۶۰هزار میلیارد تومان طرح زودبازده در بانک‌ها

وزیر کار و امور اجتماعی از وجود بیش از ۶۰ هزار میلیارد تومان طرح بنگاه‌های زود بازده در بانک‌ها خبر داد و گفت: در صورت پرداخت تسهیلات به طرح‌های فوق بیش از ۳ میلیون شغل ایجاد می‌شود. وی در گفت‌وگو با مهر در خصوص برنامه‌های وزارت کار و امور اجتماعی برای اعزام نیروی کار به خارج از کشور و تحقق پیش‌بینی برنامه چهارم توسعه در این بخش هم گفت: در این رابطه ما علاقمند به انعقاد تفاهمنامه همکاری مشترک با کشورها در اعزام نیروی کار هســتیم.وزیر کار و امور اجتماعی به تفاهمنامه‌های گذشــته اشاره کرد و اظهار داشت: در نظر داریم بخشی از تفاهمنامه‌های گذشته را پیگیری و به کار بندیم و از آنجایی که تفاهمنامه جدید نداریم با حمایت بخش دیپلماسی کشور، وزارت امور خارجه و کشورهای هدف تفاهمنامه‌های قبلی را تحقق بخشیم.جهرمی در مورد برنامه‌ریزی اعزام ۱۰۰ هزار نیروی کار به خارج از کشور تصریح کرد: در مجموع بخشی از این کار در حال انجام است ولی امیدوارم این کار با هدف‌گیری صدور خدمات فنی و مهندسی به موفقیت دست یابد.سیدمحمد جهرمی درخصوص ادامه روند پرداخت تسهیلات بنگاه‌های زود بازده در ســال جاری گفت: تفاوت پرداخت تســهیلات در ســال جاری به نسبت سنوات گذشته در عدم پذیرش طرح‌های جدید و پرداخت تسهیلات به طرح‌های با اولویت ویژه براساس مزیتهای منطقه‌ای است که تشخیص پذیرش طرح جدید و جایگزینی آن با طرح‌های کم اولویت گذشته برعهده شورای اشتغال در استان‌هاست.

کوتاه از اقتصاد

پیش‌بینی کاهش نرخ تورم به ۱۶ درصد

معاون اقتصادی بانک مرکزی گفت: اگر نقدینگی کنترل شود پیش‌بینی می‌شود نــرخ تورم به ۱۶ درصد کاهش یابد.رامین پاشــایی در گفت‌وگو با مهر افزود: حجم نقدینگی درکشــور رشد چشمگیری داشــته است، با این وجود ۱۷ درصد تورم موجود در کشور ناشی از قیمت‌های جهانی و بقیه نیز متأثر از عوامل داخلی و خارجی است. وی میانگین نرخ تورم در کشور طی سال گذشته را ۱۸/۴ درصد اعلام و تصریح کرد: این در حالی اســت که میزان تورم ماهانه در آغاز و پایان ســال گذشته به ترتیب ۱۲ و ۲۲ درصد بوده اســت. وی همچنین اعلام کرد: ۷۸ درصد منابع بانکی برای اجرای طرح‌های صنعتی، کشاورزی و اقتصادی در کشور اختصاص می‌یابد. معاون اقتصادی بانک مرکزی افزود: متوسط ایجاد واحد تولیدی در کشور چند برابر سایر کشورهاست که باید در این زمینه راهکاری اصولی ارائه کرد.

۱۴ میلیون نفر سهام عدالت گرفتند

وزیر تعاون گفت: تاکنون ۱۴ میلیون نفر اقشــار کم‌درآمد کشــور ســهام عدالت دریافت کرده‌اند. محمد عباسی در گفت‌وگو با فارس، افزود: سهام عدالت در راستای اجرای سیاســت‌های کلی اصل ۴۴ اســت که با وجود این که هنوز قانون اجرایی آن از مراجع قانونگذاری عبور نکرده و رسماً ابلاغ نشده، اما اعطای سهام عدالت شروع شده و تاکنون ۱۴ میلیون نفر معادل دو دهک کم درآمد جامعه این سهام را دریافت کرده‌اند. وی با اشاره به این که سیاست دولت توجه به طبقه محروم و کم‌درآمد جامعه است، گفت: تاکنون تعداد ۳۳۶ شرکت تعاونی سهام عدالت در شهرستان‌های کشور تشــکیل شده است. وی خاطرنشان ســاخت: اولویت واگذاری سهام عدالت به اقشار ضعیف و آسیب‌پذیر است که ۶ دهک جامعه یعنی ۴۲ میلیون نفر را در بر می‌گیرد.

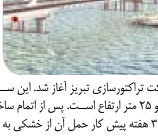
رجا وارد بورس می‌شود

رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شــرکت قطارهای مسافری رجا گفت : طی چند ســال آینده می‌توانیم شرکت رجا را وارد بورس کرده و به عنوان سرآمدترین شرکت حمل‌ونقل مســافری ریلی در منطقه مطرح کنیم. به گزارش روابط عمومی شرکت رجا، محمود جعفری با اشاره به افزایش توان حمل‌ونقل مسافر شرکت رجا افزود : در سال ۸۶ حدود ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر مسافر بیشتر از سال قبل جابه‌جایی مسافر داشتیم که از این طریق ۱۷۰ میلیارد تومان در مصرف سوخت بنزین و سرمایه کشور صرفه جویی شــد. وی اعلام کرد : طی سال جاری با جابه‌جایی بیش از ۲۸ میلیون مسافر از طریق قطار با متوسط سیر ۵۸۰ کیلومتر برای هر نفر ، بیش از ۱۶ میلیارد نفر–کیلومتــر جابه‌جایی محقق خواهد شــد که این میزان معــادل تردد ۶ میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو طی یک سال در کشور است.

جلوگیری از پرداخت جایزه صادراتی به غیرمشمولان

ســازمان بازرســی کل کشــور در اطلاعیه ای اعلام کردکه با پیگیری این نهاد دیده‌بــان قــوه قضائیه از پرداخــت ۸۵ میلیارد ریال جوایز صادراتی به شــرکت‌های غیرمشمول جلوگیری شد. براســاس قانون، شرکت های دولتی و نهادهای عمومی مشمول دریافت جوایز صادراتی نیستند. به گزارش روابط عمومی سازمان بازرسی کل کشور، بازرسان نهاد دیده‌بان قوه قضائیه در بررسی های خود ۵۰ شرکت غیرمشمول جوایز صادراتی را شناسایی و دستور جلوگیری از پرداخت مبلغ ۸۵ میلیارد ریال جوایز صادراتی به این شرکت ها را صادر کردند.

«طاق قوسی» میانگذر ارومیه نصب شد



مجری طرح پل میان‌گذر دریاچه ارومیه با اشاره به نصب طاق قوسی (آرک) پل روی دریاچه گفت: پس از این مرحلــه، نصب ۲ دهانه ماقبل و ما بعد دهانه وسط انجام خواهد شد. جواد توکلــی در گفت‌وگو با فارس، اظهار داشت: ساخت این سازه حدود یک ســال قبل در خشــکی توسط شــرکت تراکتورسازی تبریز آغاز شد. این ســازه فلزی دارای ۱۵۰ قطعه و ۱۰۰ متر طول و ۲۵ متر ارتفاع اســت. پس از اتمام ساخت و مونتاژ قطعات مختلف این سازه، حدود ۳ هفته پیش کار حمل آن از خشکی به داخل آب انجام و پس از مساعد شدن شرایط جوی، بر روی سر ستون‌های پل نصب شد. توکلی افزود: با نصب این سازه پیشــرفت کل پروژه حدود ۷۶ درصد و خط A (نخســتین خط عبوری) آن به حدود ۹۰ درصد رسیده است. تاکنون حدود ۸۰ میلیارد تومان برای اجرای این پروژه هزینه شده و تا انتهای کار نیز حدود ۳۰ تا ۴۰ میلیارد تومان دیگر نیاز دارد.

تعاونی‌ها وارد صنعت بیمه می‌شوند

دبیرکل اتاق تعاون مرکزی گفت : بر اســاس سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی که حضور تعاونی ها را در تمام عرصه های اقتصادی از جمله بانکداری و بیمه مجاز دانســته است ،بخش تعاون کشــور راهکارهای ورود به صنعت بیمه و تشکیل شــرکت های بیمه ای تعاون را در دســتور کار خود قرار داده است. به گزارش روابط عمومی اتاق تعاون کشور، محمدرضا رمضانی افزود : ورود تعاونی‌ها به صنعت بیمه ضمن رفع نگرانی های موجود نســبت به کارآمدی مؤثر تعاونی ها در اقتصاد ملی ، زمینه ساز ایجاد رقابت در بخش های غیر دولتی خواهد شد .

تأسیس بانک توسعه تعاون تأیید شد

درجلسه مجمع تشخیص مصلحت نظام ایرادات شورای نگهبان بر تشکیل بانک توسعه تعاون رفع و تأسیس این بانک با سرمایه اولیه دولتی مورد تأیید قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی صندوق تعاون کشور، مجمع تشخیص مصلحت نظام با هدف اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توســعه کشــور و اجرای ماده اصل ۴۴ قانون اساســی، مصوب مجلس شورای اســلامی که مورد ایراد شورای نگهبان قرار گرفته بود تشــکیل جلســه داد و براین اســاس بند «و» از ماده ۱۰ اصل ۴۴ قانون اساسی در مورد تأسیس بانک توسعه تعاون با سرمایه اولیه معادل ۵ هزار میلیارد ریال از محل حساب ذخیره ارزی توسط دولت برای تأمین منابع سرمایه‌ای بخش تعاون، مصوبه مجلس شورای اسلامی مورد تأیید قرار گرفت.

جریمه ۱۴۰ میلیونی ۴ کشتارگاه

با پیگیری ســازمان حمایت، ۴ واحد کشــتارگاهی مرغ به دلیل گرانفروشــی و افزایش غیرقانونی قیمت‌ها توســط شــعب تعزیرات حکومتی بیش از ۱۴۰ میلیون تومان جریمه شــدند.به گزارش روابط عمومی ســازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، ۶ واحد کشتارگاهی مرغ به دلیل افزایش غیرقانونی قیمت شناسایی و به سازمان تعزیرات معرفی شده بودند که پس از بررسی موضوع، تخلفات ۴ واحد مذکور محرز شناخته شد.

تصحیح یک آمار

در گزارشــی با عنوان «روزانه ۴ هزار تن برنج وارد می‌شــود» که در تاریخ ۲۹ اردیبهشت در همین صفحه به چاپ رسید، قیمت هر تن برنج وارداتی بین ۱۲۰۰ تا ۲ هزار دلار بوده که به اشتباه واحد آن تومان درج شده است.

پرونده ترانزیت ۸۶ در گفت و گو با مدیر کل دفتر ترانزیت و پایانه های مرزی؛

سوآپ ۲۴ درصد کاهش یافت

[سیاوش رضایی]

در مجموع ۳۰ کشــور محصور در خشکی موسوم بــه Land Lock در دنیا وجود دارد که از این تعداد، ۱۲ کشــور در آســیا و از این ۱۲ کشــور، ۵ کشور در همســایگی ایران قرار دارند. این بدین معناســت که ایران از نظر موقعیت جغرافیایی، کشوری ممتاز و ویژه اســت. چرا که کشورهایی که در خشکی محصورند و به آب‌های آزاد دسترســی ندارنــد، مجبورند، نیازهای تجاری و بازرگانی خود را از طریق بستر سرزمینی سایر کشورها که موقعیت بهتری دارند، برآورده کنند.

امــروزه ترانزیت به عنوان مقوله‌ای درآمدزا که نیاز چندانی به سرمایه‌گذاری سنگین ندارد، نقش مهمی در اقتصاد ملی کشورهای ترانزیت کننده دارد. ترانزیت از آنجا ویژه‌تر و انحصاری می‌شــود که تنها کشورهای معدودی قابلیــت فعالیت در آن را دارنــد. در ترانزیت موقعیت جغرافیایی که موضوعی خدادادی اســت، نه اکتسابی حرف اول را می‌زند.

گــردش مالــی تجــارت کالا در جهــان ســالانه ۹ هزارمیلیــارددلار اســت که ســهم آســیا و اروپا از این تجــارت بیش از ۳ هــزار میلیارددلار اســت. اگر براســاس عرف موجود ۱۰ درصــد از این رقم را کرایه حمل تشــکیل دهد، گردش مالی کرایه حمل در این دو قاره به ۳۰۰ میلیارددلار می رســد که رقم بســیار چشمگیری است. البته درآمدهای ترانزیتی تنها شامل کرایه حمل نمی‌شود بلکه دایره درآمدهای مستقیم آن شــامل عوارض گمرکی، حق نمایندگــی، انبارداری و بیمه و درآمدهای غیرمســتقیم آن مانند اشتغال ایجاد شــده در کشــور و رونق اقتصادی مسیرهای ترانزیتی بس بزرگتر از موضوع کرایه حمل اســت. این گزارش ماحصل گفت‌وگو با محمد جــواد عطرچیان مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی ســازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و رئیس دبیرخانه کریدور شــمال ـ جنوب حول این موضوع است.

● ایران در چهارراه تجارت جهانی

موقعیت جغرافیایی ویژه ایران از دیرباز مورد توجه تجار و بازرگانان بوده اســت که کالای خود را از شرق به غرب و بالعکس می‌رســاندند. عبور راه ابریشم، راه مروارید و راه ارومیه از ایران قدمت ترانزیتی این کشور را بازمی‌نمایانــد. اما ورود بــه عصر جدید و عدم توجه کافــی به این مقوله حیاتی بــرای مدتی ترانزیت را در ایران به خواب برد تا این که طی ۲ دهه اخیر تحولاتی در منطقه ایجاد شــد و موقعیت ترانزیتی ایران را احیا کرد.

فروپاشــی اتحاد جماهیر شــوروی و شــکل‌گیری جمهوری‌های مستقلی که حالا تشنه تجارت با دنیای آزاد بودند، اولین عاملی بود که بســتر سرزمینی ایران را مــورد توجه این کشــورها قرارداد. رشــد اقتصادی کشــورهای حوزه خلیج فارس و آسیای جنوب شرقی نیــز دومین عاملی بود که ایران را به عنوان کشــوری ترانزیت کننده بازشناخت.این کشورها به دلیل رشد و توســعه اقتصادی خود و حجم رو به افزایش صادرات و واردات ایــران را دروازه‌ای یافتنــد تا از طریق آن به اروپا دســت یابند.ایران هم از نظر هزینه و هم از نظر زمان مزیت بیشتری نسبت به سایر رقبای خود دارد ـ در کریدور شــمال ـ جنوب مســیر ایران در مقایسه با مسیرهای سنتی آن در حدود ۵ هزار کیلومتر کوتاهتر اســت. اگر در نقطه آسیا مهمترین کانون‌های تجاری را در کشــورهای حوزه خلیج‌فارس، کشــورهای حوزه اقیانوس هند و آســیای جنوب شرقی و آســیای میانه و قفقــاز بدانیم ایران در میان این کانون‌ها قرار گرفته است.

● در کجا ایستاده‌ایم

به رغم تمام مزیت‌هایی که از آنها یاد شد و با وجود میانگین سالانه رشــد ۱۰ درصدی ترانزیت در ایران، در مطالعه آمارهــای آن به ارقام بزرگی برنمی‌خوریم. آمار رســمی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در ســال ۸۶ مؤید آن اســت که ۴/۹ میلیون تن کالای غیرنفتی از ایران ترانزیت شــده که نسبت به سال ۸۵ بــا ۴/۵ میلیون تن کالای ترانزیتی، ۷/۳ درصد رشــد داشته است.همچنین مجموع کالای نفتی و غیرنفتی ترانزیت شده از ایران در سال ۸۶، ۵/۷ میلیون تن است که در مقایسه با ســال قبل از آن، ۱/۵ درصد افزایش داشته اســت.در ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی در این سال، همچنان ســهم جاده با ۷۸ درصد بالاترین ســهم اســت و پس از آن راه‌آهن با رشد ۹ درصدی نسبت به ســال ۸۵، ســهم ۲۲ درصدی را برای خود کســب کرده است.افغانستان، عراق، ارمنستان، ترکیه، پاکستان، کشورهای آسیای میانه و آذربایجان مهمترین کشورهای هدف ترانزیتی ایران در سال ۸۶ بوده‌اند.

همچنیــن فعال‌تریــن مرزهــای ورودی ترانزیت همانند سال‌های گذشته، بندرعباس، سرخس، بازرگان، لطف‌آبــاد، بندر انزلی و بندر امــام (ره) بوده‌اند و ۳۷/۷ درصد کالاهــای ورودی ترانزیتی از طریق بندرعباس وارد کشور شده است.

مرزهــای خروجــی کالاهای ترانزیتی نیز شــامل بندرعبــاس، ســرخس، آســتارا، لطف‌آبــاد، دوغارون و بــازرگان می‌شــود و همچنان بیشــترین ســهم را بندرعبــاس دارد.در ســال ۸۶، پنبــه، لــوازم خانگی، موادغذایی، کالاهای ساختمانی، انواع لوله، وسایل نقلیه و محصولات کشــاورزی، مهمترین کالاهای ترانزیت شــده از طریق ایران هســتند. در مقایســه با عملکرد ترانزیتی سال ۸۶ با اهداف برنامه چهارم توسعه که در آن ترانزیــت ۳/۶ میلیون تن از طریق جاده پیش‌بینی شــده بود با رســیدن این عملکرد به ۴/۵ میلیون تن، ۲۳/۷ درصد رشــد داشته است. عملکرد ترانزیتی سال ۸۶ در مقایسه با سال اول برنامه چهارم نیز از رشد ۱۰ درصدی برخوردار اســت. در مجموع ترانزیت صورت گرفتــه از ایران در ســال ۸۶، در حدود دو میلیارد دلار درآمد ملی برای کشور ایجاد کرده است.

● سوآپ از دست رفته

ســال ۸۶، ســال خوبی برای ســوآپ نبوده است. در این ســال با کاهش ۲۴ درصدی ســوآپ نسبت به سال ۸۵ روبه‌رو هستیم. در حالی که در سال ۸۵، ۶/۵ میلیون تن سوآپ از کشــور انجام شده است این رقم در سال ۸۶ به ۴/۵ میلیون تن کاهش یافته است. اگر درصد افزایش سوآپ در سال ۸۵ نسبت به سال ۸۴ که ۴۲ درصد رشــد داشته است را در نظر بگیریم مشاهده می‌کنیم که ســوآپ با افت بسیار شدیدی در سال ۸۶ مواجه شده است.

در ســوآپ یا معاوضه به میــزان ورود فرآورده‌های ســوختی که از مرز وارد کشور می‌شود، در مرزی دیگر تحویل داده می‌شود. کارشناســان درخصوص دلایل افت شــدید سوآپ در ســال ۸۶، اعتقاد دارند که تغییر رویه گمرکی در این ســال که ســوآپ را هنگام ورود واردات قطعــی و هنگام خروج صــادرات قطعی تلقی می‌کند و همچنین ســرمای شدید هوا در زمستان ۸۶ موجب شده است که میزان سوآپ سوخت از کشور به میزان زیادی کاهش یابد.

تا پیش از این، گمرک ســوآپ را در قالب تزانزیت و جــدای از آمار واردات و صادرات محاســبه و اعلام می‌کرد که از سال ۸۶، این رویه تغییر کرده و به عنوان واردات و صادرات قطعی تلقی می‌شود. براساس اعلام کارشناسان ســرمای شدید زمســتان ۸۶، کشورهای صادرکننــده ســوخت را مجبور کرد کــه اولویت را به مصرف داخلی خود بدهند و از صادرات ســوخت مانند سال‌های گذشته پرهیز کنند.هرچند در سوآپ عملیات حمل و نقلی انجام نمی‌گیــرد ولی بیش از تغییر رویه گمرکی درآمدهای حاصل از آن به سرجمع درآمدهای ترانزیتی کشــور اضافه می‌شــد که این مسئله باعث کاهش درآمدهای تزانزیتی می‌شــود. هر چند که اخذ عوارض واردات و صادرات از محموله‌های ســوآپ به نوعی جایگزین درآمدهای پیشــین آن می‌شود، اما در میان عواملی که کارشناســان به عنوان عوامل کاهش سوآپ نام برده‌اند، علاوه بر تغییر رویه گمرکی، سرما، رقبای ایران در بحث ســوآپ که در منطقه از موقعیت خاصی برخوردارند نیز به چشم می‌خورد. هرچند ایران از نظر جغرافیایی موقعیت ویژه و خاصی دارد اما سایر کشورهای منطقه با سرمایه‌گذاری‌های وسیع در حوزه ترانزیت و سوآپ توانسته‌اند طی سال‌های اخیر، بخشی از بازار ترانزیت را از آن خود کنند.

در حالی که در سال ۸۵، ۶/۵ میلیون تن سوآپ از کشور انجام‌شده است این رقم در سال ۸۶ به ۴/۵ میلیون تن کاهش یافته است

این رقبا با گسترش زیرساخت های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری خود و کاهش تشریفات و بوروکراسی اداری مزیت‌های خــود را در حوزه ترانزیت افزایش داده‌اند و این زنگ خطری برای ما محسوب می‌شود.

● استفاده از ۵۰ درصد ظرفیت

با اســتفاده از زیرســاخت‌های حمل و نقلی موجود کشور می‌توان ســالانه بیش از ۱۰ میلیون تن کالای ترانزیتی از کشــور عبور داد که در کنار ۱۰ میلیون تن ســوآپ قادر است سالانه چهار میلیارد دلار درآمد ملی برای کشور به ارمغان آورد. اما عملکردها طی سال‌های گذشته نشــان می‌دهد که تنها از نیمی از این ظرفیت بهره‌برداری می‌شود.هرچند عرضه و تقاضای ترانزیت در خارج از مرزهای کشــور تعیین می شــودو مسائل بین‌المللی و منطقه‌ای در آن تأثیر زیادی دارد اما با رفع موانع موجود می‌توان بستری مناسب برای حضور تجار و بازرگانان در عرصه ترانزیت ایران فراهم کرد.

در حال حاضر مانع اصلی ایران در رشد و گسترش ترانزیت موانع نرم‌افزاری آن است که باید با روان‌سازی و ساده‌ســازی قوانین و مقــررات به خصوص در حوزه گمرک رغبت بیشتری برای عبور کالاهای ترانزیتی از کشــور ایجاد کرد چرا که مشتری ترانزیتی در انتخاب مسیر ترانزیتی مســیری را انتخاب می‌کند که علاوه بر هزینــه کمتر، کمترین زمان را صــرف کند. از این رو به روان ســازی قوانین مربوطــه می‌توان هزینه و زمــان ترانزیت کالا را کاهش داد. در این رابطه رقبای ایــران نیز فعالانه به گســترش زیرســاخت‌های خود پرداخته‌اند تا از این طریق ســهم بیشتری از این بازار بی‌کران کسب کنند. از آنجا که دولت در ترانزیت تنها برنامه‌ریز و سیاســتگذار است و وظیفه اصلی بر عهده بخش خصوصی است باید با تقویت این بخش و ایجاد شرکت‌های فورواردر بزرگ بازاریابی مناسبی در سایر کشورها داشته باشــیم.در حال حاضر ۸۰۰ شرکت در بخش حمل و نقل بین‌المللی و ۱۸۰ شرکت نمایندگی کشــتیرانی در کشــور وجود دارد که در زمینه ترانزیت فعال‌اند.در ســال ۷۴، مجموع ترانزیت انجام شــده از کشور، ۴۰۰ هزار تن بوده است که امروزه به ۶ میلیون تن رسیده است. این نشان‌دهنده وجود زمینه‌های رشد چند برابری ترانزیت در کشــور است که با توجه ویژه می‌توان به آن دست یافت.

هرچند مزیت‌های ایران در ترانزیت بســیار اســت اما این موضوع بدان معنا نیســت که شرایط به همین شــکل باقی خواهــد ماند. اگر ما نتوانیــم با رفع موانع موجود از این موقعیت استفاده کنیم، تجار از کشورهای رقیب، کالای خود را عبــور خواهند داد و ما بازار آنان را از دست می‌دهیم.در حوزه زیربناهای سخت افزاری نیز تنها کافی اســت در توسعه شبکه حمل و نقل که براساس نیازهای آتی مجبور به این کار هستیم، بحث ترانزیت را نیز لحاظ کنیم و در اولویت بندی پروژه‌ها، طرح‌هایی که در مســیر ترانزیتی هســتند را ارجحیت دهیم.

● ترانزیت ناچیز مسافر

در بحث ترانزیت، ترانزیت زمینی مســافر یکی از درآمدزاترین تجارت‌ها محسوب می‌شود. هرچند ایران در ایــن حوزه نیز از موقعیت برتری نســبت به ســایر کشورهای منطقه برخوردار است ولی متأسفانه عملکرد مناســبی در این حوزه به چشم نمی‌خورد به طوری که مجموع مســافران ترانزیت شده در سال ۸۶، تنها ۳ هزار نفر بوده اســت. درحالی که تقاضای بالقوه‌ای در کشورهای آسیای میانه و قفقاز برای عبور زمینی زائران حج این کشــورها از طریق ایران وجود دارد که اگر به فعل تبدیل شود عملکرد این حوزه را متحول می‌کند. در کنار آن تقاضاهایی نیز در کشورهایی نظیر افغانستان و پاکســتان وجود دارد تا از طریق ایران و برای زیارت عتبات عالیات واردکشــور عراق شــوند. با توجه ویژه به موضوع ترانزیت مســافر می‌توان انتظار درآمدزایی مناسبی نیز داشت.پیش‌بینی‌ها همانند روال طی شده در سال‌های گذشته حاکی از رشد ۱۰ درصدی ترانزیت در ســال جاری است تا از این طریق مجموع ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی به ۶/۵ میلیون تن برسد. در حالی که کشورهایی در نزدیکی و همسایگی ما هستند که مزیت‌های فراوان ایران را در حوزه ترانزیت ندارند ولی درآمدی به مراتب بیشتر از ایران دارند.

اگر بخواهیم درآمدهای ترانزیتی سهم قابل قبولی در درآمدهای کشــور داشته باشــد و در رقابت با سایر کشورها جا نمانیم باید با تحول ساختاری در ترانزیت به رشدی فراتر از ۱۰ درصد دست یابیم که این مهم جز با برنامه‌ای جامع و هماهنگ ممکن نخواهد بود.

پاسخ معاونان وزیر بازرگانی به استیضاح کنندگان:

وزارت بازرگانی مسئول افزایش نرخ تورم نیست

میزگرد مطبوعاتی شش تن از معاونان وزیر بازرگانی حول محور پاســخگویی به ســؤالات اســتیضاح کنندگان وزیر بازرگانی دلایل گرانی‌ها، تغییرات تعرفه‌ای، تنظیم بازار کالاهای اساسی،قیمت نان، دلایــل اجرا نشــدن قانون نظام صنفی دربــاره نــان و نیز قیمت نان برگزار شــد و در روند این نشست که حدود ۲ ساعت و ۳۰ دقیقه به طول کشید معاونان وزارت بازرگانی علاوه بر پاسخگویی به سؤالات مکتوب بــه ارائه خلاصه عملکرد خود پرداختنــد و در نهایت نیز به سؤالات شفاهی خبرنگاران پاسخ دادند.

«محمد صادق مفتح» معــاون بازرگانی داخلی وزیر بازرگانی در این میزگرد در پاسخ به سؤالی درباره دلایل گرانی‌های اخیر در مواد غذایــی و کالاهای اساســی توضیح داد: یکــی از علت‌های اصلی و ریشــه گرانی‌ها مربوط به افزایش قیمت نفت اســت که به اصطلاح امروز شــوک نفتی عنوان می‌شود.چرا که افزایش قیمت نفت منجر به افزایش ســوخت مصرفی برای تولیدات و نیز افزایش قیمت حمل و نقل و در نهایت تأثیر مســتقیم این افزایش‌ها برروی قیمت نهایی کالا می‌شود.به گفته وی با توجه به منحنی‌های افزایش قیمت مواد غذایی و نیز ســایر کالاها وضعیت فعلی درباره رشــد قیمت‌ها دراثر افزایــش قیمت نفت قابــل پیش‌بینی بود.اما نهایــت تلاش وزارت بازرگانی به سمت تأخیر زمانی در انتقال گرانی‌های جهانی به داخل کشور معطوف شد.مفتح با اشاره به اینکه بالای ۵۰ درصد نیاز کشور به کالاهای مختلف در بازار جهانی با افزایش قیمت همراه بوده است تصریح کرد: در بحث مواد غذایی علاوه بر افزایش قیمت‌های جهانی عواملی چون خشکســالی منطقه‌ای هم مزید بر علت شد و با توجه به اینکه کشورهای بسیاری از وضعیت آب و هوایی متأثر شده بودند حتی تأمین نیاز از سایر بازارها نیز با مشکلاتی همراه بود.البته تلاش وزارت بازرگانی بر این بود که اگر قرار به تن دادن به افزایش قیمت باشد کمترین تأثیر به داخل کشور انتقال یابد.

در ادامه این نشســت یکی از خبرنگاران در باره دلایل دستکاری گســترده در تعرفه‌ها و نیز ابلاغ نشــدن تعدادی از تعرفه‌های تغییر یافته از ســوی دولت سؤال کرد که مهدی غضنفری رئیس سازمان توســعه تجارت و معاون بازرگانی خارجی وزیر بازرگانی گفت: تمام ردیف‌های تعرفه‌ای که در هیأت دولت تصویب شــده یا به تصویب رســیده ابلاغ شده اســت.وی افزود: درباره ۴۷ قلم کالایی که هنوز تعرفــه آنها ابلاغ نشــده اســت هیــأت دولت تصمیم به بررســی و تصویب مجدد آنان در کمیسیون ماده یک گرفت و چون تعرفه این ۴۷ قلم کالا تغییر یافته باید در هیأت دولت تصویب و ابلاغ شــود که امیدواریم با ابلاغ این تغییرات کتاب تعرفه ســال جدید نیز چاپ شــود.معاون هماهنگی و امورمجلس وزارت بازرگانی هم در ادامه در مورد اســتیضاح وزیرگفت: استیضاح پدیده نوظهوری نیست و نتیجه اســتیضاح قابل احترام اســت.کما اینکه در طول این سه سال حدود ۶۵ یا ۶۷ سؤال از سوی کمیسیون‌های مختلف ونمایندگان مجلس از وزیر بازرگانی مطرح شده که در مقایسه با سایر دستگاه‌ها که کمتر مورد بازخواست نمایندگان هستند بسیار محدود بوده است.بازرگانی افزود: از بین همه سؤالاتی که از وزیر بازرگانی انجام شده ۹۰ درصد ســؤالات قبل از طرح در کمیسیون پاســخ داده شده و تنها ۸ یا ۱۰ ســؤال برای پاسخگویی به کمیســیون ارجاع شده است که تنها که فرایند بعدی آن طرح در صحن علنی مجلس است.

وی تأکیــد کــرد: هر زمان ســؤالی مطــرح شــده آمادگی برای پاســخگویی به آن وجود داشته و تلاش برای پس گرفتن استیضاح نیز در حوزه تخصصی فعالیتم قرار داشــت که در نهایت اســتیضاح اول از دســتور کار خارج شــود اما همان ســؤالات مجدد در مرحله دوم مطــرح شــده است.شــجاع‌الدین بازرگانــی در مورد برداشــت ۱/۲ میلیــارد دلار از حســاب ذخیره ارزی بــرای واردات کالاهای اساســی هم گفت: رئیس مجلس به دلیل وقوف به اهمیت موضوع دســتور بررسی این لایحه در کمیسیون برنامه و بودجه را دادند و در نهایــت هم این لایحه به صورت طرح در صحن علنی مطرح و یک فوریت آن تصویب شــد.وی با اشاره به این که قرار بود با این اعتبار اقلامی همچون دانه‌های روغنی، مواد اولیه ساخت دارو و نهاده‌های دامی وارد کشــور شود، اظهار داشــت: با توجه به رشد جهانی قیمت ها، اگر همین امروز بخواهیم برای واردات این اقلام اقدام کنیم باید ۳ میلیارد دلار هزینه کنیم.

این مقام مســئول در مورد جایگاه سازمان تعزیرات آرد و نان در برخــورد با تخلفــات نانوایان هم با بیان این مطلــب که قانون نظام صنفی بــه اذعان مســئولان نهادهای صنفی بــازوی اجرایی برای برخورد با تخلفات صنفی را پیش‌بینی نکرده است، با اشاره به این که برای حل مشکل قیمت نان مدتی قبل کارگروهی مشترک با حضور نمایندگان اتحادیه نانوایان و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان تشکیل و آنالیز قیمت نان برای تأمین و حفظ توأمان حقوق مصرف‌کنندگان و نانوایان مشــخص شد، گفت: این آنالیز قیمت جهت تصمیم‌گیری به مراجع ذیصلاح ارائه شده است. در عین حال تلاش داریم با فعال کردن واحدهای نان صنعتی، بازار نان کشور را ساماندهی کنیم.

مفتح گفت: درعوامل تأثیر گــذار بحث گرانی‌ها موارد فراوانی را می‌توان مورد اشــاره قرار داد از جمله آن که کشــورمان هیچ زمانی تــورم یک رقمی نداشــته و از ســال ۵۱ و ۵۲ کــه درآمدهای نفتی کشورمان افزایش یافته منحنی تورم بشدت افزایشی بوده که عمده دلیل آن نیز به بحث‌های ساختاری و مشکل نقدینگی مربوط است. از سویی پارامترهای خارجی در سطح قیمت‌های خارجی نیز تأثیرگذار است. معتقدم مهمترین اقدام وزارت بازرگانی در چنین شرایطی این است که حداقل تأثیرات ممکن به بازار منتقل شود.

وی تصریــح کــرد: تنظیم بازار به معنای ثابت نگه داشــتن بازار نیست بلکه هماهنگ عمل کردن چهار مؤلفه تأثیرگذار در بازار است و معتقدم ایجاد رابطه بین این مؤلفه‌ها به تنظیم بازار می‌انجامد.مفتح همچنین مجدداً در واکنش به سؤال خبرنگاران درباره گرانی‌ها پاسخ داد: زمانی که کالایی به علت کمبود در بازار با گرانی مواجه شــود می‌توان آن را ناشــی از سوء تدبیر دانســت و یا در زمانی که ممکن است به دلایلی صادرات کالایی افزایش یابد و عرضه و تقاضا در بازار به هم بریزد این روند را می‌توان با مســائل دیگر در ارتباط دانســت اما وقتی که افزایش قیمت کالاها ناشی از بالا رفت نهاده‌های تولید است قطعاً ربطی به تنظیم بازار ندارد.

وی با بیان این‌که وزارت بازرگانی در بحث تنظیم بازار برخورد را به پیشگیری از بحران تبدیل کرد به وضعیت برنج اشاره کرد و گفت: در مورد برنج چه داستان‌هایی که بر سر وزارت بازرگانی نیامد زمانی کــه دی و بهمن تعرفه را کاهش دادیم مشــخص بود که با کاهش تولید کشــورهای عمده تولید کننده برنج مواجه خواهیم شد بنابراین منطقی ترین کار تســهیل در واردات بود تا با افزایش واردات توازن در بــازار و مؤلفه‌های تأثیرگذار در آن ایجاد شــود اما دیدیم که چه هجمــه‌ای به وزارت بازرگانی وارد شــد که تولید چه و چه شــد! ما نمی‌توانســتیم دلیــل کار خود را بیان کنیم چرا کــه بیان دلایل آن انتقــال نگرانی‌ها به جامعه و بازار بود. اما در حال حاضر که می‌بینیم روزی ۴ الی ۶ هزار تن برنج وارد کشور می‌شود به دلیل برنامه‌ریزی سه ماه قبل بود.

مفتــح گفت: در حال حاضر بررســی منحنــی قیمت‌های برنج بیانگر اقدام بموقع پیش‌بینی و پیشگیری از همان اتفاق است.معاون بازرگانی داخلی وزیر بازرگانی در واکنش به سؤال یکی از خبرنگاران درباره این‌که ۹۹ درصد برنج وارداتی از ســوی دولت انجام می‌شــود تصریح کرد: هر کســی اثبات کند که ۹۹ درصد واردات برنج دولتی است قطعاً یک سال حقوقم را به وی خواهم داد!

وی خاطرنشان کرد:قانون برنامه چهارم توسعه تأکید بر آزاد بودن واردات دارد. بنابراین نباید منعی برای واردات بگذاریم. از سوی دیگر طبق همین قانون، قیمت‌گذاری نداریم و باید تنظیم بازار را از طریق عرضه و تقاضا انجام دهیم و چنانچه در جایی مصداق احتکار باشــد برخورد کنیم.