

دلایل عدم ورود کامیون های وارداتی به چرخه حمل و نقل نشان می دهد:

فرسوده های میلیاردی



آرمان ملی: طرح نوسازی ناوگان گویا نتوانسته به اهداف خود برسد و سبب شده تا قیمت کامیون های فرسوده هم میلیاردی شود. ششم تیر ۱۳۹۶ بر حضور محمد اسلامی، وزیر سابق راه و شهرسازی سامانه ثبت سفارش واردات کامیون های ۳سال کار کرده اروپایی در وبسایت سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای رونمایی شد. بر اساس آخرین گزارش سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای تا پایان سال ۱۴۰۰ تعداد کامیون های فعال در کشور ۳۶۵ هزار و ۸۹ دستگاه است که ۱۰۱ هزار و ۷۰۵ دستگاه از آن بالای ۲۵ سال عمر دارند که ۲۷,۸ درصد (حدود یک سوم) از کل کامیون های فعال در دستگاه به عمرات آمده اند، از این ۱۵ هزار دستگاه، ۱۳ هزار و ۷۰۰ دستگاه اظهار شده اند که از آنها ۱۰ هزار دستگاه تریلی و ۳ هزار و ۷۰۰ دستگاه کامیون اسقاط داشته ایم و ۴ هزار دستگاه هم شماره گذاری (پلاک) شده است. وی درباره حذف اسقاط از چرخه واردات گفت: بر اساس آئین نامه اجرایی، قرار بود در برابر هر یکدستگاه کامیون وارداتی، یکدستگاه کامیون فرسوده اسقاط شود اما به دلیل به هم خوردن چرخه عرضه و تقاضا قیمت کامیون های فرسوده ای که قرار بود اسقاط شوند، طی یک سال اخیر افزایش ناگهانی داشته است. در این رابطه محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس در نامه ای به وزرای راه، صمت و اقتصاد خواستار حذف اسقاط برابر واردات شده یا اینکه اگر امکان حذف اسقاط وجود ندارد، صندوقی در دولت پیش بینی و رقمی برای ارزی به عنوان هزینه اسقاط تعیین شود. رئیس کمیسیون عمران مجلس همچنین به ۳ وزیر دولت سیزدهم پیشنهاد داده تا در برابر حذف گواهی اسقاط، دو سال ممنوعیت فروش این کامیون ها اعمال شود.

دولت فقط گواهی اسقاط می خواهد

علیرضا احمدی فینی، رئیس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور درباره آخرین وضعیت نوسازی ناوگان جادهای گفت: بر اساس بند ۳ ماده ۳۰ قانون دائمی توسعه، دولت اجازه دارد تا برای نوسازی ناوگان واردات کامیون های دست دوم به سال ساخت اروپایی را مجوز بدهد. وی افزود: در قانون آمده که وارد کننده یا باید در ازای واردات کامیون یکدستگاه خودرو سنگین فرسوده اسقاط کند یا ۱۰۰ درصد تعرفه گمرکی را پرداخت کند، اما در صورت اسقاط کامیون فرسوده، ۲۵ درصد از تعرفه واردات تخفیف داده می شود. احمدی فینی با بیان اینکه واردات کامیون های دست دوم به مشکل برخورد بود اجازه داده شد تا کامیون های در گمرک مانده ترخیص شوند ولی شماره گذاری و پلاک شدن این خودروهای سنگین منوط به از رده خارج شدن کامیون فرسوده است، گفت: مشکل فعلی این است که چند دستگاه کامیون ها ترخیص شده ولی حدود یک سال است که این خودروهای سنگین جلوی در خانه وارد کننده پارک شده است اما اجازه تردد ندارد چون پلاک گذاری منوط به ارائه گواهی اسقاط است. این مقام مسئول در سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای ادامه داد: قبلاً گواهی اسقاط ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان بود اما عدهای دلال با سوءاستفاده از سرمایه رانندگان کامیون که خواهان نوسازی خودروی خود هستند قیمت گواهی اسقاط را به یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان افزایش داده اند. وی تصریح کرد: برای رانندگی که کل زندگی اش را برای تأمین هزینه خرید همین خودروهای سنگین وارداتی داده، سخت است تا از پس هزینه ۱,۲ میلیارد تومانی گواهی اسقاط بر بیاید. احمدی فینی تأکید کرد: برخی شرکت های حمل و نقلی برای واردات این کامیون ها به رانندگان قرار دادهای ترکمنچای بستند و حتی امکان شایب از راننده را در قرارداد قید کردند اما چون کامیون اسقاطی در بازار نیست قیمت صدور گواهی اسقاط کامیون فرسوده روز به روز بالاتر می رود. وی خاطر نشان کرد: مشکل دیگر این است که قانون ساماندهی صنعت خودرو می گوید علاوه بر خودرو، وارداتی که باید در برابر اسقاط کامیون فرسوده باشد فروش هر دستگاه کامیون تولید داخل نیز باید به ازای ارائه گواهی اسقاط خودروی سنگین فرسوده به فروش برسد. در نتیجه در ماههای آینده شاهد گران تر شدن قیمت گواهی اسقاط خواهیم بود.

کامیون های دست دوم اروپایی ۷ میلیاردی شد

حسن دوست حقی عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های سراسری حمل و نقل جادهای درباره نوسازی ناوگان جادهای اظهار کرد: برای نوسازی ناوگان باید یک سری مشوق هایی برای شرکت های حمل و نقلی در نظر گرفت تا خرید ناوگان ملکی برای آنها به صرفه باشد. وی افزود: در حال حاضر خرید کامیون های نو برای شرکت های حمل و نقلی صرفه اقتصادی ندارد، اما اگر مشوق هایی همچون حذف تعرفه گمرکی واردات کامیون های دست دوم اروپایی همراه با حذف الزام به اسقاط در برابر واردات برای این شرکت ها اعمال شود اما در مقابل از آنها تعهد گرفته شود که تا ۱۰ سال حق فروش آنها در بازار آزاد را ندارند، می تواند به نوسازی ناوگان جادهای سرعت دهد؛ چون در این صورت خرید این کامیون ها به صرفه می شود. وی خاطر نشان کرد: در حال حاضر قیمت کامیون های دست دوم اروپایی که توانسته اند از مرحله شماره گذاری عبور کنند و وارد فعالیت حمل و نقل جادهای شوند، به ۷ میلیارد تومان رسیده گفت: قیت جهانی این خودروهای سنگین ۲/۵ تا ۳ میلیارد تومان است اما با هزینه هایی که برای پلاک گذاری، تعرفه واردات و هزینه اسقاط که از سوی واردکننده انجام می شود، در کشور با قیمت ۷ میلیارد تومان به فروش می رسند؛ این موضوع نشان می دهد که پروژه نوسازی ناوگان نتوانسته به اهدافی که کدر نظر احسان آن بوده است، دست یابد.

اقتصاد به کما رفته باید فکری به حال آن کرد

«به اعتقاد کارشناسان بهره وری پائین، سیاست های دستوری به همراه دیوار تحریم مهمترین شاخصه های موثر در کاهش تولید ناخالص داخلی و تداوم رشد تورمی بوده است



آرمان ملی: بهره وری پایین عوامل تولید، تأثیر ساختاری نرخ ارز بر اقتصاد و چندین رخى بودن آن، رشد نقدینگی و تورم مشکلاتی است که اقتصاد را به دچار مشکلات سخت کرده است و نیاز به اصلاحات اساسی و برنامه ریزی دقیق و مدون دارد تا علائم حیاتی اقتصاد پدیدار شود. در این خصوص با مجید رضا حریری به گفت وگو نشستیم که در ادامه می خوانید:

چه میزان از مشکلات اقتصادی کشور را ناشی از به نتیجه نرسیدن مذاکرات برجام می دانید؟

تحریم ها اثر مستقیم بر اقتصاد دارد. اگر بخواهیم تحریم ها را از اقتصاد برداریم به تصمیم گیری سیاستیون برمی گردد. از طرف دیگر باید بدانیم که همه اختیار تصمیم گیری در مذاکره دست ما نیست و در بهترین حالت اختیار ۵۰ درصد مذاکرات را داریم و اختیار ۵۰ درصد دیگر آن از عهده ما خارج است بنابراین اشتباه است که منتظر نتایج تحریم ها باشیم و سرنوشت اقتصاد را به نتیجه مذاکرات با غرب وابسته کنیم مسیر اشتباهی است لذا بهترین راه این است که اولاً تمام تلاش خود را برای به نتیجه رساندن مذاکرات دیپلماسی به کار بندیم دوماً تلاش کنیم تا راه های جایگزین تحریم را پیدا کنیم و برای نقصان های اقتصادی برنامه ریزی های دقیق انجام دهیم تا کمتر ضرر به بینیم.

راه های جایگزین تحریم ها در شرایط فعلی چه نوع اقداماتی است؟

برای مثال پیدا کردن شرکای جدید برای مبادلات تجاری با دیگر کشورها بهترین گزینه برای کاهش فشار های تحریم ها است مثلاً ارتباط تجاری با کشورهای آسیای میانه باوجودی که ۱۰ درصد کل جهان را در برمی گیرد و این رقم در مقایسه با تجارت با اروپا سهم ناچیزی است اما نباید از همین مقدار هم چشم پوشی کرد و نباید از هیچ فرصتی برای تزریق خون به اقتصاد بیمار

گذشت بنابراین باید سعی شود که بحث اصلی سیاسی جدی تر شدن مذاکرات را توجه ویژه ای به آن شود. تجربه نشان داده که اقتصاد ایران حتی در دوره قبل از تحریم ها هم دست به گریبان با تورم بوده به این معنی که این تحریم ها نیستند که باعث به وجود آمدن رشد نقدینگی و افزایش تورم شده است بلکه اقتصاد ایران قبل از شروع تحریم ها نیز از مشکلات اقتصادی نظیر تورم فراینده رنج می برد شما تا چه حد با این حرف موافق هستید؟ درست است این حقیقت دارد که اقتصاد ایران قبل از دهه ۹۰ هم به سامان نبود و از زمانی که تحریم ها به طور جدی شروع شد باز هم تورم چند رقمی داشتیم و رنج می برد شما تا چه حد با این حرف موافق هستید؟ درست است این حقیقت دارد که اقتصاد ایران قبل از دهه ۹۰ هم به سامان نبود و از زمانی که تحریم ها به طور جدی شروع شد باز هم تورم چند رقمی داشتیم و این ناشی از سیاست های غلط اقتصادی است و یکسری بیماری هایی که اقتصاد ما داشت مانند تورم، رشد نقدینگی و... که تصادف با ماشین تحریم ها هم به وخامت اوضاع افزوده است بنابراین با اینکه نمی توان سهم هر کدام از عوامل را در اقتصاد مشخص کرد اما مهم ترین موضوعاتی که در حال حاضر با آن مواجهیم و از اهمیت زیادی برخوردار است مساله برجام و کم کردن آثار تحریم ها است.

نظر تان در مورد جراحی اقتصادی دولت و یارانه ای کردن اقتصاد چیست و چقدر با آن موافق هستید؟

تصمیمات اقتصادی دولت تحت عنوان جراحی اقتصادی از دهه های گذشته هم به نوعی دیگر وجود داشت. برخی ها شیوه اداره اقتصاد اواخر دهه ۴۰ و اوایل دهه ۵۰ را به یاد دارند که اقتصاد با سوبسید اداره می شد اما این نگرش درست نیست و یارانه ای کردن کالاها و دادن یارانه نقدی به مردم تورم زاست و سرعت رشد نقدینگی و سرعت گردش پول را دوجندان می کند و خود عاملی جهت افزایش تورم است از اواخر دهه ۸۰ که یارانه ۴۵ هزار تومانی باب شد تاکنون که ارزش این چقدر کم شده است و یارانه یارانه ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار تومانی به مردم در ۱۰ سال آینده بی ارزش خواهد شد و دیگر کارایی لازم را نخواهد داشت این اتفاق در بازار ارز نیز رخ داد برای مثال تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی که آقای جهانبگری بنیان گذار آن بود باعث چندین رخى شدن ارز، پلیسی شدن این بازار شد تا همه مراقب باشند تا قیمت به دست مصرف کننده می رسد تغییر نکند به همین جهت

بررسی ها تبعات صعود نرخ اوراق مسکن نشان می دهد:

وامی با ارزش ۱۷ درصدی از قیمت مسکن



هزینه اوراق به بیش از ۱۴۶ میلیون رسید

بررسی آخرین وضعیت قیمت اوراق مسکن نشان می دهد که هر برگ اوراق یک میلیارد تومان می رساند اما نکته حائز اهمیت اثر گذاری این تسهیلات در خرید مسکن است به طوری که با کسر هزینه خرید اوراق تسه در نهایت ۳۳۶ میلیون تومان دست متاهلین را می گیرد که در خوش بینانه ترین حالت و با احتساب میانگین نرخ ۴۱ میلیون تومانی هر متر مربع مسکن برای خرید یک واحد ۵۰ متری تنها سهم از قیمت ۱۷ درصد را پوشش داده که عملاً تحقق رویای مسکن را برای متقاضیان واقعی غیر ممکن می سازد. البته این موضوع برای مجردها به مراتب سخت تر بوده، چرا که وام این افراد با کسر قیمت اوراق ۲۲۴ میلیون تومان است که برای همین واحد ۵۰ متری تنها سهم ۱۱ درصدی را در برمی گیرد. بنابراین طبیعتاً با این میزان سهم تسهیلات مسکن طبیعی است که خریداران واقعی مسکن از بازار خارج شده و بازار مسکن بیشتر به سمت سوداگری سوق پیدا کند.

سکه و طلا	دلار آمریکا	ارز	خودرو
۱۴,۹۹۷,۰۰۰	-----	سمند LX	۲۰۴,۰۰۰,۰۰۰
۱۴,۵۰۷,۰۰۰	-----	دنا	۱۸۹,۰۰۰,۰۰۰
۸,۲۴۰,۰۰۰	پوند انگلیس	پژو پارس TU5	۲۰۶,۰۰۰,۰۰۰
۵,۲۴۳,۰۰۰	درهم امارات	پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۲۱۳,۰۰۰,۰۰۰
۲۹,۹۹۸,۰۰۰	لیبر ترکیه	رانا پلاس	۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰
۱,۳۹۷,۰۰۰	دلار کانادا	تارا دستی	۳۶۹,۰۰۰,۰۰۰

سکه و طلا	سایپا ۱۱۱	قیمت در بازار آزاد (به تومان)
۱۴,۹۹۷,۰۰۰	سایپا ۱۱۱	۲۰۴,۰۰۰,۰۰۰
۱۴,۵۰۷,۰۰۰	تیبیا	۱۸۹,۰۰۰,۰۰۰
۸,۲۴۰,۰۰۰	ساینا	۲۰۶,۰۰۰,۰۰۰
۵,۲۴۳,۰۰۰	کوییک R	۲۱۳,۰۰۰,۰۰۰
۲۹,۹۹۸,۰۰۰	وانت زامیاد (آپشنال)	۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰
۱,۳۹۷,۰۰۰	شاهین	۳۶۹,۰۰۰,۰۰۰

سه فولادی به ۳۲۵ میلیارد تومان جرمه مالیاتی محکوم شدند

آرمان ملی: رئیس کل سازمان امور مالیاتی کشور ضمن اعلام شناسایی سه شرکت فولادی که به فرار مالیاتی گسترده اقدام کرده بودند، از مطالبه اصل و جرایم مالیاتی معوق به مبلغ ۳۲۵ میلیارد تومان خبر داد. داوود منظور با اعلام خبر شناسایی نحوه فعالیت سه شرکت فولادی که اقدام به معاملات صوری کلان کرده و مرتکب فرارهای مالیاتی سنگینی شده اند، گفت: این سه شرکت اقدام به معاملات صوری به طرفیت شرکت های کاذبی کرده بودند که با توجه به عدم معرفی این نفعان اصلی شرکت های صوری از طرف شرکت های فولادی سه گانه، برای این سه شرکت پرونده قضائی تشکیل شده و محاسبه مالیات و وصول بدهی های معوق شرکت های صوری یاد شده، با توجه به تعهد شرکت های فولادی در پرداخت بدهی مالیاتی شرکت های صوری به استناد ماده ۱۸۲ قانون مالیات های مستقیم، از سه شرکت فولادی فوق در حال اجراست و هم اکنون پس از وصول اصل مالیات ها، در مرحله وصول جرایم قرار دارد. معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی خاطر نشان کرد: این سه شرکت فولادی در مجموع طی سال های ۱۳۹۱ لغایت ۱۳۹۷، تعداد ۵۹۸ رکورد از مجموع معاملات اقتصادی خود را به مبلغ ۵۷ هزار و ۷۲۱ میلیارد ریال به طرفیت ۲۳۴ شرکت کاذبی در سامانه معاملات فصلی سازمان امور مالیاتی کشور درج کرده بودند که پس از رسیدگی در دادسرای جرایم اقتصادی تهران و تعهد پرداخت، هم اکنون پس از وصول مبلغ ۲۹۶ میلیارد ریال بابت اصل مالیات، مانده اصل و جرایم مالیاتی بابت معاملات صوری به مبلغ ۲۸۶۴ میلیارد ریال و ۶۰۰ میلیارد ریال نیز بابت جرایم مالیات عملکرد و ارزش افزوده شرکت های یاد شده در جریان وصول قرار دارد. منظور ادامه داد: این مهم با حمایت دادسرای عمومی و انقلاب تهران در صدور احکام نمایندگی و پیگیری و موثر دادسرای ناحیه ۲۳ (مقاصد اقتصادی) به نتیجه رسیده است. وی با بیان اینکه مبارزه با فرار مالیاتی به ویژه فرار مالیاتی شرکت های صوری از برنامه های مهم نظام مالیاتی، بخش مهمی از فرارهای مالیاتی شرکت های صوری شناسایی شده و برای آنها پرونده قضائی تشکیل شده و اسامی این شرکت ها نیز در لیست سیاه سازمان قرار گرفته است.

بازار

واردات ۷۰ میلیون دلاری هم گوشت و مرغ را ارزان نکرد

آرمان ملی: در سه ماه اول امسال حدود ۷۰ میلیون دلار گوشت قرمز و گوشت مرغ وارد ایران شده است. در واقع این میزان واردات در حالی صورت گرفته که با وجود تأکید فعالان بازار بر مازاد تولید و هشدار به تسهیل صادرات برای جبران زیان حاکم بر تولید اما همچنان قیمت گوشت و مرغ در بازار داخلی با رشد قابل ملاحظه ای همراه بوده است. با توجه به تولید داخل، واردات گوشت قرمز و مرغ معمولاً رقم بالایی نیست و در برخی مقاطع جهت رفع کمبود و تنظیم بازار، دولت نسبت به واردات این اقلام اقدام می کند. از اردیبهشت سالجاری نیز دولت با توجه به اختیار قانون بوده ۱۴۰۱ نسبت به اصلاح نظام پرداخت یارانه ها و حذف ارز ترجیحی از واردات کالای اساسی که شامل هفت قلم بود اقدام کرد؛ هرچند که از حدود دو سال قبل، دیگر گوشت قرمز و مرغ در لیست واردات بازر ۴۲۰۰ تومانی قرار نداشت. بررسی آمار واردات کالای اساسی در سه ماه اول امسال نشان می دهد که در مجموع حدود ۷۰ میلیون دلار گوشت قرمز و گوشت مرغ وارد شده که حدود ۸۰۰ تن به ارزش بیش از ۳۶ میلیون دلار از گوشت قرمز است. از این میزان حدود ۸۰ تن به ارزش ۵,۴ میلیون دلار گوشت قرمز گرم و ۷۲۰۰ تن به ارزش ۷,۳۱ میلیون دلار گوشت قرمز سرد بوده است. همچنین واردات گوشت مرغ حدود ۲۰ هزار تن به ارزش ۸,۵ میلیون دلار گزارش شده است. اگر چه از قبل، واردات مرغ از لیست ارز ترجیحی خارج شده بود ولی در اوایل سال گذشته طی مصوبه دولت به منظور تنظیم بازار مرغ، مجوز مقطعی برای واردات در مجموع ۱۲۰ هزار تن مرغ با ارز ترجیحی صادر شده بود. اما اینکه در بازار داخلی وضعیت قیمت گوشت قرمز و مرغ به چه صورتی بوده باید اشاره کرد که این اقدام و به ویژه گوشت مرغ، تحت تأثیر حذف ارز ترجیحی قرار داشته اند؛ گزارش مرکز آمار ایران از وضعیت قیمت کالاهای خوراکی در خرداد امسال نشان می دهد که هر کیلو گوشت گوسفند که در خرداد سال گذشته به طور متوسط حدود ۱۳۵ هزار تومان فروش رفته به ۱۷۰ هزار تومان در اردیبهشت امسال و ۱۸۳ هزار تومان در خرداد رسیده و گوشت گوسفند تا پیش از ۲۱۲ هزار تومان هم در ماه گذشته فروش رفته است. بر این اساس قیمت گوشت گوسفند در خرداد، ۴,۷ درصد نسبت به اردیبهشت امسال و ۹,۳۵ درصد در خرداد پارسل افزایشی شده است.