

وزیر صنعت، معدن و تجارت:

سیاست‌های ارزی با سیاست‌های صنعتی و تجاری همسو شود



حمل و نقل ریلی بتوانیم از ظرفیت مرزی کشورهای همسایه به صورت کارآمد و هوشمندانه بهره‌مند شویم.

اتابک بر عزم جدی دولت برای ارتقای جایگاه ایران در عرصه جهانی تأکید کرد و ادامه داد: این جنگ هر چند خسارت‌هایی به همراه داشته است، اما در چشم‌انداز آینده با عبور از این شرایط، ایران جایگاهی بسیار رفیع‌تر از امروز خواهد داشت.

وی ضمن قدردانی از تلاش‌های شبانه‌روزی اصناف و معاونان وزارت صمت در جنگ تحمیلی، تأکید کرد: معاونان وزارت صمت، مدیران صمت در استان‌ها و اتحادیه و اصناف، در همه روزهای جنگ به‌صورت روزانه گزارش از بازار و شرایط تولید در کارخانه‌ها ارائه می‌کردند. وزیر صمت اضافه کرد: با هم‌افزایی و هماهنگی بین بخش دولتی و خصوصی، مدیریت تنظیم بازار کالاهای اساسی به درستی انجام شد و ثمره آن تأمین به موقع کالاها در همه استان‌ها بود.

وی خاطرنشان کرد: رئیس‌جمهور در ۴۰ روز جنگ اخیر، چهار بار از وزارت صمت بازدید و بر ضرورت مدیریت در تأمین کالاهای اساسی مردم، حمایت از بخش تولید و صنعتگران تأکید کرد. اتابک همچنین گفت: در همین راستا به‌همراه معاونان بازدیدهای میدانی از واحدهای آسیب‌دیده انجام دادیم و در ادامه مسائل و مشکلات تولیدکنندگان، در ستاد تسهیل مورد بررسی قرار گرفت تا با رفع موانع به ریل تولید بازگردند.

وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به توسعه ظرفیت صنایع مادر پس از پیروزی انقلاب اسلامی، گفت: سیاست‌های ارزی باید همسو با سیاست‌های صنعتی و تجاری باشد. به گزارش ایرنا از وزارت صمت، سید محمد اتابک در جلسه با اعضای کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: قبل از پیروزی انقلاب اسلامی تولید فولاد ۲ میلیون تن بود که با توسعه ظرفیت‌ها، امروز به ۵۶ میلیون تن افزایش یافته و ظرفیت تولید سیمان هم از ۷ میلیون تن به بیش از ۹۰ تن رسیده است.

وی ادامه داد: واحدهای تولیدی از جمله واحدهای فولادی که در جنگ تحمیلی اخیر مورد اصابت قرار گرفتند را با حمایت‌های مجلس شورای اسلامی و هماهنگی دستگاه‌ها در تخصیص تسهیلات به سرعت به مدار تولید باز خواهیم گرداند.

وزیر صنعت، معدن و تجارت در ادامه تأکید کرد: همان‌گونه که بخش تولید در شرایط جنگی وزیر حمله کشورهای متخاصم، در کف کارخانه‌ها حضور یافته و دست از تولید نکشیدند، ما نیز با همه توان پای کار ایستاده‌ایم.

وی بابیان اینکه فولاد به عنوان مادر صنایع نقش حیاتی در کشور دارد، خاطرنشان کرد: این صنعت در توسعه اقتصادی و اشتغال‌زایی سهم به‌سزایی دارد، از این رو برنامه‌ریزی‌هایی برای تأمین مواد اولیه صنایع وابسته به فولاد و پتروشیمی انجام دادیم.

تعدیل قیمت با عرضه ورق‌های فولادی در بورس کالا

اتابک در ادامه یادآور شد: با عرضه ورق‌های فولادی در بورس کالا ضمن رفع نیاز تولیدکنندگان، قیمت‌ها نیز در بازار تعدیل می‌شود.

وی بر ضرورت همراهی و حمایت‌های بیشتر از تولیدکنندگان تأکید کرد و افزود: نمایندگان مجلس با تسهیل و اصلاح قوانینی می‌توانند نقش مهمی در اقدامات عملی و استراتژیک بخش صنعت داشته باشند. وزیر صنعت، معدن و تجارت با تأکید بر اینکه سیاست‌های ارزی باید همسو با سیاست‌های صنعتی و تجاری باشد، تصریح کرد: برای مواد اولیه مورد نیاز صنایع، اقداماتی از جمله تسهیل در واردات مواد اولیه، ممنوعیت صادرات برای کالاهای مورد نیاز داخل و سایر موارد در حال انجام است.

شناسایی مسیرهای جدید تجاری

وی از شناسایی مسیرهای جدید تجاری خبر داد و تصریح کرد: سازمان توسعه تجارت مسیرهای جایگزین را بررسی کرده است تا با شناخت دقیق ظرفیت‌ها، مباحث لجستیکی و

مدیر کل دفتر صنایع خودرویی وزارت صنعت، معدن و تجارت:

ممنوعیت پیش فروش خودرو و وارداتی پیش از ورود به کشور

وی گفت: طبق مصوبه شورای رقابت، شرکت‌های واردکننده خودرو مجاز هستند که خودشان قیمت گذاری کنند و بفروش برسانند. بر اساس مصوبه، نظارت‌های وزارت صمت بر این خودروها، نظارت پسینی است.

مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت افزود: ما برای اینکه مشکلی ایجاد نشود، اعلام کردیم که همه شرکت‌های واردکننده برای هر نوع فروش باید از وزارت صمت مجوز دریافت کنند.

ضیغمی اضافه کرد: واردکننده‌های خودرو باید پیش از آغاز طرح فروش، هم قیمت فروش را اعلام کنند و هم اینکه خودروها در کجا قرار دارند، همچنین باید مشخص کنند که ارز واردات چگونه تأمین شده است و بلحاظ تأمین ارز در چه شرایطی هستند، این شروط کمک می‌کند که خودروهای پیش فروش به دست خریداران برسد. وی با اشاره به احتمال تغییرات جزئی در قیمت اعلامی گفت: گاهی ممکن است که دولت، تغییراتی در میزان دیون دولتی اعمال کند و هزینه‌های ترخیص بالا برود که این موضوعات، هزینه‌های تحمیلی را افزایش می‌دهد و بر قیمت‌نهایی اثر خواهد داشت. ضیغمی افزود: معمولاً در مورد خودروهایی که از دی ماه هر سال پیش فروش می‌شوند تا زمان تحویل آنها که به سال جدید موکول می‌شود، چنین چالش‌هایی رخ می‌دهد و افزایش نرخ «ای تی اس» که همان تبدیل نرخ دلار هست در تحویل‌های سال جدید اثر می‌گذارد.

یک کارشناس بازار سرمایه عنوان کرد:

بازگشایی بورس تا رفع کامل ابهام در ست نیست



استفاده کنند.

این کارشناس بورس اضافه کرد: بنابراین فشار فروش مضاعفی روی نمادهای کوچک‌تر وارد می‌شود، به رغم اینکه این تصمیم درست نیست اما اگر بخواهد بازگشایی شود بهتر از این است که بخواهیم همه بورس را باز کنیم و نمادهای آسیب‌دیده را هم باز کنیم، از جمله نمادهایی که شفافیت ندارند مثل فولاد که مشخص نیست که چگونه می‌خواهد زیان خود را جبران کند؛ بنابراین تا زمانی که شفافیت نیست من تارفع کل ابهام با بازگشایی بورس مخالفم.



شرکت‌های واردکننده خودرو فقط می‌توانند خودروهایی را برای فروش عرضه کنند که وارد کشور شده باشند.

به گزارش تسنیم، مدیر کل دفتر صنایع خودرویی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: شرکت‌های واردکننده خودرو فقط می‌توانند خودروهایی را برای فروش عرضه کنند که وارد کشور شده باشند و امکان ترخیص داشته باشند.

مهدی ضیغمی افزود: خودروهای عرضه شده در سامانه‌های فروش باید مجوز وزارت صمت را داشته باشند و قیمت و تعداد آنها مشخص باشد.

یک کارشناس بازار سرمایه معتقد است تارفع کامل ابهامات و از بین رفتن شرایط نه جنگ، نه صلح بازگشایی بازار سهام اقدام درستی نیست؛ اما در صورت بازگشایی در شرایط فعلی نمادهای آسیب‌دیده به دلیل عدم شفافیت باید بسته بمانند.

مریم محبی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره اینکه آیا در شرایط فعلی آتش‌بس بازار سهام باید بازگشایی شود یا خیر؟ گفت: در شرایط آتش‌بس موافق بازگشایی بازار سهام نیستیم؛ چرا که ذات آتش‌بس مربوط به زمان جنگ است، بنابراین ما همچنان در وضعیت جنگ و ابهام قرار داریم.

او ادامه داد: روند ۶۰ روزه اخیر حداقل وضعیتی است که می‌توان به آن اتکا کرد، به نظر می‌رسد که نهاد ناظر و سیاستگذار یک شرایط میانه‌ای را در نظر گرفته است که بیشتر در راستای حمایت از سهامداران بوده است. اما اینکه بخواهیم وضعیت فعلی را راحت کنیم و دسترسی را بیشتری بدهیم و ساعت‌ها نمادهای بیشتری را باز کنیم و اختصاص دهیم خیلی موافق آن نیستیم.

محبی در پاسخ به این سوال که در صورت بازگشایی بورس در شرایط آتش‌بس باید چه مکانیزم‌هایی برای آن تعریف شود، تصریح کرد: اگر بازگشایی برای دوران آتش‌بس بخواهد رخ دهد مثلاً در دو-سه هفته آینده قطعاً بازگشایی باید به صورتی باشد که نمادهایی که آسیب ندیدند باز شوند اما این رویکرد باعث می‌شود فشار مضاعفی به همان نمادهای وارد شود و فشار فروش زیادی را شاهد باشیم؛ چرا که افرادی که دسترسی به پول نمادهای بسته‌شان ندارند مجبورند از نمادهای بازشان

سر مقاله



عوارض عبور از تنگه هرمز

کوروش احمدی / دیپلمات سابق و کارشناس مسائل بین‌الملل

● طی حدود ۲ ماه گذشته بحث‌های گسترده‌ای در سطوح مدیریتی و کارشناسی تحت عناوینی مانند «اعمال حاکمیت ایران بر تنگه هرمز»، «مدیریت تنگه»، «دریافت عوارض عبور» و «دریافت وجوهی برای ارائه خدمات» در جریان بوده و در مجلس نیز طرحی در این خصوص تهیه شده است.

آنچه قطعی است، این است که در پی تجاوز غیرقانونی آمریکا و اسرائیل به کشورمان و به‌ویژه حمله به نیروی دریایی، ایران حق توسل به تدابیر دفاعی لازم را داشت و در این خصوص حقوق دریاها می‌توانست عمده‌تعلق شود و قوانین حاکم بر منازعه مسلحانه در دریاها دست بالا بیاورد و ایران بر پایه اصل دفاع از خود، تدابیر لازم را اتخاذ کند. شاهد بودیم که بسیاری از کشورها نیز با درک شرایط، اعتراض چندانی نسبت به اقدامات ایران، از جمله اعمال برخی محدودیت‌ها در تنگه نکردند. اما در شرایط آتش‌بس قطعی و به‌ویژه در شرایط صلح در آینده با وضعیت متفاوتی مواجه خواهیم بود و در آن صورت اکثریت کشورها خواستار اجرای کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) خواهند شد و ممکن است در این خصوص روندی برای اجماع‌سازی شکل گیرد. تلاش‌های انگلیس و فرانسه طی هفته‌های گذشته را می‌توان در این زمینه دید.

مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ و نیز قانون مناطق دریایی ایران مورخ ۱۳۷۲، ایران می‌تواند بسیاری از ترتیبات را که لازم می‌داند در مناطق دریایی سرزمینی خود اعمال کند. در ماده ۸ و ۹ این قانون، ایران بر حق خود برای تعلیق تردد کشتی‌های خارجی در قسمت‌هایی از دریایی سرزمینی خود تأکید کرده و عبور کشتی‌های جنگی و کشتی‌ها با سوخت هسته‌ای و... را از مناطق دریایی سرزمینی خود موکول به کسب مجوز قبلی کرده است. این حقوق مشخص، حقوقی است که ایران به درستی از زمان تدوین کنوانسیون ۱۹۵۸ (۱۳۳۷) به اشکال مختلف بر آن پای فشرده است.

با این حال، باید توجه داشت که تنگه هرمز شامل دریای سرزمینی ایران و دریای سرزمینی عمان است و دو کشور در سال ۱۹۷۴ اقدام به تعیین حدود مرزهای دریایی خود کرده‌اند و خط منصف را به عنوان مرز بین دودریا تعیین کرده‌اند. به عبارت دیگر، نیمی از حدود ۲۱ مایل دریایی (حدود ۳۸ کیلومتر) عرض تنگه در باریک‌ترین نقطه بین جزیره لارک و جزیره عمانی قوین، متعلق به ایران و نیم دیگر متعلق به عمان است. با توجه به عمق بیشتر آب در بخش عمانی، خطوط رسمی تفکیک ترافیک دریایی (TSS) در تنگه نیز از بخش عمانی می‌گذرد. در شرایطی که ایران می‌تواند مدیریت یا حاکمیت مدنظر خود را در دریایی سرزمینی خود اعمال کند، برای تسری تدابیر مدنظر به دریایی سرزمینی عمان ضروری است که تفاهم لازم با عمان حاصل شود. همین تفاهم در مورد اخذ احتمالی عوارض یا دریافت وجوهی در ازای خدمات نیز ضروری خواهد بود. اگر ایران و عمان در این موارد با هم به تفاهم برسند، طرح یا پروتکل ویژه مدنظر خود را می‌توانند به جامعه بین‌المللی ارائه دهند و خواستار تأیید آن شوند.

مادام که چنین روندی طی نشود و ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ «عوارض عبور» را مانع می‌کند و تنها از امکان پرداخت وجه در ازای «خدمات مشخص به کشتی‌های مشخص» در صورت درخواست کشتی‌ها سخن می‌گوید، به نظر می‌رسد که ماده ۲۲ کنوانسیون حقوق دریاها می‌تواند مبنای سازوکاری برای دریافت برخی وجوه از کشتی‌های عبوری باشد. توضیح اینکه در جریان تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ و اختلاف بین قدرت‌های دریایی که خواستار عبور بدون مانع از تنگه‌ها بودند و کشورهای ساحلی تنگه‌ها که کنترل بیشتری را طلب می‌کردند، مصالحه‌ای در قالب ماده ۴۲ شکل گرفت. در این ماده مقرر شد که استفاده‌کنندگان از تنگه‌ها و کشورهای ساحلی تنگه‌ها باید با هم در مورد ایجاد سازوکاری برای تسهیل دریانوردی بین‌المللی و جلوگیری از آلودگی دریا تفاهم کنند. در این ماده به تلویح پذیرفته شده است که کشورهای ساحلی تنگه، متحمل هزینه و خسارتی به‌خاطر تردد کشتی‌ها می‌شوند و یک سیستم مشارکت داوطلبانه در هزینه‌ها باید شکل گیرد.

در چارچوب ماده ۴۳ تاکنون اقداماتی در برخی تنگه‌ها انجام شده است. از جمله اندونزی، مالزی و سنگاپور در سال ۲۰۰۷ اقدام به ایجاد «سازوکار همکاری» برای تنگه مالاکا کردند که مورد استقبال سازمان دریانوردی بین‌المللی نیز قرار گرفت. در این چارچوب، وجوه داوطلبانه‌ای از کشورهای استفاده‌کننده از تنگه و نیز صنعت کشتیرانی برای کمک به تسهیل کشتیرانی (چراغ دریایی و...) انجام پروژه‌های مشخص مانند پروژه‌های زیست‌محیطی و... دریافت می‌شود و یک «مجمع همکاری» نیز برای گفت‌وگو بین کشورهای ساحلی و استفاده‌کنندگان از تنگه ایجاد شده است. از این طریق، تاکنون کمک‌های داوطلبانه قابل توجهی جمع‌آوری شده است.