اخبار

تشکیل وزارت بازرگانی در تضاد با قوانین مصوب قبلی است

عضو کمیسیون کشاورزی مجلس با بیان این که تشکیل وزارت بازرگانی با قوانین بالادستی و قوانین قبلی مصوب در مجلس در تضاد است گفت: اگر بخواهیم وزارت بازرگانی را دوباره احیا کنیم مجدد باید قوانین قبلی را ملغی کنیم. به گزارش تسنیم، با توجه به وضعیت بازار این روزها مزمه تشکیل وزارت بازرگانی شنیده می‌شود و برخی از مسئولین اجرایی و نمایندگان مجلس در سخنان خود به آن اشاره می‌کنند. تشکیل این وزارتخانه موافقان و مخالفان خود را دارد که برای همین منظور گفت‌وگویی با دکتر جلال محمودزاده، عضو کمیسیون کشاورزی مجلس انجام و موضوع بررسی شد. وی با ابراز اینکه یکی از مهمترین دغدغه های مخالفت با تشکیل وزارت بازرگانی وجود موانع قانونی و متضاد با تشکیل این وزارتخانه است گفت: دلایل مخالفان، از مخالفت با برنامه ششم توسعه تا قوانین مرتبط با حوزه کشاورزی و رفع موانع تولید است. آن ها پیش نیاز تشکیل وزارت بازرگانی را ملغی شدن قوانین قبلی می‌دانند. این عضو کمیسیون کشاورزی مجلس ضمن مخالفت با لایحه تشکیل وزارت بازرگانی اذعان داشت: ما قبلاً قانون انتزاع دو وزارتخانه را مصوب کردیم و وظیفه بازرگانی بخش کشاورزی را کاملاً به جهاد کشاورزی محول کردیم تا فرایند تولید تا بازاریابی و تجارت را جهاد کشاورزی مدیریت کند.

سیمان چندنرخی شد

در حالی که وزارت صمت قیمت سیمان را کیسه ای ۵۰ هزار تومان اعلام کرد، اما در بورس کالا ۳۵ هزار تومان کشف قیمت شده و انبوه سازان نرخ آن را کیسه ای ۶۰ و مرکز آمار ۷۰ هزار تومان اعلام کرده‌اند. به گزارش خبرنگار مهر، در روزهای اخیر قیمت سیمان به گفته برخی فعالان صنعت ساختمان کمی از آرامش دور شده است. برخی کارشناسان صنعت ساختمان معتقدند: در روزهایی که دولت بر تشدید فعالیت‌های ساخت و ساز در نهضت ملی مسکن تأکید دارد، بازار این کالا باید از دست دلالان خارج شده و با سازوکارهایی، از تولیدکننده به مصرف کننده نهایی داده شود. سرپرست مرکز تحقیقات راه و مسکن: وزارت راه بزرگترین مصرف کننده سیمان است محمدمهدی حیدری سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی از تشکیل زنجیره تأمین مصالح ساختمانی فولاد و سیمان بین وزارت راه وزارت صمت خبر داده و می گوید قرار است سیمان «آمیخته» به جای سیمان پرتلند در ساخت و ساز که انطباق با محیط زیست دارد، جایگزین شود.

صنایع داخلی خریدار اصلی فولاد

بررسی آخرین آمار مربوط به صنعت فولادسازی نشان می‌دهد که در بهار سال جاری، میزان مصرف فولاد نسبت به بهار پارسال رشد ۹ درصدی داشته که می تواند بیانگر افزایش تولیدات صنعتی فولادبر باشد. به گزارش خبرنگار مهر، بررسی آخرین آمار مربوط به صنعت فولادسازی نشان می‌دهد که در بهار سال جاری، میزان مصرف محصولات فولادی نسبت به مدت مشابه سال گذشته با افزایش مواجه شده است؛ موضوعی که می تواند بیانگر افزایش تولیدات صنعتی در بخش‌هایی همچون قطعه سازی، خودرو، لوازم خانگی و صنایع فولادبر باشد. بر این اساس از ابتدای سال جاری تا پایان خرداد ماه بالغ بر ۲۹ میلیون تن از انواع اقلام فولادی در کشور تولید شده است. که از این میزان ۳.۲ میلیون تن صادر و مابقی صرف مصارف داخلی شده است. بر این اساس مصرف ظاهری فولاد کشور در این مدت نسبت به بهار سال ۱۴۰۰ رشد بیش از ۹ درصدی داشته است. به صورت جزئی‌تر باید اشاره شود که در بهار امسال در مجموع ۸ میلیون و ۵۷۵ هزار تن شمش فولاد (فولاد میانی) تولید شده که نسبت به مدت مشابه پارسال رشد ۶ درصدی داشته است. از این میزان ۶ میلیون و ۶۷۲ هزار تن در داخل مصرف شده که نسبت به بهار پارسال رشد ۳ درصدی داشته است. در این بخش وارداتی نداشتیم.

آغاز بازرسی مشترک در بازار لوازم یدکی برای مقابله با کالای قاچاق و تقلبی

معاون نظارت و بازرسی سازمان صنعت، معدن و تجارت (صمت) استان تهران از آغاز اجرای گشت مشترک بازرسی و نظارت بر عرضه ۵۵ قلم لوازم یدکی خودرو با شناسه و کدرهگیری از امروز خبر داد. سعید محمدی پور در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: گشت مشترک بازرسی با حضور دستگاه‌های نظارتی برای مقابله با توزیع کالای تقلبی و قاچاق در حوزه لوازم یدکی و مصرفی خودرو (۵۵ قلم لوازم یدکی خودرو) از امروز در استان تهران آغاز شد. وی با بیان اینکه این طرح در راستای اجرای کامل پروژه رصد کالاها و ثبت تعاملات در سامانه جامع تجارت آغاز شده، گفت: با توجه به اهمیت موضوع ثبت اطلاعات بنگاه‌های اقتصادی فعال در زمینه لوازم یدکی و مصرفی خودرو در سامانه جامع تجارت برای جلوگیری از قاچاق کالا، این بنگاه‌ها موظفند به واحدهای تحت پوشش خود اعلام کنند تا برای جلوگیری از تبعات قانونی، از خرید کالای بدون کد رهگیری از شرکت‌های تولیدکننده و واردکننده خودداری کنند.

خبر ویژه

برجام صنعت خودرو را به عقب راند

یک کارشناس صنعت خودرو با اشاره به اینکه اعمال تحریم‌های سال ۹۱ به نفع صنعت خودرو بود، گفت: اما برجام صنعت خودرو را به عقب برگرداند و خط مونتاژ خودرو دوباره راه افتاد به گزارش فارس، عادل پیرمحمدی گفت: مشکل صنعت خودرو ما این است که توسعه محصول نداشته، زیرا صنعتی که خودش طراح باشد، بیشتر می‌تواند عیوب کیفی را پیدا کند، بنابراین یکی از دردهای صنعت خودرو و عدم توسعه این بخش این است که توسعه محصول نداشته‌ایم و همواره دنباله رو پژو بوده‌ایم. وی گفت: اعمال تحریم‌ها در سال ۹۱ به نفع صنعت خودرو شد، صنعت خودرو ایران فهمید که صاحب دانش طراحی به معنای واقعی نیست.

اسکناس گزارش می دهد؛

قوانین متناقض دلیل انباشت خودروهای فرسوده

گروه صنعت و تجارت: طی سالیان اخیر معافیت خودروسازان داخلی از گواهی اسقاط از طرفی و ممنوعیت واردات خودرو به منظور جلوگیری از خروج ارز از طرف دیگر منجر به کاهش چشمگیر اسقاط خودرو شده است. به گزارش اسکناس، اسقاط وسایل نقلیه فرسوده یکی از مؤثرترین و اقتصادی‌ترین راهکارهای مدیریت کیفیت هوای کلانشهرهای کشور است؛ این در حالی است که طی سه سال گذشته به دلایل مختلف از این امر به جد غفلت شده و از رده خارج کردن وسایل نقلیه فرسوده تقریباً متوقف شده است. از طرف دیگر سن مجاز برای خودرو در ایران حدود ۲۰ سال است و بالاتر از آن خودروی فرسوده محسوب می‌شود. خودروهای فرسوده به دلیل مصرف بالای انرژی و به دلیل آلاینده‌بودن، برای شهرها مضر هستند و باید پس از مدتی از چرخه خارج شوند. به همین منظور از چند سال قبل طرح تعویض خودروهای فرسوده کلید خورد که یکی از مهم‌ترین تصمیماتی بود که می‌توانست شهرها را از آلودگی هوا نجات بدهد؛ هر چند آیین نامه این طرح در سال ۸۸ به تصویب رسید اما در مرحله اجرا با مشکل مواجه شد و مسوولان از اجرای آن باز ماندند.

■ تولیدکنندگان خودرو برای طرح اسقاط سنگ‌اندازی می‌کنند

محمود مشهدی‌شریف، رییس انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودروی کشور، با بیان اینکه خودروهای فرسوده محل کسب و درآمدی برای افراد طبقه متوسط و ضعیف جامعه است که با آن امرار معاش می کنند و با گران‌شدن خودرو عملا مردم اشتیاقی برای اسقاط خودروی خود ندارند، گفت: موضوع مربوط به طرح واردات خودرو یکی از مشکلات جدی و چالش‌هایی بود که خوشبختانه پس از سه سال رفت‌وآمد میان مجلس و شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام در نهایت به تصویب رسید و در بندی که مربوط به اسقاط خودرو و گواهی آن بود (در ماده ۱۰ این قانون) گفته شده که باید به ازای تولید هر چهار دستگاه خودروی نو و شماره‌گذاری آن یک دستگاه خودروی فرسوده اسقاط شود که یعنی (قانون ۲۵ درصدی) اما متاسفانه امروز شاهد بیان مشکلات، چالش‌ها و سنگ‌اندازی‌های تولیدکنندگان خودرو در کشور برای این مساله هستیم.

■ سه سال از فرصت‌های طلایی کشور از بین رفت

رییس انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودروی کشور افزود: این در حالی است که اگر سه سال قبل موضوع مربوط به واردات خودرو حل شده بود و مشکلی در خصوص موضوعات ارزی در کشور پیش نمی‌آمد و مصلحت‌ها در مورد واردات خودرو مورد بررسی قرار می‌گرفت، شاید این بند هم کنار می‌رفت و در زمان خودش مورد رسیدگی قرار می‌گرفت و حداقل در طول سه سال گذشته ۷۵۰ تا یک میلیون خودروی فرسوده از خیابان‌ها و جاده‌ها خارج می‌شدند و وضعیت آلودگی هوای شهرهای بزرگ هم این گونه نبود. او ادامه داد: متاسفانه سه سال از فرصت‌های طلایی کشور امروز از بین رفته است اما با این وجود خوشحالیم که قانون ۲۵ درصدی به تصویب رسیده است و با تولید هر چهار خودرو یک خودروی فرسوده اسقاط خواهد شد.

■ با تولید یک میلیون خودرو ۲۵۰ هزار خودرو اسقاط می‌شود

این فعال در حوزه خودرو خاطرنشان کرد: چالش جدی که امروز در برابر ساماندهی صنعت خودرو وجود دارد، این است که اگر تولید خودروی کشور به یک میلیون تا یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه در سال برسد حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده باید اسقاط شود که با ضعف در همکاری‌ها مواجه هستیم. مشهدی‌شریف تصریح کرد: موتورسیکلت‌سازان هم که تاکنون از اسقاط ۱۰۰ درصدی بهره‌مند بودند و در گذشته باید برای شماره‌گذاری هر موتورسیکلت جدید یک موتورسیکلت اسقاط می‌کردند، با قانون جدید مجلس به قانون ۲۵ درصدی پیوسته‌اند و به این ترتیب حدود ۳۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت که تاکنون باید اسقاط می‌شد به ۷۵ هزار دستگاه تبدیل شده است؛ ضمن آن که به ازای هر خودروی سواری نو هفت موتورسیکلت باید اسقاط شود که در این بخش هم بین ۱۰ تا ۱۱ هزار دستگاه خودرو خواهیم داشت که باید اسقاط شود. این فعال حوزه خودرو در مورد کامیون و کامیونت و کامیون‌های دیزلی و سایر کشنده‌ها نیز گفت: برای این قبیل از خودروهای سنگین نیز باید گواهی اسقاط تهیه شود و موضوع مربوط به واردات کامیون‌های سه سال کارکرد هم جدی شده که برای مجوز واردات آنها نیازمند اسقاط کامیون‌های فرسوده هستیم و حداقل نیاز کشور در طول یک سال حدود ۴۰۰ هزار دستگاه کامیون است.

■ توانایی اسقاط یک میلیون دستگاه خودرو وجود دارد

وی ادامه داد: مراکز اسقاط خودرو توانایی اسقاط یک میلیون دستگاه خودرو را بر اساس پروانه‌های خود در اختیار دارند اما موانعی نیز بر سر راه آنها وجود دارد که باید به آنها پرداخت. خودروسازان بزرگ برای تشویق صاحبان خودروهای فرسوده مشوق‌هایی را باید در نظر بگیرند تا صاحبان خودروهای فرسوده با تحویل خودروهای خود صاحب خودروی نو شوند و عملا صاحبان خودروهای فرسوده تشویق شوند تا از حاشیه قیمت بازار و کارخانه بهره‌مند شوند. مشهدی‌شریف تصریح کرد: خودروهای فرسوده مصرف سوخت زیادی نسبت به خودروهای نو دارند. ضمن آنکه این خودروهای فرسوده وسیله‌ای برای امرار معاش طبقه ضعیف جامعه هستند و ضرورت دارد تا دولت تسهیلاتی را برای این منظور در نظر گیرد.

■ ۶ دلیل عدم اسقاط خودروهای فرسوده

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی چرایی وضعیت موجود را بررسی کرده و موارد زیر را به عنوان دلایل وضعیت موجود مورد اشاره قرار داده است. ۱. کاهش چشمگیر بازار تقاضای گواهی اسقاط: مطابق تجربیات جهانی اسقاط وسایل نقلیه مستلزم ایجاد و توسعه چرخه اسقاط خودرو است. ایجاد چرخه اسقاط نیز نیازمند عرضه و تقاضای پایدار گواهی اسقاط در کشور است. در بخش تقاضا، بر اساس قوانین و مقررات پیشین کشور وارد کنندگان و تولیدکنندگان خودرو خریداران اصلی گواهی اسقاط بوده‌اند. طی سالیان اخیر معافیت خودروسازان داخلی از گواهی اسقاط از طرفی و ممنوعیت واردات خودرو به منظور جلوگیری از خروج ارز از طرف دیگر کاهش تقاضای چشمگیر گواهی اسقاط را به همراه داشته است که همین مسأله انباشت ۸۰ هزار گواهی را در مراکز اسقاط در سال ۱۳۹۷ به همراه داشت و در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ توقف این فرایند را به دنبال داشت. در اثر این اتفاق سرمایه گذاران بخش خصوصی در حوزه اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده اقدام به خروج از این بازار کردند و سرمایه‌های آنها به سمت بازارهای غیرمولد و کاذب روانه شده است. ۲. عدم انگیزه کافی در بازار عرضه اسقاط: در بخش بازار عرضه نیز لازم است صاحبان وسایل نقلیه فرسوده انگیزه کافی برای اسقاط خودروی خود داشته باشند. لذا می‌بایست از یک طرف ارزش گواهی اسقاط جذابیت مالی لازم را برای صاحبان خودروی فرسوده داشته باشد و از طرف دیگر سازوکارهای سلبی توان لازم را برای ایجاد محدودیت بر این خودروها داشته باشند. طی سالیان اخیر به دو دلیل ذیل انگیزه لازم در عرضه گواهی اسقاط وجود نداشته است: الف) لغو معیار کمی سن فرسودگی مطابق آئین‌نامه جدید ماده (۸) قانون هوای پاک: مطابق ماده (۸) قانون هوای پاک مالکان وسایل نقلیه موتوری موظفند خودروی خود را پس از رسیدن به سن فرسودگی از رده خارج کنند. این آئین‌نامه موجب تقریباً صفر شدن مشمول فرسودگی شده و همین موضوع کاهش تمایل شهروندان را برای اسقاط وسایل نقلیه فرسوده به همراه خواهد داشت. با توجه به زیرساخت‌های موجود در کشور در حوزه معاینه فنی، نظیر عدم کنترل اصالت خودروها در مجموع می‌توان ادعا نمود که این آئین‌نامه بازدارندگی لازم را برای ارزه خارج خودروهای فرسوده نخواهد داشت. علاوه بر این مراکز معاینه فنی صرفاً قادر است میزان آلایندگی خودروها را بررسی می کند و ایمنی و میزان مصرف سوخت خودروها ارزیابی نمی‌شود. ب) عدم افزایش قیمت گواهی اسقاط طی دهه اخیر: علی‌رغم تورم چشمگیر در دهه اخیر، قیمت گواهی اسقاط تقریباً ثابت بوده است که عملاً انگیزه لازم برای مالکان وسایل نقلیه فرسوده از بین رفته است. ۳. عدم وجود سازوکار جامع قانونی در خصوص اسقاط وسایل نقلیه فرسوده: در بعد قانونی هر چند از سال ۱۳۸۷ قوانین و مصوبات گوناگونی با سه محور اعمال محدودیت بر خودروهای فرسوده، چگونگی تعیین سن فرسودگی وسایل نقلیه و سازوکار اسقاط وسایل نقلیه فرسوده مورد تصویب قرار گرفته است؛ لکن همچنان خلأ وجود یک آئین‌نامه جامع که دربرگیرنده وجوه مختلف و سازوکارهای سلبی و ایجابی با در نظر گرفتن همه ذینفعان این حوزه باشد حس می‌شود. ماده (۸) قانون هوای پاک نیز هر چند به مسئله وسایل نقلیه فرسوده ورود کرده است لکن سازوکاری جامع برای اسقاط وسایل نقلیه فرسوده و ایجاد چرخه اسقاط در این ماده و آئین‌نامه آن تعبیه نشده است. ۴. عدم تناسب ماهیت نظارتی ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت با جایگاه ساختاری کنونی: بر اساس قوانین موجود ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت به عنوان مرجع نظارت عالی عملیات اسقاط تعیین شده است. این ستاد به لحاظ ساختاری ذیل نهاد ریاست جمهوری فعالیت می‌کرد تا در مردادماه ۱۳۹۴ با مصوبه هیئت وزیران از نهاد ریاست جمهوری جدا شده و به یکی از مراکز زیر مجموعه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور که در واقع معاونتی در وزارت راه و شهرسازی است منتقل شده است. این در حالی است که به نظر می‌رسد ماهیتاً وظایف این ستاد نظارتی و بین دستگاهی بوده و نیازمند هماهنگی بین وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، صمت، نفت، کشور، نیروی انتظامی و سازمان حفاظت محیط زیست است. بررسی عملکرد این ستاد طی سالیان اخیر نیز بیانگر کم‌رنگ شدن نقش این ستاد در عملیات اسقاط وسایل نقلیه بوده است. ۵. تناقضات سازوکارهای قانونی موجود: در برخی از قوانین و مصوبات موجود کشور تناقضاتی وجود دارد که موجب پیچیده شدن فرایند اسقاط وسایل نقلیه شده است که در ادامه به برخی از آنها اشاره شده است: جایگزینی سن کمی فرسودگی با معیار معاینه فنی جهت تشخیص وسایل نقلیه فرسوده در آئین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک مورخ ۱۴۰۰/۰۳/۰۹٪ به جای بالا بردن هزینه‌های تردد یک خودروی فرسوده (با افزایش نرخ بیمه، عدم سهمیه سوخت، تعداد دفعات بیشتر معاینه فنی در سال)، هزینه از رده خارج کردن این خودروهای فرسوده را بالا برده است. طبق ماده (۴) آئین‌نامه اجرایی بند «ث» ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، واردات هر یک دستگاه کامیون منوط به اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون که از زمان ساخت آن بیش از بیست و پنج سال گذشته باشد و با ظرفیت حداکثر سه تن کمتر از ظرفیت کامیون وارداتی می‌باشد. این در حالی است که کامیون‌های وارداتی دارای ظرفیت ۴۴ تن هستند و اغلب کامیون‌های موجود در کشور مشمول این قانون نخواهند شد.

اخبار

همه خدمات قابل ارائه در درگاه یکپارچه خدمات تجمیع می‌شود

سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: اکنون حدود ۲۲۰ خدمت اصلی در مجموعه وزارت صمت، نهادها و شرکت‌های تابعه توسط بیش از ۲۰ سامانه ارائه می‌شود که همه خدمات به‌زودی از طریق درگاه یکپارچه خدمت ارائه خواهد شد. به گزارش ایرنا، «امید قالیباف» افزود: تاکنون ۱۹۰ خدمت از ۲۲۰ خدمت در درگاه یکپارچه خدمات بارگزاری و فعال شده است و با دستور وزیر خدمات باقی مانده نیز فعال خواهد شد. وی، هدف از ایجاد درگاه یکپارچه خدمات را روان‌سازی و تسریع در ارائه خدماتی نظیر صدور انواع مجوزها، مشوق‌ها و راهنمایی‌های مورد نیاز تولیدکنندگان و همچنین پاسخگویی و پیگیری به همه سوالات و ابهامات ذکر کرد. قالیباف ادامه داد: به‌زودی در قالب گزارش‌های راهنما، مجموعه نکات مفید و پرکاربرد در زمینه‌های صنعت، معدن، بازرگانی خارجی و داخلی منتشر و در اختیار فعالان و مردم قرار می‌گیرد.

بازار خودرو همچنان بر مدار رکود

بررسی بازار خودروی پایتخت حاکی از تداوم رکود سنگین است؛ بازاری که در عین سکون، با اعلام قیمت‌های بالا از سوی فروشندگان همراه است. به گزارش ایرنا، مدت‌هاست بازار خودروی تهران در رکود به سر می‌برد. قیمت‌های اعلامی از سوی فروشندگان همچنان بالا و در بخش خودروهای خارجی به حدی بالاست که در عمل هیچ خریداری مراجعه نمی‌کند و توان خریدی وجود ندارد. اینها بخشی از درد و دل نمایشگاه‌داران خودروی پایتخت است. «اسد کرمی» نایب رییس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو تهران می‌گوید: انتظار می‌رفت تداوم ثبت‌نام‌ها کمی از این رکود بکاهد، اما بی کیفیت بودن خودروهای داخلی سبب شده تا تاثیری در بازار شاهد نباشیم و در قیمت‌ها همچنان روی همان پاشنه بچرخد. وی بیان داشت: هر چند اعلام برداشته شدن محدودیت‌های وارداتی در ابتدا تحرکاتی در بازار ایجاد و مردم را به تعدیل قیمت‌ها امیدوار کرد، اما تا امروز در عمل خبری از واردات نیست و فعالان بازار دل به آن نبسته‌اند. این مقام صنفی خاطرنشان کرد: هر از گاهی اعلام مطالبی از سوی مسوولان یا برخی اخبار، بر کاهشی شدن قیمت‌ها تاثیر گذار شده، اما دوباره شاهد سیر صعودی قیمت‌ها بودیم.

وضعیت نامطلوب بیمه کالاهای صادراتی

عضو اتاق بازرگانی ایران می‌گوید: نه تنها به دلیل تحریم، نمی‌توانیم از مزیت‌های بیمه بهره ببریم، سطح پوشش‌ها به ویژه در صادرات محصولات فسادپذیر نامطلوب است و باید مورد بازنگری قرار بگیرد. به گزارش ایسنا، امیر عابدی، رئیس کمیسیون صادرات اتاق ایران مسئله بیمه تجاری را بسیار مهم و ضروری دانست و تاکید کرد: شاید امروز به دلیل تحریم‌ها شرایط استفاده از بیمه مناسب نباشد و مانند نقل و انتقالات بانکی با محدودیت‌های شدیدی مواجه باشیم؛ اما با در نظر گرفتن دو بال تجارت یعنی صادرات و واردات باید اذعان داشت، در واردات این امر غیرممکن است ولی در صادرات با توجه به مذاکرات و موافقت‌نامه اوراسیا تا حدی امکان استفاده از ظرفیت بیمه وجود دارد. او ادامه داد: صادرکنندگان ایرانی در حوزه کالاهای فسادپذیر با ریسک‌های بالایی دست به گریبان هستند و متاسفانه بخش بیمه‌ای در این حوزه بسیار ضعیف است تا آنجا که این بخش بیشترین درگیری را با شرکت‌های بیمه دارد و ضریب اطمینان در این حوزه بسیار پایین است.

رشد ۶۹ درصدی وصولی مالیات نقل و انتقال خودرو

رئیس کل سازمان امور مالیاتی کشور از رشد قابل توجه وصولی مالیات نقل و انتقال خودرو پس از راه‌اندازی سامانه هوشمند مالیات نقل و انتقال خودرو خبر داد و گفت: وصولی مالیات نقل و انتقال خودرو در ۴ ماهه امسال نسبت به ۴ ماهه سال گذشته، ۶۹ درصد رشد داشته است. به گزارش خبرگزاری تسنیم، داود منظور رئیس کل سازمان امور مالیاتی کشور با بیان اینکه پس از راه اندازی سامانه مالیات نقل و انتقال خودرو در اوایل سال جاری، فرارهای مالیاتی این بخش به شدت کاهش یافته و شاهد رشد مالیات ها در این بخش هستیم، گفت: وصولی چهار ماهه امسال مالیات نقل و انتقال خودرو از وصولی سال ۱۴۰۰ در این بخش بیشتر بوده و همچنین رشد ۶۹ درصدی نسبت به وصولی چهار ماهه سال گذشته را نشان می دهد.

سخنگوی گمرک خبر داد:

تجارت ۱۰۲ میلیارد دلاری کشور در دولت سیزدهم

گروه صنعت و تجارت: سخنگوی گمرک گفت: از شهریور ماه سال ۱۴۰۰ تا پایان تیرماه امسال، ۱۵۱.۵ میلیون تن کالا به ارزش ۱۰۲ میلیارد دلار، بین ایران و سایر کشورها تبادل شد که نسبت به مدت مشابه ۳۱ درصد در ارزش افزایش داشته است.

به گزارش اسکناس و به نقل از گمرک، «سید روح اله لطیفی» در خصوص تجارت غیر نفتی دولت سیزدهم در ۱۱ ماه استقرار دولت جدید، اظهار داشت: از زمان استقرار دولت سیزدهم، از اول شهریور ماه سال ۱۴۰۰ تا پایان تیرماه امسال، ۱۵۱ میلیون و ۴۹۶ هزار تن کالا به ارزش ۱۰۱ میلیارد و ۸۲۰ میلیون دلار بین ایران و سایر کشورهای جهان تبادل شد که از لحاظ وزنی با رشد چهار درصدی و از لحاظ ارزش با رشد ۳۱ درصدی نسبت به مدت مشابه همراه بوده است. وی افزود: در این مدت نسبت به مدت مشابه در دولت قبل، پنج میلیون و ۷۵۲ هزار تن کالا به ارزش ۲۳ میلیارد و ۸۶۰ میلیون دلار تجارت بیشتر بین ایران و سایر کشورها رقم خورده است. لطیفی در خصوص میزان صادرات در دولت سیزدهم گفت: حدود ۱۱۳ میلیون تن کالا به ارزش ۴۸ میلیارد و ۱۹۸ میلیون دلار سهم صادرات غیرنفتی ایران در ۱۱ ماه فعالیت دولت سیزدهم از کل تجارت غیرنفتی بود که با ۱۰ میلیارد و ۱۱۱ میلیون دلار صادرات بیشتر نسبت به مدت مشابه، ۲۷ درصد در ارزش رشد داشته است. وی در خصوص واردات ۱۱ ماهه کشور در دولت سیزدهم خاطرنشان کرد: با توجه به سیاست تامین نیازهای ضروری کشور و واردات کالاهای ضروری از جمله واکسن‌های کرونا، کالاهای اساسی، نهاده‌های تولید، مواد اولیه و ماشین آلات تولید و با وجود بحران‌های بین‌المللی ۳۸ میلیون و ۵۳۹ هزار تن کالا به ارزش ۵۳ میلیارد و ۶۲۲ میلیون دلار، از ابتدای شهریور ۱۴۰۰ تا پایان تیرماه ۱۴۰۱ وارد کشور شد که ۱۳ میلیارد و ۷۴۹ میلیون دلار بیشتر از

مدت مشابه بوده که این میزان ۱۸ درصد در وزن و ۳۴ درصد در ارزش با رشد همراه بوده است. سخنگوی گمرک در خصوص میزان ترانزیت کالاهای خارجی در دولت سیزدهم گفت: از زمان استقرار دولت سیزدهم در ۱۱ ماه اخیر، ۱۲ میلیون و ۸۷۵ هزار تن کالای خارجی از مسیر جمهوری اسلامی ایران عبور کرده که نسبت به مدت مشابه ۵۸ درصد افزایش داشته است.