

کارشناسی و اطلاع‌رسانی رسمی به دستگاه‌های ذیربط، جدول پیشنهادی تعرفه‌ای خود را به‌منظور جلوگیری از افزایش قیمت خودروهای وارداتی ارائه کرده و این پیشنهاد در قالب تصویب‌نامه شماره ۵۰۷۰۳ت‌۵۰۷۰۳ه‌م‌خ‌ر ۲۱ خرداد۱۴۰۴ به تصویب هیئت‌وزیران رسیده است.

با این حال، بررسی‌ها نشان می‌دهد که گمرک همچنان عوارض را براساس کتاب مقررات صادرات و واردات سال ۱۴۰۳ دریافت می‌کند! اقدامی که از نظر وزیر صمت با روح مصوبه دولت همخوانی ندارد و به افزایش هزینه تمام‌شده خودروهای وارداتی می‌انجامد.

در این نامه، به تبصره (۶) ماده (۵) اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات و ابلاغیه بانک مرکزی در دی‌ماه ۱۴۰۳ استناد شده که بر اساس آن، ارزهای ناشی از سپرده‌گذاری ارزی خارجی از شمول جدول تعرفه‌های سال ۱۴۰۳ خارج است و باید مشمول تعرفه‌های سال جاری شود.

وزیر صمت در پایان، دو گروه از واردکنندگان را مشمول این اصلاح تعرفه دانسته است:

۱- خودروهایی که در سال ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ با استفاده از سپرده ارزی دیگران ثبت سفارش شده‌اند.

۲- شرکت‌هایی که از خود را در سال ۱۴۰۳ دریافت کرده اما اظهارنامه گمرکی آن‌ها در سال ۱۴۰۴ تسلیم شده است.

به گفته اتاقک، این گروه‌ها باید مطابق کتاب مقررات صادرات و واردات سال ۱۴۰۴ و جدول تعرفه‌های مصوب سال جاری مورد رسیدگی و ترخیص قرار گیرند تا هدف دولت در جلوگیری از افزایش قیمت خودروهای وارداتی محقق شود.

در متن این نامه آمده است: «همانگونه که مستحضرد قیمت خودرو یکی از مهمترین متغیرهای مؤثر در تنظیم بازار کالای مصرفی و کاهش فشار معیشتی بر اقشار متوسط و ضعیف جامعه است. در همین راستا و پیرو دستور صریح جناب آقای دکتر پزشکیان (ریاست محترم جمهوری) این وزارتخانه پس از انجام بررسی‌های کارشناسی و اطلاع‌رسانی رسمی به دستگاه‌های ذیربط، جدول پیشنهادی تعرفه‌ای خود را به منظور جلوگیری از افزایش قیمت چندبرابری خودروهای اقتصادی وارداتی اعلام کرده است. پیروپیگیری‌های انجام‌شده تصویب‌نامه‌هیئت‌محترم در تاریخ ۲۱ خرداد۱۴۰۴ ابلاغ شده است.

بااین‌وجودبررسی‌هانشان می‌دهدرویه‌فعلی‌گمرک‌جمهوری اسلامی ایران در اخذ عوارض بر اساس کتاب مقررات صادرات و واردات سال ۱۴۰۳ است که این امر مغایر روح مصوبه یادشده بوده و در عمل منجر به افزایش قیمت خودروهای وارداتی خواهد شد. شایان ذکر است که بخش قابل توجهی از خودروهای وارداتی در شش ماهه گذشته با استفاده از سپرده‌های ارزی خارجی نسبت به ثبت سفارش و واردات اقدام شده‌اند. مطابق تبصره (۶) ماده (۵) اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات (مصوبه‌ای به تاریخ ۱۰ اردیبهشت۱۴۰۴) و همچنین ابلاغیه‌ای به تاریخ ۱۸ دی‌ماه ۱۴۰۳ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به این وزارت، این‌گونه ارزها، خارج از سرفصل سهمیه‌بندی وزارت صمت تلقی شده و مشمول جدول تعرفه‌های سال ۱۴۰۳ نیست. لذا با عنایت به مراتب فوق و با تأکید بر هدف اصلی تصویب نامه دولت که همانا جلوگیری از افزایش قیمت چندبرابری خودروهای وارداتی است، خواهشمند است دستور دهید:

۱- خودروهایی که در سال ۱۴۰۳ و سال جاری از سپرده دیگران استفاده کرده‌اند.

۲- شرکت‌هایی که ارز خود را در سال ۱۴۰۳ دریافت کرده اما اظهار نامه گمرکی آن‌ها در سال ۱۴۰۴ تسلیم شده است: مطابق کتاب مقررات صادرات و واردات سال ۱۴۰۴ و جدول تعرفه‌های مصوب سال جاری مورد رسیدگی و ترخیص قرار گیرند.»

تغییر روش قیمت‌گذاری دستوری

امیرحسین کاکایی، **کارشناس بازار خودرو** در گفت‌وگو با «هم‌میهن» درخصوص خودروهای وارداتی گفت: ما الان یک تعرفه قانونی داریم که در قانون بوده چه سال جاری تثبیت شده و آن همان تعرفه ۱۰۰ درصدی است. از آن طرف، وزیر پیشنهادی را به هیئت‌وزیران برده و در خرداد تصویب گرفت که تعرفه واردات برای خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی زیر ۲ درصدو برای خودروهای بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی، ۴۰ درصد باشد. البته این مصوبه هنوز مسیر بررسی و تأیید مجلس را طی نکرده و در دیوان عدالت اداری هم حکمی صادر شده که آن را غیرقانونی دانسته و خواستار اصلاح شده است. با این حال، وزیر معتقد است که باید بر اساس همین تعرفه‌های ۲۰ و ۴۰ درصدی جدید واردات انجام شود.

وی در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه تعرفه‌ها چه تأثیری بر قیمت خودروهای وارداتی دارند توضیح داد: بستگی دارد چه چیزی را مبنا بگیریم، نسبت به تعرفه ۱۰۰ درصدی، بله، کاهش می‌بینیم. اما نسبت به سال قبل حتماً گران‌تر خواهد شد. چرا؟ چون مبنای محاسبه تعرفه حالا بر پایه ۶۹ هزار تومان (دو تا سه برابر سال قبل) است. همچنین دلار مبنا برای واردکننده که سال گذشته حدود ۵۰ هزار تومان بود، الان حداقل ۷۰ هزار تومان است. اگر این تغییرات را لحاظ کنیم، حتی با تعرفه پایین‌تر، هزینه نهایی نسبت به پارسال بالاتر می‌رود.

به گفته کاکایی، نسبت به تعرفه قبلی ممکن است عدد نهایی پایین‌تر بیاید، ولی افزایش نرخ ارز و تغییر مبنای ارزش‌گذاری باعث می‌شود قیمت نهایی بالاتر از سال گذشته باشد. این کارشناس بازار خودرو اظهار کرد: فعلاً اوضاع به‌شدت مبهم است. حتی قیمت‌های فعلی که برخی واردکنندگان اعلام می‌کنند، حالت «علی‌الحساب» دارد و بر اساس کدام تعرفه و نرخ ارز محاسبه شده، مشخص نیست. ما همین الان یک جنگ

۱۲ روزه را پشت سر گذاشته‌ایم و بحث‌های مربوط به «مکانیزم ماشه» هم مطرح بوده است. وزیر امور خارجه می‌گوید اهمیت ندارد چون ما در کل در تحریم هستیم. واقعیت این است که اگر تحریم‌ها سخت‌تر اجرا نشود، فروش نفت و درآمدهای ارزی با چالش جدی مواجه می‌شود، و در نیمه دوم سال حتماً فشار ارزی خواهیم داشت.

کاکایی با اشاره به فشار ارزی تشریح کرد: همین الان هم بخش زیادی از واردات ادامه قراردادهای پارسال است. از زمان سفارش تا تحویل سه تا شش ماه زمان لازم دارد. وزارت صمت در ماه‌های گذشته کنترل مصرف ارز را تشدید کرده، اما قیمت دلار در بازار آزاد به بالای ۹۰ هزار تومان رسیده است. پس حتی اگر تعرفه پایین بیاید، بالا بودن نرخ ارز اجازه کاهش چشمگیر قیمت را نمی‌دهد.

این کارشناس بازار خودرو در خصوص قیمت‌ها در بازار گفت: در کوتاه‌مدت، هیچ عامل مؤثری برای کاهش قیمت‌ها نمی‌بینم. حتی اگر تعرفه از ۱۰۰ درصد به ۵۵ درصد هم کاهش یابد، نسبت به وضع فعلی باز بالاتر خواهد رفت. اگر تعرفه ۱۰۰ درصدی اعمال شود که طبیعتاً جهش قیمت خواهیم داشت.

وی افزود: همچنین تورم بالا و کاهش قدرت خرید مردم بازار خودرو را رکد کرده است. خرید و فروش سخت شده و نقدشوندگی پایین آمده، ممکن است در برخی موارد به خاطر نیاز فوری فروشندگان به نقدبنگی، قیمت‌ها کمی کاهش پیدا کند، اما در مجموع هیچ نشانه‌ای از روندنزولی پایدار وجود ندارد. کاکایی تأکید کرد: تعرفه‌ها هنوز محل اختلاف قانونی اند، نرخ ارز و بالاسمت و احتمال کاهش آن ضعیف است. تحریم‌ها پابرجاست، و قدرت خرید مردم پایین است. این یعنی بازار خودرو وارداتی در نیمه دوم سال با رکود و قیمت‌های بالا ادامه خواهد داد و آینده روشن و قطعی برای کاهش قیمت وجود ندارد.

کاکایی با اشاره به حذف شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو نیز توضیح داد: جمله «حذف قیمت‌گذاری دستوری» درست نیست. فقط روش آن تغییر کرده است. دو سال پیش شورای رقابت تصمیم گرفت به‌جای دخالت مستقیم، نظارت‌پسینی کند؛ یعنی سازمان‌های مربوطه قیمت را تعیین و اعلام کنند و شورای رقابت در صورت بروز مشکل، بعداً ورود کند. اکنون مقرر شده که خودروساز بر اساس ضوابط قیمت را تعیین و اعلام کند، اما سازمان حمایت همچنان نظارت‌پسینی دارد. اگر قیمتی بیش از حد تعیین شود، این سازمان می‌تواند وارد عمل شود.

وی ادامه داد: خودروساز نمی‌تواند هر قیمتی بگذارد. تنها هزینه‌های قابل قبول» با ارائه مدارک پذیرفته می‌شود و هزینه‌های غیرمستند کنار گذاشته می‌شود. مشکل اینجاست که بررسی و تأیید این مدارک گاهی ۶ ماه تا یک سال طول می‌کشد. مدل فرمولی وجود داشت که عملاً کار نمی‌کرد. مثلاً اگر هزینه‌ها ۲۵ درصد افزایش پیدا می‌کرد، ممکن بود مسئولان بگویند «نه، دلمان نمی‌خواهد» و همین دستور کافی بود. الان این دو مشکل در قانون جدید برطرف شده، اما اصل قیمت‌گذاری دستوری همچنان باقی است.

این کارشناس بازار خودرو اظهار کرد: ما در کشور قوانین خوبی داریم که سال‌هاست باید اجرا شوند اما نشده‌اند. مثال روشن آن، قانون اصل ۴۴ است که خصوصی‌سازی خودروسازی را هدف داشت ولی تا همین اواخر به کندی پیش رفت. یا قانون تنقیح قوانین که اصلاً اجرا نشد. حتی اگر شورای رقابت مسیر درست‌ی برود، نهادهایی مثل ستاد تنظیم بازار اختیاراتی دارند که می‌توانند دخالت کنند. این همان تضاد قانونی است که مانع ثبات بازار می‌شود. بازنگری جایگاه شورای رقابت و اصلاح شیوه‌ها یک حرکت مثبت و قابل تقدیر است. اما برای نتیجه‌گیری قطعی باید منتظر واکنش بازار و تصمیم سایر ارکان کشور بمانیم.

زمان دلالتان در بازار خودرو

عماد جعفری، **کارشناس بازار خودرو** نیز به «هم‌میهن» توضیح داد: وزارت صمت پس از سال‌ها یک اقدام درست انجام داده و تعرفه واردات خودرو را به شکل پلکانی تغییر داده است به نظر من این اقدام از معدود کارهای درستی بود که وزارتخانه انجام داد. این تغییر هم‌زمان بود با واگذاری مدیریت ایران خودرو و آغاز سیاست آزادسازی قیمت تولیدات داخلی در بازار آزاد. پیش از آن، تعرفه واردات خودرو ۱۰۰ درصد بود و با توجه به افزایش نرخ ارز چه ارز قانونی و چه دولتی قیمت خودرو به‌شدت افزایش پیدا می‌کرد و بازار بیش از پیش ملتهب می‌شد. تصمیم جدید باعث شد تعرفه کاهش یابد و به صورت پلکانی از ۲۰ درصد آغاز و به تدریج افزایش یابد. این روش همچنان درآمد قابل توجهی برای دولت از محل واردات ایجاد می‌کند.

وی ادامه داد: نفع اصلی این شکایت به شرکت‌های

سه شنبه ۲۸ مرداد ۱۴۰۴
سال چهارم - شماره ۸۶۲
www.hammihanonline.ir

مونتاژکننده داخلی می‌رسد که نمونه شناخته‌شده آن ایران خودرو و شرکت‌های وابسته مانند کروز هستند. این شرکت‌ها مایل هستند واردات محدود شود. ایران خودرو به دلیل گران‌فروشی، مکلف شده ۸ هزار میلیارد تومان به مردم بازگرداند و همین موضوع موجب شده تهدید کنند که دیگر خودرو عرضه نخواهند کرد.

این کارشناس حوزه خودرو توضیح داد: وزیر فعلی تمایل به افزایش تعرفه خودروهای بنزینی دارد که امیدوارم عملی نشود. در مورد خودروهای برقی، چنین اقدامی می‌تواند فاجعه‌بار باشد. اکنون قیمت خودروهای برقی در ایران و جهان تقریباً نزدیک است، برای مثال با ۲/۵ تا ۳ میلیارد تومان می‌توان یک خودروی روز خریداری کرد. با افزایش تعرفه، این فاصله از بین خواهد رفت و با نبود زیرساخت مناسب شارژ، خودروهای برقی به نوعی «قبرستان خودروهای برقی» تبدیل خواهند شد. مصرف‌کننده حاضر نیست ۷ تا ۱۰ میلیارد تومان برای خودرویی هزینه کند که تأمین برق و استفاده از آن در سفر با چالش‌های متعدد همراه است. وی اظهار کرد: آرامش بازار به نفع مصرف‌کننده است. اما شرکت‌هایی که پیش‌تر خودروهایشان در بازار حباب ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی داشت و به این بهانه قیمت را بالا می‌بردند، اکنون ضرر می‌کنند. در شرایط فعلی قیمت کارخانه و بازار نزدیک شده و دیگر نمی‌توانند بهانه‌ای برای افزایش قیمت بیاورند؛ بنابراین تمام تلاش‌شان را برای بر هم زدن آرامش بازار به کار می‌گیرند، ولی تجربه نشان داده این تلاش‌ها معمولاً بی‌نتیجه است.

جعفری تشریح کرد: از سال ۱۳۹۷ تاکنون تقریباً همیشه مصرف‌کننده واقعی متضرر شده است و سود اصلی به جیب دلالتان رفته است. امروز هم خرید خودرو، ملک یا حتی طلا با ریسک بالا مواجه است و افراد تمایل چندانی به سرمایه‌گذاری در این حوزه ندارند. مدیران این موضوع را درک نکرده‌اند و همچنان تصمیمات و سیاست‌هایی اتخاذ می‌کنند که عرصه را بر مصرف‌کننده تنگ‌تر می‌کند.

وی گفت: در حال حاضر تعرفه خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد تعیین شده، اما عملاً اجرا نشده است. خودروهایی که اکنون در بازار وجود دارد با ارز و تعرفه سال گذشته وارد شده‌اند، بنابراین افزایش تعرفه، تأثیر فوری بر قیمت ندارد. خودروهای وارداتی جانبازان هم با تعرفه صفر وارد شده‌اند که شرایط متفاوتی دارند.

این کارشناس حوزه خودرو ادامه داد: به عنوان مثال، فردی که خودروی ثبت‌نامی را با ۵ میلیارد تومان تحویل گرفته بود، آن را ۱۱ میلیارد تومان در آگهی گذاشت، اما به دلیل نبود خریدار مجبور شد نزدیک قیمت کارخانه بفروشد. حتی اگر قیمت اسمی ۱۰ میلیارد باشد، زمانی که مشتری وجود ندارد، فروشنده ناچار است با ۸ میلیارد تومان یا حتی کمتر بفروشد تا گردش مالی ایجاد شود. جعفری گفت: به نظر من در مقطع زمانی فعلی، بازار خودرو تغییر قابل توجهی نخواهد داشت. چه نرخ ارز افزایش یا کاهش پیدا کند، چه واردات ادامه یابد یا متوقف شود و چه تعرفه بالا برود یا ثابت‌بماند، بازار روی خوشی نسبت به این تعرفه‌ها نخواهد داشت. این کارشناس بازار خودرو توضیح داد: ما ۴۵ سال است که از صنعت خودرو حمایت کردیم، انحصار ایجاد کردیم، اما نتیجه‌ای نگرفتیم. نه کیفیت خودروها بالا رفت، نه نوآوری داشتیم و متأسفانه زیاده‌خواهی خودروسازان بیشتر شد. وضعیت تولید هم از نظر کیفیت بدتر شد، در حال حاضر یک راه بیشتر وجود ندارد باید تعرفه واردات کاهش پیدا کند تا مردم بتوانند آزادانه‌تر و در یک بازار بازتر انتخاب کنند. این تنها راه ایجاد رقابت و فشار بر خودروسازان داخلی است. وقتی مشتریان حق انتخاب واقعی داشته باشند، خودروساز مجبور می‌شود با محصولاتش را ارتقا دهد یا بازار را از دست بدهد.

وی در ادامه با اشاره به اینکه این تعرفه‌ها ممکن است با منافع دولت یا تولیدکنندگان داخلی در تضاد باشد توضیح داد: این تعرفه‌ها برای جیب برخی‌ها سود دارد. اما این سود در برابر منافع مردم و حق انتخاب‌شان ارزشی ندارد. دولت باید بداند که مخاطب مستقیم خودروسازان، مردم هستند؛ نه سهامداران یا مدیران این شرکت‌ها. جعفری تشریح کرد: حدود ۱۲ سال پیش شرایطی پیش آمد که مردم دیگر محصولات داخلی را نمی‌خریدند. واردات بیشتر شد و بازار تنوع پیدا کرد. همان زمان بود که ایران خودرو و سایپا مجبور شدند تغییراتی بدهند. امروز هم اگر فضا برای واردات باز شود، مردم دوباره قدرت انتخاب خواهند داشت و خودروسازان ناچار به تغییر یا خروج از بازار می‌شوند.

وی ادامه داد: مثال ساده می‌زنم. ژاپن ۵۰ یا ۶۰ سال پیش روی خودروها سیستم ترمز اضطراری خودکار نصب می‌کرد و امکانات متعددی ارائه می‌داد. ما هنوز روی محصولات داخلی همان پلتفرم‌های قدیمی را داریم که فقط ظاهرشان کمی تغییر کرده؛ مثل این است که بخواهید یک خودرو فرسوده را با آرایش به «مدل جوان» تبدیل کنید، که عملاً ممکن نیست.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان شمالی- اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۳۳۰/۵۵۵۵۱۳۶۰۳۹۵۰۱۴۰۳۶۰۳۹/۲۲-۱۴۰۳/۸/۱۴۰۳ هیات اول/ دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک منطقه دو بجنورد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای محسن قره باشلوئی فرزند عزت‌الله به شماره شناسنامه ۱۸ در شش دانگ یک قطعه زمین زراعی با کاربری زراعی – باغی به مساحت ۹۴/۸۵۳ مترمربع قسمتی از پلاک شماره ۱۷۵ فرعی از ۲۹ اصلی واقع در اراضی قره باشلو بخش ۲ بجنورد قسمتی از محل مالکیت ثبتی محمد ولد رمضان محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراض داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳/۱۳/۱۴۰۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۲۸/۰۵/۱۴۰۴

سعید عقیقی -رئیس ثبت اسناد و املاک

بخش خصوصی



۲۵ درصد تولید تخم‌مرغ مازاد

به‌رغم آنکه خرید حمایتی و صادرات تخم‌مرغ در حال انجام است، اما میزان تولید ۲۰ تا ۲۵ درصد معادل ۲۰۰ تن در روز بیش از نیاز است. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، فرزاد طلاکش، دبیر فدراسیون طیور گفت: قیمت کنونی هرکیلو تخم‌مرغ در مرغداری ۴۸ تا ۴۹ هزارتومان است، درحالی‌که قیمت تمام شده برای مرغدار بدون احتساب سود از ۶۵ هزارتومان کمتر نیست. اشتباهات برنامه‌ریزی سال قبل و مازاد تولید خارج روال منجر به زیان تولیدکننده شده به‌طوری‌که از ابتدای سال متوسط قیمت بیش از ۴۱ تا ۴۲ هزارتومان نبوده که براین اساس مرغداران بیش از ۴۰ هزارتومان متضرر شدند. او عنوان کرد: برآوردها حاکی از آن است که طی یک ماه آینده با افزایش فعالیت صنایع غذایی، بازار تخم‌مرغ متعادل شود چراکه اکنون برخی کارخانجات به‌دلیل قطعی برق با حداقل ظرفیت کار می‌کنند یا در تعطیلی به سر می‌برند.



موجودی برنج کافی است

موجودی برنج کشور در سطحی اطمینان‌بخش قرار دارد. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، مجیدرضا خاکی دبیر انجمن واردکنندگان برنج، گفت: علاوه بر آغاز فصل برداشت داخلی، از ابتدای سال جاری بیش از ۵۰۰ هزار تن برنج از گمرکات ترخیص شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش داشته است. با احتساب تولیدپیش‌بینی‌شده سال‌زراعی جاری که بین یکمیلیون و ۶۰۰ تا یکمیلیون و ۸۰۰ هزار تن برآورد می‌شود و نیاز سالانه ۲/۲ میلیون تن، لازم است تا پایان سال حدود ۹۰۰ هزار تن دیگر ترخیص و وارد بازار شود. او افزود: این ارقام در دستور کار وزارت جهاد کشاورزی قرار گرفته و در صورت تداوم روند واردات و تسریع در تأمین ارز، می‌توان به تعادل حداکثری بازار تا پایان سال امیدوار بود. خاکی گفت: آرامش پایدار در بازار، نتیجه هماهنگی همه ارکان زنجیره تأمین، از سیاست‌گذار و تأمین‌کننده تا شبکه توزیع است. هرگاه تخصیص ارز و ترخیص بدون وقفه انجام‌شود سیاست‌های تنظیم‌بازار باواقعیت تولید داخلی همسوز نظارت اصولی هم‌برقرار باشد، نه کمبودی احساس خواهد شد و نه قیمت‌ها به‌طور غیرمنطقی افزایش‌یابدایی‌کنند.



مشکل بیمه طراحان لباس

اکثر طراحان لباس به شکل آزادکار مشغول هستند و چون به صورت تمام‌وقت جایی مشغول نیستند، چالش‌های بیمه‌ای دارند و بر خلاف گروه دیگر که در یک مجموعه شاغل هستند، از مزایای بیمه بهره‌مند نمی‌شوند. به گزارش ایسنا، سیامک ناظمی، دبیر انجمن طراحان لباس و پارچه ایران، گفت: پیشنهاد ما تبیین ساختاری شفاف با معیارهای دقیق بوده است تا سالانه تعدادی مشخص شامل این بیمه‌طراحان شوند. در این زمینه با تأمین اجتماعی هم جلساتی داشتیم و پیشنهاد آن‌ها نیز شفاف‌سازی از سوی کارگروه است. او همچنین به یک چالش فرهنگی اشاره کرد و افزود: در حال حاضر مسیر پوشش و نوع لباس پوشیدن افراد در جامعه به‌ویژه در شهرهای بزرگ با آنچه که حاکمیت در نظر می‌گیرد، متفاوت است. اعتقاد بنده این است که حاکمیت باید از فضای تصدی‌گری فاصله گرفته و به سمت تسهیل‌گری در زمینه مُد و لباس حرکت کند. دخالت کمتر حتی به نفع وجهه عمومی دولت می‌شود.