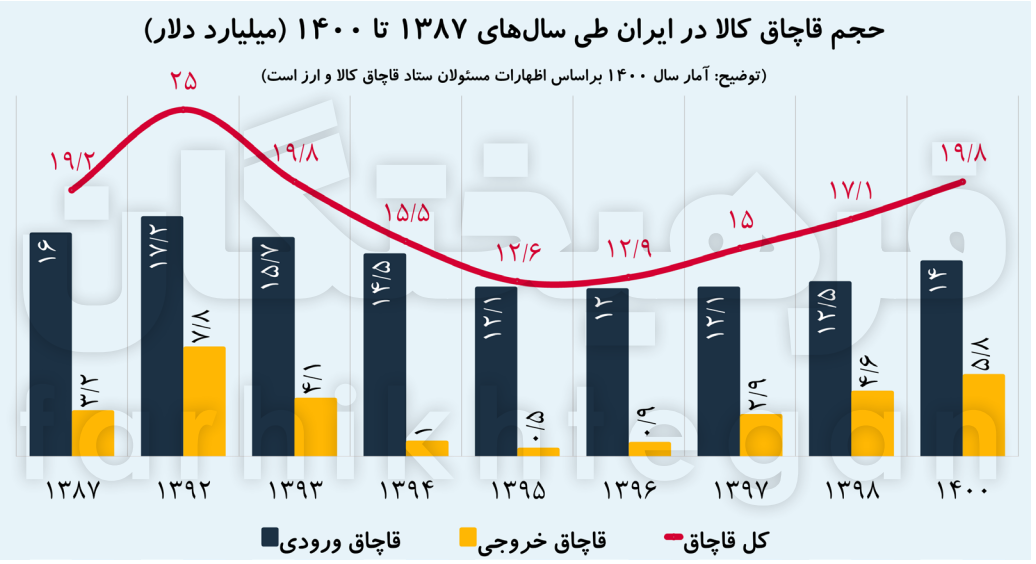
ترجمه عددی حرف قالیباف چه بود؟

۵۰۰ هزار میلیارد تومان قاچاق سوخت

اظهارات روز گذشته رئیس مجلس که مدعی شد روزانه ۳۰ میلیون لیتر قاچاق سوخت از کشور صورت می‌گیرد، بازتاب زیادی در رسانه‌های کشور داشت. این رقم بیش از رقم ناترازی فعلی بنزین و گازوئیل در کشور بوده و برآوردها نشان می‌دهد سالانه تا ۷٫۵ میلیارد دلار خسارت به کشور وارد می‌کند. در گزارش پیش‌رو به ابعاد مختلف قاچاق در کشور اعم از قاچاق خروجی که عمدتاً سوخت و بعضاً دارو و سایر کالاهای حمایتی بوده و همچنین به قاچاق ورودی به کشور پرداخته می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد گرچه عامل انسانی و ضعف سامانه‌ها در پدیده قاچاق نقش دارد، اما پدیده قاچاق کالا عمدتاً در کشورهایی که از سیستم قیمت‌گذاری ناکارآمدی برخوردارند یا هزینه تولید در آنها بالاست یا تجارت خارجی با موانع عمده‌ای روبه‌رو است، بیشتر دیده می‌شود.



۲۰ میلیارد دلار قاچاق کالا

آخرین آمار رسمی از قاچاق کالا در کشور مربوط به سال ۱۳۹۸ است. ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در آخرین گزارش رسمی خود حجم قاچاق ورودی و خروجی به کشور را ۱۷٫۱ میلیارد دلار اعلام کرده که از این مقدار، حدود ۱۲٫۵ میلیارد دلار قاچاق ورودی و ۴٫۶ میلیارد دلار نیز مربوط به قاچاق خروجی از کشور است. براساس این آمارها، در بخش قاچاق ورودی به کشور، لوازم یدکی خودرو اول بوده، لوازم خانگی دوم و لوازم آرایشی سوم است. لوازم بهداشتی چهارم، انواع پارچه پنجم، پوشاک ششم و اسباب بازی هفتم است. همچنین اقلام ممنوعه نیز در رتبه هشتم قرار دارند.

گرچه در چند سال اخیر ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، گزارش رسمی قاچاق را منتشر نکرده، اما در همین رابطه، آخرین برآوردها از میزان قاچاق کالا حدود ۲۰ میلیارد دلار بوده است. در همین رابطه، سعید نیرومند، معاون اداره کل مقابله و رصد جریان مالی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در یک برنامه رادیویی پیرامون اعلام اعداد و ارقام متفاوت از سوی مجلس و ستاد در خصوص میزان ارزش قاچاق کالا در کشور گفت: «بر اساس آخرین برآوردهای انجام‌شده، میزان قاچاق حدود ۱۹.۸ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود؛ از این میزان ۱۴ میلیارد دلار مربوط به قاچاق ورودی و ۵.۸ میلیارد دلار نیز ارزش کالاهایی است که به صورت غیرقانونی از کشور خارج می‌شود.» وی افزود: «همچون گذشته فرآورده‌ها و مشتقات نفتی در صدر فهرست قاچاق خروجی قرار دارد؛ از سوی دیگر، «لوازم خانگی» و «لوازم یدکی خودرو» دو گروه کالایی عمده در قاچاق ورودی هستند. لازم به ذکر است این رقم برای عملکرد سال ۱۴۰۰ بوده و برای دو سال اخیر رقمی از سوی مسئولان ستاد مبارزه با قاچاق کالا اعلام نشده است.»

قاچاق ۷٫۵ میلیارد دلاری سوخت

روز گذشته محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس با اشاره به موضوع قاچاق سوخت در کشور عنوان کرد: «روزانه ۳۰ میلیون لیتر فرآورده از کشور قاچاق می‌شود. امروز، دولت واردکننده و تولیدکننده فرآورده‌های نفتی در کشور است. تردید نکنید این قاچاق سازماندهی شده است. با اطلاع می‌گویم، مراکز تولید و مصرف‌کننده‌های اصلی اولین تهیه‌کننده‌های این قاچاق هستند.» با فرض قیمت صادراتی هر لیتر بنزین و گازوئیل معادل ۷۰ سنت و با یک محاسبه سرانگشتی ارزش قاچاق در ایران اکنون به بیش از ۷٫۵ میلیارد دلار رسیده است؛ یک تجارت پُرسود که رونق آن از کارهای تولیدی در کشور با اختلاف بیشتر است.

اگر قاچاق نبود، اکنون ناترازی سوخت نداشتیم

به بیان دیگر طبق اظهارات رئیس مجلس، در حال حاضر حدود ۱۵ درصد از بنزین و گازوئیل تولیدی در کشور قاچاق می‌شود که ارزش آن به حدود ۷۵ درصد از سهم دولت از درآمدهای نفتی رسیده است. نکته جالب اینکه هم‌اکنون سرجمع ناترازی بنزین و گازوئیل در کشور عددی کمتر از ۳۰ میلیون لیتر در روز است؛ یعنی اگر قاچاق نداشتیم، ناترازی سوخت نیز وجود نداشت. پیش‌تر سردار حسین رحیمی، رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا در اظهارنظری گفته بود: «حجم کشفیات کشور در حوزه قاچاق سوخت حاکی از قاچاق روزانه حدود ۲۰ میلیون لیتر نفت‌گاز در کشور است». بدین ترتیب به نظر می‌رسد سهم قاچاق بنزین نیز از کل قاچاق سوخت، روزانه ۱۰ میلیون لیتر برآورد می‌شود.

سود سالانه ۱۰۰ میلیارد تومانی برای هر مدیر قاچاقچی!

اما محمدباقر قالیباف در صحبت‌های خود به موضوع قاچاق سازمان‌یافته اشاره می‌کند؛ قاچاقی که توسط نهادهای دولتی و شبه‌دولتی در کشور رقم می‌خورد. متاسفانه مصادیق زیادی این ادعای رئیس مجلس را تایید می‌کند. مثلا در مردادماه امسال رئیس کل دادگستری کرمان از دستگیری ۷ نفر از مسئولان و کارمندان شرکت نفت و اداره صنعت، معدن و تجارت در کرمان به اتهام اخذ رشوه و قاچاق سوخت خبر داد. طبق این خبر، ۷۵۰ سکه و یک کیلو طلای آب شده از متهمان کشف شد و متهمان توانستند در سه سال بیش از ۲۰۰ میلیون لیتر گازوئیل از کشور خارج کنند. در این مثال شاهد بودیم که ۷ مسئول دولتی اقدام به قاچاق گازوئیل کردند، قاچاقی که با توجه به اختلاف قیمت گازوئیل در داخل و خارج از ایران، مجموعا بیش از ۲۰۰۰ میلیارد تومان سود به همراه داشته و سهم هر مدیر از این سود سالانه ۱۰۰ میلیارد تومان محاسبه می‌شود.

مقایسه درآمد قاچاقچیان سوخت و کارمندان دولت

اما سازماندهی قاچاق بدین معنا نیست که ساکنان مناطق مرزی کشور نقشی در پدیده قاچاق سوخت ندارد. انگیزه قیمتی قاچاق سوخت در ایران به قدری بالاست که کار از فروش اندک مرزی و پراکنده گذشته و شبکه‌های متعددی ذیل این پدیده شکل گرفته است. سیدمرتضی اولادعلی معاون مرزبانی استان هرمزگان توصیف عجیبی از وضعیت قاچاق در این استان مطرح کرده و می‌گوید: «روزانه قریب به ۱۰ میلیون لیتر سوخت از استان هرمزگان قاچاق می‌شود. با وجود برخورد قاطع با سر شبکه‌ها و توقیف هزاران دستگاه خودرو و صدها فروند شناور حامل سوخت، اما همچنان میلیون‌ها لیتر گازوئیل معادل ده‌ها هزار میلیارد تومان قاچاق می‌شود.» وی ادامه می‌دهد: «وقتی یک جوان بیان می‌کند که روزانه می‌تواند ۳۰ تا ۵۰ میلیون تومان از راه قاچاق سوخت درآمد داشته باشد، قطعاً از شغل‌های کارگری و ساختمانی یا اداری با حقوق ماهیانه ۸ تا ۱۰ میلیون تومان استقبال نمی‌کند و بسیاری از آمارهای بیکاری هرمزگان با واقعیت میدانی همخوانی ندارد». معاون مرزبانی استان هرمزگان افزود: «کل خودروهای مینی‌بوس یکی از استان‌های مرکزی کشور در جاده‌های درون استانی حدود ۲۰۰ دستگاه می‌باشد اما در یک روستای نوار مرزی هرمزگان بیش از ۷۰۰ دستگاه مینی‌بوس در چرخه قاچاق سوخت هستند و در برخی از منازل بیش از ۱۰ دستگاه خودرو برای فعالیت در امر قاچاق سوخت مستقر است.»

جذابیت سوخت ارزان ایران برای افغانستان و پاکستان

اما چرا قاچاق سوخت در ایران رونق گرفت؟ پاسخ ساده است و موضوع به اختلاف قیمت سوخت در داخل و کشورهای همسایه برمی‌گردد. جلیل سالاری، مدیرعامل سابق شرکت ملی پالایش و پخش در مصاحبه با «فرهیختگان» عنوان کرده بود: «اخیرا سفارت ایران در افغانستان نامه زده که برای تامین گازوئیل موردنیاز خود به ازای هر لیتر ۵۱ هزار و ۵۰۰ تومان هزینه می‌کند. قیمت گازوئیل در ایران لیتری ۳۰۰ تومان است. خب شما به این شکاف قیمتی نگاه کنید. قطعا انحراف در مصرف گازوئیل رخ می‌دهد و در هر بخش مصرف‌کننده‌ای نیز این انحراف گازوئیل وجود دارد.» اما قاچاق سوخت ایران فقط به مقصد افغانستان نیست و دامنه آن به همه کشورهای همسایه کشیده شده است. به عنوان مثال پایگاه بیزینس رکوردر با استناد به گزارش آژانس اطلاعات داخلی پاکستان اعلام کرده که سالانه ۲٫۸۱ میلیارد لیتر سوخت از ایران به پاکستان قاچاق می‌شود و ۹۹۵ پمپ بنزینِ پاکستانی سوخت قاچاق‌شده ایران را خرید و فروش می‌کنند. طبق ادعای این گزارش، حتی قاچاق سوخت در پاکستان نیز سازماندهی‌شده است و ۹۰ مقام دولتی و ۲۹ سیاستمدار پاکستانی در این موضوع نقش دارند. ارزش سوخت قاچاق‌شده از ایران به پاکستان ۲۰۱ میلیون دلار برآورد می‌شود. در پاکستان ۷۲۲ نفر در موضوع نقل و انتقالات پولی و حواله سوخت قاچاقی از ایران دخیلند که ایالت پنجاب با داشتن ۲۰۵ محل مبادله حواله در جایگاه نخست در میان ایالت‌های پاکستان قرار گرفته است.

نیروگاه‌ها، مبدا اصلی قاچاق گازوئیل از کشور

اما مبدا قاچاق سوخت در ایران کدام بخش است؟ پاسخ به این سوال در تفکیک حامل انرژی گازوئیل و بنزین متفاوت است. برآوردها نشان می‌دهد که یکی از مبادی اصلی قاچاق گازوئیل در ایران، نیروگاه‌ها هستند. محمد جعفری، معاون ستاد مبارزه با قاچاق کالا گفت: «نیروگاه‌ها ۱۰ تا ۱۵ درصد از سوختی که می‌گیرند را مستقیما قاچاق می‌کنند. البته طبق تقاضای نیروگاه به آنها سوخت تخصیص می‌یابد و برآورد ما این است که مجموعا ۲۵ درصد سوخت آنها قاچاق می‌شود.» طبق آمار وزارت نفت، روزانه حدود ۲۸ میلیون لیتر گازوئیل به نیروگاه‌ها تحویل داده می‌شود که طبق ادعای ستاد مبارزه با قاچاق کالا، میزان قاچاق گازوئیل از این واحدها روزانه ۳ تا ۷ میلیون لیتر برآورد می‌شود. در کنار نیروگاه‌ها، قاچاق گازوئیل از ناوگان حمل‌ونقل سنگین نیز انجام می‌شود. مالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس آمار دیگری در این باره اعلام کرده و می‌گوید: «بخش اصلی و عمده قاچاق گازوئیل کشور مربوط به نیروگاه‌ها و به میزان ۱٫۵ میلیارد لیتر در سال است (حدود ۴ میلیون لیتر در روز). نهادهای نظارتی از مجلس تقاضا کرده‌اند فکری به حال حجم بالای تخلفات نیروگاه‌ها در قاچاق سوخت انجام دهد. برخی تانکرهای واردشده به نیروگاه با فاکتورسازی سوخت مایع را تخلیه نمی‌کنند تا با چندین برابر قیمت به خارج قاچاق کنند.»

دو منفذ اصلی قاچاق بنزین کجاست؟

همچنین به نظر می‌رسد «کارت سوخت جایگاه‌ها» و «مهاجرت کارت سوخت شخصی»، منفذ اصلی قاچاق بنزین از ایران هستند. به عنوان مثال دادگستری کرمان در گزارشی عنوان کرده که شبکه سازمان‌یافته قاچاق فراورده‌های نفتی به‌صورت همزمان در کرمان و ۴ استان دیگر متلاشی شده است. این شبکه قاچاق بیش از ۵۰ میلیون لیتر فرآورده نفتی را از کشور خارج کرده و از این شبکه بالغ بر ۱۰۰۰ کارت سوخت مهاجر ضبط شده است. به بیان دیگر در این نمونه، خودرو در یک استان دیگر و کارت سوخت آن در یک استان مرزی در حال استفاده است. البته از جمله دلایل کمتر بودن قاچاق بنزین نسبت به گازوئیل، می‌توان به وجود سامانه هوشمند سوخت اشاره کرد.

۴ راهکار نظارتی برای کاهش قاچاق گازوئیل و بنزین

راهکار جلوگیری از قاچاق سوخت چیست؟ هر چند اختلاف قیمت، انگیزه اصلی قاچاق را ایجاد کرده، اما برخی سیاست‌های نظارتی می‌تواند میزان قاچاق را نه صفر، بلکه کاهش دهد. به عنوان مثال دو طرح «تخصیص سهمیه گازوئیل به نیروگاه‌ها براساس راندمان» و «تخصیص سهمیه گازوئیل به ناوگان سنگین بر اساس پیمایش و امکان سوخت‌گیری در مسیر تعیین‌شده در بارنامه» می‌تواند قاچاق گازوئیل را بین ۵ تا ۱۰ میلیون لیتر در روز کاهش دهد. در حوزه بنزین نیز دولت سعی می‌کند با اجرای طرح کدینگ و تخصیص بنزین بر مبنای کد ملی در استان سیستان‌وبلوچستان و کرمان، از قاچاق بنزین جلوگیری کند. همچنین جمع‌آوری و ساماندهی کارت سوخت جایگاه‌ها و تسریع در صدور کارت سوخت المثنی برای صاحبان خودرو از دیگر الزامات مبارزه با قاچاق بنزین است. البته هر چند راهکارهای مذکور می‌توانند تا حدی قاچاق سوخت را کاهش دهند، اما طبیعی است که با وجود انگیزه قیمتی، قاچاق مسیر خود را باز می‌کند.

کم‌اظهاری ۴ میلیارد دلاری در صادرات!

قاچاق کالا ابعاد و مقیاس متفاوتی دارد. یکی از نمونه‌های آن، کم‌اظهاری و بیش‌اظهاری در صادرات و واردات است. در این خصوص، اخیرا مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «مروری بر چالش‌های تعیین ارزش کالاهای صادراتی» به مطالب قابل تأملی اشاره می‌کند. در این گزارش آمده است: «الزام به بازگشت ارز و عرضه آن در بازار رسمی ارز، در چند سال اخیر تبدیل به یکی از چالش‌های صادرات غیرنفتی شده است. در شرایطی که نرخ ارز در بازار آزاد و رسمی فاصله دارد، صادرکنندگان به‌ویژه صادرکنندگان خُرد ازجمله صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی، محصولات صنعتی دانش‌بنیان و خلاق، محصولات باغی و کشاورزی و صنایع‌دستی تمایلی برای بازگشت ارز از مسیر رسمی ندارند. در این میان تعیین میزان تعهد ارزی صادرکنندگان نیز به راحتی میسر نیست. در شرایطی که خوداظهاری ملاک باشد همه تمایل خواهند داشت تا کمترین ارزش را تعیین کنند تا مجبور نباشند همه ارز حاصل از صادرات خود را به قیمتی کمتر از قیمت بازار عرضه کنند و در شرایط غیرخوداظهاری نیز، عملا نمی‌توان قیمت دقیقی برای کالاهای صادراتی تعیین کرد.»

در این گزارش میزان کم‌اظهاری صادراتی درخصوص ۶۰ ردیف تعرفه‌ای بررسی شده است. نتایج بررسی‌های این مطالعه نشان می‌دهد که تعیین ارزش صادراتی پس از سال ۱۳۹۷ عموما در حدود ۶۰ ردیف تعرفه‌ای با مشکل کم‌اظهاری روبه‌رویند و در این بین بیشتر ردیف‌های تعرفه منتخب پس از سال ۱۳۹۷ با کاهش شدید در ارزش هر واحد کالای صادراتی مواجه شده‌اند. طبق گزارش مرکز پژوهش‌ها، اتفاقات سال‌های اخیر سبب شده تا در حال حاضر ارزش‌گذاری کالاهای صادراتی برای برخی کدهای تعرفه فاصله زیادی با واقعیت داشته و عملا در حدود ۴ میلیارد دلار از صادرات غیرنفتی کشور کم‌شماری شود.

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس دو مورد را دلیل اصلی این کم‌اظهاری ذکر کرده که شامل ۱- فقدان ساختار پرداخت رسمی و انجام مبادلات تجاری کشور توسط شرکت‌های تراستی و صرافی‌ها، ۲- فاصله و شکاف نرخ ارز رسمی و غیررسمی است.

براساس این گزارش، پس از آنکه نظام تجارت خارجی کشور در اثر تحریم‌ها به‌تدریج از مزایای شفافیت و رصدپذیری جریان کالا و ارز در تجارت بین‌الملل محروم شد و شرکت‌های تراستی، کارگزاری مبادلات ارزی و تجاری را برعهده گرفتند، اعتبار اسناد بازرگانی چه در واردات کالاها و چه در صادرات کالاها مخدوش گردید و انگیزه صادرکننده و گمرک در دنبال کردن مسیر درست اظهار و ارزیابی مخدوش شد. حل ریشه‌ای این چالش مستلزم «رسمیت‌بخشی به نظام پرداخت بین‌المللی کشور» است که در شرایط تحریم از مسیر پرداخت‌های توافقی رسمی بین کشور و طرف‌های تجاری و ایجاد مسیری برای تبادل محرمانه اسناد مالی و تجاری بازرگانان کشور است. به این ترتیب می‌توان از طریق تفاهم با مقاصد اصلی تجارت و استفاده از زیرساخت‌های پرداخت رسمی غیرتراستی و تحریم‌ناپذیر بانکی با همکاری شرکای بزرگ اقتصادی کشور، به ارزش واقعی مبادله دست یافت و آن را جایگزین ارزش‌گذاری دستوری گمرکی کرد.

درخصوص مورد دوم نیز، براساس بند «پ» ماده (۴) قانون برنامه هفتم پیشرفت بانک مرکزی مکلف است سیاست‌های ارزی و زیرساخت‌های تبادلات ارزی را به نحوی اصلاح کند که زمینه و امکان بیش‌اظهاری در واردات و کم‌اظهاری در صادرات کالاها وجود نداشته باشد. این در حالی است که در حال حاضر یکی از علل اصلی تعیین ارزش خلاف واقع، فاصله نرخ ارز بازار رسمی و غیررسمی ارز (کنترل‌های قیمتی و اعمال کنترل‌های ارزی) است. به عبارتی، چنانچه فاصله بازار رسمی و غیررسمی نزدیک و معقول باشد، صادرکنندگان انگیزه کمتری برای کم‌اظهاری خواهند داشت و بهبود صورت‌های مالی و همچنین تأمین سرمایه در گردش ریالی باعث می‌شود ارزش حقیقی صادرات خود را اظهار کرده و ارز خود را به کشور برگردانند.

۲۸ درصد قاچاق ورودی از مبادی رسمی است

یکی از موضوعات قابل تأمل در موضوع قاچاق، نقش مبادی رسمی در تکمیل فرایند این اقتصاد سیاه است. مطالعات پژوهشی نشان می‌دهد بخشی از قاچاق کالا از مبادی رسمی دارای گمرک مستقر صورت می‌پذیرد. طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس که با عنوان «تحلیل و بررسی چالش‌های حوزه گمرک جمهوری اسلامی ایران» منتشر شده، مجموعاً حدود ۱۴ شیوه قاچاق از طریق رویه واردات، ۸ شیوه قاچاق از طریق رویه صادرات و ۴ شیوه قاچاق از طریق رویه ترانزیت و حدود ۶ شیوه با سوءاستفاده از سایر رویه‌ها در مبادی رسمی شناسایی شده است. کم‌اظهاری، اظهار خلاف واقع، تخلیه کالا در محموله‌های عبوری (ترانزیت)، جعل اسناد، رشا و ارتشا از عمده‌ترین شیوه‌های قاچاق در مبادی رسمی است.

براساس این گزارش و با استناد به گزارش ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، در سال ۱۳۹۸ که آخرین گزارش رسمی این نهاد منتشر شده، از حدود ۱۲٫۵ میلیارد دلار قاچاق ورودی، حدود ۲۰ درصد آن از طریق سوءاستفاده از رویه مسافری، ۴۳ درصد معافیت‌های ملوانی و ته‌لنجی، ۹ درصد به واسطه خلأهای مرزی و ۲۸ درصد نیز از قبل مبادی رسمی، مناطق آزاد و ویژه و... انجام می‌شود. براساس این آمارها، حدود یک چهارم حجم قاچاق یعنی حدودا معادل ۳٫۵ میلیارد دلار از طریق مبادی رسمی صورت می‌پذیرد.

کنترل قاچاق کالا یکی از دغدغه‌های اصلی حاکمیت در همه کشورهای جهان است، اما تجارب جهانی نشان می‌دهد از آنجایی که معضل قاچاق یک معضل اقتصادی است، باید با این موضوع به روش و رویه اقتصادی مواجه شد؛ چراکه آمارها نشان می‌دهد به‌رغم تلاش‌ها و زحمات شبانه‌روزی نهادهای نظارتی کشور، اکتفا به کشف قاچاق، در خوشبینانه‌ترین حالت موجب شده تنها بین ۹ تا ۱۰ درصد از حجم قاچاق کالا در ایران کشف شود. بر این اساس، رویکرد فعلی به مبارزه با قاچاق نشان می‌دهد تنها رویکرد نظارتی (کشف قاچاق) نمی‌تواند کارایی لازم را دربر داشته باشد. بررسی نتایج پژوهش‌های اقتصادی نشان می‌دهد پدیده قاچاق کالا عمدتاً در کشورهایی که از سیستم قیمت‌گذاری ناکارآمدی برخوردارند یا هزینه تولید در آنها بالاست یا تجارت خارجی با موانع عمده‌ای روبه‌رو است، بیشتر دیده می‌شود.

در کنار موضوع قیمت‌ها که عمدتاً منجر به قاچاق خروجی از کشور به کشورهای همسایه می‌شود، وجود موانع و سرعت پایین ترخیص کالا در گمرکات رسمی و نقش پررنگ عامل انسانی در رصد محموله‌ها، نقش زیادی در افزایش قاچاق ورودی به کشور دارد. به عبارتی، استقرار سامانه‌ها با هدف کاهش نقش عامل انسانی در فرایندها و حذف کاغذ، امکان خطای سهوی و عمدی و همچنین جعل اسناد را به شدت کاهش می‌دهد. همچنین استقرار سامانه‌ها، تبادل اطلاعات با سایر سامانه‌های داخلی و خارجی، استفاده از فناوری‌ها و ابزارهای نوین نظیر اسکن تمام محموله‌ها، هوش مصنوعی و مدیریت خطر نقش مؤثری در شناسایی تخلفات در مبادی گمرکی دارد. استفاده از این روش‌ها می‌تواند علاوه‌بر سهولت فرایند تجاری برای بازرگانان سالم، قاچاق کالا را کاهش دهد. از سوی دیگر باید توجه داشت که پیچیدگی‌ها و معضلات فرایندهای رسمی که بعضاً موجب ضرر بازرگانان سالم و خوشنام می‌شود، نقش مؤثری در گرایش واردکنندگان به قاچاق کالا داشته و تسهیل فرایندهای رسمی در کنار افزایش خطر قاچاق در کاهش این پدیده شوم مؤثر خواهد بود.

هرچند گمرک یکی از اصلی‌ترین مبادی و گلوگاه‌های مبارزه با قاچاق کالاست اما نباید از سایر گلوگاه‌های شناسایی کالای قاچاق غافل شد؛ حمل، انبارش، عرضه، مصرف، ارائه خدمات و تراکنش‌های مالی و مالیاتی از مهم‌ترین گلوگاه‌های شناسایی کنترل قاچاق در کشورند. همچنین اصلاح تعرفه‌ها و محدودیت‌ها براساس سیاست جامع صنعتی کشور می‌تواند علاوه‌بر حمایت هدفدار و مدت‌دار از تولیدات با کیفیت داخلی صرفه اقتصادی قاچاق را در گروه‌های کالای هدف به‌شدت کاهش دهد.

هر یک میلیارد دلار قاچاق، ۱۰۰ هزار شغل را از بین می‌برد

قاچاق کالا از بعد اقتصادی ضربات سنگینی به جامعه وارد می‌آورد و به‌طور غیرمستقیم می‌تواند بر سرمایه‌گذاری ملی تأثیر منفی به جا بگذارد. درواقع با ورود کالاهای قاچاق، تولید ملی ضربه خورده و تقاضا برای محصولات تولید داخل کاهش‌یافته و به‌دنبال آن، کاهش سودآوری و درنهایت کاهش سرمایه‌گذاری در بخش تولیدات داخلی را موجب می‌شود. کاهش سرمایه‌گذاری نیز باعث کاهش اشتغال شده و نرخ بیکاری را افزایش خواهد داد و در ادامه با افزایش بیکاری بحران‌های اجتماعی- اقتصادی و تبعات ناشی از آن نیز افزایش خواهد یافت. در مورد آثار قاچاق بر افزایش بیکاری باید گفت طبق محاسبات انجام شده و براساس آمار سازمان بین‌المللی کار، هر یک میلیارد دلار قاچاق کالا با فشار بر تولیدات داخلی و خروج اقتصاد از مسیر سالم، ۵۰ تا ۱۰۰ هزار فرصت شغلی را در کشور مقصد از بین می‌برد. اما آسیب‌های قاچاق کالا فقط به افزایش بیکاری و عدم‌النفع دولت (به‌خاطر نپرداختن حقوق و عوارض گمرکی) نیست، بلکه آسیب مهم‌تر و مخرب‌تر آن، تقویت نامساعد بودن و مخاطره‌آمیز بودن فضای سرمایه‌گذاری است. بر این اساس از آنجایی که سرمایه و سرمایه‌گذاری به فضایی مساعد برای شروع کار و اطمینان به بهرمند شدن از روند آتی دارد، هرگونه تردید از بروز نشانه‌های ضرر و خطر، سبب انتقال آن به نقاط امن‌تر خواهد شد.

تبعات مهم دیگر قاچاق، تشدید ناترازی در اقتصاد، تحمیل کسری بودجه و تشدید آن و خروج میلیاردها دلار ارز از کشور می‌شود. برای نمونه در همین موضوع قاچاق ۳۰ میلیون لیتری سوخت که روز گذشته رئیس مجلس آن را مطرح کرد، این موضوع علاوه بر اینکه باعث شده میلیاردها دلار منابع ارزشمند از کشور خارج شود، در سوی دیگر منجر به ناترازی انرژی در کشور، افزایش خاموشی‌ها در بخش صنعت و کاهش تولید و صرف ۴ یا ۵ میلیارد دلار ارز برای واردات بنزین و گازوئیل نیز در سال جاری شده است.

از بعد عمومی نیز قاچاق شامل هزینه‌هایی است که این هزینه‌ها را می‌توان به دو دسته پولی و واقعی تقسیم کرد؛ هزینه‌های واقعی قاچاق از انتقال عوامل تولید مانند سرمایه و نیروی کار به بخش‌های غیرقانونی و مخفی اقتصاد و هزینه‌های پولی به‌دلیل فرار از مالیات و تعرفه به وجود می‌آیند. بنابراین در فعالیت‌های پنهان با اجتناب از وظایف قانونی، مالیات‌ها و تعرفه‌ها یک بار اضافی به بودجه دولت تحمیل می‌کنند که به‌طور طبیعی توانایی و مخارج دولت را برای ارائه کالاهای عمومی کاهش می‌دهد؛ در نتیجه با افزایش بیکاری و کاهش سرمایه‌گذاری، بخش خصوصی از کار افتاده و نمی‌تواند ارزش افزوده لازم را برای رشد و توسعه اقتصادی فراهم آورد و از طرف دیگر با تحمیل بار هزینه‌ای بر دولت، فعالیت‌های بخش عمومی دولت برای تقویت اقتصاد کاهش پیدا کرده و از این طریق رشد اقتصادی تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد. برای تصور اهمیت آسیب‌های قاچاق کالا بر اقتصاد همین‌قدر کافی است که بدانیم پژوهش‌ها نشان می‌دهد به‌ازای هر یک درصد افزایش قاچاق، رشد اقتصادی با افت ۰٫۲۵ درصدی مواجه می‌شود.

جوابیه وزارت صمت به روزنامه «فرهیختگان»:
قیمت خودروهای مونتاژی گران نیست

«فرهیختگان» ۱۴۰۳/۷/۳۰ در مطلبی با عنوان «گران‌فروشی ۵۰ درصدی مونتاژکاران ایرانی» به موضوع تفاوت عجیب قیمت خودروهای مونتاژی در کشورمان با برخی کشورهای همسایه ازجمله امارات و عربستان پرداخت. مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی وزارت صنعت، معدن و تجارت پس از گذشت حدود ۴۵ روز از انتشار گزارش، جوابیه‌ای به «فرهیختگان» ارسال کرده که متن کامل آن در ادامه می‌آید.

متن جوابیه: در حال حاضر به استناد بند ۳-۱ ماده (۳) دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری مصوب جلسات شماره ۵۴۳ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۱ و شماره ۶۳۳ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۶ شورای رقابت، قیمت‌های محاسباتی توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان براساس صورت‌های مالی حسابرسی‌شده سال قبل و تعدیلات به‌عمل آمده برای سال جاری منطبق بر ضوابط قیمت‌گذاری مصوب هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها صورت می‌پذیرد.

چهارشنبه ۷ آذر ۱۴۰۳
شماره ۴۲۹۰
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم