

سپهرغرب، گروه اقتصادی –
پاها ره ترابی‌مهوش؛ مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان همدان با تأکید بر اینکه در منطقه ویژه اقتصادی سامن، واحدهای صنعتی و تولیدی صادرات‌محور و واحدهای تأمین‌کننده مواد اولیه مورد نیاز صنایع استان مستقر خواهد بود، گفت: با توجه به قرار گرفتن این مجموعه در مسیر مواصلاتی شمال به جنوب و غرب به جنوب، یقیناً نقش مؤثری را در تسهیل تولید و صادرات ایفا خواهند کرد.

۳۰ اردیبهشت ماه سال جاری بود که معاون فنی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی کشور در سفر خود به شهرستان ملایر ضمن بازدید از منطقه ویژه اقتصادی سامن، گفت: سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی کشور آمادگی کامل برای سرمایه‌گذاری در منطقه ویژه سامن را برای اجرای فعالیت‌های اقتصادی و رشد تولید دارند و تنها لازم است برای ورود به فاز اجرایی طبق مقررات دولتی استانداری همدان درخواست خود را در این زمینه اعلام کند.

فتحعلی محمدزاده در ادامه با بیان اینکه ۱۰ منطقه اقتصادی در کشور فعالیت دارند، افزود: باتوجه به شرایطی که در این منطقه اقتصادی حاکم است استان همدان هنوز نتوانسته در اجرایی شدن برنامه‌های تعریف‌شده برای منطقه اقتصادی سامن موفق عمل کند و به‌دلیل نبود سرمایه‌گذار، بیش از یک دهه این منطقه دچار بلاتکلیفی شده است.

وی افزود: اگر منطقه اقتصادی سامن عملیاتی شود و به مرحله اجرا برسد، بدون شک در شکوفایی اقتصاد و صادرات ملایر نقش مهمی را ایفا خواهد کرد و باتوجه به نامگذاری سال جاری به نام رشد تولید و مهار تورم، لازم است به مناطق اقتصادی به‌عنوان یک ظرفیت ویژه نگاه شود.

حال آنکه اخیراً مدیران اقتصادی استان در

گفت‌وگو با رسانه‌ها خبر از احیای این منطقه ویژه اقتصادی می‌دهند.

بر این اساس با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در خصوص چگونگی انجام این کار با سلمان اسماعیلی؛ فرماندار ویژه شهرستان ملایر و مصطفی حقیقی؛ مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان همدان گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

فرماندار ویژه شهرستان ملایر با بیان اینکه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سامن مصوبه‌ای دارد که متعلق به ۱۵ سال پیش است، گفت: این

مصوبه روی کاغذ مانده و عملاً عملیات اجرایی یا پیگیری اداری خاصی برای آن انجام نشده بود. سلمان اسماعیلی با تأکید بر اینکه سرمایه‌گذار مورد نیاز وجود نداشت و حتی برخی از افراد که برای این امر ورود کرده بودند انگیزه لازم را نداشتند، ابراز کرد: عملاً یک پروژه رهاشده و معطل مانده‌ای در طول سه دولت بود.

وی افزود: با پیگیری‌هایی که این دوره انجام شد، در دو مرحله و گام خوشبختانه نتایج خوبی حاصل شد که در گام نخست زمین مناسب و مستعد با دسترسی‌های خوب در اطراف شهر سامن شناسایی شد.

وی با تأکید بر اینکه در مرحله بعد با مردم و مالکان این اراضی توافق لازم انجام شد، اذعان کرد: مسئولان شهر سامن از امام جمعه محترم گرفته تا بخشدار، اعضای شورای اسلامی و شهرداری و از همه مهم‌تر همه مردم این شهر، با یک نگاه مثبت و تعاملی پای کار آمدند و توافقات اولیه صورت گرفت، حتی برخی استعلامات لازم نیز انجام شد به طوری که می‌توانم اعلام کنم زمین مورد نیاز این منطقه از نظر ما آماده است.

معاون ویژه استاندار همدان با اشاره به اینکه در گام نخست اجرای این منطقه اقتصادی بالغ بر ۲۰۰ هکتار زمین را از محل مستثنیات مردم مورد توجه قرار خواهیم داد، تشریح کرد: مقداری از اراضی اطراف، متعلق به منابع طبیعی است که دولتی محسوب می‌شوند و در صورت نیاز به این اراضی ملحق خواهند شد.

اسماعیلی ادامه داد: گام بعدی، پیدا کردن سرمایه‌گذار و تعیین دستگاه متولی بود که در این زمینه نیز بایپیگیری‌هایی که داشتیم با شرکت شهرک‌های صنعتی استان توافق لازم صورت گرفت تا به‌عنوان سرمایه‌گذار این پروژه، کار و عملیات اجرایی را آغاز کند که خوشبختانه طبق آخرین خبرها گویا کار با تهیه نقشه و امثالهم در دست انجام است. وی مطرح کرد: پروژه دومی نیز در کنار این منطقه ویژه اقتصادی به‌عنوان ناحیه و یا شهرک صنعتی در دستور کار قرار دارد. فرماندار ویژه شهرستان ملایر در پاسخ به این سؤال که بر پایه کدام استعداد شهرستان استقرار مناطق اقتصادی سامن در دستور کار خواهد بود، تشریح کرد: این دو پروژه به سرعت می‌توانند ده‌ها واحد صنعتی و صادرات‌محور را در دل خود جای دهد که این امر در رونق تولید و اشتغال مؤثر واقع خواهد شد.

اسماعیلی با اشاره به اینکه گرچه عنوان این منطقه، منطقه ویژه اقتصادی سامن است اما به کل استان، کشور و ملایر تعلق دارد اظهار کرد: این شهرستان سهم بزرگی از تولید و صادرات استان در حوزه کشاورزی، صنایع و معادن و صنایع دستی را به خود اختصاص داده که سهمی ۴۰ درصدی است.

وی با اشاره به اینکه این منطقه اقتصادی ویژه می‌تواند با توجه به ظرفیت‌های این شهرستان به‌عنوان یک تسهیلاگر در عرصه کاهش هزینه‌های تولید و صادرات عمل کند، ابراز کرد: به لحاظ دسترسی نیز این منطقه، در جوار جاده ترانزیتی شمال– جنوب قرار دارد.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان همدان نیز با بیان اینکه ما در این منطقه سرمایه‌گذار نیستیم بلکه به‌عنوان متولی وارد شدیم، گفت: در این خصوص طی ۶ ماه گذشته جلسات متعددی را با فرماندار شهرستان و مالکان اراضی که محویت اجرای منطقه ویژه اقتصادی ملایر با آن‌ها خواهد بود و در اراضی آن‌ها جانمایی شده، داشتیم.

مصطفی حقیقی با تأکید بر اینکه فرماندار و آقای آزادی‌خواه نماینده مردم شهرستان در مجلس، در مسیر پیدا کردن سرمایه‌گذار از بخش خصوصی و دولتی که امکان انجام این کار طبق قانون برایشان وجود داشت، پیگیر بودند، اذعان کرد: در این راستا طبق هماهنگی‌ها، مقرر شد شرکت شهرک‌ها امور اولیه و جانمایی این منطقه را پیگیری کند.

وی ادامه داد: بر این اساس اگر در ادامه کار سرمایه‌گذاری پیدا شود که متولی‌گری را به او بسپارند، این امر به طریق اولی انجام می‌شود، اما در غیر این صورت شرکت شهرک‌های صنعتی با پیگیری دبیرخانه مناطق ویژه اقتصادی که در ساختمان ریاست جمهوری است، این کار را عهده‌دار خواهد بود.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان همدان با ابراز اینکه خوشبختانه به جانمایی و مکان‌یابی خوبی به همراه مردم به مساحت ۱۸۰ هکتار از محل مستثنیات مردم رسیدیم، اذعان کرد: نکته قابل توجه اینکه در بخشی از این اراضی با توجه به اشباع شدن ناحیه صنعتی سامن، توسعه این مجموعه مطرح است؛ بنابراین ایجاد ناحیه صنعتی دو سامن جهت استقرار واحدهای صنعتی و تولید با توجه ظرفیت‌های خاص موجود در شهرستان با متولی‌گری خاص شرکت

اقتصادی

منطقه ویژه اقتصادی سامن، صادرات‌محور است

شهرک‌ها نیز دیده شده است.

حقیقی با تأکید بر اینکه در این شهرک و منطقه ویژه، واحدهای صنعتی و تولیدی صادرات‌محور و واحدهای تأمین‌کننده مواد اولیه و مورد نیاز صنایع استان مستقر خواهد بود، اظهار کرد: با توجه به قرار گرفتن این مجموعه در مسیر مواصلاتی شمال به جنوب و غرب به جنوب یقیناً نقش مؤثری را در عرصه تسهیل در تولید و صادرات ایفا خواهد کرد.

مع‌الوصف با توجه به آنچه گفته شد در سال‌های اخیر پیدایش فرصت‌های جدید به‌منظور توسعه محلی و منطقه‌ای در گرو استفاده از ابزار مهم توسعه صنعتی بوده که یکی از جنبه‌های مهم این توسعه استفاده از ظرفیت مناطق ویژه اقتصادی و شهرک‌های صنعتی است. حال آنکه با توجه به اهمیت ایجاد توسعه پایدار اقتصادی در استان‌های در حال توسعه در غرب کشور به‌ویژه همدان، بنگاه‌های کوچک و متوسط فعال در بخش‌های تولید، خدمات و تجارت بستری مناسب در حوزه اشتغال‌زایی و به‌حساب می‌آیند که اگر این بنگاه‌ها و صنایع در شهرک‌های صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی مستقر شوند می‌توان از امکانات و خدمات زیربنایی این گونه مناطق و شهرک‌ها به‌خوبی استفاده کرده و در عین حال با بهره‌گیری از

زیرساخت‌های عمومی و مشترک، صرفه‌جویی در ساخت و سازها و تسهیلات و تأسیسات مشترک می‌توانند هزینه تولید را کاهش دهند.

البته پرواضح است که فعالیت مناطق ویژه شهرک‌سازی با هدف استقرار و ساماندهی صنایع و با توجه به مزیت‌های نسبی مناطق در چارچوب راهبردها و سیاست‌های توسعه صنعتی انجام می‌شود که برای هر منطقه تعریف خاصی از ظرفیت‌ها از اهمیت و جایگاه خاصی برخوردار

تبعات نگران‌کننده کتمان رسوب کالا

این کارشناس اقتصادی تأکید کرد: تعرفه پایین نگهداری در بنادر سبب شده که بازرگان بعضاً کالای خود را تا چهار ماه دچو نماید و در تومی‌ترین روند نقطه‌ای کالا، آن را وارد بازار نماید.

■ **۸رسوب عملیاتی در سایه بروکراسی و محدودیت‌های ارزی**

رحام با ذکر این نکته که در بنادر ایران رسوب باعث قفل‌شدن عملیات لجستیک نشده است، گفت: در مقاطع اولیه سال ۹۷ با دلیل تحریم و افزایش محدودیت‌های ارزی قوانین سخت‌گیرانه‌ای طراحی شد، به عبارتی دولت سعی داشت تأمین ارز خود را مدیریت نماید، همین امر موجب شد تا رسوب نسبی در کشور مشاهده شود.

وی ادامه داد: البته مجوزهایی نظیر استاندارد نیز سبب شده که برخی از کالاهای امکان ترخیص نداشته باشند و در این خصوص سازمان اموال تملیکی باید ورود نماید یا در نظر گرفتن شرایط، فرایند ورود کالا به بازار یا مرجوعی از آن را محقق سازد.

■ **میانگین مدت زمان ورود کالا به کشور ۹۵ روز است**

وی در بخش دیگری از اظهارات خود به شاخص زمان‌بندی ورود کالا به مبادی و خروجی آن از درب گمرک اشاره و اظهار کرد: از زمان ورود تا لحظه ترخیص، میانگین مدت‌زمان در شرایط غیر تحریمی ۳۵ تا ۴۵ روز بوده است.

در ادامه داد: متأسفانه در حال حاضر به سبب تأمین ارز، ترخیص، مجوزهایی نظیر استاندارد، بروکراسی اداری و شاخص فوق به ۹۵–۹۰ روز رسیده است و همین امر بر روی قیمت نهایی کالا تأثیرگذار است.

به گفته این کارشناس اقتصادی، هر روز توقف کالا در بنادر مطابق با استانداردهایی جهانی، یک درصد بر ارزش کالا اضافه می‌نماید. وی افزود: متأسفانه هنوز راهکاری برای این موضوع یافت نشده و مصرف‌کننده باید هزینه بیشتری برای این دسته از کالاهای پرداخت نماید.

■ **لایحه رسوب کالا از دستور کار دولت خارج شد یا تصویب شد؟!**

رحام در بخش پایانی اظهارات خود به وضعیت مبهم لایحه پیشگیری از رسوب کالاها اشاره و اعلام کرد: این مصوبه در جلسه سران قوا مطرح و در ادامه در دولت مطرح شد، اما ظاهراً هیئت وزیران با این تصور که قوانین دیگری در این حوزه وجود دارد و در صورت انجام وظایف دستگاه‌ها، نیازی به تصویب این لایحه نیست، عملاً آن را از دستور کار خارج کرده اما آنطور که در رسانه‌ها اعلام شده، این لایحه در دی ماه سال گذشته به تصویب رسیده است، به هرحال سرنوشت این لایحه در حال حاضر کاملاً نامعلوم است.

وی افزود: علاوه بر این، در نسخه اولیه این مصوبه، نظرات کارشناسی در بخش‌های مختلف در نظر گرفته شده بود، اما در ادامه بسیاری از مضامین آن حذف و خلاصه‌سازی شد، همین امر سبب شد تا هدف اصلی این مصوبه فراموش شود و در دولت نیز توفیقی برای تصویب نهایی آن صورت نگیرد.

این کارشناس اقتصادی در انتها تأکید کرد: وجود مصوبه‌ای که رفتار بازرگانان نظیر عدم واردات کالاهایی غیر موردنیاز و همچنین ملزم‌کردن دستگاه‌ها به پاسخگویی در خصوص زمان‌بندی ورود کالا به کشور را ساماندهی کند، بندری سبب شده که برخی از بازرگان‌ها موضوع همچون جریان خون بوده که کند شدن یا انسداد آن سبب افزایش فشارخون یا بالا رفتن هزینه مبادله می‌شود و در صورت تسهیل آن، شاهد تجارت چابک با هزینه مبادله کم خواهیم بود.

از ورود به کشور، با بوروکراسی پیچیده اداری در بخش مجوزهایی از قبیل استاندارد و بهداشت مواجه شده و به تبع آن زمان ترخیص کالا افزایش پیدا می‌کند.

به رسوب عملیاتی تعمیم داده شده است، به عبارتی وقتی از رسوب کالا صحبت می‌شود منظور کالاهایی بوده که در بنادر بلاتکلیف بوده و تعیین تکلیف نشده‌اند و به آن رسوب می‌گویند.

این کارشناس و تحلیلگر حوزه اقتصاد، با تأکید بر این نکته که در واردات چیزی به نام رسوب نداریم، اعلام داشت: آنچه به‌عنوان رسوب است قبل از ورودی کالا رخ می‌دهد، زمانی که کالا وارد مرحله ترخیص می‌شود، با رسوب عملیاتی مواجه هستیم که دلایل مختلفی برای آن وجود دارد.

■ **عمده دلایل رسوب کالا در کشور**

رحام در بخش دیگری از اظهارات خود به بررسی دلایل رسوب کالا در بنادر ایران اشاره و اعلام کرد: در سال‌های گذشته سیگنال غلطی تحت عنوان رسوب کالا در بنادر داریم که علت اصلی آن مقررات، اخذ مجوزها و دلایل ارزی است.

وی در تشریح موارد عنوان شده، گفت: عمده کالاهای وارداتی به کشور درگیر فرایند اخذ مجوز هستند، همچنین در بخش تأمین ارز نیز نکاتی وجود دارد و بانک مرکزی هرگونه واردات با ارز متقاضی را ممنوع کرده است.

■ **تدوین قانون رسوب کالا به جهت نظرات بر شریان لجستیکی کشور**

این کارشناس و پژوهشگر حوزه اقتصاد، هدف از تدوین لایحه پیشگیری از رسوب کالا را

نظرات بر تمامی فرایندهای زمان‌بندی ترخیص کالا عنوان و اظهار کرد: مطابق با این لایحه، اگر فردی کالایی را بدون ثبت سفارش و تأمین ارز جهت آن بوده که کالا بدون مجوزهای لازم و در کد و در صورت عدم انجام فرایندهای قانونی، کالا توسط دولت متروکه و ضبط می‌شود.

رحام ادامه داد: در تدوین این لایحه، بخش‌های مختلفی حضور داشتند و نظرات کارشناسان نیز در نظر گرفته شد و سازمان توسعه تجارت نیز موارد بسیار مهمی را مدنظر قرار داده است، تمامی موارد گفته شه به جهت آن بوده که کالا بدون مجوزهای لازم و در زمان‌بندی غیرمتعارف وارد خاک ایران نشود.

■ **فشار بر دولت در جهت واردات کالای ممنوعه**

به گفته وی، درگذشته برخی از بازرگانان بدون ثبت سفارش، کالاهای ممنوعه یا دارای محدودیت را وارد بنادر کشور می‌کردند، وی افزود: در واقع این افراد با مطرح‌کردن دلایلی نظیر تأمین ارز برای این دسته کالاها و با فشار بر دولت، کالاهای غیرضروری موردنیاز کشور را ترخیص و در ادامه به منابع ارزی کشور ضربه می‌زدند، درحالی‌که سیاست کلی دولت در شرایط تحریمی ورود کالاهای راهبردی است.

این کارشناس اقتصادی تأکید کرد: به جهت حل این معضل بزرگ و عدم واردات کالاهای غیر موردنیاز در شرایط تحریمی، لایحه رسوب کالاها تدوین شده است.

■ **تعرفه پایین عنصر کلیدی دیگر در رسوب کالا**

رحام با مطرح‌کردن تعرفه پایین نگهداری کالا در بنادر ایران اعلام کرد: پایین‌بودن تعرفه‌های بندری سبب شده که برخی از بازرگان‌ها کالای خود را در بنادر کشور دپو کنند.

وی افزود: این در حالی بوده که در بسیاری از کشورها صاحب کالا پس از یک ماه باید نسبت به ترخیص و در نهایت واردات کالا به سرزمین اصلی ادغام نماید.

سپهرغرب، گروه اقتصادی: در حالی که وزیر اقتصاد و رئیس کل گمرک ایران، حجم کالاهای رسوبی را ناچیز قلمداد می‌کنند، برخی اخبار حاکی از آن است که بیش از ۷۰ درصد ظرفیت نگهداری محموله در بنادر ایران تکمیل شده است.

طبق اظهارات مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در حال حاضر بیش از ۷۰ درصد از ظرفیت نگهداری کانتینر در بندر شهید رجایی تکمیل شده و این موضوع می‌تواند منجر به بروز مشکلاتی نظیر «کندی در عملیات تخلیه و بارگیری کانتینرها»، «افزایش زمان انتظار کشتی‌ها»، «رسوب کالا» و همچنین «عدم تحویل به موقع کالا به بازارهای هدف» شود. حسین عباس‌نژاد در این خصوص می‌گوید: «در حال حاضر موجودی کانتینر در بندر شهید رجایی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، افزایش ۴۳ درصدی داشته است.»

این در حالی است که محمد رضوانی‌فر، رئیس‌کل گمرک ایران در یک نشست خبری در خصوص آخرین وضعیت رسوب کالا در گمرکات کشور اظهار کرد: «سال قبل حدود ۱۲۲ میلیون تن کالا از گمرک صادر شد و ۳۸ میلیون تن هم واردات انجام شد، یعنی در مجموع ۱۶۰ میلیون تن کالا در گمرکات گردش پیدا کرد که از این میزان ایستایی چند هزار تن کالا امر طبیعی است.»

بررسی اظهارات سید احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد در هنگام بازدید از بندر امام خمینی نیز حکایت از آن دارد که وزیر اقتصاد نیز معضل رسوب کالا را لااقل در مقطع فعلی، چندان جدی نمی‌داند.

وی در این خصوص می‌گوید: در کشور حدود ۱۶۰ میلیون تن کالای صادراتی و وارداتی در سال وارد مرزها و گمرکات کشور می‌شود، از این رقم حدود ۵۰۰ هزار تن به‌صورت رسوب در ایامی از سال وجود دارد؛ این بدین معناست که تنها حدود سه هزارم حجم تجارت کالا در ایران مشمول کالاهای رسوبی می‌شود که رقم متعارفی در فرآیندهای تجاری به حساب می‌آید. با این حال، به نظر می‌رسد در این قبیل اظهارات که عموماً با هدف رفع مسئولیت و کتمان معضل رسوب کالا صورت می‌گیرد، میزان صادرات کالا نیز با واردات تجمیع می‌شود تا نسبت کالاهای رسوبی در مقایسه با میزان کالای در جریان، کوچک جلوه داده شود. این در حالی است که بر اساس تجربه، در فرآیند صادرات کالا اصلاً با رسوب مواجه نیستیم و آنچه که اهمیت دارد،

میزان واردات کالا به کشور است. علاوه بر این اظهارات اخیر مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان و همچنین آمارهای ارائه شده از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس (که میزان نهاده‌های دامی دیو شده در بندر امام خمینی را در دی‌ماه سال گذشته حدود ۲/۲ میلیون تن عنوان کرده) نشان می‌دهد معضل رسوب کالا در گمرکات و بنادر کشور جدی است. اما دولت برای مقابله با این معضل، باید چه اقدامی انجام دهد و چه راهکاری در این خصوص وجود دارد؟

■ **رسوب کالا در فرآیند صادرات معنا ندارد**

در همین رابطه، کارشناس و تحلیلگر مسائل اقتصادی، نسبت میزان کالاهای رسوبی به مجموع میزان کالاهای صادراتی و وارداتی را اساساً غیرقابل مفهوم دانست و گفت: به طور کلی، رسوب کالا در صادرات مفهوم نداشته و کالا بدون توقف از بنادر ایران خارج می‌شود، درواقع به دلیل عدم نیاز به مجوزهای خاص، صادرکننده به‌راحتی کالای خود را صادر می‌کند. انوش رحام ادامه داد: اما در رویه واردات، آنچه به‌عنوان رسوب تلقی می‌شود، به‌عنوان رسوب عملیاتی مطرح است، درواقع کالا پس

