایت کند. این افزایش جریان سرمایه به بورس، می‌تواند به رشد شرکت‌های بورسی و خدمات مالی بهتر آن‌ها از طریق عرضه کمک کند. همچنین شرکت‌ها با دسترسی به منابع مالی بیشتر، می‌توانند در تولید و توسعه فعالیت‌های اقتصادی خود سرمایه‌گذاری کنند. هدایت سرمایه‌ها به بازار سرمایه از طریق کاهش نرخ سود بانکی یک سیاست چندلایه و پیچیده است که می‌تواند بر اقتصاد تأثیر بگذارد. برای بررسی جامع‌تر این موضوع قطعاً باید بیشتر در مورد تأثیرات بلندمدت، الزامات اجرایی و چالش‌های ساختاری بدانیم. در بررسی تأثیرات بلندمدت آن در اقتصاد می‌توان به رشد پایدار تولید و کارآشاره کرد. زمانی‌که سرمایه‌گذاری از سرمایه‌گذاری بانکی به بازار سرمایه روی می‌آورد، شرکت‌ها از طریق انتشار سهام و سهام بهادار به منابع مالی تازه دسترسی پیدا می‌کنند. این منابع به شرکت‌ها می‌دهند که پروژه‌های جدید راه‌اندازی، تولید را افزایش دهند و ایجاد کنند. در نتیجه اقتصاد به سمت رشد پایدار می‌شود.

تأثیرات خروج سرمایه از بانک‌ها

او درباره احتمال خروج سرمایه‌ها از بانک‌ها و تبعات احتمالی آن گفت: یکی از مهم‌ترین نگرانی‌ها درباره کاهش نرخ سود بانکی، خروج سرمایه‌های مردمی از بانک‌هاست. زمانی که نرخ سود بانکی کاهش پیدا کند، می‌تواند پولی کمتری برای خود داشته باشد، زیرا سود کمتری دریافت می‌کند. این امر می‌تواند باعث شود که مردم پول‌های خود را از بانک‌ها بسازند و در بازار غیرمولد مانند ارز، طلا‌ها سرمایه‌گذاری کنند که به ناپایداری اقتصادی و رشد سفته‌بازی می‌شود.

بر اساس این گزارش؛ همتی با اهتمام جدی نسبت به انجام اصلاحات در بورس معتقد است؛ طبق آخرین آمار، سود شرکت‌های بورسی نسبت به دوره قبل نزدیک به ۵۰ درصد کاهش یافته است و این اتفاق خوشایندی نیست، بنابراین ما باید با کمک سایر اعضای دولت تلاش کنیم تا این روند، احیا و اصلاح شود تا شاهد آن باشیم که سودآوری و بهره‌وری

رشد اقتصادی امسال اعلام شد

در بخش‌های مختلف اقتصادی (به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۵) مبین آن است که در سه ماهه اول سال ۱۴۰۳ تشکیل سرمایه ثابت ناخالص از رشد ۶.۴ درصدی نسبت به دوره مشابه سال قبل از آن برخوردار شده است؛ به طوری که در دوره مزبور، رشد تشکیل سرمایه ثابت ناخالص در دو زیربخش اصلی ماشین‌آلات و ساختمان به ترتیب معادل ۰.۷ و ۵.۷ درصد بوده است.

بررسی عملکرد رشد اقتصادی بر حسب گروه فعالیت‌های اقتصادی (به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۵) نشان می‌دهد، رشد تولید ناخالص داخلی در سه ماهه اول سال ۱۴۰۳ حاصل تحقق رشد مثبت ارزش افزوده در تمامی گروه‌های اصلی بوده است. لازم به توضیح است که در دوره مزبور، رشد محقق شده گروه‌های نفت و گاز، صنایع و معادن، کشاورزی، جنگلداری و ماهیگیری و خدمات نسبت به دوره مشابه سال قبل از آن به ترتیب معادل ۰.۳، ۰.۳، ۰.۶ و ۱.۱ درصد است. همچنین خاطرنشان می‌سازد سهم گروه‌های مزبور از رشد ۲.۳ درصدی در مجموع شده در سه ماهه اول سال ۱۴۰۳ به ترتیب معادل ۰.۱، ۰.۱، ۰.۸، ۰.۳ و ۱.۱ واحد درصد بوده است. در دوره مورد بررسی، ارزش افزوده بخش صنعت به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۵ از افزایش ۰.۳ درصدی نسبت به سه ماهه اول سال ۱۴۰۲ برخوردار بود؛

آرمان ملی

اقتصاد

تلنگر

سازمان بازرسی کیفیت از وزیر صمت درخواست کرد احیای شورای سیاست‌گذاری خودرو

پس از ابراز گلایه مدیرعامل سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از وضعیت کیفیت خودروهای داخلی و مونتاژی و درخواست برای احیای شورای سیاست‌گذاری خودرو، وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز بر ابلاغ و الزام رعایت استانداردهای ۸۵گانه برای خودروهای تولیدی و مونتاژی و البته وارداتی، تأکید کرده و از مدیرعامل این سازمان خواست تا در کارگروه کیفیت خودرو، به عنوان مقام مسئول حضور پیدا کند. در جلسه و نشست اخیر وزیر صنعت، معدن و تجارت با فعالان اقتصادی و هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، سعید تاجیک- مدیرعامل سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران و رئیس کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق بازرگانی تهران- بر اهمیت و ضرورت اصل کیفیت در تولید خودروها تأکید کرده و خواستار احیای شورای سیاست‌گذاری خودرو در راستای ارتقای کیفیت و ایمنی خودروها شد. وی در این نشست که روز گذشته (سه‌شنبه ۲۷ شهریورماه) برگزار شد، ضمن انتقاد از اینکه طی هفت سال اخیر، موضوع کیفیت و ایمنی محصولات خودرویی، جز اولویت وزاری صمت نبوده است، تصریح کرد: طبق قوانین متعدد از جمله قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده خودرو و قانون ارتقا کیفیت خودرو، وزارت صنعت، معدن و تجارت وظایفی را در این خصوص بر عهده دارد که طی این هفت سال، صرف‌فاد سطح اداره کل خودرو مطرح و بررسی شده و در اولویت سیاست‌گذاری و پیگیری وزیر قرار نداشته است.

مدیرعامل سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI)، ادامه داد: علاوه بر این، شورای سیاست‌گذاری خودرو که عملاً وظایفی همچون برنامه ریزی، کنترل و نظارت بر ایمنی کیفیت و توسعه زیرساخت‌ها و زنجیره ارزش خودرو را بر عهده داشت، در طول این هفت سال تعطیل بود. در حقیقت در این بازه، تنها در دوره اول وزارت صمت دولت گذشته (سکنداری فاطمی‌امین)، شاهد برگزاری چند جلسه در حوزه کیفیت و ایمنی در سطح وزیر صمت بودیم که پس از حادثه بهبهان و بحران ناشی از بحث ایربگ‌ها و تصادف ۵۹ خودرو بود که در نهایت هم نتیجه پیگیری‌های وزیر وقت، به یک کنسرسیوم بخش خصوصی جهت ایجاد مرکز تست تصادف خودرو تبدیل شد و در حال حاضر در مرحله طی کردن مراحل نهایی است؛ این درحالیست که به‌رغم قول مساعدت‌ها، هیچ‌گونه حمایت مالی از این پروژه علمی و استراتژیک نشد. تاجیک در ادامه، در رابطه با رصد مستمر شاخص‌های مربوط به کیفیت و ایمنی خودروها، تشریح کرد: در حال حاضر آمار تلفات سالانه تصادفات جاده‌ای کشور ۲۱ هزار نفر است که تقریباً ۱۰ برابر این عدد، میزان مصدومان را زندگی است؛ بنابراین از این منظر در لیست ۱۰ کشور اول جهان قرار داریم. علاوه بر این طبق آخرین رصد انجام شده پنج درصد مردم شاهد ایرادات خودرو بود در روز تحویل بوده‌اند که این آمار تنها به خودروهای ایرانی محدود نبوده و خودروهای مونتاژی چینی نیز وضعی مشابه دارند. وی در پایان خاطرنشان

کرد: این‌ها نشان از لزوم وجود شورای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی برای کیفیت و ایمنی خودروها است. از این رو به عنوان اولین درخواست از وزیر صنعت، معدن و تجارت، احیای شورای سیاست‌گذاری را پیشنهاد می‌دهیم و درخواست داریم که کیفیت و ایمنی در محورهای برنامه این وزارتخانه قرار گیرد. در ادامه، سید محمد اتابک- وزیر صنعت، معدن و تجارت- پیرامون اظهارات مدیرعامل سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، ضمن اشاره به ابلاغ و اهمیت استانداردهای ۸۵ گانه خودرو، بر لزوم رعایت آن توسط خودروسازان تأکید کرده و گفت: استانداردهای وضع شده برای خودروهای داخلی و وارداتی با مشارکت سازمان ملی استاندارد ایران مورد نظارت قرار خواهد گرفت. وی تصریح کرد: باید پذیریم که خودروهای تولیدی کشور، نیاز به بازنگری و وقت بیشتری دارند. ضمن اینکه صحبت‌های خودروسازان پیرامون مسائل ارزی راهم باید شنید و مورد بررسی قرار داد. وزیر صنعت، معدن و تجارت از حضور اتاق بازرگانی در دوره راهبردی خودرو استقبال کرد و از مدیرعامل سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران به عنوان مقام مسئول برای حضور در کارگروه کیفیت خودرو، دعوت کرد. به گزارش ایسنا، موضوع کیفیت خودروها، همان‌طور که مدیرعامل سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران اشاره داشته، گویي موضوعی است که طی سال‌های اخیر مورد غفلت قرار گرفته و همین غفلت و مهمتر، فدایی‌کردن کیفیت به کمیت سبب شده است که جان تعداد بسیاری زیادی از مردم کشور به‌خاطر عدم رعایت شاید حداقل‌های ایمنی و کیفیت خودروها از دست برود؛ کشته شدن سالانه ۲۱ هزار نفر در جاده‌های کشور، عدد بسیار قابل توجهی است که طی سال‌های اخیر، عزم جدی برای کاهش آن گویی وجود نداشته است.

کیفیت خودروها فدای عددها و وعده‌هایی شده که طی سال‌های اخیر توسط وزاری صمت داده که بایستی به ۵.۱ یا ۷.۱ میلیون دستگاه برسیم؛ وعده‌هایی که تنها غفلت از کیفیت را به بار آورد که عملیاتی هم نشد. نکته اصلی موضوع همین جایی است که دقیقاً از زمان حادثه محور بهبهان در دی ماه سال ۱۴۰۰ که پنج کشته و ۴۱ مصدوم، برجای گذاشت و منجر به صدای بلندی شد که خودروی ملی را «ارابه مرگ» و علت اصلی آن باز نشدن ایربگ‌ها بود، تاکنون هیچ گزارش ارزیابی کیفی خودرویی منتشر نشده است.

در حقیقت در شرایطی که ماه به ماه، همین سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران با تأیید وزارت صمت، معدن و تجارت، گزارش ارزشیابی کیفی خودروهای تولیدی را منتشر می‌کرد، این اجازه را نداده و اکنون ۳۲ ماه است که هیچ گزارش کیفی از خودروهای تولیدی منتشر نشده است.