



atiyeno.ir

یادداشت

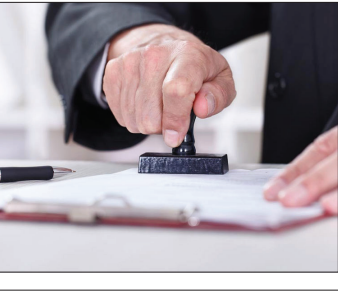


یک انقلاب حقوقی - اقتصادی در کشور

علی سعدوندی

کارشناس اقتصادی

طرح الزام به تنظیم اسناد رسمی اموال غیر منقول، یک قانون معمولی مثل سایر قوانین تصویب شده در مجلس نیست. این یک انقلاب حقوقی و قضایی است که می تواند به رشد اقتصادی کمک کند و منجر به توسعه و آبادانی کشور شود. چند دهه است که می خواهیم طرح حدنگار یا کاداستر را اجرا کنیم اما به دلیل وجود اسناد غیررسمی این امکان وجود ندارد، یعنی ممکن نیست که این طرح به سرانجام برسد. مسئله دیگر این است که هرکس معامله ای انجام می دهد، مطمئن نیست یک سند غیررسمی دیگر در مورد اموال غیر منقول وجود نداشته باشد. این قانون، سند غیر رسمی را به شدت تضعیف کرده و در جهت افزایش قدرت حاکمیت عمل می کند. لذا از طریق این قانون قدرت قانون گذار افزایش می یابد. با افزایش قدرت قانون گذار، امکان اجرای قانون تعمیق یافته و در نهایت موجبات آن را فراهم می آورد که معاملات اقتصادی از استحکام بیشتری برخوردار شود و ریسک این نوع معاملات کاهش پیدا کند. کاهش ریسک معاملات به کاهش هزینه های مبادلاتی در اقتصاد می انجامد. تمامی نخله های اقتصادی ازجمله نهاد گرایان و اقتصاددانان جریان اصلی معترف هستند که یکی از موانع اصلی برای توسعه، هزینه های مبادلاتی بالاست که به دلیل نبود شرایط اعمال قانون ایجاد می شود. اگر از کارشناسان امور اقتصادی و توسعه اقتصادی سؤال کنید که مهم ترین مشکلات اقتصادی ایران در چند دهه گذشته چه بوده، پاسخ می دهند حقوق مالکیت. این مسئله از مهم ترین مسائل اقتصادی ایران به شمار می رود که متأسفانه به شدت تضعیف شده است. باید بدانید حقوق مالکیت، هم به نفع دولت است چون اعمال قدرت دولت و حاکمیت را افزایش می دهد و هم به نفع مردم خواهد بود؛ چرا که با اجرایی شدن این قانون آن ها اگر کالای غیرمنقولی را خریداری کنند اطمینان می یابند ریسک بالایی در مالکیت نخواهند داشت و بعدها این مالکیت مورد خدشه قرار نمی گیرد. بنابراین یک نوع آرامش و امنیت فکری را به احاد اقتصادی تقدیم می کند. خدا را شکر که این طرح پس از سال ها به تصویب رسیده و ما منتظر اجرای آن هستیم. از سویی قانون الزام به تنظیم سند از صرف ضرورت داشتن گذشته و چیزی بالاتر از آن است. ما باید به سمت نظام الکترونیک برویم. با وجود اسناد مالکیت غیررسمی مطلقاً به یک نظام باثبات ثبتی الکترونیکی نخواهیم رسید. متأسفانه سیستم حقوقی اسناد عادی در کشور اصلاً قابل اتکا نیست. بنابراین این طرح می تواند تغییر عمده ای به وجود بیاورد. با استقرار نظام ثبتی الکترونیک هزینه های مبادلاتی و زمان نقل و انتقالات اموال غیرمنقول کاهش می یابد و آسایش و آرامش را برای فعالان اقتصادی ایجاد می کند. به باور بنده قانون الزام به تنظیم اسناد رسمی تأثیر چندانی بر درآمد مشاوران املاک نخواهد داشت؛ چرا که تنها موردی که موجب تغییر می شود این است که مشاوران املاک دیگر از ثبت اموال غیرمنقول حذف خواهند شد و این مهم بر عهده دفاتر اسناد رسمی خواهد بود. در کشورهای دیگر جهان هم، کار به همین منوال صورت می پذیرد. پیشنهاد من برای ثبت رسمی اسناد و اموال غیرمنقول استفاده از بلاکچین است که در این صورت گامی دیگر در جهت تسهیل دادوستد اموال غیرمنقول برداشته خواهد شد.



خود را انجام دهد.» این داده ها به خریدار کمک می کند که بداند این کالا ساخت کدام کشور بوده و چه سطحی از کیفیت را دارد. لازم است این راستی آزمایی برای مصرف کننده به وقوع بپیوندد تا او با خیال راحت کالا را تهیه و با پرداخت هزینه، یک کالای چینی را به جای اروپایی به او ندهند. با وجود این ها در عمل با توجه به هزینه های ناشی از اجرا، بازدهی مورد انتظار رخ نداد.

• آیا آثار مشخصی از مبدأ واردات لوازم یدکی به کشور وجود دارد؟

آمار دقیقی نمی توان ارائه داد اما بیشتر کالاها و مواد اولیه ما از چین و هندوستان وارد می شود. اگر نظارت کافی بر کیفیت کالا صورت گیرد، این موضوع مشکلی ندارد. این کشورها کالاهای با کیفیتی برای برندهای معتبر تولید می کنند اما مشکل ما در کشور، عدم نظارت بر کیفیت واردات به حساب می آید.

• این مشکل واردات قطعات بی کیفیت از چین، از کجا آب می خورد؟

مشکل از برخی بازرگان نماها و تولیدکننده نماهاست که قطعات سسی کی دی را از چین وارد و به نام تولید داخلی عرضه می کنند. همچنین، ضعف در نظارت شفاف و یکپارچه باعث شده تا این قطعات بی کیفیت وارد بازار شوند.

• آیا این ظرفیت مهیاست که بتوان قیمت اولیه کالا، سود و در نهایت قیمت نهایی را محاسبه کرد؟

در برخی کشورها، نظارت دقیقی وجود دارد که ما هم این امکان را داریم تا از آن الگو بگیریم. بومی سازی نظارت ها و ایجاد شفافیت در بازار می تواند به کاهش سوء استفاده ها کمک کند. نظارت یکپارچه و سپردن کار به اتحادیه های صنفی و کمیسیون های تخصصی شفافیت لازم را در بازار محقق می سازد. اگر ارز به لوازم یدکی تعلق بگیرد، دولت این ظرفیت را دارد که به راحتی رهگیری کند که این ارز چگونه و در کجا مصرف شده است. شفافیت در نهایت به نفع تولیدکنندگان و مصرف کنندگان خواهد بود.

• به طور متوسط تعرفه ها چند درصد از ابتدای سال اضافه شد؟

تعرفه ها در سال جدید تغییری نکرده اند اما سال گذشته برخی قطعات تا ۱۰ برابر افزایش تعرفه داشته اند که تأثیر قابل توجهی بر قیمت نهایی آن ها گذاشت.

رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی تهران:

تعرفه واردات برخی قطعات در سال جاری ۱۰ برابر شد



کالای بی کیفیت پرداخت کند.

• این ها، جدا از قطعاتی است که به صورت قاچاق وارد کشور می شود؟

در حوزه لوازم یدکی، قاچاق بسیار محدود است. به این دلیل که واردات قطعات سنگین به شکل قاچاق به خاطر مناسب بودن تعرفه های گمرکی مقرون به صرفه نیست.

افزایش تعرفه برخی قطعات، مانند کیت کلاچ، از ۵٫۵ درصد به ۵۵ درصد چالش هایی را پدید آورد.

• طرح شناسه چقدر در این دو سه سال تأثیر گذار بود؟

این طرح نتوانسته تأثیر مثبتی روی بازار بگذارد؛ زیرا تقلب در آن زیاد است و کارتن های کالاها واگذار می شوند. این همه هزینه و بودجه در نهایت تأثیر مورد انتظار را نداشت.

• چه تأثیری از این طرح انتظار می رفت؟

یکی از موارد، جلوگیری از قاچاق بود. ماده ۱۳ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، می گوید: «اقدام باید از نظر کیفیت بررسی و از استانداردهای لازم برخوردار باشند و اگر نیاز به تأیید بهای اجباری دارند باید آن ها را بگیرند. همچنین بررسی اسناد و اصالت کالا باید با خود محصول تطابق داشته باشد. زمانی که کد شناسه به کالایی اختصاص داده می شود مصرف کننده باید بتواند به راحتی اطلاعات را اسکن کرده و با خیال راحت خرید

مصرف کننده داشته باشد. همچنین، عدم استفاده از کارشناس متخصص و خبره در حوزه های تخصصی، یکی دیگر از مشکلات عمده به حساب می آید. دولت باید نقش نظارتی خود را تقویت کند.

• در حوزه ارتباط با خودروسازان داخلی چه اتفاقی باید رخ دهد؟

با ۱۶ تولیدکننده واقعی کشور جلسه داشتیم. یکی از آن ها سوپاپ با استانداردهای اروپا تولید و صادر می کند، او محصولاتی را پنج درصد ارزان تر از قطعات چینی به خودروساز داخلی تحویل می دهد. او درخواست دارد که خودروسازان با او همانند تولیدکنندگان چینی رفتار کنند اما چنین نیست.

• این وضعیت در حال حاضر چه تأثیری روی بازار از لحاظ قیمت و کیفیت گذاشته است؟

به رغم پرداخت مابه التفاوت ارز نیمایی، این موضوع به مصرف کننده منتقل نمی شود، بلکه تنها بازار نابرابری را به وجود آورده است. همچنین عده ای با اتصال به رانت ها، واردات را ممنوع و بازار انحصاری برای خود ایجاد می کنند. این افراد قطعات بی کیفیت خود را با قیمت های بالا می فروشند؛ چرا که هیچ رقیبی ندارند. این وضعیت باعث شده تا مصرف کننده نهایی هزینه بیشتری برای



محمد رضا بیانی نیا

روزنامه نگار

گفت و گو

بازار لوازم یدکی در سال جاری با چالش های متعددی روبه رو بوده که از مهم ترین آن ها می توان به مشکلات ناشی از قاچاق، تأثیرات منفی طرح شناسه کالا و افزایش غیرمنطقی تعرفه های گمرکی اشاره کرد. طرح شناسه کالا، که با هدف جلوگیری از ورود کالای قاچاق و افزایش شفافیت در بازار به اجرا درآمده، نتوانسته به انتظارات پاسخ دهد. کالاهای تقلبی با شناسه های غیرواقعی وارد بازار شده و مصرف کنندگان که به دنبال خرید کالای با کیفیت و مطمئن هستند اغلب با محصولاتی مواجه می شوند که کیفیت مورد انتظار را ندارند. افزایش ناگهانی تعرفه ها نیز یکی از مسائلی است که بازار لوازم یدکی را تحت فشار قرار داده است. در برخی موارد، تعرفه واردات از ۵٫۵ به ۵۵ درصد افزایش یافته که این امر تأثیر مستقیمی بر قیمت تمام شده کالاها داشته و فشار زیادی را بر دوش مصرف کنندگان نهایی وارد کرد. سیداحمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران در گفت وگو با «آتیه نو» به تحلیل شرایط این بازار پرداخت.

• وضعیت بازار لوازم یدکی در سال جاری چگونه بوده است؟

با توجه به رکود اقتصادی در کشور، بازار لوازم یدکی نیز تحت تأثیر قرار گرفته است. با توجه به تحولات این چندماه نیز رکود تشدید شد. در حال حاضر این بازار با مشکلات جدی مواجه بوده و شرایط مناسبی ندارد.

• عمده مشکلات در حوزه لوازم یدکی از چه مواردی نشأت می گیرد؟

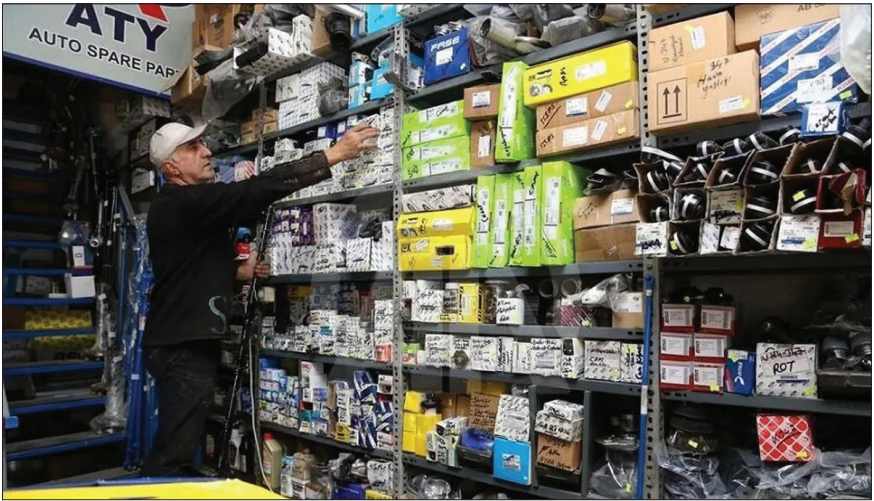
بزرگ ترین مشکل در این حوزه، تعارض منافع به حساب می آید. افرادی هستند که منافع شخصی خود را بر منافع جمعی ارجح می دانند. این چالش اصلی در بخش خصوصی است. علاوه بر این، رقابت ناسالم با ارزهای نیمایی نیز مشکل ساز شده و این ارز به برخی افراد فاقد شایستگی تعلق می گیرد. این افراد با ایجاد رانت، قیمت نهایی کالا را افزایش می دهند، بدون اینکه سودی برای

گزارش

در سال جاری قرار است ۱۰۷ میلیون دستگاه خودرو توسط تولیدکنندگان داخلی تولید شود اما عواملی وجود دارد که تولید را به شدت کاهش داده است. زنجیره تأمین خودروسازان برای تولید، نیازمند واردات مواد اولیه و همچنین قطعات نیمه ساخته از خارج است. چالش ارز از یک سو و بدهی سنگین خودروساز به قطعه ساز از سوی دیگر، سبب شده تا تولید قطعات تحت تأثیر قرار بگیرد. این روند موجبات آن را فراهم آورده تا تولید خودرو در نهایت طی شش ماه نخست سال روندی نزولی داشته باشد. در حال حاضر و بر اساس گفته های اعضای دو انجمن قطعه سازی کشور، بدهی خودروسازان به قطعه سازان و شبکه تأمین به بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده، عدم ایفای تعهدات خرید دین توسط خودروسازان باعث کاهش رتبه اعتباری قطعه سازان شده و این ها به معنای عدم دریافت وام توسط شبکه زنجیره تأمین خودروساز است.

کاهش اعتبار قطعه سازان چه تأثیری بر تولید دارد؟

بر اساس گزارش شرکت مشاوره رتبه بندی ایران، به علت عدم پرداخت اقساط مربوط به خرید دیون بانکی قطعه سازان توسط خودروسازان (که قبلاً به ازای مطالبات قطعه سازان از سوی خودروسازان خرید دین شده بود)، رتبه اعتباری قطعه سازان برای استفاده از خدمات بانکی به نازل ترین حد ممکن (E) رسیده است. به این ترتیب، امکان دریافت انواع خدمات بانکی اعم از حواله ارزی، تسهیلات و... برای بسیاری قطعه سازان از بین رفته است. این روند باعث شده بحران نقدینگی و تولید در واحدهای تأمین کننده قطعات خودروسازان بیش از پیش نمود یابد. ابراهیم دوست زاده، عضو هیئت مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازی کشور در گفت وگو با «آتیه نو» گفت: «طی مدت اخیر مجموع مطالبات قطعه سازان از خودروسازان به بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان افزایش پیدا کرده است. همچنین در شرایط نابه سامان فعلی، خرید دین از خودروسازان نقد نمی شود



احمد نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان کشور با انتقاد از قیمت گذاری دستوری چالش های ارزی گفت: «اگر قیمت گذاری دستوری تغییر نکند و شرایط تولید را فراهم نیاورد، احتمالاً به اهداف سال جاری دست پیدا نمی کنیم.» او افزود: «باید با برداشتن محدودیت های قیمت گذاری، شرایط را برای افزایش تولید که زیان ده نباشد، مهیا کرد. در حال حاضر خودروساز بدهی سنگینی به قطعه ساز دارد و با این شرایط نمی توان امیدوار بود که تولید افزایش یابد.»

همچنین عضو هیئت مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازی کشور در خصوص ادامه این وضعیت در صنعت خودرو و قطعه و تیراژ تولید تا پایان سال بیان کرد: «تیراژ تولید قطعاً کاهش پیدا خواهد کرد؛ چرا که شرایط برای تولید فراهم نیست. از قطعی برق گرفته تا کمبود نقدینگی و عدم تخصیص ارز همگی سیگنال کاهش تولید را انعکاس داده است.»

دوست زاده در خصوص پیش فروش خودرو از سوی خودروسازان و تأثیر آن بر تولید توضیح داد: «تا زمانی که پیش فروش انجام شود پول آن به قطعه ساز برسد و او هم بخواهد با آن پول اقدام به تولید کند زمان زیادی از دست خواهد رفت. امیدواریم شرایط به گونه ای جلو برود که

و اعتبار قطعه سازان در بانک ها با نزول همراه شده و این مسئله موجب شده تا ما دیگر نتوانیم از بانک ها وام دریافت کنیم. در این شرایط بنگاه نقدینگی ندارند و تأمین قطعات خودروسازان صورت نمی گیرد.» او افزود: «به نظر می رسد ادامه این روند تولید خودرو را تحت تأثیر قرار خواهد داد. این در شرایطی است که شرکت ایران خودرو در آخرین طرح فروش خود متعهد به فروش بیش از ۱۰۰ هزار خودرو تا پایان سال شده اما این شرکت از گذشته نیز تعهدات بسیاری دارد و روند تولید نیز بر اساس آمار و ارقام با افت همراه است.»

اثرات کاهش تیراژ تولید خودرو تا پایان سال

از ابتدای سال تا کنون روند تأمین ارز با سختی و مشکلات بسیاری مواجه بوده و تقریباً هیچ قطعه سازی موفق به ثبت سفارش واردات مواد اولیه و قرار گرفتن در لیست تخصیص ارز طی سه ماه نخست سال جاری نشده است. از سویی این مسئله همچنان ادامه دارد و روند واردات در بسیاری از صنایع از جمله صنعت خودرو و قطعه سازی به شدت کند انجام می شود. به گفته فعالان این حوزه هرچه واردات و تخصیص ارز صورت گرفته، مربوط به اسفند سال ۱۴۰۲ بوده و در سال جاری شرایط تغییر نکرده است.