خبر

آمار متفاوت طرح‌های نیمه‌تمام صنعتی

■ **ایسنا:** دو معاون وزارت صنعت، معدن و تجارت هر یک آمار متفاوتی را درباره تعداد طرح‌های نیمه‌تمام صنعتی در کشـور اعلام کرده‌اند. امسال در حالی از سوی مقام معظم رهبری سـال «تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» نامگذاری شـده که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان، اتمام طرح‌های نیمه‌تمام صنعتی و معدنـی بزرگ‌ترین اولویت صنعـت، معدن و تجارت در سـال ۱۳۹۱ اسـت. اهمیت راه‌انـدازی طرح‌های نیمه‌تمام صنعتی بـه حدی بوده که وزیـر صنعت، معدن و تجارت نیز اواخر سـال ۱۳۹۰ خبر داد که براساس دستور رییس‌جمهوری، دولت ۴/۵میلیارد دلار منابع ارزی و دو هزار میلیارد تومان منابع بانکی برای تکمیل ۱۴۰ طرح نیمه‌تمام صنعتی با پیشـرفت فیزیکی بـالای ۶۰درصد اختصاص می‌دهد. بـا این وجود آمارهای اعلامی از سوی مسـوولان وزارت صنعت، معدن و تجارت درباره تعداد طرح‌های نیمه‌تمام صنعتی با یکدیگر در تناقض بوده است. از جمله اینکه رضا فاطمی‌امین معاون برنامه‌ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنعت، معدن و تجارت، سـال گذشته اعلام کرد که حدود ۱۸هزار طرح نیمه‌تمام صنعتی و معدنی در کشور وجود دارد.

امروز آخرین مهلت ارایه اظهارنامه مالیات ارزش افزوده زمستان

■ **فارس:** سـازمان امور مالیاتی اعلام کرد: آخرین مهلت ارایه اظهارنامه مالیات ارزش افزوده برای فصل زمستان سال گذشته، امروز پنجشـنبه ۳۱ فروردین ۹۱ است. براساس اعلام سازمان امور مالیاتی کشور آخرین مهلت برای ارایه اظهارنامه مالیات بر ارزش افزوده عملکرد فصل زمسـتان ۹۰ کـه تـا ۱۵ فروردین بود، تا پایان وقـت ۳۱ فروردین ۹۱ تمدید شـده است. براسـاس این گزارش، این مهلت به هیچ‌وجه دوباره تمدید نمی‌شـود و از فعالان اقتصادی درخواسـت شده است، در دو روز باقی‌مانده نسبت به ارایه اظهارنامه مالیات ارزش افزوده به شـکل الکترونیکی اقدام کنند. سازمان امور مالیاتی اعلام کرد: عمده اظهارنامه‌های مالیات بر ارزش افزوده به صورت الکترونیکی ارایه می‌شود و استقبال مودیان در این دوره نسبت به فصل پاییز ۹۰ بهتر شده است. همچنین پناهیان معاون سازمان امور مالیاتی پیش‌بینی کرد، در این فصل حـدود ۱۸۰هزار اظهارنامه مالیات ارزش افزوده دریافت شود. نرخ مالیات ارزش افزوده برای سال ۹۰ براساس قانون برنامه پنجم چهاردرصد و از ابتدای سال ۹۱ این نرخ به پنج‌درصد افزایش یافته است.

گرانی بنزین تا خرداد منتفی شد

■ **مهر:** با تثبیت قیمت و سهمیه‌های بنزین در اردیبهشت ماه سال جاری، حداقل تا خردادماه پای بنزین هزارتومانی به جایگاه‌های سـوخت کشـور باز نخواهد شـد. با وجود انتقاد چند هفته اخیر نمایندگان مجلس شورای اسلامی مبنـی بر ضرورت به تعویق افتادن اجـرای فاز دوم قانون هدفمندسـازی یارانه‌ها، اعضای کابینـه دولت از احتمال صدور دسـتور اجرای فاز دوم طرح تحول اقتصادی توسط رییس‌جمهور خبر می‌دهند. با این وجود به نظر می‌رسـد اجرای فاز دوم هدفمندی یارانه‌ها حداقل تا خردادماه امسال به تعویق افتاده و از این رو قیمت و سهمیه‌های بنزین هم حداقل برای مدت یک‌ماه بدون تغییر تثبیت شـده است. بر این اساس تا ساعت۲۴ امروز ـ پنجشنبه ۳۱فروردین ـ ۶۰ لیتر سهمیه بنزین نیمه‌یارانه‌ای به کارت‌های هوشمند سوخت واریز می‌شـود تا حداقل تا اول خرداد پای بنزین هزار تومانی به جایگاه‌های سوخت باز نشود.

واردات گوشت قرمز آزاد شد

■ **ایسنا:** مسوول ثبت سفارش سازمان توسعه تجارت ایـران اعلام کـرد که واردات گوشـت قرمز محدودیتی ندارد. ساسـان خدایی در مورد واردات گوشت قرمز که وزارت جهاد کشـاورزی در سال گذشته سقفی برای آن در نظر گرفته بود، گفت: واردات گوشت قرمز با ارایه مجوز بهداشتی وزارت جهاد کشـاورزی و سازمان دامپزشکی محدودیتی ندارد. این در حالی است که در سال گذشته هرچند وزارت جهاد کشاورزی میزان سقف واردات برای گوشـت قرمز را صدهزار تن اعلام کرده بود، اما بیش از ۱۳۳هزار تن انواع گوشت قرمز به ارزش ۸۴۶میلیون دلار در این سال وارد کشور شده بود.

لغو قطعی وام ۲۵میلیونی خرید مسکن وام ۲۰میلیون‌تومانی ابلاغ شد

■ **فارس:** کارگروه مسـکن با لغو قطعی مصوبه شورای پول و اعتبار مبنی بر افزایش تسـهیلات خرید مسکن به ۲۵میلیون تومان، سقف ۲۰میلیون تومانی تسهیلات خرید مسـکن در سـال ۹۱ را ابلاغ کرد. افزایش سقف تسهیلات خرید مسکن به ۲۵میلیون تومان که مصوبه سال گذشته شورای پول و اعتبار بود، براساس اعلام وزیر مسکن و شهرسازی در اواخر اسفند سال گذشته منتفی شـده بود که نیکزاد علـت آن را مقابله دولت با افزایش قیمت مسکن اعلام کرده بود.

نیمی از چایکاران کارگر روزمزد ساختمانی شده‌اند

■ **ایلنا:** نایب‌رییس اتحادیه چایکاران کشور اعلام کرد: به دلیل عدم پرداخت مطالبات توسط دولت، ۵۰درصد از چایکاران به کارگر روزمزد ساختمانی تبدیل شده‌اند. پرویز شـعبانی خواسـتار افزایش اعمال سیاسـت‌های حمایتی دولت درخصوص چایکاران شـد و افزود: عدم پرداخت مطالبات و واردات بی‌رویه چای توسط مافیای دولتی موجب شده است که بیش از ۵۰درصد از کارگران باغ‌های چای کشور را رها و در قالب کارگر ساختمانی و به صورت روزمزد گذران معیشت کنند.

وقتی دزدان دریایی، دریا را فتح می‌کنند

جست‌وجوی شرافت در سومالی قحطی‌زده

النار انصاری

عکس: Reuters

همیـن حـالا کـه شـما خواننده این گزارش هسـتید، سـازمان جهانی دریانوردی (IMO) تایید می‌کند بیش از ۶۰۰ دریانورد در سـواحل سـومالی اسیر دست دزدان دریایی هستند. آنها از یکی از بنادر جهان مثل هر روز کاری دیگر راهی یک بندر تجاری در آن سوی کره آبی و در گذر از خلیج عدن و کانال سوئز یک‌شـبه تبدیل به بازیگران یک سناریوی تکراری شدند. کشتی آنها در عرض چند دقیقه تسلیم چند سومالیایی مسلح سوار بر قایق‌های کوچک تندرو شـده و بعد از اعلام سرقت تا چند ماه باید در کشـتی بمانند تا دزدان از ارقام نجومی برای اولین پیشنهادها استفاده کننـد تا بلکه بعد از پنج، شـش ماه با رقمی پایین‌تر کشـتی از دست دزدان آزاد شـود و دریانوردان اسیر رها شوند. هرقدر سازمان ملل و تاجران و صاحبان سرمایه درباره خطر دزدی دریایی فریاد وامصیبتا می‌کشند و از قانون ممنوعیت حمل سـلاح در کشـتی‌های تجاری و عدم امنیت کشتی‌ها در مهم‌ترین آبراه جهان انتقاد می‌کنند، کسی آنها را جدی نمی‌گیرد. هنوز در افکار عمومی و در بین سیاستمداران دزدان دریایی، همان شمشیر به‌دستان یک‌پا و یک‌چشم هسـتند که با پرچم اسـکلتی روی کشـتی چوبی‌شان شـناخته می‌شـوند. در این تصور آلوده به تخیل و توهم است که دزدان دریایی سومالی توانسته‌اند از سال ۲۰۰۵ تاکنون سـالانه ۱۳میلیارد دلار پـول از جیب صاحبان کشتی و کالا کسب کنند.

از جولی راجر تا حسن عبدالحسن

در جهان امـروز ۹۰ درصد جابه‌جایـی کالا و انرژی از راه‌هـای آبی صورت می‌گیرد. این شـیوه حمل و نقل قدیمی این احتمال را تقویت می‌کند که از همان ابتدای تجارت دریایی، راهزنی دریایی هم شـکل گرفته باشـد. قدیمی‌ترین اسـناد مرتبط بـا دزدی دریایی به قرن ۱۳ قبل از میلاد برمی‌گردد. آن زمان تا چند قرن بعد جزیره لمنوس در یونان نقش سـومالی امروز را بازی می‌کرد و به دلیل مقاومت دزدان دربرابر دولت یونان این جزیره به بهشت دزدان دریایی تبدیل شده بود. فعالیت این قلدران دریایی دامن پادشـاهان را هم می‌گرفت. جولیوس سزار هم روزگاری اسـیر دسـت دزدان شد و داستان طنزآلود تاریخی را رقم زد. دزدان در ازای آزادی او ۲۰ تالنت طلا خواسـته و سزار را شاکی کرده بودند. سزار خشمگین از رقم پیشـنهادی گفته بود کـه او حداقل ۵۰ تالنت طلا می‌ارزد. دزدان هم ازخداخواسـته سخاوت سزار را قبول می‌کنند. بماند که سـزار بعـد از آزادی ناوگانی را برای دسـتگیری دزدان به دریا می‌فرسـتد و همـه دزدان را درجا اعـدام می‌کند. از ۷۸۳ تـا ۱۰۶۶ واکینگ‌ها قصد شنا در اقیانوس‌های پرثروت دزدی دریایی را کردند و به چپاول کشتی‌های متعلق به ایتالیا، انگلیس و کشورهای اسکاندیناوی پرداختند. کمی بعدتر از آنان اعراب ساکن سواحل مدیترانه هم سودای ماجراجویی و پول به سرشان زد و بعد از چند سـال فعالیت دزدان دریایی در جزایر و سواحل جهان، تجارت در دریای بالتیک تبدیل به کابوس تجار شد. در قرون ۱۷ و ۱۸ میلادی دزدان صاحبان اصلـی اقیانوس‌ها شـدند. پایگاه‌هـای دزدان در هـر گذرگاه آبی در جهان به شدت فعال بود. فقط در ماداگاسکار پایگاهی از دزدان ایجاد شـده بود که هزار دزد دریایی را به رهبری کاپیتان میلسون گرد آورده بود. سواحل خلیج‌فارس، ژاپن و چین هم از قرن ۱۳ میلادی پاتـوق دزدان دریایی شـده بودند و در سـال‌های ۱۸۰۴ فقـط یکی از دزدان چینـی به نـام ژنگ یی و همسرش توانسته بودند ارتشی متشکل از ۱۰هزار راهزن دریایی درست کنند. در آن زمان دزدان دریایی محموله کشـتی‌ها را مصادره می‌کردند و خدمه یا مسافران را به عنوان برده می‌فروختند. در نهایت ارتش انگلیس و آمریکا با متحدان‌شان در اواخر قرن ۱۹ توانستند افساری بر این یاغیان طماع دریاها بیندازنـد و از دزدان دریایی چیزی نماند جز پرچمی که سنبل دزدان دریایی آمریکا بود. این پرچم را یکی از زنان سـارق به نام جولی راجر در اواسط قرن ۱۸ طراحی کرده بود. راجر نمی‌دانست حرفه او ۲۰۰ سـال بعد هم ادامه پیدا می‌کند. او تشکیل سازمان ملل یا سـازمان جهانی دریانـوردی را پیش‌بینی نکرده بود و لابـد الان اسـتخوان‌هایش در گور می‌لرزد کـه دزدان معاصر دریاها حتی برای ادای دین به گذشـتگان هم که شـده پرچم اسکلت‌نشان او را روی بازوهایشان خالکوبی نمی‌کنند. احتمالا عبدالحسن سومالیایی حتی اسم راجر را هم به عمرش نشنیده باشد.

آوار سومالی فقیر بر سر اغنیا

کشـور سومالی در شـرق قاره آفریقاسـت و سواحل اقیانوس هند و خلیج عدن را در اختیار دارد. این کشـور از سـال ۱۹۹۱ درگیر خشونت و جنگ‌های داخلی است. هیچ حاکمیت مستقل یا رسـمی‌ای در این کشور وجود ندارد. فقر، گرسـنگی و خشـونت مردم این کشور را از پا درآورده است. تردد کشـتی‌های صیادی در آب‌های این کشـور منابع غذایی آنها را محدود کرده اسـت. از سویی دیگر تخلیه زباله‌های هسته‌ای و صنعتی کشورهای بزرگ در این منطقه اندک امکان ماهیگیری را از ساکنان سواحل آن گرفته است. به همین دلیل است که اشتغال در یکی از باندهای دزدی دریایی به یکی از بهترین مشـاغل این کشور تبدیل شده است. مردم سومالی دزدی و باجگیری از کشـتی‌های بزرگ را نوعی مبـارزه و دفاع از حق ملی خـود قلمداد و مردم هم بـا دزدان دریایی مثل قهرمانان وطنی‌شـان برخورد می‌کننـد. مقامات کنیایـی درآمد دزدان دریایـی را در سـال ۲۰۰۹ حدود ۵۸ میلیون دلار و در سـال ۲۰۱۰ بیش از ۲۳۸ میلیون دلار برآورد کردند و این درحالی اسـت کـه از سـال ۲۰۰۵ تاکنون دزدی دریایی در منطقه سـومالی به شدت رشـد کرده است و پیش‌بینی سازمان جهانی دریانوردی این است که شاغلان این عرصه و رقم رو به افزایش باجگیری‌ها تا سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۲ برابر رشـد کند. در ارقام اعلام‌شده باجگیری بین شـرکت‌های کشـتیرانی و دزدان همیشـه اختلاف وجود دارد. دزدان معمولا برای داغ نگه داشـتن بازار رقم آزادی کشتی را بالاتر از مبلغی که دریافت کرده‌اند اعلام می‌کنند. بسیاری از کشورها هم به دلایل امنیتی این رقم را پایین‌تر اعلام می‌کنند. بنابراین محاسبه عدد دقیق پول جابه‌جاشده کار آسانی نیست. اما هزینه‌های غیرمستقیم یـک دزدی دریایی بسـیار بالاتر از باج پرداختی اسـت. خسارت به بار کشتی، هزینه‌های بیمه، پشتیبانی نیروهای دریایی، اقدامات قضایی، تغییر مسیر کشتی‌ها و... سالانه دست‌کم هشت تا ۱۲ میلیارد دلار خرج روی دست جامعه دریانوردی جهان می‌گذارد. هر سال رقم باجگیری‌ها بالاتر می‌رود. دزدان با تجهیز دایم خود به سـلاح‌های جدیدتر و قایق‌های نو و پرسـرعت موتوری تعداد حملات خود را دایما افزایش می‌دهند و دیگر کمتر کشـتی‌ای است که آنان قصد اشغال آن را بکنند ولی موفق به غصب آن نشوند. اما سـومالی همچنان فقیر و گرسنه است. گفته می‌شود بخشـی از این پول‌ها توسـط نیروهای خواهان قدرت و درگیر جنگ داخلی هزینه می‌شود. این پول‌ها در سواحل سـومالی بین شـرکت‌های صاحب کشـتی و دزدان تبادل می‌شود اما به ندرت در کشـور سـومالی خرج می‌شود. کسـی نمی‌داند این پول‌ها چطور به خارج از سـومالی فرستاده و در نهایت چطور هزینه می‌شـود. تنها چیزی که در سومالی عیان است بیـکاری و گرسـنگی و جنگ‌های بی‌پایانی است که سال‌هاست ادامه دارد. هر دزد دریایی در سـال حدود ۷۹ هزار دلار پول به دسـت می‌آورد که این ۱۵۰ برابر میانگین دستمزد آن کشـور است. حالا بیایید شرافت را در کشور قحطی و جنگ‌زده سومالی به رخ این دزدان عور بکشید.

اگرچه تعداد زیادی لنج صیادی ایرانی در سال‌های اخیر به دست دزدان سومالیایی افتاد، اما این خبرها چندان حساسیتی در افکار عمومی ایجاد نکرد. دزدان دریایی در همسایگی ایران زمانی نقل مجالس مسوولان ایرانی شدند که یک کشتی بزرگ تجاری به نام «سینین» در بهمن ماه سال ۸۹ توسط دزدان ربوده شد و مذاکرات برای آزادی آن شش ماه به طول انجامید

محرمانه شدن یک اتفاق جهانی

اگرچه تعـداد زیادی لنج صیادی ایرانی در سـال‌های اخیر به دست دزدان سومالیایی افتاد، اما این خبرها چندان حساسـیتی در افکار عمومی ایجاد نکرد. دزدان دریایی در همسایگی ایران زمانی نقل مجالس مسوولان ایرانی شدند که یک کشـتی بزرگ تجاری به نام «سـینین» در بهمن ماه سـال ۸۹ توسـط دزدان ربوده شـد و مذاکرات برای آزادی آن شـش مـاه به طـول انجامید. چنـد دیدگاه در خلال جلسـات مربوط به این واقعه دیده می‌شد. یک نگاه مربوط به کهنه‌کاران حقوق دریایـی و صنفی دریانوردی بود که می‌گفتند باید هرچه سـریع‌تر بـه مذاکرات پایان داد و سرنشـینان کشـتی را رها کرد. دیدگاه دیگر معتقد بود نباید به این «پاپتی‌ها» باج داد و باید با اقتدار کشـتی را از چنگ‌شـان درآورد. اختلاف ایـن دو دیدگاه خبر این دزدی دریایی را تبدیل به یک موضوع امنیتی کرد. درحالی که همه کشـورهای جهان درگیر این موضوع هستند و از قضا ایران با وجود همسـایگی خود با آب‌های این کشـور سال‌ها کشتی‌های نفتکش و باری خود را از این تنگه خطر رهانیده اسـت. آقای «سـین» یکی از مسوولان درگیر در مذاکرات کشتی سـینین می‌گوید: دزدی دریایی در حال حاضر بزرگ‌ترین تهدید برای کشورهایی است که صاحب صنعت حمل و نقل دریایی هستند. این مشکل فقط مشکل ایران نیسـت و نباید آن را مایه شرمساری قلمداد کرد. به هرحال کشـتی سینین رها شـد اما پدیده دزدی دریایی هنوز پابرجاست. در همان زمان که کشتی سینین در دست دزدان بود خبر رسید که سازمان متولی امنیت دریانوردان اجازه مسلح کردن کشتی‌های ایرانی را از IMO داشته اما این حکم را ابلاغ نکرده است. اگرچه وجود اسلحه در کشتی خطرات خود را دارد، اما نکته اینجاست که با محرمانه کردن چنین اخباری نقاط ضعف مسوولان دولتی متولی هم دیده نمی‌شـود. از سویی دیگر موضوع جان دریانوردان و تامین مالی خانواده‌هایی که قربانی این پدیده شـده‌اند هم وجود دارد. چه کسـی غرامت چند ماه فشـار روانی یک خانواده نگران را باید پرداخت کند؟ این دریانورد ایرانی معتقد است تجربه ربوده شدن کشـتی سینین می‌توانست برای ایران تجربه‌ای به مراتب پربارتر باشـد. به زعم این کارشـناس دریایی کشتی سینین می‌توانست موضوع دزدی دریایی را وارد گفتمان رسمی و سطوح میانی جامعه کند و باعث شود تا مردم و مسـوولان از نقش دریانوردان در زندگی خود مطلع شوند. دریانوردانی که شغل‌شان در ایران درآمدی همپای همکاران خارجی‌شـان ندارد، اما خطر و مهجوریتـش بـه مراتب بیشـتر از دریانوردان دیگر است.

چه باید کرد

جـواب ایـن سـوال را هیچ‌کـس نمی‌داند. شرکت‌های کشتیرانی معتقدند بایـد قوانین بین‌المللـی را تغییر داد تا کشـتی‌های تجاری و صیـادی بتوانند اسـلحه حمل کنند. سـازمان جهانی دریانـوردی هـم از سـال پیش نرمش زیادی در این زمینه از خود نشـان داده اسـت. اما سلاح‌های پیشـرفته دزدان چندان امیدی به نتیجه این اقدام باقی نمی‌گـذارد. اگـر قرار بر رقابـت با آنان باشـد هر کشـتی تجاری به مرور باید تبدیل به یک ناو نظامی شـود. از سوی دیگر کشـورهای صاحب کشـتی هم چندان از این ایده اسـتقبال نمی‌کنند. سـاپورت نظامی کشـتی‌ها هم هزینه زیـادی تحمیل می‌کنـد، ضمن اینکه حضـور نیروهای ناتـو در خلیج عدن و کانال سوئز خود به پخش شدن دزدان در سواحل دوردست و عدم تمرکزشـان در یک منطقه دامن زد. ریشه‌کنی فقر هم در کشور بی‌قانون و بی‌دولت کار آسانی نیست و تجربه نشـان داده است، کشورهایی که توان این کار را دارند هیچ وقت دل‌شان به حال فقرا نسوخته که بدون طمع سیاسی بخواهند دسـت به چنین کاری بزنند. سومالی لقمه چربی ندارد و کسـی را هم به طمع نمی‌اندازد. اگرچه تاوان مالی این پدیده را کشورها و صاحبان کشتی‌ها می‌پردازند، اما این دریانوردان، یعنی نیروی کار دریایی هسـتند که باید فشار روانی و ریسک این پدیده را بپردازند. پیدا کردن جواب سوال چه باید کرد، فعلا دغدغه چندین‌سـاله بزرگ‌ترین مجامع جهانی و بزرگ‌ترین صاحب‌نظران دریایی اسـت و سومالی همچنان گرسـنه است و شـاید در این لحظه که خواندن این گزارش را تمام کردید یک کشـتی، در ابعاد بزرگ‌ترین ساختمان این شهر توسط یک قایق کوچک اسیر شده باشد.

گذر

شرکت‌هایی که با «کد اقتصادی» پولدار می‌شوند!

■ **مهر:** برخی دارندگان کـد اقتصادی این امتیاز خود را در قبـال دریافت پول، در اختیار فعالان اقتصادی قرار می‌دهند و به نوعی کسب درآمد کرده و شغل‌های کاذبی را بدون نظارت ایجاد کرده‌اند. فعالیت شـرکت‌هایی در بخش امور مالیاتی بدون هیچ نظارتی هر روز گسـترش بیشتری پیدا می‌کند، این شرکت‌ها بدون ضابطه و قانون به فعالیت می‌پردازند و پول‌ها و درآمدهای کلانی را حتی بدون پرداخت مالیات برای خود رقم می‌زنند. گشتی در صفحات آگهی‌های روزانه روزنامه‌های کثیرالانتشـار و مراجعه به بخش امور مالیاتی حاکی از فعالیت اقتصادی سوءاسـتفاده‌گران مالی اسـت که برای کسـب درآمد غیرقانونی، از محل امتیاز کد اقتصادی عمل می‌کنند.

کد اقتصـادی، ارایه فاکتور رسـمی و گواهی ارزش افزوده با قیمت مناسب و استثنایی و ارایه مشاوره توسط شرکت‌های خودجوشی که در این زمینه تشکیل شده‌اند و دارای کارمند و دفاتر هسـتند، هرروز در بخش آگهی روزنامه‌ها دیده می‌شـود. پیـش از این در بخش مالی و پولی از جمله ادعای رفع سوءاثر از چک‌های برگشتی را شاهد بودیم که البته بانک مرکزی نسبت به این موضوع انتقاداتی را وارد دانست و آن را غیرقانونی اعلام کرد. این در حالی است که سازمان امور مالیاتی کشور بی‌توجه به این آگهی‌ها، ارایه کد اقتصادی به افراد حقوقی و حقیقی را همچنان در دستور کار خود دارد و هرروز اطلاعیه‌های جدیدی برای این منظور منتشر می‌کند. این شرکت‌ها نرخ‌هـای جالبی را به مراجعه‌کنندگان خود پیشـنهاد می‌کننـد. آنها عنوان می‌کنند کـه می‌توانند امتیاز کد اقتصادی خود را به شـرکت‌ها و فعـالان اقتصادی ارایه کرده و در قبال هر یک میلیون تومان فروش، درصدهای مختلفی دریافـت می‌کنند. به عبارتی، این شـرکت‌ها توانسـته‌اند از راه دریافت کد اقتصادی به نوعی کسـب درآمد کنند و شـغل‌های کاذبی را بـدون نظارت ایجاد کنند. برخی از این شرکت‌ها نیم درصد از درآمد حاصل شـرکت‌های مراجعه‌کنندگان به آنهـا را مثلا در بخش فروش به خود اختصاص می‌دهند. برخی از این شرکت‌ها به مشتریان مطرح می‌کنند که نرخ چندان مهم نیست و شرکت یا شخص حقیقی یا حقوقی که بخواهد با استفاده از ایـن کد اقتصادی خرید و فـروش و واردات کند و از امتیاز شـرکت دارنده کد اقتصادی استفاده کند، باید به مسایلی غیر از مسایل و سهم مالی و قیمت توجه داشته باشند. برخی از آنها اعتبار شرکت دارنده کد اقتصادی و سـایر شرایط را مهم ارزیابی کرده و به مشتریان توصیه می‌کنند که به قیمت‌ها چندان توجهی نداشته باشند و چند درصد قیمت بی‌اهمیت است.