



دلایل معطلی کامیون‌ها در گذرگاه بازرگانی ایران و ترکیه بررسی شد: از ضعف زیرساخت تا نبود مدیریت واحد

اختلال تجاری در مرز بازرگان



امامی تاکید کرد: سیاستگذاران باید شرایطی را فراهم کنند که هر سه مولفه رقابت‌پذیری، پایداری تأمین و تاب‌آوری به‌طور همزمان محقق شود. از سوی دیگر، مسیر تجاری برای فعال اقتصادی باید قابل اعتماد، قابل اطمینان و قابل پیش‌بینی باشد. وی ادامه داد: تاجر باید بتواند زمان، هزینه و حتی مسیر حمل‌ونقل خود را مدیریت کند. به‌عنوان نمونه، ممکن است مسیر جایگزینی در کنار مرز بازرگان با هر مرز دیگری ایجاد شود، اما اگر این مسیر از قابلیت پیش‌بینی و اطمینان لازم برخوردار نباشد، در عمل مورد استفاده تجار قرار نخواهد گرفت.

شکاف حکمرانی در مرزها

امامی با اشاره به وجود یک «گسست نظام‌مند» میان تجارت و لجستیک در مرزهای کشور، گفت: این گسست را می‌توان در سه حوزه حکمرانی، جریان و اعتماد مشاهده کرد. وی درباره گسست حکمرانی توضیح داد: در مرزهای کشور حدود ۲۳ دستگاه در حال انجام وظایف خود هستند، مساله این نیست که این دستگاه‌ها در وظایف یکدیگر دخالت می‌کنند؛ هرکدام وظیفه مشخصی دارند، اما در مرزها یک نهاد یا واحد مشخص که بتواند میان حوزه‌های مختلف از جمله حمل‌ونقل، سیاست‌های تجاری، گمرک، استاندارد، قرنطینه و امنیت مرزی هماهنگی و هماهزی ایجاد کند، وجود ندارد.

به گفته مدیرکل دفتر خدمات آمار سازمان توسعه تجارت، تغییرات ایجادشده در جریان تجارت و لجستیک، بدون ایجاد سازوکار هماهنگ‌کننده در مرزها، موجب بروز اختلال شده است. درواقع از یک دروازه تجارت به محل انباشت وظایف سازمانی تبدیل شده است.

جدایی در جریان تجارت

امامی دومین چالش را گسست جریان عنوان کرد و گفت: زمانی که محموله به مرز می‌رسد، ممکن است به دلایل مختلف متوقف شود. برای مثال، ممکن است میان ایران و یک کشور طرف تجاری در جریان مرزهای کامیون‌ها توافق صورت گرفته باشد و همین محدودیت، در مرزها حمل‌ونقل را متوقف یا کند سازد. وی با اشاره به بازرسی‌های فیزیکی متعدد در مرزها افزود: تکرار بازرسی‌های فیزیکی، تخلیه و بارگیری‌های مکرر و رویه‌های ترانسپیت‌من در مرزها، از جمله عواملی هستند که به گسست جریان تجارت منجر می‌شوند.

وی ادامه داد: این فرآیندها با هدف مقابله با قاچاق کالا، سوخت، مواد مخدر و قاچاق انسان انجام می‌شوند، اما در عین حال می‌توانند موجب توقف و کندی جریان تجارت شوند. از سوی دیگر، تبادل اطلاعات در مرزها هنوز به اندازه کافی هوشمند نیست و مدیریت هوشمند ریسک در میان رویه‌های مرزی کشور به شکل مطلوب ایجاد نشده است. امامی تاکید کرد: اگر تجهیزات مناسب میان دستگاه‌های مختلف و استفاده از ظرفیت دیپلماسی اقتصادی می‌تواند بخشی از این اختلال‌ها را کاهش دهد.

چالش اعتماد میان دستگاه‌ها

مدیرکل دفتر خدمات آمار سازمان توسعه تجارت، گسست اعتماد را سومین چالش در مرزهای کشور دانست و گفت: بخشی از توقف‌های طولانی در مرزها به این دلیل است که ابزارهای لازم برای ایجاد اعتماد میان دستگاه‌ها و فرآیندهای تجارتی وجود ندارد. امامی تاکید کرد: هماهنگی مناسب میان دستگاه‌های مختلف و استفاده از ظرفیت دیپلماسی اقتصادی می‌تواند بخشی از این اختلال‌ها را کاهش دهد.

هشدار از دست رفتن بازارهای جهانی

فاطمه قنبرپور، عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» در تشریح دلایل بروز اختلال در فرآیندهای گمرکی در مرز بازرگان و توقف طولانی مدت کامیون‌ها در این گذرگاه گفت: با توجه به اشکالات اساسی موجود در زیرساخت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، گمرک و همچنین نبود مدیریت واحد در حوزه مرزها و گمرکات داخلی، این عوامل اصلی‌ترین دلایل مشکلات به‌وجودآمده هستند.

وی افزود: نبود یکسری‌های کنترل قاچاق در گمرکات، منجر به حساسیت گمرکات مقابل در کنترل شدیدتر کامیون‌های ورودی به کشور خود شده است. در نتیجه، سقف کامیون‌های دریافتی برخلاف قراردادهای صورت گرفته کاهش یافته و این موضوع نیز به توقف بیشتر کامیون‌ها در مرزها منجر می‌شود. قنبرپور با اشاره به تبعات این وضعیت برای صادرات کشور اظهار کرد: با توجه به اینکه صادرات کالاها براساس شرایط بازار و قراردادهای منعقدشده فی‌مابین انجام می‌شود، هرگونه تأخیر فراتر از زمان تعیین‌شده در قرارداد، منجر به از دست رفتن بازارهای جهانی برای فروشنده‌گان داخلی می‌شود.

وی ادامه داد: این تأخیرها در موارد بسیاری باعث خسارت‌های بسیار سنگین از جمله فساد کالا، پرداخت حق توقف‌های سنگین به کامیون‌ها و سایر هزینه‌های تحمیلی می‌شود.

این فعال بخش تجارت خارجی کشور در ادامه گفت: استفاده از ظرفیت یخش خصوصی در مدیریت گمرکات و مرزهای ورودی و خروجی، استفاده از مدیریت واحد برای بالابردن سطح کیفیت گمرکات و همچنین هماهنگی طرفین گمرکات در شیوه مدیریت و ارزیابی کالاها، تنها راه رفع این کمبودهاست.

با تشدید محدودیت‌ها در مسیرهای دریایی و انتقال بخشی از بار تجارت خارجی به مسیرهای زمینی، مرز بازرگان به یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های تجارت کشور تبدیل شده است؛ مرزی که اگرچه در ماه‌های اخیر رشد قابل توجهی در واردات، صادرات و ترانزیت تجربه کرده، اما ضعف زیرساخت‌ها، نبود مدیریت واحد و اختلاف ظرفیت تردد در دوسوی مرز، صف کامیون‌ها را تا ۵ تا ۵ هزار دستگاه و زمان توقف را در مقاطعی به بیش از ۲۰ روز رسانده است. با این وجود چنین چالشی تنها به مرز بازرگان معطوف نیست و در سایر مرزهای زمینی نیز جریان دارد. در نگاهی کلان تر علاوه بر انتقال بار تجارت خارجی از مسیرهای دریایی به زمینی اکنون سه گسست حکمرانی، جریان و اعتماد در کنار محدودیت ظرفیت پذیرش کامیون‌ها، تجارت ایران در سطح بین‌المللی و در مرزهای زمینی با چالش مواجه کرده و هزینه جایگزینی مسیرهای زمینی به جای مسیرهای دریایی را افزایش داده است.

معطلی کامیون‌ها در مرز بازرگان

در روزهای گذشته خبری مبنی بر معطلی ۲۰ روزه کامیون‌ها در مرز بازرگان منتشر شده است. در خبری که از سوی خبرگزاری تسنیم منتشر شده بود و براساس اظهارات یکی از رانندگان، کامیون‌ها برای خروج از مرز بازرگان به‌طور معمول حدود ۲۰ روز در صف منتظر می‌مانند. در مقابل، زمان انتظار کامیون‌ها در طرف ترکیه برای ورود به ایران حدود یک هفته اعلام شده است.

این وضعیت شرایطی رخ داده که با وجود تداوم شرایط جنگی و محاصره دریایی کشور بخشی از مسیرهای تجاری کشور به سمت مرزهای زمینی منتقل شده و حجم تردد در مرز بازرگان افزایش یافته است. پیش‌تر نیز مسؤولان گمرک اعلام کرده بودند که روزانه حدود ۳۰۰ کامیون ایرانی از مرز خارج می‌شوند، درحالی که حدود ۶۰۰ کامیون از طرف ترکیه با سرعت بیشتری وارد ایران می‌شوند. این اختلاف در ظرفیت پذیرش، یکی از عوامل شکل‌گیری صف طولانی در مرز عنوان شده است. محسن باقرپور، مدیرکل گمرک بازرگان، با اشاره به تغییر مسیرهای لجستیک اعلام کرد که بخشی از انتقال کالا از طریق بندر مرسین ترکیه انجام می‌شود و گمرک بازرگان در شرایط فعلی نقش مهمی در تأمین و انتقال کالا به کشور دارد. به گفته وی از ابتدای سال جاری حدود ۱۵۰ هزار تن کالای اساسی، دارو و سایر کالاهای وارداتی از طریق این گمرک وارد و ترخیص شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۵۰ درصد افزایش داشته است.

در بخش صادرات نیز حدود ۱۹۰ هزار تن کالا از مسیر بازرگان به مقصد ترکیه، کشورهای جنوب خلیج فارس و هند صادر شده که رشد ۴۰ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین حدود ۶۰۰ هزار تن کالا به ارزش ۳٫۵ میلیارد دلار به صورت ترانزیت از گمرک بازرگان عبور کرده که نسبت به سال گذشته ۸۰ درصد رشد داشته است.

با وجود این رشد، مهم‌ترین مشکل مرز، اختلاف ظرفیت تردد کامیون‌ها در دو سوی مرز است. این شکاف ظرفیت، موجب شکل‌گیری صف طولانی در سمت ایران شده است. در مقاطعی تعداد کامیون‌های منتظر به ۵ تا ۵ هزار دستگاه و زمان توقف نیز به بیش از ۲۰ روز رسیده است. در کنار محدودیت ظرفیت، فرآیندهای کنترلی در طرف ترکیه و نحوه نوبت‌دهی کامیون‌ها نیز از عوامل موثر بر زمان عبور عنوان شده است. از ابتدای مردادماه، نوبت‌دهی مجازی برای ناوگان تجاری در پایانه مرزی بازرگان آغاز شده که هدف آن کاهش حضور فیزیکی رانندگان و وساماندهی تردد است. با این حال، فعالان حمل‌ونقل بر ضرورت شفافیت این فرایند و جلوگیری از ایجاد گلوگاه جدید تاکید دارند.

مسؤولان گمرک در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» تاکید داشتند که ایجاد بار ترافیکی در مرزهای زمینی به دلیل اعمال محدودیت جدی در بنادر جنوبی کشور، تاگزیر است. فرآیندهای گمرکی برای ترخیص کالا از سمت ایران به صورت شبانه‌روزی جریان دارد اما بخشی از مشکلات از طرف ترکیه و محدودیت‌های آنها نشأت می‌گیرد. رفع این محدودیت نیز در گرو ایجاد دیپلماسی خارجی خواهد بود.

بحران ظرفیت در دروازه تجارت

محدودیت‌های ایجادشده در مسیر تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز و بروز اختلال در تجارت دریایی، اهمیت مرزهای زمینی کشور را در تداوم مبادلات خارجی افزایش داده است. فرآیندهای گمرکی برای ترخیص کالا از سمت ایران به صورت کل تجارت کشور محدود است. طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳، سهم این مرز از واردات کشور از نظر ارزش و حجم حدود یک درصد بوده است. در بخش صادرات نیز سهم بازرگان از نظر ارزش حد اکثر حدود ۶ درصد گزارش شده است. در سال ۱۴۰۲، بیش از ۱۵۱ میلیون تن کالا از کشور صادر و بیش از ۲۹ میلیون تن کالا وارد شده که سهم مرز بازرگان از صادرات حدود ۹ میلیون تن و از واردات حدود ۳۴۷ هزار تن بوده است.

دلیل اصلی سهم بالای بنادر جنوبی در تجارت کشور، ظرفیت قابل توجه حمل کالای کشتی و دسترسی ایران به آب‌های آزاد است؛ مزیتی که هزینه انتقال کالا را کاهش می‌دهد. بنابراین جایگزین کردن مسیرهای زمینی به جای بنادر جنوبی، علاوه بر نیاز به زیرساخت‌های جدید، می‌تواند هزینه تجارت را افزایش دهد.

مرز بازرگان مهم‌ترین و بزرگ‌ترین مرز جاده‌ای کشور است و سهم قابل توجهی از بازرایی ورودی زمینی و ترانزیتی از آن عبور می‌کند. بنادر مرسین، اسکندرون و ترابزون ترکیه می‌توانند در شرایط محدودیت مسیرهای دریایی به تجارت ایران کمک کنند، اما محدودیت‌هایی مانند نبود امکان بارگیری کشتی‌های ایرانی و هزینه‌های بالای حمل‌ونقل، استفاده از این مسیرها را گران تر می‌کند.

سه گسست در مرزهای تجاری کشور

علی امامی، مدیرکل دفتر خدمات آمار سازمان توسعه تجارت، در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» با اشاره به بروز چالش در برخی گمرکات کشور در فرآیند واردات و صادرات، گفت: در پی ایجاد محدودیت‌های اخیر در حمل‌ونقل دریایی از مرزهای جنوبی کشور، فشار بیشتری بر مسیرهای زمینی وارد شده است؛ درحالی که زیرساخت‌های مرزی کشور متناسب با این تغییر در جریان تجارت توسعه نیافته‌اند. به گفته وی، در حال حاضر یکی از مشکلات جدی در مرزهای کشور، گسست میان تجارت و لجستیک است.

امامی با بیان اینکه این محدودیت تنها به مرز بازرگان اختصاص ندارد، افزود: در سایر مرزهای کامیون‌ها با معطلی مواجه هستند و اختلال در جریان حمل‌ونقل به یکی از مسائل جدی تجارت خارجی تبدیل شده است.

مدیرکل دفتر خدمات آمار سازمان توسعه تجارت با اشاره به تغییر اولویت‌های تجارت خارجی در سال‌های اخیر اظهار کرد: برای تاجر و سیاستگذار تجاری، سه موضوع اصلی باید به‌طور همزمان مورد توجه قرار گیرد؛ رقابت‌پذیری، پایداری تأمین کالا و تاب‌آوری زنجیره تأمین.

وی افزود: پیش از شیوع کرونا، رقابت‌پذیری یکی از مهم‌ترین اهداف اقتصادها بود، اما آسیب‌هایی که در دوران کرونا به زنجیره‌های تأمین وارد و موجب شد کالا در زمان مناسب به دست مصرف‌کننده نرسد، نشان داد که صرف رقابت‌پذیری کافی نیست. از این رو، پایداری تأمین و تاب‌آوری نیز به اولویت‌های اصلی اقتصادها تبدیل شده است.



کاشفی ادامه داد: از سوی دیگر، به‌جز اتاق، تقریباً نظارت موثری بر روند اجرای این بسته‌ها صورت نگرفت و در بسیاری از موارد، ارزیابی دقیقی از میزان تحقق اهداف بسته‌های حمایتی انجام نشد. او با اشاره به ۵۳ پیشنهاد اتاق برای بهبود بسته‌های حمایتی گفت: اتاق با همکاری کمیسیون‌ها و تشکل‌ها، ۵۲ پیشنهاد عملیاتی را استخراج کرد که معتقدیم باید در بسته‌های حمایتی مورد توجه قرار می‌گرفت. این پیشنهادها حوزه‌های مختلفی، از جمله مسائل مالیاتی و تأمین اجتماعی را در برمی‌گرفت.

بازسازی پیش‌شرط نوسازی اقتصاد

پیام یاقری، نایب‌رئیس اتاق ایران، در ارائه گزارشی با عنوان «اقتصاد ملی در مسیر توسعه از ثبات تا رشد پایدار» گفت: جهش‌های بزرگ اقتصادی در بسیاری از کشورها همزمان با عبور از بحران‌ها رخ داده است؛ آلمان و ژاپن پس از جنگ جهانی دوم و کره جنوبی پس از جنگ دو کره، نمونه‌هایی از این روند هستند. مرور تاریخ نشان می‌دهد که دوره پساجنگ لزوماً به معنای ورود به افول اقتصادی نیست، بلکه می‌تواند آغاز فصل بازآفرینی اقتصاد ملی باشد. او ادامه داد: ایران در چنین شرایطی با دو ماوریت مهم مواجه است؛ نخست، بازسازی اقتصاد و دوم نوسازی آن. بازسازی با هدف بازگشت سریع از طریق احیا و ترمیم فرآیندهای اقتصادی انجام می‌شود، در حالی که نوسازی به معنای بازتعریف جایگاه کشور در اقتصاد منطقه و جهان از طریق خلق الگوهای جدید اقتصادی است. باقری برای دوره بازسازی اقتصاد، شش گام اصلی را مورد تاکید قرار داد و تصریح کرد: ثبات بخشی و اعتمادسازی، حمایت از معیشت و اشتغال، اقدامات اثربخش در بازار کار، تقویت بنگاه‌های کوچک و متوسط، بازسازی مبتنی بر زنجیره ارزش و افزایش تاب‌آوری ۶ گام اصلی مورد نیاز در دوره بازسازی هستند.

او در ادامه با تاکید بر تفاوت میان بازسازی و نوسازی گفت: بازسازی مقدمه نوسازی است و نباید این دو مفهوم با یکدیگر اشتباه گرفته شوند. همچنین نباید در دوره بازسازی متوقف شویم؛ زیرا اگر اقتصاد وارد مرحله نوسازی نشود، چرخه مشکلات گذشته تکرار خواهد شد. نوسازی باید به‌عنوان مسیر اصلی اقتصاد کشور دنبال شود؛ مسیری که می‌تواند ایران را به بازگری کلیدی در اقتصاد منطقه و جهان تبدیل کند.

مشارکت در حکمرانی برای مهای تصمیمات عجلانه

در جمع‌بندی نشست، محمدرضا بهرامن، نایب‌رئیس اتاق ایران، با تاکید بر ضرورت اعتماد به اتاق‌ها گفت: بدون اعتماد اعضا به اتاق نمی‌توانیم در حکمرانی مشارکت کنیم و اگر در حکمرانی مشارکت نداشته باشیم، نمی‌توانیم منابع تصمیمات عجلانه شویم. او با اشاره به تصمیم اخیر در باره نرخ بنزین در کرمان افزود: چنین تصمیماتی بهتر است با مشارکت بخش خصوصی و دریافت نظر خبرگان انجام شود تا ابلاغ تا گهانی آنها موجب دغدغه و نگرانی در جامعه نشود.

بانک‌های عامل تاکید کردند.

در ادامه این پیگیری‌ها، تصمیم‌نهایی دولت نیز بخشی از این مطالبه را محقق کرد. بر اساس مصوبه جدید، برای برخی حواله‌های ارزی و پرورنده‌های مشمول، مهلت واردات، ارائه اسناد حمل و دریافت مابه‌التفاوت نرخ از بابات تأخیر در ترخیص تمدید شده است. در موارد پیش‌بینی‌شده، این تمدیدها می‌تواند تا ۱۸۰ روز تقویمی باشد و شامل برخی اعتبارات اسنادی و اسناد حملی نیز می‌شود که سررسید آنها در بازه‌های تعیین‌شده قرار گرفته است. به این ترتیب بخشی از فعالان اقتصادی که به‌دلیل شرایط خارج از اختیار خود نتوانسته‌اند فرآیند واردات، ترخیص کالا یا ارائه اسناد را در مهلت‌های قبلی تکمیل کنند از فرصت زمانی بیشتری برای تعیین تکلیف تعهدات خود برخوردار خواهند شد.

سی و پنجمین نشست دوره دهم هیات نمایندگان اتاق ایران با تمرکز بر بسته حمایت از کسب‌وکارها در شرایط جنگ، مشکلات اجرای سیاست‌های حمایتی، مسائل ارزی و ضرورت بازسازی اقتصاد برگزار شد؛ نشست که در آن ضمن تاکید بر نقش بخش خصوصی در حفظ جریان تولید و تأمین کالا در دوره جنگ، بر ضرورت ثبات سیاست‌ها، مشارکت بخش خصوصی در تصمیم‌گیری و فراهم کردن زمینه بازسازی و نوسازی اقتصاد پس از بحران تاکید شد. در این نشست همچنین مصوبه هیات‌رئیس‌ه اتاق ایران در باره افزایش حق عضویت، حق ورودی و هزینه صدور گواهی مبدأ بررسی و تصویب شد. صمد حسن‌زاده، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، با اشاره به آخرین گزارش‌های شاخص گفت: شاخص خرده‌اماه ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که اقتصاد ایران پس از شوک ناشی از جنگ، از مرحله افت شدید فعالیت‌ها فاصله گرفته و فعالیت‌های اقتصادی مجدداً سر گرفته شده است که این پیام امیدبخش در زمینه بهبود نسبی اقتصاد ایران، بازتاب اهتمام جهادی بخش خصوصی و صاحبان کسب‌وکارها و همچنین کاهش موقت شدت شوک‌های وارده نسبت به سه ماه اسفند ۱۴۰۴ و فروردین واردیهشت ۱۴۰۵.

حسن‌زاده این روند بهبود نسبی در اقتصاد ایران را نشانه پایبندی و تلاش فعالان اقتصادی و تحرک دولت و رئیس‌جمهور در تعامل با کشورهای مختلف دانست و تاکید کرد: تداوم این روند بهبود نسبی، مستلزم تحرک بیشتر در حوزه بین‌المللی است. او همچنین با قدردانی از رئیس‌جمهور به‌خاطر دستور جلوگیری از قطعی برق صنایع در شهرپورماه گفت: رئیس‌جمهور موکداً به وزای صمت و نیرو دستور داده‌اند که با هدف جلوگیری از توقف تولید، حفظ اشتغال و پیشگیری از بیکاری، صنایع نباید در اولویت اول قطع برق باشند و در این راستا مسئولان است که برق شهرک‌های صنعتی و واحدهای تولیدی را تأجی ممکن در شهرپورماه قطع نشود و زیرساخت‌های لازم برای اجرای این دستور رئیس‌جمهور فراهم شود.

بخش خصوصی، جریان تولید را در جنگ حفظ کرد

فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت، با تقدیر از نقش بخش خصوصی در تأمین کالا در ایام جنگ رمضان و نبرد هرمز گفت: اگر در این ایام با کمبود کالا مواجه نشدیم، بخش زیادی از آن مرهون بخش خصوصی بود؛ کسانی که تولید را متوقف نکردند و پویایی تولید و توزیع را حفظ کردند. او افزود: نگاه دولت حمایت از بخش خصوصی است و معتقدیم بخش خصوصی در سیاستگذاری نیز شریک راهبردی و مالک است. باید با همراهی این مالکان توانمند، مسیر توسعه کشور را طی کنیم. مهاجرانی با پذیرش وجود برخی مشکلات در مسیر فعالیت بخش خصوصی گفت: قبول داریم که مشکلاتی وجود دارد و ما هم از آنها عبور خواهیم کرد.

بسته حمایتی از مصوبه تاجرا

کیوان کاشفی، عضو هیات‌رئیس‌ه اتاق ایران، در بررسی بسته حمایتی از کسب‌وکارها در شرایط جنگ گفت: در بحث حمایت از اقتصاد در شرایط بحران، با یک پارادوکس و چالش جدی مواجه هستیم. اگر قرار است بحران را مدیریت کنیم، مدیریت بحران به سه عنصر نیاز دارد: سرعت در تصمیم‌گیری، انسجام در اجرا و ثبات در قواعد. متأسفانه در این سه حوزه با مشکلاتی مواجه بودیم و باید سازوکاری ایجاد کنیم که این مشکلات در بحران‌های بعدی تکرار نشود.

او در خصوص مشکلات پیش‌آمده در روند اجرای بسته‌های حمایتی خاطر نشان کرد: نااهم‌نگی‌هایی میان هیات‌های موجود در خصوص اجرای بسته‌های حمایتی شکل گرفته بود که بخش‌هایی از آن هنوز هم حل نشده است. ابلاغ‌ها معمولاً به‌صورت ناقص انجام می‌شد؛ یا در زمان تبدیل مصوبه به بخشنامه ماهیت آن تغییر شکل یافته و همین موضوع باعث می‌شد مصوبه در مرحله اجرا شکل متفاوتی پیدا

تمدید مهلت تعهدات ارزی تا ۱۸۰ روز

با پیگیری دبیرخانه شورای گفت‌وگو بخشی از مهلت‌های مرتبط با تعهدات ارزی واردکنندگان و صادرکنندگان تمدید شد، شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی از اردیبهشت‌ماه اسامال، موضوع تمدید مهلت‌ای تعهدات

ارزی را با توجه به شرایط خاص حاکم بر تجارت خارجی و مشکلات ایجاد شده در حمل‌ونقل بین‌المللی، در چند مرحله پیگیری کرد. به گزارش اتاق‌الارین، در نخستین مرحله شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی طی نامه‌ای به دبیر شورای عالی امنیت ملی و رئیس کل بانک مرکزی با اشاره به ضرورت تمدید مهلت تعهدات ارزی و واردکنندگان و صادرکنندگان تا پایان آبان‌ماه ۱۴۰۴ به بعد خاتمه می‌یابد، حداقل تا پایان آبان‌ماه تمدید شود. همچنین بر اجرای این تصمیم از سوی

آگهی حق تقدم شرکت توسعه صنایع و معادن گهرمس (سهامی خاص) به شماره ثبت ۴۷۰۷۱۲ شناسه ملی ۱۴۰۰۴۸۳۸۰۶۴



به اطلاع کلیه سهامداران شرکت توسعه صنایع و معادن گهرمس (سهامی خاص) می‌رساند که با عنایت به مصوبه مجمع عمومی فوق‌العاده مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۱۴ ساعت ۹ صبح، مصوبه هیأت مدیره مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۰ و شرکت از مبلغ ۳۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال منقسم به ۳۵,۰۰۰,۰۰۰ سهم ۱۰۰۰ ریالی با نام به مبلغ ۱۵۷,۰۶۳,۶۷۷,۰۰۰ ریال منقسم به ۱۵۷,۰۶۳,۶۷۷,۰۰۰ سهم ۱۰۰ ریالی از محل مطالبات حال شده و آورده نقدی سهامداران افزایش یابد. لذا سهامدارانی که مایل به استفاده از حق تقدم خرید سهام افزایش سرمایه می‌باشند می‌توانند به ازای هر سهم نسبت به خرید حق تقدم ۳/۴۸۷ سهم جدید از محل مطالبات حال شده و آورده نقدی اقدام کنند و می‌بایست ظرف مدت ۶۰ روز از تاریخ انتشار این آگهی بهای مبلغ اسمی سهام جدید را نقداً به حساب شماره ۱۲۹۷۲۶۴۷۰۱۲۵۰۸۶۰۰ به نام شرکت توسعه صنایع و معادن گهر مس نزد بانک پاسارگاد شعبه سپهر تهران (قابل پرداخت در کلیه شعب بانک پاسارگاد) واریز و رسید پرداخت را به محل دفتر شرکت واقع در استان تهران شهر تهران، شهرک غرب، بلوار فرحزادی، خیابان سپهر، خیابان بهارستان، پلاک ۱۵، طبقه ۴ تحویل و در مقابل رسید دریافت نمایند.

هیأت مدیره شرکت توسعه صنایع و معادن گهر مس (سهامی خاص)