

اعتراف وزیر صمت به افزایش شکایت‌های مردمی از خودروسازان

صنعت خودرو با وجود حمایت‌های طولانی‌مدت و محدودیت رقابت خارجی، همچنان با انتقادهای جدی درباره کیفیت، ایمنی، قیمت و خدمات پس از فروش روبه‌رو است و سیدمحمد اتابک، وزیر «صنعت، معدن و تجارت»، در جلسه‌ای موسوم به «دیدار با اعضای انجمن خودروسازان» به افزایش شکایت‌های مردمی از خودروسازان اذعان کرد و گفت: «کاهش نارضایتی عمومی و اصلاح نگرش جامعه نسبت به صنعت خودرو، مستلزم توجه جدی به افزایش تولید خودرو، کیفیت محصولات، ارتقای خدمات و پاسخگویی مؤثر تر به مطالبات مردم است.» این موضع، وجود شکاف بین انتظارات خریداران و عملکرد بخشی از محصولات را به رسمیت می‌شناسد. بنابر این تکرار هدف‌هایی مانند داخلی سازی و افزایش تیراژ، بدون معیارهای شفاف و ضمانت اجرایی، مسئله را حل نخواهد کرد و نتیجه باید با داده‌های فنی، پاسخگویی تولیدکنندگان و تجربه و مصرف‌کنندگان سنجیده شود.

■ ■ ■

اطهارات وزیر صمت درباره افزایش شکایت‌های مردمی، بخش مهمی از مسئله را مشخص می‌کند؛ زیرا کیفیت خودرو صرفاً موضوعی فنی نیست و مستقیماً بر هزینه خانوار، ایمنی سرنشینان، زمان از دست‌رفته در تعمیرگاه و ارزش دارایی خریدار اثر می‌گذارد و طبعاً وقتی مصرف‌کننده برای خرید محصولی با قیمت بالا هزینه می‌کند، انتظار دارد دوام، ایمنی و خدمات متناسب دریافت کند. اما خرابی‌های پر تکرار با تأمین دشوار قطعات این انتظار را مختل می‌کند و نارضایتی را از یک محصول فراتر می‌برد و به بی‌اعتمادی نسبت به کل صنعت دامن می‌زند. وزیر صمت با اشاره به افزایش شکایت‌ها گفته است: «کاهش نارضایتی عمومی و اصلاح نگرش جامعه نسبت به صنعت خودرو، مستلزم توجه جدی به افزایش تولید خودرو، کیفیت محصولات، ارتقای خدمات و پاسخگویی مؤثر تر به مطالبات مردم است.» این موضع، کیفیت را در کنار تولید و خدمات قرار می‌دهد و در عمل می‌پذیرد که افزایش تعداد خودروهای تحویل به تنهایی برای بهبود رابطه صنعت و جامعه کافی نیست. با این حال، برای تبدیل این تشخیص به سیاست مؤثر باید معلوم شود کدام شاخص‌ها سنجیده می‌شوند و مسئول هر شاخص کدام نهاد است و در صورت تلاوم نقش‌ها چه پیامدی برای تولیدکننده در نظر گرفته خواهد شد.

تیراژ بالا به خودی خود معادل پیشرفت صنعتی نیست، زیرا ممکن است کارخانه خودروهای بیشتری تحویل دهد، اما عمر قطعات، کیفیت مونتاژ، ایمنی یا هزینه تعمیرات تغییری نکند. از نگاه اقتصادی، محصول آن هنگام ارزش بیشتری ایجاد می‌کند که در کنار قیمت خرید قابل تحمل، هزینه نگهداری معقول و عملکرد قابل اتکا داشته باشد. بنابر این ارزیابی سیاست صنعتی نباید به شمار خودروهای تولیدشده محدود بماند و لازم است شاخص‌هایی مانند نرخ خرابی در دوره گارانتی، زمان تأمین قطعه، فراوانی مراجعه به تعمیرگاه و میزان رضایت مشتری نیز منتشر شوند. سنجش مستقل، داده‌های شکایت، فراخوان، خرابی‌های گارانتی و نتایج آزمون باید با تعریف یکسان ثبت شوند و نهاد ناظر نیز روش محاسبه و حدود خطا را منتشر کند تا مقایسه‌ها منظم و معتبر بمانند و این شاخص‌ها باید برای هر مدل و هر سال تولید جداگانه اعلام شوند تا عملکرد ضعیف یک خودرو پشت میانیگ کلی شرکت پنهان نماند. همچنین داده‌ها باید از مسیر ارزیابی مستقل و روش‌شناسی روشن گردآوری شوند، زیرا خود اظهاری تولیدکننده به تنهایی برای دوری عمومی کافی نیست.

■ **حمایت از تولید باید به کیفیت مشروط شود**

ساختار بازار نیز در شکل‌گیری این وضعیت نقش دارد؛ زیرا محدودیت واردات و دشواری ورود رقبای تازه، گزینه‌های مصرف‌کننده را کاهش می‌دهد و فشار رقابتی برای ارتقای محصول را محدود می‌کند. حمایت از تولید داخلی در صنعتی راهبردی قابل دفاع است، اما حمایت وقتی به توسعه توان ملی منجر می‌شود که با هدف‌های روشن بهر‌رور، کیفیت، ایمنی و نوآوری همراه باشد. اگر حمایت تعرفه‌ای و محدودیت رقابت بدون ارزیابی نتیجه ادامه پیدا کند، ممکن است بنگاه‌ها را به حفظ وضع موجود وابسته کند و انگیزه سرمایه‌گذاری برای بهبود محصول را کاهش دهد. وزیر صمت بر بازنگری در استانداردها تأکید کرده و گفته است: «اصلاح و ارتقای استانداردهای صنعت خودرو باید با نظارت وزارت صنعت، معدن و تجارت و همکاری انجمن خودروسازان دنبال شود تا ضمن افزایش کیفیت محصولات، زمینه تقویت اعتماد عمومی نیز فراهم شود.» قاعداً تا تحقق این هدف مستلزم آن است که استانداردها صرفاً به فهرست الزامات اداری محدود نمانند و آزمون‌های ایمنی، دوام، آلایندگی و کیفیت ساخت با دقت اجرا شوند. افزون بر آن، نتایج ارزیابی باید تا حد ممکن در دسترس عموم قرار گیرد و نقش‌های جدی با برنامه اصلاحی، زمان‌بندی مشخص و نظارت مستقل دنبال شوند.

همچنین نظام رسیدگی به شکایت‌ها نیز باید مشخص کند چه زمانی شرکت موظف به پاسخگویی است و در صورت تکرار عیب چه مسئولیتی دارد و جبران خسارت چگونه انجام می‌شود. اگر هزینه رفع نقص همواره بر دوش خریدار باشد، انگیزه تولیدکننده برای پیشگیری از عیب کاهش می‌یابد. در مقابل، ضمانت‌اجرایی منصفانه و مؤثر می‌تواند کنترل کیفیت را از یک هزینه جانبی به بخشی از منطق اقتصادی بنگاه تبدیل کند.

■ **داخلی‌سازی بدون توسعه فناوری کافی نیست**

وزیر صمت درباره محدودیت‌های ناشی از تحریم و کاهش مصرف ارز گفته است: «باید سهم ساخت داخل در تولید خودرو با هدف کاهش مصارف ارزی در صنعت خودرو افزایش یابد.» کاهش وابستگی به واردات در زنجیره تأمین، ریسک توقف تولید را پایین می‌آورد، اما در صد ساخت داخل به‌تنهایی نشان نمی‌دهد که صنعت به فناوری مستقل دست یافته است، زیرا ممکن است قطعات بیشتری در داخل ساخته شوند، در حالی که طراحی سامانه‌های حساس، تجهیزات آزمون، مواد پیرشرفته و دانش مهندسی همچنان وابسته‌بماند. بنابر این معیار اصلی باید ارتقای توان طراحی، دقت ساخت، دوام قطعه و امکان توسعه نسل بعدی محصول باشد. به اذعان کارشناسان، داخلی‌سازی شانزده‌ده، اگر بدون سنجش عملکرد و کنترل کیفیت طراحی نشود، احتمال دارد هزینه‌های ارزی را کاهش دهد، اما هزینه تعمیر و نگهداری را برای مصرف‌کننده بالا ببرد، به همین دلیل قطعات باید براساس نرخ خرابی، قابلیت ردیابی، ثبات کیفیت و تطابق با مشخصات فنی ارزیابی شوند، نه فقط بر مبنای محل تولید. همکاری پایدار میان خودروسازان، قطعه‌سازان، دانشگاه‌ها و مراکز آزمون نیز برای توسعه فناوری ضروری است، زیرا ارتقای واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که دانش طراحی و توان حل مسئله در داخل انباشته شود و هر تغییر محصول به وابستگی تازه‌ای منجر نشود. توسعه سکوهای (پلتفرم‌های) مشترک نیز از نظر اقتصادی ظرفیت کاهش هزینه نه را دارد، زیرا چند محصول می‌توانند از معماری فنی، قطعات و فرایندهای آزمون مشترک استفاده کنند و هزینه طراحی و ابزارسازی میان تیراژ بیشتری تقسیم شود. با این حال، صرف‌جویی فقط با همکاری واقعی و استانداردسازی اجزای اصلی حاصل می‌شود، نه با تغییر ظاهر چند خودرو. پلتفرم مشترک باید امکان ارتقای ایمنی، کاهش مصرف سوخت و سازگاری با فناوری‌های جدید را داشته باشد، و گر نه اشتراک‌گذاری معماری قدیمی فقط هزینه تولید همان فناوری را کاهش می‌دهد، بی‌آنکه کیفیت محصول را به سطح رقابتی برساند.

تولید خودروی اقتصادی نیز نباید به معنای حذف تجهیزات ضروری یا عرضه محصولی با دوام پایین‌تر باشد، زیرا هزینه واقعی مالکیت علاوه بر بهای خرید، مصرف سوخت، قیمت قطعات، سرویس دوره‌ای، خرابی‌های پر تکرار و افت ارزش فروش مجدد را دربر می‌گیرد. خودرویی که هنگام خرید ارزان‌تر است، اما بیشتر به تعمیرگاه می‌رود، الزاماً انتخاب مقرون به‌صرفه‌ای نیست، بنابر این سیاست‌گذار باید اطلاعات قابل مقایسه‌ای درباره هزینه نگهداری و عملکرد مدل‌ها مطالبه کند و معیار اقتصادی بودن را از قیمت کارخانه به هزینه کل استفاده گسترش دهد.

ذی‌نفعان واردکنندگان خودرو، ممنوعیت واردات خودروهای لوکس و استفاده از سهمیه ایرانیان مقیم خارج را لغو کردند، به‌طوری‌که با ایلایغیه جدید گمرک و تعیین سقف زمانی تا پایان سال ۱۴۰۵، واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج مجدداً از سر گرفته شد. این در حالی است که کارشناسان معتقدند سود سرشاری که از این محل عاید واردکنندگان می‌شود، زیاد است و به همین دلیل به واردات خودروهای ارزیر اصرار دارند و به‌عیداست از تبعات این تصمیم آگاه نباشند که بازار ارز را در شرایط جنگی به هم می‌ریزد.

■ ■ ■

به گفته فعالان بازار، با وجود توقف ثبت سفارش تجاری خودرو از ابتدای جنگ، گمرک در مراد و شهر یوم‌ماه مسیر ورود برخی خودروهای گران‌قیمت را برای ایرانیان مقیم خارج باز کرده بود. واردات تویوتا لندکروز و مدل‌های سری LX لکسوس نیز از همین مسیر ایلان شد. در این ایام که کشور در شرایط جنگی و محاصره اقتصادی قرار داشت، تأمین دارو و واردات آن با مشکلات بسیاری همراه بود؛ خیابان‌های پایتخت و شهرهای بزرگ محل جولان خودروهای لوکس و گران‌قیمت شد. از این‌رو، موضوع تخصیص منابع ارزی به خودروهای گران‌قیمت به یکی از محورهای انتقاد از سیاست وارداتی تبدیل شد و بازیر سؤال بردن این سیاست، پای بانک مرکزی به این ماجرا باز شد. با آزادسازی واردات این خودروهای گران‌قیمت که اغلب با استفاده از سهمیه ایرانیان مقیم خارج بود، زمینه شکل‌گیری بازار سیاه کارت اقامت و مدارک مرتبط با این مسیر وارداتی را نیز ایجاد کرده بود.

توجیه این بود که ایرانیان خارج از کشور خودرو را باز از خود وارد می‌کنند و فشاری بر منابع داخلی نمی‌گذارند، اما بانک مرکزی این استدلال را نپذیرفت. در این خصوص مهدی دارابی، دستیار ارزی رئیس کل بانک مرکزی گفت که واردکننده پس از فروش خودرو در ایران، ریال دریافت می‌کند و ممکن است ارزی تبدیل آن به ارز دوباره به بازار داخلی مراجعه کند و با افزایش تقاضا، بازار ارز دچار اختلال شود. بانک مرکزی بر همین مبنا، تأیید منشأ ارز و صدور حد ساز را شرط ادامه فرایند کند، سپس بخش انتقال خودرو در سامانه میخک موثقاً از دسترس خارج شد. سرکنسولگری ایران در دبوی علت آن را به‌روزرسانی اعلام کرد، اما بدون کد رهگیری میخک، تأیید منشأ

یک عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس معتقد است هر اقدامی که در راستای مقابله با نسل‌کشی فرهنگی ایرانی باشد مورد تأیید است و باید به سرعت اجرایی شود. همچنین قول مساعد می‌دهم که موضوع اجرای مصوبه شورای عالی فضای مجازی در مجلس پیگیری شود. وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات که متولی اصلی مصوبه «سیاست‌ها و الزامات تعرفه‌گذاری ترافیک شبکه و تسهیم در آمد محتوا» است، باید گام‌های عملی در راستای اجرای آن بردارد.

■ ■ ■

فضای مجازی به یکی از ارکان اصلی زندگی روزمره و شکل‌دهی به افکار عمومی تبدیل شده است و علاوه بر فرصت‌های بی‌شمار برای توسعه اقتصادی و فرهنگی، به عرصه‌ای برای رقابت جدی میان تولیدکنندگان محتوا در سطح ملی و بین‌المللی تبدیل شده است. در چنین شرایطی، یکی از چالش‌های اساسی، نحوه توزیع درآمد و ارزش افزوده‌ای است که در این زیست‌بوم دیجیتال تولید می‌شود. بخش قابل توجهی از این درآمدها در اختیار پلتفرم‌ها و پراوتورهای ارائه‌دهنده خدمات قرار می‌گیرد و سهم تولیدکنندگان محتوا، به ویژه فعالان داخلی، بسیار ناچیز است. برای اصلاح این روند، سیاست‌گذاری‌های کلانی در سطح کشور انجام شده است. یکی از این اقدامات، مصوبه شورای عالی فضای

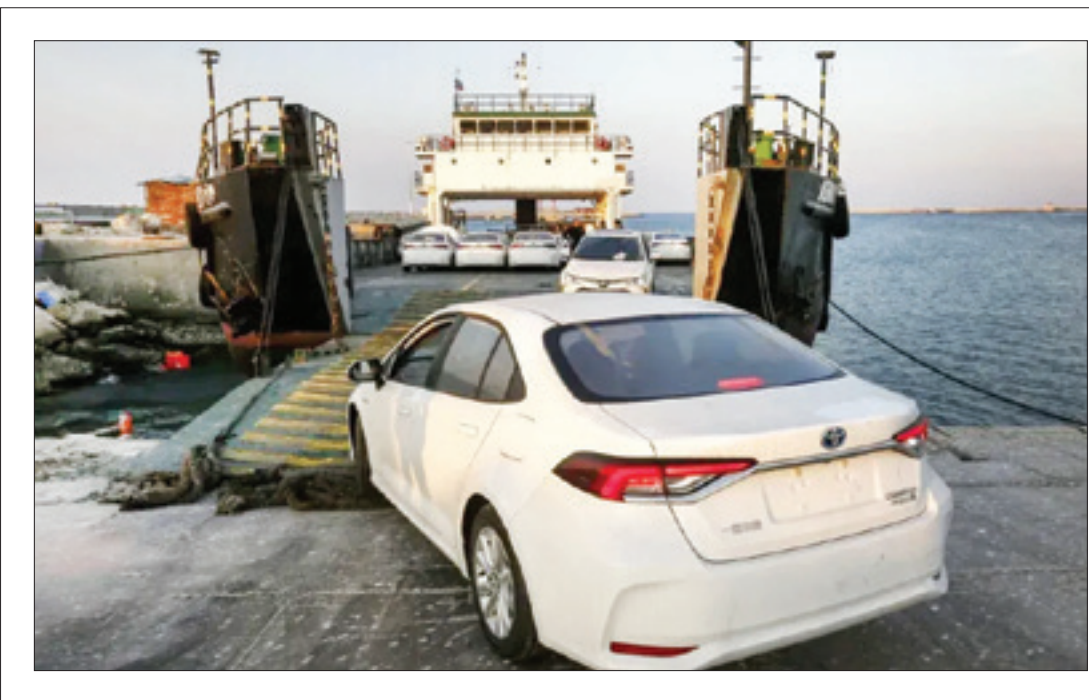
ارز و کد ساتا، مسیر واردات ایرانیان مقیم خارج در عمل متوقف ماند. سرانجام بعد از چند روز کشمکش میان بانک مرکزی، وزارت صمت، موضوع در کمیته‌های تخصصی بررسی شد. در این ایام که کشور در شرایط جنگی و محاصره اقتصادی قرار داشت، تأمین دارو و واردات آن با مشکلات بسیاری همراه بود؛ خیابان‌های پایتخت و شهرهای بزرگ محل جولان خودروهای لوکس و گران‌قیمت شد. از این‌رو، موضوع تخصیص منابع ارزی به خودروهای گران‌قیمت به یکی از محورهای

انتقاد از سیاست وارداتی تبدیل شد و بازیر سؤال بردن این سیاست، پای بانک مرکزی به این ماجرا باز شد. با آزادسازی واردات این خودروهای گران‌قیمت که اغلب با استفاده از سهمیه ایرانیان مقیم خارج بود، زمینه شکل‌گیری بازار سیاه کارت اقامت و مدارک مرتبط با این مسیر وارداتی را نیز ایجاد کرده بود. توجیه این بود که ایرانیان خارج از کشور خودرو را باز از خود وارد می‌کنند و فشاری بر منابع داخلی نمی‌گذارند، اما بانک مرکزی این استدلال را نپذیرفت. در این خصوص مهدی دارابی، دستیار ارزی رئیس کل بانک مرکزی گفت که واردکننده پس از فروش خودرو در ایران، ریال دریافت می‌کند و ممکن است ارزی تبدیل آن به ارز دوباره به بازار داخلی مراجعه کند و با افزایش تقاضا، بازار ارز دچار اختلال شود. بانک مرکزی بر همین مبنا، تأیید منشأ ارز و صدور حد ساز را شرط ادامه فرایند کند، سپس بخش انتقال خودرو در سامانه میخک موثقاً از دسترس خارج شد. سرکنسولگری ایران در دبوی علت آن را به‌روزرسانی اعلام کرد، اما بدون کد رهگیری میخک، تأیید منشأ

واردات خودرو از طریق ایرانیان مقیم خارج مجدداً فعال شد

واردات خودروهای ارزبر بازهم ترمز برید

سازمان توسعه تجارت و گمرک ایران با استناد به ضوابط قانونی، استمرار رویه واردات خودرو از طریق ایرانیان مقیم خارج از کشور را تا پایان سال ۱۴۰۵ مجاز اعلام کردند



پس از ابلاغ شروط هفت‌گانه گمرک برای ترخیص موقت خودروهای فاقد شناسه ارزش (TSC) و مسدود ماندن فرایند شماره‌گذاری تا تعیین تکلیف قیمت‌ها، در نهایت سازمان توسعه تجارت و گمرک ایران با استناد به ضوابط قانونی، استمرار رویه واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور را تا پایان سال ۱۴۰۵ مجاز اعلام کردند

خودروها در کارگروه تبصره ۶ قانون خودرو و لزوم اخذ تعهد مابه‌التفاوت حقوق ورودی پیش از خروج فیزیکی، چالش‌هایی را برای متقاضیان ایجاد کرده بود. اکنون با ابلاغ زمان‌بندی نهایی تا پایان ۱۴۰۵، به نظر می‌رسد دولت تلاش می‌کند میان مطالبات مربوط به انضباط بازار ارز، نظارت نهادهای بازرسی نظیر دیوان محاسبات و سازمان بازرسی و تسهیل فرایند ترخیص کالا تعادل ایجاد کند.

■ **منشأ ارز و آزمون تنظیم بازار**

با این حال، با وجود اصلاح جدید در مهلت ترخیص، استمرار واردات در ایسن قالب نیازمند نظارت سخت‌گیرانه بر زنجیره گردش مالی و منشأ ارز است. هشدارهای پیشین مقام‌های بانک مرکزی و همچنین نمایندگان مجلس پیرامون شکل‌گیری چرخه معکوس خروج سرسریه و تبدیل خودروهای وارداتی به ابزار برای خروج ارز از کشور، ایجاب می‌کند که دستسگاه‌های نظارتی همزمان با اجرای مهلت‌های قانونی، رصد دقیق‌تری بر نحوه تأمین مالی و پیامدهای قیمتی این خودروها در بازار داخل داشته باشند. در نهایت، ابلاغ مهلت قطعی ترخیص تا پایان سال ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که برپنده خودروهای ایرانیان مقیم خارج از بلاتکلیفی مقطعی خارج شده، اما موفقیت این فرایند در گروی هماهنگی میان وزارت صمت، بانک مرکزی و گمرک خواهد بود تا این مسیر به جای انحراف به سمت سوداگری، صرفاً در خدمت تنظیم ساختار بازار و تحقق ضوابط قانونی عمل کند.

گفت‌وگوی « جوان» با حسینعلی حاجی دلیگانی، عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس

وزارت ارتباطات باید گام‌های عملی برای اجرای سند تسهیم در آمد تولید محتوا بردارد

قرار دادن افکار جوانان و کودکان ایرانی بتواند ارزش‌های مورد نظر خود را در جامعه ایران اسلامی گسترش دهد و از این منظر به کشور ضربه بزند. به همین اساس، ساماندهی امور در حوزه فضای مجازی ضرورت بالایی دارد. وی ادامه داد: تلاش دشمن در این راستاست که ارزش‌های مربوط به استقلال، ملیت، اسلام‌دوستی و وطن‌پرستی را در مردم کم‌رنگ کند و بتواند به اهداف خودش برسد. اگر می‌خواهیم این فضا را بشکنیم و ارزش‌های مورد نظر خود را در جامعه ایران اسلامی گسترش دهیم، باید ساز و کار وی برای ساماندهی امور در فضای مجازی پیش‌بینی کنیم. بر همین اساس، اجرای مصوبه شورای عالی فضای مجازی به منظور ساماندهی امور در این عرصه ضرورت دارد.

حاجی دلیگانی گفت: روندی که فعلاً در فضای مجازی وجود دارد، مبنی بر اینکه مخاطب ایرانی به استفاده از محتوایی می‌پردازد که در خارج از کشور تولید شده است، به ترویج فرهنگ غریبی در جامعه ایران منجر می‌شود که قابل قبول نیست و اثرات مخربی در حوزه فرهنگی دارد. این نماینده مجلس خاطرنشان کرد: اینکه تولیدکنندگان محتوا سهمی از درآمد حاصله ببرند، در افزایش عدالت مؤثر است. این امر باعث می‌شود افراد با انگیزه بیشتری اقدام به تولید محتوا کنند که این امر در نهایت به افزایش کیفیت محتوای تولیدشده در کشور می‌انجامد.



کشور تولید می‌شود، قابل قبول نیست و به لحاظ فرهنگی اثرات منفی دارد. باید سازوکاری اندیشیده شود که تولید محتوا در داخل به نحوی افزایش پیدا کند که پاسخگوی نیاز مخاطب ایرانی باشد. این نماینده مجلس خاطرنشان کرد: مصوبه شورای عالی فضای مجازی این نماینده مجلس خاطرنشان کرد: مصوبه شورای عالی فضای مجازی با عنوان سیاست‌ها و الزامات تعرفه‌گذاری ترافیک شبکه و تسهیم در آمد محتوا در راستای ساماندهی امور در فضای مجازی است و اجرای آن ضرورت دارد. حاجی دلیگانی گفت: دشمن در تلاش است با تحت تأثیر

مجازی با عنوان «سیاست‌ها و الزامات تعرفه‌گذاری ترافیک شبکه و تسهیم در آمد محتوا» است. این مصوبه با هدف ایجاد تعادل در بازار و حمایت از تولیدکنندگان داخلی طراحی شده تا بخشی از درآمد حاصل از ترافیک شبکه، به طور عادلانه به صاحبان محتوا باز گردد. اجرای صحیح این مصوبه، نه تنها به افزایش کیفیت تولیدات داخلی و رونق کسب‌وکارهای این حوزه کمک می‌کند، بلکه گامی مهم در راستای حفظ ارزش‌های فرهنگی و مقابله با سلطه محتوای خارجی محسوب می‌شود. در این میان، مجلس شورای اسلامی به عنوان نهاد نظارتی، نقش مهمی در پیگیری و تسریع اجرای این مصوبه دارد تا منافع تولیدکنندگان داخلی تضمین شود. حسینعلی حاجی دلیگانی، عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در گفت‌وگو با «جوان» در خصوص ضرورت اجرای مصوبه شورای عالی فضای مجازی مبنی بر سیاست‌ها و الزامات تعرفه‌گذاری ترافیک شبکه و تسهیم در آمد محتوا تصریح کرد: واقعیت این است که ما در حال حاضر فقط در جنگ نظامی با دشمن نیستیم، جنگ در تمامی ابعاد علیه کشور ادامه دارد. یکی از مهم‌ترین ابعاد جنگ علیه کشور در حوزه فرهنگی است. در گیر یک جنگ ترکیبی با دشمن هستیم که شامل ابعاد نظامی، اقتصادی و فرهنگی است. به همین دلیل ما باید گام‌های عملی در جهت تسهیم در آمد محتوا برداریم و ارزش افزوده‌ای است که در این زیست‌بوم دیجیتال تولید می‌شود. بخش قابل توجهی از این درآمدها در اختیار پلتفرم‌ها و پراوتورهای ارائه‌دهنده خدمات قرار می‌گیرد و سهم تولیدکنندگان محتوا، به ویژه فعالان داخلی، بسیار ناچیز است. برای اصلاح این روند، سیاست‌گذاری‌های کلانی در سطح کشور انجام شده است. یکی از این اقدامات، مصوبه شورای عالی فضای

فشار ارزی با معافیت کالای همراه مسافر در کیش تشدید می‌شود

اختلاف در هزینه‌های واردات رسمی و مسیر مسافری می‌تواند زمینه‌ساز رقابت نابرابر شود، ضروری است سازوکارهای نظارتی، به‌گونه‌ای طراحی شوند که از تبدیل این امتیاز به بستری برای واردات غیررسمی، رتایل به سوءاستفاده جلوگیری شود. کارشناسان تأکید دارند ارزیابی آثار این مصوبه نباید صرفاً بر میزان فروش و گردش مالی بازارهای کیش متمرکز باشد، بلکه باید به پیامدهای آن بر کیش معافیت کالاهای واردکنندگان رسمی و فعالان اقتصادی، درآمدهای گمرکی و حقوق مصرف‌کنندگان نیز مورد توجه قرار گیرد. آنچه از اهمیت زیادی برخوردار است، این است که رونق پایدار مناطق آزاد با افزایش معافیت‌ها به‌تنهایی محقق نمی‌شود، بلکه به ثبات قوانین، شفافیت در اجرا، جلوگیری از ایجاد امتیازهای تبعیض‌آمیز و تقویت رقابت سالم نیاز دارد. از این‌رو، ضروری است آثار اجرای این مصوبه به‌صورت مستمر ارزیابی و مشخص شود این تصمیم تا چه اندازه به رونق واقعی اقتصاد جزیره کمک کرده و آیا منافع آن بر هزینه‌ها و پیامدهای احتمالی غلبه داشته است یا خیر.

کارشناسان تأکید دارند که برای حضور قوی‌تر در عرصه گردشگری داخلی و منطقه‌ای، کیش در ساخت‌های ارتباطی قدرتمند نیاز دارد. تدویم سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی در حوزه بندر و فرودگاه‌ها می‌تواند به رونق کسب‌وکارها و افزایش سرمایه‌گذاری در این جزیره کمک کند.

به صورت کلی ایجاد معافیت‌ها و استثنائات زمینه‌ساز تخلف و افزایش قاچاق می‌شود و براساس برآوردها، سوءاستفاده از معافیت مالیاتی عامل ۵۰ درصد قاچاق است. این موضوع در مناطق آزاد از اهمیت بیشتری برخوردار است. برخی فکر می‌کنند معافیت مالیاتی موجب رونق اقتصادی می‌شود، اما مسئله مهم در مناطق آزاد دور شدن این مناطق از کارکرد اصلی خود و فرار مالیاتی گسترده است. همین صورت است. این معافیت‌ها اگرچه به دلیل شرایط پیش‌آمده در کیش بعد از جنگ تحمیلی ۴۰روزه در نظر گرفته شده است، اما نگاه محلی سلیقه‌ای و نامتوازن در بخش‌های مختلف می‌تواند زمینه‌ساز فساد، رانت و تبعیض باشد تا جایی که کالاهای وارد شده از مسیر مسافری با قیمتی پایین‌تر از سایر مناطق خواهد بود.

■ **ضرورت نظارت و ارزیابی پیامدهای مصوبه**
در مجموع، افزایش سقف معافیت کالای همراه مسافر در کیش اگرچه می‌تواند در کوتاه‌مدت به رونق بازار و حمایت از کسب‌وکارهای جزیره کمک کند، اما موفقیت آن به نحوه اجرا و میزان نظارت بر فرایند ورود و انتقال کالابستگی دارد. در شرایطی که



تومانی بیش از ۸۰۰ میلیون تومان به ازای هر مسافر می‌شود، نگرانی‌هایی نیز در خصوص سوءاستفاده از این معافیت‌ها ایجاد شده است.

■ **آسیب قوانین پراکنده معافیت‌های مالیاتی مناطق آزاد**

یکی از مشکلات در مناطق آزاد، نقض قوانین معافیت‌های مالیاتی است. کارشناسان بر ضرورت یکپارچه‌سازی قوانین مناطق آزاد تأکید دارند. بزرگ‌ترین ضربه‌ای که مناطق آزاد در حوزه بازرگانی خورد، ناشی از قوانین پراکنده‌ای است که در خارج از قانون اصلی اداره مناطق آزاد تصویب شدند.

آزاد کیش از ۸۰ دلار به ۳ هزار دلار افزایش یافت. این تصمیم از سوی وزیر امور اقتصادی و دارایی به گمرک ابلاغ شده و تا پایان سال ۱۴۰۵ اعتبار خواهد داشت.

■ **فرصت نابرابر برای کسب‌وکارها**

فعالان بخش تجاری و کسب‌وکارهای جزیره امیدوارند، اجرای این مصوبه به افزایش گردش مالی در بخش تجارت و خدمات، به بهبود شرایط کسب‌وکارهای محلی، رونق فعالیت‌های مرتبط با گردشگری و حفظ و توسعه فرصت‌های شغلی کیش دنبال کرده است. بر این اساس با توجه به افزایش مبلغ معافیت که به دلار حدود ۲۷۰ هزار