تجارت ۵میلیارد دلاری با افغانستان، افقی دست یافتنی

چهره روز

رئیس اتاق بازرگانی، با اشاره به روند رو به رشد تعاملات اقتصادی میان ایران و افغانستان، اظهار کرد: از زمان فعالیت اتاق مشترک ایران و افغانستان در مشهد، شاهد گسترش چشمگیر فعالیت ها و افزایش مستمر اعضای این نهاد بوده ایم؛ روندی که بی تردید از شرایط فعلی کشور همسایه نیز تأثیر پذیرفته و در مسیر تسهیل همکاری های اقتصادی نقش آفرین بوده است. به گزارش شهرآرا، محمدرضا توکلی زاده با اشاره به هدف گذاری تجارت پنج میلیارد دلاری میان ایران و افغانستان در سال ۱۴۰۴، بیان کرد: با تداوم تلاش های صورت گرفته و بهره گیری از ظرفیت های موجود، دستیابی به این هدف مهم، دور از دسترس نخواهد بود. رئیس اتاق بازرگانی خراسان رضوی در ادامه، بر لزوم بهره مندی از توانمندی های جامعه مهاجران افغانستانی، به ویژه فعالان اقتصادی و سرمایه گذاران این کشور تأکید کرد و افزود: این سرمایه اجتماعی می تواند نقش مؤثری در تعمیق روابط اقتصادی، طراحی راهبردهای مشترک و تأمین منافع متقابل ایفا کند.

محمود سیادت، عضو هیئت مدیره اتاق مشترک ایران و افغانستان نیز، به مشکلات موجود در سه مرز مشترک بین دو کشور اشاره کرد و گفت: بهبود فضای سرمایه گذاری و رفع چالش های مرزی، از اقتضائات مهم برای توسعه تجارت میان ایران و افغانستان است؛ در حال حاضر، مرز ماهیرود روند فعال تری به خود گرفته، وضعیت دوغارون بهتر شده، اما مرز میلک همچنان با مشکلات جدی روبه روست. وی با اشاره به تقویت روابط با وزارت امور خارجه و سازمان های دیگر همچون توسعه تجارت در راستای بهبود مراودات تجاری با افغانستان، گفت: آمارها گویای موفقیت اتاق مشترک ایران و افغانستان است. ما شاهد رشد چشمگیر در تعداد اعضا و پیوستن شرکت های بزرگ به این اتاق هستیم و می توان گفت اتاق مشترک به جایگاه نسبی خود دست یافته است. سیادت با اشاره به پویایی بازارهای منطقه و حضور پررنگ کشورهایی چون ازبکستان، چین و ترکیه در افغانستان، گفت: باید بیشتر قدر وجود چنین بازاری را در نزدیکی ایران بدانیم؛ چراکه ممکن است با وجود رقبای قدرتمند دیگر چنین فرصتی نداشته باشیم. پیشنهاد ما، استقرار رایزن بازرگانی در افغانستان است.

پس‌لرزه سوخت در بازار کالا

شهرآرا تأثیر طرح چندنرخی‌شدن گازوئیل بر قیمت تمام‌شده کالاها را بررسی می‌کند

عکس تزئینی است

گزارش خبری

ملیحه فلاح
خبرنگار

گازوئیل و طرح سه‌نرخی‌شدن آن به یکی از اخبار مهم این روزها تبدیل شده است. دلیلش هم تأثیر آن بر هزینه حمل‌ونقل و در نهایت بر قیمت تمام شده همه کالاهاست. برخی می‌گویند اجرای این طرح هزینه حمل‌ونقل را تا شش برابر افزایش خواهد داد. اما چرا دولت بر اجرای این طرح تأکید دارد؟ ماجرا این است که طبق قانون هفتم توسعه و قانون بودجه، دولت مکلف به بهینه‌سازی مصرف سوخت است. یکی از دلایل اصلی اهمیت اجرای این طرح، تفاوت فاحش قیمت گازوئیل یارانه‌ای و نیمه‌یارانه‌ای با قیمت آزاد است که موجب تحریک افراد سودجو و افزایش میزان قاچاق می‌شود. تصور کنید دی‌ماه سال ۱۴۰۳ قیمت گازوئیل آزاد ۲۸ هزار و ۵۲۰ تومان اعلام شد، اما قیمت گازوئیل یارانه‌ای ۳۰۰ و نیمه‌یارانه‌ای ۶۰۰ تومان بود.

گازوئیل نیمه‌یارانه‌ای و آزاد چند؟

حالا با اجرای این طرح قرار است چه اتفاقی بیفتد؟ براین اساس، گازوئیل سهمیه‌ای مانند قبل با قیمت هر لیتر ۳۰۰ تومان به کامیون های دارای بارنامه و پیمایش مشخص داده می‌شود، نرخ های دوم و سوم به حمل ونقل خارج از شبکه رسمی و غیرمجاز تعلق می‌گیرد.

نرخ دوم و سوم چیست؟ نرخ دوم یا همان نیمه یارانه‌ای که پیش از این ۶۰۰ تومان بود اکنون ۵۰ درصد نرخ خرید گازوئیل از پالایشگاه هاست. شرایط اعمال این نرخ تا سقف ۴۰ درصد بیشتر از سهمیه اعتباری سند حمل فعال در مسیر است. ناوگان مجاز هستند دوبار در ماه با این نرخ سوخت‌گیری کنند.

قیمت در پلکان سوم، همان قیمت خرید نفت‌گاز از پالایشگاه هاست و شرایط اعمال این نرخ مربوط به زمانی است که سند حمل الکترونیکی یا خارج از سهمیه وجود ندارد. همچنین این نرخ زمانی استفاده می شود که سهمیه نرخ پلکان اول و دوم تمام شده باشد.

حالا اگر نرخ گازوئیل پالایشگاه ها را با توجه به اخبار و نرخ های اعلام شده حدود ۲۴ هزار تومان در نظر بگیریم، نرخ گازوئیل نیمه یارانه ای ۱۲ هزار تومان و آزاد نیز برابر با نرخ پالایشگاه متفاوت است.

این یعنی هزینه گازوئیل نیمه یارانه ای بیست برابر خواهد شد.

کامیون‌داران چه می‌گویند؟

در این میان فعالان بخش حمل ونقل خواهان افزایش کرایه حمل هستند. آن ها به کمبود سوخت یارانه ای در پیمایش های خود انتقاد دارند. البته سوخت تنها مشکل کامیون داران و رانندگان کامیون نیست. حق بیمه رانندگان کامیون از سال جدید، با هدف پایداری صندوق های بازنشستگی و رفع ناترازی آن ها افزایش یافته است.

اما فعالان بخش حمل ونقل به ویژه کامیون داران و رانندگان کامیون، به کمبود سوخت سهمیه ای (لیتری ۳۰۰ تومان) در پیمایش های خود انتقاد دارند و می گویند که با اجرای برنامه گازوئیل سه نرخی، مشکلات آن ها در تأمین سوخت بیشتر می شود. البته قیمت سوخت تنها نگرانی کامیون داران نیست، آن ها همچنین به افزایش حق بیمه خود معترض هستند. همچنین ثابت ماندن شاخص تن-کیلومتر که برای برای تعیین نرخ کرایه حمل بار به کار می رود و به روز نشدن آن با توجه به سطح بالای تورم، از دیگر نقاط مورد انتقاد این بخش است.

از جمله هزینه های مستقیم در حمل ونقل شامل ناوگان و تجهیزات، سوخت و اقلام مصرفی ناوگان، نیروی انسانی حمل ونقل، عوارض و تعرفه های بهره برداری از زیرساخت های حمل ونقل و سایر هزینه ها از جمله بارگیری و تخلیه، بیمه و مدیریت حمل است. درباره هزینه های غیرمستقیم در این حوزه نیز می توان به هزینه های ناشی از ارزش زمان، تأخیرها و ریسک های حین حمل و هزینه های بالاسری متصدی حمل ونقل اشاره کرد.

اکنون طبق آخرین آمار اعلام شده در گزارش ایرنا تقریبا ۹۰ درصد جابه جایی کالا از طریق جاده انجام می شود. ناوگان حمل ونقل عمومی کشور با حدود ۴۵۰ هزار دستگاه کامیون، سالانه ۵۰۰ میلیون تن انواع کالا را جابه جا می کند که از این تعداد حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد آن با بیش از ۲۵ سال عمر، فرسوده محسوب می شود.

سهم حمل‌ونقل در قیمت تمام شده

اتاق بازرگانی ایران در سال ۱۴۰۱ یک مطالعه درباره سهم هزینه حمل ونقل بر قیمت تمام شده کالا در دهه ۹۰ انجام داده است. بر اساس این گزارش، هزینه حمل ونقل تا ۱۲ درصد هزینه تمام شده را در برمی گیرد. سازمان توسعه تجارت نیز در سال ۱۳۹۷ سهم این بخش را در قیمت کالاهای نیمه فراوری شده صادراتی ۱۸ تا ۲۵ درصد و مواد خام صادراتی ۳۰ تا ۳۵ درصد برآورد کرده است.

در این باره رئیس کمیسیون تخصصی حمل ونقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی با تأکید بر اثر مستقیم هزینه های حمل ونقل بر قیمت تمام شده کالا، گفت: افزایش نرخ کرایه حمل، یکی از مؤثرترین عوامل در رشد قیمت کالاهاست. هرگونه افزایش در هزینه سوخت یا تغییر در نظام نرخ‌گذاری، مثل سه نرخی شدن گازوئیل، طبیعتا باعث رشد هزینه حمل می شود و این افزایش، مستقیما به قیمت نهایی کالا که به دست مصرف‌کننده می رسد، منتقل خواهد شد.

احمد زمانیان افزود: در شرایط فعلی، رانندگان با مشکلات متعددی از جمله هزینه های سوخت، بیمه و قطعات روبه رویند و درخواست هایی برای افزایش کرایه مطرح کرده اند که در حال بررسی در وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری است. در صورت تصویب، قطعا شاهد اثرگذاری آن بر بازار کالا خواهیم بود.

وی در ادامه با اشاره به سهم درخور توجه حمل ونقل در زنجیره قیمت‌گذاری کالا گفت: به طور متوسط حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد از قیمت تمام شده کالا، مربوط به هزینه حمل ونقل است. این یعنی اگر نرخ کرایه ها افزایش یابد، در قیمت نهایی کالا نیز باید این افزایش را انتظار داشت. این یک رابطه مستقیم و اجتناب ناپذیر است.

کاهش محدود در حمل‌ونقل درون‌استانی

جعفر شهامت، مدیرکل راهداری و حمل ونقل جاده‌ای خراسان رضوی، با اشاره به وضعیت حمل ونقل در روزهای گذشته، اظهار می‌کند: حمل ونقل درون استانی با کاهش چشمگیری روبه‌رو نبوده؛ اما ۶۰ درصد ناوگان در بخش حمل ونقل برون استانی بوده که کاهش کمتر از ۲۰ درصد ثبت شده است. به گفته او، روزانه حدود ششصد دستگاه تریلی از بنادر جنوبی کشور به استان وارد می شود که نیمی از آن ها حامل کالاهای کشاورزی و مصرفی هستند. این رقم به حدود دویست دستگاه کاهش یافته و اولویت استان، تأمین ناوگان برای حمل کالاهای اساسی به‌ویژه در بخش کشاورزی است.

سهم هزینه‌های حمل‌ونقل از قیمت تمام‌شده کالا

- **جهان** ۵ تا ۱۰ درصد
- **اروپا** ۴ تا ۷,۵ درصد
- **ایران** ۱۰ تا ۱۲ درصد

روزهای نوسانی بازار خودرو

بازار خودرو بار دیگر نوسانی شد و پس از چند هفته آرامش نسبی و ثبات قیمت ها، نوسانات قیمتی به خودروهای داخلی و مونتاژی بازگشت؛ به طوری که برخی مدل ها افزایش قیمت را تجربه کردند. بازگشت نوسان به بازار خودرو آن هم پس از یک دوره کوتاه ثبات، نشان می دهد که نبود شفافیت در سیاست‌گذاری، ناهماهنگی در عرضه و اخبار ضدونقیض، بیشترین تأثیر را بر این بازار پرچالش دارند. شنبه‌گذشته در همایش قطعه سازان کشور، معاون وزیر صمت صراحتا از مخالفت سید محمد اتابک، وزیر صمت با قیمت‌گذاری دستوری سخن گفت و تأکید کرد که اصلاح نظام قیمت‌گذاری در دستور کار جدی دولت قرار گرفته و زمان اجرای آن را خردادماه اعلام کرد. برخی فعالان بازار معتقدند که اعلام این موضوع یکی از دلایل افزایش قیمت انواع خودرو در بازار است. در واقع به نوعی معاون وزیر صمت پالس گران شدن خودرو را به بازار فرستاده است. فعالان بازار بر این باورند تا زمانی که عرضه منظم، قیمت‌گذاری شفاف و واردات هدفمند انجام نشود، بازار خودرو همچنان صحنه نوسان و بی ثباتی خواهد بود. از سوی دیگر، اخبار سیاسی در نوسانات اخیر بی تأثیر نبوده است؛ به طوری که فعالان بازار خودرو معتقدند انتشار پی درپی اخبار مرتبط با مذاکرات، تأثیر درخورتوجهی بر رفتار بازار و قیمت ها داشته است. از سوی دیگر نوسان قیمت خودرو در بازار در حالی رقم خورد که دلار در کنار سایر بازارهای موازی (طلا و سکه) نوسان قیمتی اندکی داشته اند.

◄ سورن دوگانه
۹۱۰/۰۰۰/۰۰۰

◄ وانت زامیاد گازسوز
۷۹۰/۰۰۰/۰۰۰

◄ ساینااتوماتیک
۶۳۹/۰۰۰/۰۰۰

◄ TU5 207
۸۲۰/۰۰۰/۰۰۰

◄ کوییک GX
۵۰۳/۰۰۰/۰۰۰

◄ پژوپارس XU7P
۸۴۵/۰۰۰/۰۰۰

◄ اطلس G
۶۳۰/۰۰۰/۰۰۰

◄ شاهین G (سانروف)
۹۴۵/۰۰۰/۰۰۰

◄ رانا پلاس
۷۴۵/۰۰۰/۰۰۰

قیمت‌ها به تومان است

دخل وخرج

پرسش و پاسخ‌های مالیاتی شماره(۳)

با توجه به اهمیت سامانه مؤدیان مالیاتی، روزنامه شهرآرا هر هفته در قالب پرسش و پاسخ، به دو سؤال پرتکرار درباره سامانه مؤدیان مالیاتی پاسخ خواهد داد تا فعالان اقتصادی بیشتر با این سامانه آشنا شوند. حالا در سومین شماره به دو سؤال پاسخ داده شده است.

۱

شهرآرا: نحوه صدور صورت حساب الکترونیکی توسط آژانس و شرکت‌های هواپیمایی چگونه است؟

حالت اول – درصورتی که بین آژانس و شرکت هواپیمایی قرارداد حق‌العمل کاری وجود دارد آژانس از الگوی بلیت هواپیما با درج شماره قرارداد حق‌العمل کاری در صورت حساب الکترونیکی، استفاده می‌کند و فروش برای شرکت هواپیمایی لحاظ می‌شود و بابت کارمزد یک صورت حساب الکترونیکی مجزا با الگوی فروش از طرف آژانس برای شرکت هواپیمایی صادر می‌شود.

حالت دوم – در صورتی‌که بین آژانس و شرکت هواپیمایی قرارداد حق‌العمل کاری وجود ندارد، شرکت هواپیمایی ملزم به صدور صورت حساب الکترونیکی با الگوی هواپیماست و آژانس هواپیمایی بلیت کارمزد، صورت حساب با الگوی فروش برای شرکت هواپیمایی صادر می‌کند.

۲

شهرآرا: منظور از صورت حساب مرجع و صورت حساب ارجاعی چیست؟

منظور از صورت حساب مرجع همان صورت حساب اصلی فروش با وضعیت (تأیید/رد/عدم نیاز به واکنش) یا هر صورت حساب اصلاحی / برگشت از فروش (تأییدشده/ عدم نیاز به واکنش) است.

منظور از صورت حساب ارجاعی، صورت حساب با موضوع اصلاحی، برگشت از فروش و ابطالی است.

نکته: صدور صورت حساب اصلاحی، برگشت از فروش یا ابطالی بدون محدودیت مهلت زمانی است. اگر اشتباهی مانند اشتباه در قیمت یا تعداد کالا در صورت حساب اصلی وجود داشته باشد، صورت حساب ارجاعی به‌منظور اصلاح صادر می‌شود. این اقدام برای رفع هرگونه خطا و تصحیح اطلاعات صورت می‌گیرد تا حساب‌ها دقیق باشند. در صورت بازگشت کالا به دلیل معیوب بودن یا اشتباه در ارسال، این صورت حساب صادر می‌شود.

بازنشستگان

حقوق بازنشستگان تأمین اجتماعی کی واریز می شود؟

در روزهای اخیر موضوع زمان پرداخت حقوق بازنشستگان بار دیگر به یکی از دغدغه های اصلی بازنشستگان و مستمری بگیران تبدیل شده است. هرچند روند واریز حقوق در برخی صندوق ها تا حدی قابل پیش بینی است، اما وضعیت پرداخت حقوق و مستمری تأمین اجتماعی هنوز با ابهام هایی همراه است.

به‌گزارش خبرآنلاین، حقوق بازنشستگان کشوری و لشکری معمولا در دو روز پایانی هر ماه پرداخت می شود و در خرداد نیز احتمال دارد این پرداخت ها طبق همان روند انجام شود، اگرچه تا این لحظه اطلاعیه رسمی درباره زمان واریز منتشر نشده است. اما شرایط برای بازنشستگان تأمین اجتماعی متفاوت بوده است. این گروه در دو ماه اخیر حقوق خود را با تأخیر دریافت کرده اند؛ در حالی که در سال گذشته حقوق آن ها از بیستم تا پایان هر ماه بر اساس حروف الفبا واریز می شد. در اردیبهشت امسال پرداخت مستمری ها در روزهای ۲۹ تا ۳۱ اردیبهشت انجام شد و با توجه به اینکه سازمان تأمین اجتماعی به بازنشستگان وعده واریز زودهنگام حقوق را نداده، انتظار می رود در خرداد نیز همین روند تکرار شود.

بر اساس اعلام سازمان تأمین اجتماعی، مابه‌التفاوت افزایش حقوق فروردین ماه ۱۴۰۴ که به دلیل اجرای احکام جدید پرداخت آن به تعویق افتاده بود، قرار است در خردادماه و هم زمان با حقوق جاری به حساب بازنشستگان واریز شود. در صورت انجام این پرداخت، مستمری بگیران تأمین اجتماعی در خرداد، دریافتی ترکیبی شامل حقوق ماه جاری و معوقات فروردین ماه خواهند داشت؛ موضوعی که می تواند تا حدی فشارهای مالی اخیر را کاهش دهد.

بورس

چشم‌انداز آینده بورس

محمدرضا اعلمی، کارشناس بازار سرمایه، به بورس نیوز گفت: بورس در سال های پایانی دولت دوازدهم دچار رکود فرسایشی شد. رکودی که با کاهش ارزش معاملات، بی اعتمادی گسترده سهام داران خرد و عملکرد ضعیف برخی نهادهای مالی همراه بود. در این دوره، ناهماهنگی سیاست‌گذاران اقتصادی با نهاد ناظر بازار سرمایه و تصمیمات خلق‌الساعه، موجب شد فرصت های بنیادی بورس تحت‌الشعاع قرار گیرد و از مسیر تحرک و رشد فاصله بگیرد.

وی افزود: در شرایط کنونی، اگرچه آثار آن همچنان در ذهن فعالان باقی است اما نشانه هایی از امکان بازگشت تدریجی بورس به ریل تعادل دیده می‌شود. بخشی از شرکت های بزرگ، سودآوری مناسبی را در صورت های مالی به‌ثبت رساندند و فضای کلی سیاست‌گذاری باوجود ابهامات موجود از ثبات نسبی بیشتری برخوردار است. آنچه اکنون اهمیت دارد، بهره‌گیری از این فرصت برای اصلاحات نهادی عمیق است.

وی ادامه داد: نشانه هایی از بهبود تدریجی برخی شاخص های اقتصادی نیز مشاهده می‌شود. افزایش نسبی قیمت جهانی کالاها، کاهش شتاب تورم و حتی افزایش احتمال آزادسازی بخشی از منابع ارزی در خارج، اگرچه هنوز در حد فرضیه هستند اما در فضای فعلی بورس می‌توانند نقش کاتالیزور برای شروع روندی مثبت ایفا کنند. اعلمی بیان کرد: از منظر رفتارشناسی نیز شرایط کنونی، شباهت بسیاری به دوره‌های پیش از چرخش دارد. زمانی‌که ناامیدی به اوج می‌رسد، تحلیلگران محافظه‌کار می‌شوند و ارزش‌گذاری‌ها به حداقل ممکن می‌رسند. معمولا همان‌جا نقطه آغاز تغییرات شکل می‌گیرد. این موضوع در تجربه‌های گذشته نیز بارها به اثبات رسیده است.

این کارشناس بازار سرمایه گفت: اگرچه فضای فعلی بازار سهام خالی از چالش نیست اما اتفاقا همین چالش‌ها بستر مناسبی برای اصلاحات ساختاری، تصمیم‌گیری‌های بهتر و شکل‌گیری فرصت‌های بلندمدت فراهم کرده‌اند. بورس نیازمند نگاهی عمیق‌تر، تخصصی‌تر و آینده‌نگرانه‌تر است. امید به بورس، تنها آرزو نیست بلکه راهبرد ممکن و تحقق‌یافتنی است البته اگر از مسیر اصلاح نهادها، بازسازی اعتماد و دوری از هیجانات به آن نگاه شود.

مفقودی
برگ سبز خودرو سواری ۲۰۶ هاچ بک خاکستری رنگ به شماره موتور ۱۰۱۳۰۸۴۰۱۳۷۴۶ و شماره شاسی ۱۰۸۱۲۳۲۴ و شماره پلاک ۶۶۳ ن ۶۳ ایران ۷۴ به نام رضا حیدری مفقود و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

مفقودی
پروانه اشتغال به کار
پروانه اشتغال به کار اینجانب سید احمد ساقروانی کد ملی ۰۹۳۱۹۹۵۸۹۱۲ و شماره پروانه ۰۱۹۴۰۰۰۱۹۹۳ مفقود و از درجه اعتبار ساقط می باشد.