

ادامه از صفحه اول

اعتراضات به قیمت سوخت زمینه‌ها و پیامدهای آن

۹- وقوع تجمعات و اعتراضات در بخش دیده‌نشده جامعه یعنی در بخش‌های حاشیه‌ای و به عبارت ساده‌تر جنوب شهرها پدیده تازه‌ای نیست. حوادث دی‌ماه ۱۳۹۶ در این مناطق زنگ خطر بزرگی بود که دقیق شنیده و دیده نشد. این حوادث نشان داد گروهی از مردم احساس می‌کنند زندگی و معیشت آنان گروگان سیاست‌مداران است. این قشر سیاست خارجی و داخلی کشور را از یکدیگر تفکیک نمی‌کند، تمیزی میان جناح‌های سیاسی کشور قائل نبوده و با سیاست‌های اصلاح اقتصادی هم همراه نیست. چون از سویی برای این اصلاحات مورد توجه قرار نگرفته است و سهمی در طراحی این سیاست‌های اصلاحی برای خود قائل نیست و از دیگر سو احساس می‌کند سیستم مدیریتی درگیر فساد است. طرفه آنکه این قشر تصور می‌کند مسئولان کشور در شمال شهرها اساسا متوجه فشار وارده بر این اقشار نیستند. علاوه‌برآن این اقشار عموما فکر می‌کنند فرزندان مسئولان نیز در خارج از کشور زندگی بی‌دردسری دارند، درحالی‌که فرزندان آنان در بدترین شرایط و با پرداخت پول در دانشگاه‌های کشور درس‌خوانده و اینک بی‌کار و در معرض آلودگی و آسیب‌های اجتماعی هستند. امید به اِده ادواج با خانه‌دارشدن ندارند و حتی با شرایط جدید قادر به گذران ساده زندگی هم نیستند. این اقشار زندگی پر مسئله و پرترشی دارند اما احساس می‌کنند مسئولان کشور در رفاه، مشغول گذران زندگی هستند. این احساس به‌طور طبیعی نفرت‌افزین است. احساسی که برای مدیریت و تعدیل آن ن‌تنها کاری نشده بلکه صدای فساد برخی از مدیران نیز بلند است! در چنین شرایطی خشم فروخته‌منظر فرصتی است تا دمی خودنمایی کند. اعلام افزایش قیمت بنزین باعث به‌وجودآمدن ششوی بزرگ شد و برای ابراز این خشم فرصتی مهیا کرد!

مهاجران ساکن حاشیه شهرها نقشی جدی در اعتراضات اخیر داشتند. حضور جمعیت میلیونی مهاجران در حاشیه شهرهای مختلف کشور، یکی از پدیده‌های نوین در ساختار شهری ایران در شش دهه گذشته است. بخش عمده‌ای از حاشیه‌کلان‌شهر تهران و کرج از جمله ملارد، شهریار، باباقریم، شهر قدس و سایر حواشی نقش پررنگی در اعتراضات اخیر داشتند. بررسی تحولات مناطق حاشیه‌ای شهری در دهه‌های اخیر موجب شده تا اطلاعاتی کمی درباره فعل‌وانفعالات اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی این مناطق تولید شود. در چنین شرایطی است که شاهد اعتراضات جدی و گسترده در حاشیه‌های مناطق شهری هستیم. حاشیه‌های خوزستان و شیراز و کرمانشاه هم سهم بزرگی در حوادث اخیر داشتند.

۱۰-ترخ رشد جمعیت در حاشیه شهرها بیش از دیگر نقاط است. حضور مهاجران روستایی و اقشار فرودست و حتی مهاجران افغانستانی از جمله دلایل این وضعیت است. هر نوع بی‌ثباتی اقتصادی برای این اقشار یعنی کوچک‌شدن سفره محقر زندگی‌شان! آرزوهای جوانان این حواشی معمولا با ناکامی‌های بزرگی روبه‌رو است. فرصت و امکان کمتری برای تفریح و تخلیه هیجانات دارند. شرایط زندگی به‌ویژه کمبود امکانات محل زندگی هم بر نارضایتی‌هایشان افزوده است، نه خبری از تأسیسات ورزشی مناسب است و نه فرصتی برای حضور در کنسرت موسیقی با هر نوع تفریح جمعی دیگر! در چنین شرایطی بنزین یعنی ماده حیاتی در زندگی این افراد گران می‌شود و این به‌جز فقر و دست‌به‌گریبانی با مشکلات بزرگ‌تر برایشان چه معنای دیگری می‌تواند داشته باشد. در چنین شرایطی حضور در تجمعات هم اعتراض هم نوعی تخلیه هیجانات جوانی است! بی‌کاری گسترده جوانان هم متغیر بسیار جدی و اثرگذاری بر تشدید خشم اجتماعی است که در شورش اخیر اثرگذاری مشهودی داشته است.

۱۱-زنان نقش محسوسی در اعتراضات اخیر ایفا کردند. در سال‌های گذشته نظام جنجاری و ارزشی ایرانیان درباره زنان دچار دگرگونی عمیقی شده است، بی‌آنکه در سطوح رسمی برای استفاده از این ظرفیت با تعدیل برخی قوانین مرتبط با زنان اقدام چشمگیری شده باشد. در نتیجه نارضایتی‌های زنان، افزون بر نارضایتی‌های عمومی، شکل تازه‌ای به خود گرفته است و اعتراضات اخیر فرصتی برای بیان این نارضایتی بود. بخشی از زنان مخالف روند‌های موجود درباره زنان هستند. ترویج گاه‌وب‌گاه چندهمسری، بیان سخنان تحقیرآمیز درباره زنان از تریبون‌های مختلف و محدودیت‌های اجتماعی از جمله حضور زنان در ورزشگاه‌ها بر این نارضایتی افزوده است. زنان در اعتراضات اخیر ایناگر نقش جدی و اثرگذاری بودند.

۱۲- شکل بیان نارضایتی نیز نشانگر تحول تازه‌ای در بیان نارضایتی‌هاست. آتش‌زدن و حمله به بانک‌ها، پمپ‌بنزین‌ها، فروشگاه‌های زنجیره‌ای و سایر مراکز اقتصادی از جمله این تازگی‌هاست. مسلحانه‌شدن اعتراض‌ها در شیراز، خوزستان و حتی بخش‌هایی از کرمانشاه نیز از دیگر ویژگی‌هایی است که چرایی آن نیازمند درک عمیقی از موضوع است. این پدیده اگر با اعتراض‌های پیشین مقایسه شود، حامل نکات مفیدی خواهد بود.

۱۳- اگر نقطه‌ای‌شدن اعتراض‌ها را هم بر فهرست بالا بیفزاییم، می‌توان گفت روش‌های اعتراضی هفته گذشته نیازمند بررسی‌های گسترده‌ای برای درک عمیق‌تر این اعتراض‌هاست.

ادامه در صفحه ۱۱

شرق: خودروی «سی‌کی‌دی» به‌صورت قطعات سوار نشده به دیگر کشورها صادر می‌شود و براساس استانداردهایی که در عرف بین‌الملل وجود دارد، ۲۰ تا ۴۰ درصد قطعات مورد نیاز این خودروها در کشور خریدار قطعات تأمین می‌شود؛ اما احسان سلطانی، کارشناس اقتصادی، می‌گوید در ایران با اختراع یک کد تعرفه‌ای، خودروهای کاملا آماده که از نگاه کشور صادرکننده خودروی آماده بوده، به اسم قطعات منفصله به ایران وارد شده است؛ به این ترتیب به نفع گروه‌های خاصی رانت توزیع شده و اگر این کار نمی‌شد، با ارز اختصاصی به خودروهای آماده می‌توانستند خودروسازان داخلی را بچرخاند و این گرفتاری‌ها پیش نیاید. آن‌طورکه او می‌گوید: این قطعات بیشتر از منطقه ویژه اقتصادی ارگ بم به کشور وارد شده که از تخفیفات ویژه عوارض ورودی و مالیاتی هم برخوردار بوده است. به گفته او در سال ۹۷ دومیلیاردو ۷۳۰ میلیون دلار خودروی آماده با عنوان قطعات منفصله به کشور وارد شده است. به اعتقاد او، خودروهای مونتاژی تا صد درصد سود برای صاحبان خود به‌همراه دارند ضمن آنکه معافیت‌های قانونی باعث شده است که صاحبان این صنعت، کمتر از دو خودروساز بزرگ کشور عوارض و مالیات پرداخت کنند و به این ترتیب سود مضاعفی نصیبشان شده است.احسان سلطانی، کارشناس اقتصادی، در گفت‌وگو با «شرق» از کد تعرفه ساختگی در صنعت خودرو و سخن می‌گوید که از سال ۷۳ به ادبیات تجاری ایران اضافه شده است و این کد، ابزاری برای ورود خودروی کامل به اسم «سی‌کی‌دی» شده است. با این کد به نفع گروه‌های خاصی رانت توزیع شده است و اگر این کار نمی‌شد، با ارز اختصاصی به خودروهای آماده، می‌توانستند خودروسازان داخلی را بچرخاند و این گرفتاری‌ها پیش نیاید.

به گفته او خودروی سی‌کی‌دی تعرفه‌ی دارد و آن این است که قطعات منفصله خودروها به کشورهای متقاضی صادر می‌شود اما ۲۰ تا ۴۰ درصد قطعات، در داخل کشور خریدار سی‌کی‌دی ساخته می‌شود. این در حالی است که در ایران وضعیت به این نحو نبوده است و خودروهای کامل با کد تعرفه‌ای ساختگی که با ۹۸ شروع می‌شود، به ایران وارد شده است. این کد تعرفه اصلا در دنیا وجود ندارد.

سلطانی درباره نحوه شناسایی این کد تعرفه عنوان می‌کند: با بررسی آمار چند سال گذشته کشور چین با مسئله جالبی مواجه شدیم. براساس آمارهای این کشور، در سال ۲۰۱۷ میلادی ۶۰۰ هزار خودروی آماده به ایران صادر شده اما چنین آماری در گمرک ایران ثبت نشده بود. در آمار گمرک سالانه و ماهانه ایران بخشی با عنوان واردات خودرو و قطعات وجود دارد. در این آمار هم این اعداد اعلام‌شده از سوی دولت چین برای واردات خودرو وجود نداشت تا اینکه متوجه شدیم با یک کد فرعی و ساختگی این آمار را پنهان کرده بودند. او اضافه می‌کند: با توجه به این کد تعرفه، بالغ بر حدود دو میلیارد دلار در سال‌های ۷۲ و ۷۳ واردات خودروی آماده از فرانسه داشتیم و پژوهایی که می‌آمد، خودروی آماده‌ای بود که به اسم ساخت داخل به مردم می‌فروختند و این آمارها را هم پنهان می‌کردند.

واردات ۳میلیاردو-۱۷میلیون دلار خودروی آماده در یک سال

این کارشناس اقتصادی به آمار تکان‌دهنده‌ای درباره واردات خودروی آماده به کشور در سال ۹۷ اشاره می‌کند. به گفته او در این سال، دومیلیاردو

اقتصاد

یک کارشناس از وجود کد تعرفه ساختگی در آمار واردات خبر داد

کشف یک تخلف عجیب



۷۳۰ میلیون دلار خودرو با عنوان قطعات منفصله به کشور وارد شده است و ۴۴۰ میلیون دلار هم خودروی سواری با کد تعرفه خودروی آماده به ایران وارد شده است. به این ترتیب رقمی بالغ بر سه‌میلیاردو ۱۷۰ میلیون دلار خودروی آماده در این سال به کشور وارد شده است.او می‌گوید: با این رقم اگر یک مدیریت درست می‌کردیم، می‌توانستیم برای بالغ بر ۵۰۰ هزار خودرو، قطعات و اجزائی که امکان ساخت داخل آن وجود ندارد، وارد کنیم؛ یعنی اگر سال پیش دولت به این خودروسازان اجازه نمی‌داد با ارز دولتی واردات انجام دهند -زیرا بخش عمده این خودروها با ارز دولتی وارد شدند- می‌توانستیم برای ۶۰۰ تا ۸۰۰ هزار خودرویی که در ایران ساخته می‌شود، قطعه تأمین کنیم و صنعت خودروسازی خود را حفظ می‌کردیم.

سلطانی ادامه می‌دهد: مونتاژ خودرو سود بالایی دارد. مقایسه قیمت خودروهای چینی در این کشور با ارقامی که این خودروها در ایران به فروش می‌رود؛ تفاوت بهای صد درصدی را نشان می‌دهد.

او تأکید می‌کند: این شکل واردات خودرو اشتغال‌زایی هم ندارد. خودرو آماده می‌آید و در نهایت رنگ می‌شود. از مونتاژ خودرو اشتغال ایجاد نمی‌شود، بلکه یک زنجیره کامل با ساخت خودرو و قطعات، اشتغال ایجاد می‌کند.

سهم بزرگ منطقه ویژه اقتصادی بم

سلطانی با استناد به آمار گمرک ایران از سهم بزرگ منطقه ویژه اقتصادی ارگ بم از واردات خودروهای کاملی که به صورت قطعات منفصله به ایران می‌آیند، خبر می‌دهد.

او می‌گوید: نزدیک به یک میلیارد دلار از این بنزینس مربوط به خودروسازان مستقر در منطقه ویژه اقتصادی ارگ بم است. مناطق ویژه اقتصادی معافیت مالیاتی و معافیت وارداتی دارند. به اندازه ارزش افزوده‌ای که برایشان لحاظ می‌شود، آن بخش از واردات هم از مالیات معاف می‌شود. برآورد ما این است که خودروسازان منطقه ویژه اقتصادی ارگ بم کمتر از نصف خودروسازان دیگر مثل ایران‌خودرو و سایپا عوارض داده‌اند؛ یعنی یک سود مضاعفی هم اینجا به‌خاطر مستقربودن در منطقه ویژه اقتصادی ارگ بم داشته‌اند.

این کارشناس اقتصادی بیان می‌کند: واردکنندگان خودروهای کامل که قطعات را به صورت منفصل وارد ایران می‌کنند، به صورت تودرتو عمل

می‌کنند. یک‌سری از قطعات را یک شرکت می‌آورد و بخش دیگری از آن را شرکت‌های دیگر به ایران وارد می‌کنند و نهایتاً این قطعات را به هم وصل می‌کنند و سپس نام ساخت داخل را روی محصول می‌گذارند.

کاهش واردات پس از قطع رانت ارز دولتی

سلطانی عنوان می‌کند: حجم واردات شرکت‌های واردکننده خودرو به صورت قطعات منفصله از ۱۲۴ میلیون دلار در شش‌ماهه اول ۹۶ به ۶۱۷ میلیون دلار در شش‌ماهه اول سال ۹۷ می‌رسد، به‌این‌ترتیب میزان واردات آنها ۲۰۶ برابر می‌شود. این نشان می‌دهد که این خودروسازان چگونه ارز را صرف واردات کرده‌اند.او اضافه می‌کند: در شش‌ماهه اول سال ۹۶ ارز دولتی در کشور توزیع می‌شد که این شرکت‌ها از آن استفاده کرده‌اند. در حالی واردات این شرکت‌ها در زمان توزیع ارز دولتی ۲۰۶ برابر شده است که بقیه خودروسازان میزان وارداتشان در نیمه اول ۹۶ و نیمه اول ۹۷ تغییر نمی‌کند. به گفته سلطانی، در طی سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ میلادی یک‌سوم صادرات خودروی چین به ایران انجام شده و این به مفهوم آن است که ایران چرخ خودروسازی‌های چین را چرخانده است.

کم‌اظهاری در حجم واردات قطعات خودرو

این کارشناس اقتصادی از کم‌اظهاری در حجم قطعات خودرو هم خبر می‌دهد. او می‌گوید: در دوره ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۷ آمارهای گمرک ایران می‌گوید که ۹ میلیارد دلار به ایران قطعات و اجزای خودرو با کد ۸۷۰۲ صادر شده است. درحالی‌که گمرک‌های دنیا می‌گویند که ۲۱۰۵ میلیارد دلار به ایران قطعات و اجزای خودرو صادر شده است.او اضافه می‌کند: این آمار به این مفهوم است که فقط ۴۲ درصد از محموله‌هایی که به ایران وارد شده، در گمرک‌های کشور اظهار شده است.سلطانی می‌گوید: واردکنندگان با کم‌اظهاری واردات، فقط ۴۰ درصد تعرفه و ارزش افزوده و مالیات را داده‌اند. این کار توسط برخی شرکت‌های وابسته به خودروسازی‌ها انجام شده تا قطعات وارداتی به اسم قطعه ساخت داخل فروخته شوند.

او ادامه می‌دهد: این کم‌اظهاری یک فساد ۱۲،۴ میلیارددلاری در واردات قطعه را ایجاد می‌کند.

۵۰میلیارد دلار تخلف گمرکی در واردات قطعات

به گفته این کارشناس اقتصادی، در دوره ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۷ بر اساس اعلام گمرک‌های ایران، ۲۵۰۷ میلیارد دلار خودروی آماده به کشور وارد شده است. این در حالی است که گمرک‌های دنیا می‌گویند ۵۷،۵ میلیارد دلار خودروی آماده به ایران وارد شده. این رقم بسیار بزرگ و جالب است. او عنوان می‌کند: با توجه به ارقام اعلام‌شده از سوی گمرک‌های دنیا به این نتیجه می‌رسیم که ۲۱۰۸ میلیارد دلار کم‌اظهاری در بازار خودرو داشته‌ایم. بر اساس محاسبات ما، ۱۰ درصد این رقم مربوط به خودروی آماده‌شده است و ۲۸ میلیارد دلار تحت عنوان قطعات منفصله خودرو به کشور وارد کرده‌ایم. سلطانی می‌گوید: در کل دوره ۸۴ تا ۹۷ برآوردهای ما نشان می‌دهد بیش از ۵۰ میلیارد دلار تخلف گمرکی در واردات قطعات، اجزا و قطعات منفصله انجام شده است. واقعیت تکان‌دهنده این است که بیش از ۱۰ میلیارد دلار آن فقط در سال ۹۶ و ۹۷ است. عمده واردات از کشور چین و بخشی هم از کشور فرانسه است.

خبر

خرید ۳۵۰ دستگاه ماشین‌آلات راهداری از هیکو

● معاون وزیر راه‌وشهرسازی از خرید ۳۵۰ دستگاه ماشین‌آلات راهداری از کارخانه هیکو توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خبر داد.به گزارش تسنیم، عبدالهاشم حسن‌نیا، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در بازدید از آزادراه تبریز-زنجان با اشاره به نقش مهم آذربایجان شرقی در شمال غرب کشور، اظهار کرد: شبکه راه‌های این استان باتوجه به اینکه تبریز به‌عنوان گرانگه‌ای برای منطقه محسوب می‌شود، اهمیت زیادی دارد.او ادامه داد: استان آذربایجان شرقی امسال در زمینه آسفالت و روکش، حمل کالاهای اساسی، طرح جابجایی زائران اربعین و امدادرسانی سیل استان لرستان عملکرد موفقی داشته است.او گفت: افزایش رضایتمندی خدمات گیرندگان حوزه‌های راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای باید در اولویت برنامه‌ها باشد.معاون وزیر راه‌وشهرسازی همچنین در جلسه شورای معاونان اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان آذربایجان شرقی به رسیدگی به مسائل رانندگان حوزه‌های کالا و مسافر تأکید کرد و گفت: خرید ۱۵۰ دستگاه گریدر، ۱۵۰ دستگاه لودر و ۵۰ دستگاه بیل مکانیکی از شرکت هیکو برای تقویت ناوگان راهداری کشور در دستور کار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای قرار دارد.

بهره‌برداری آزمایشی از قطعه یک آزادراه تهران-شمال تا ۴۰ روز آینده

● مدیرعامل شرکت آزادراه تهران-شمال از عبور آزمایشی خودروها در قطعه یک این آزادراه در اواخر دی‌ماه خبر داد و گفت: تاکنون بیش از سه هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان در این قطعه هزینه شده است.سعید شامسورای در گفت‌وگو با تسنیم، اظهار کرد: منطقه یک آزادراه تهران-شمال یکی از مناطق چهارگانه آزادراه مذکور است که طول آن ۳۲ کیلومتر است. این قطعه از اتوبان همت بعد از تقاطع آزادگان مسیر آن شروع می‌شود و تا دوراهی شهرستانک به جاده فعلی کرج-چالوس متصل می‌شود.او بیان کرد: این منطقه یکی از مهم‌ترین قطعات آزادراه تهران-شمال است؛ به این دلیل که کل آزادراه تهران-شمال ۶۷ کیلومتر مسیر تهران-کرج-چالوس را کوتاه می‌کند که ۶۰ کیلومتر آن در منطقه یک اتفاق می‌افتد. این مسئله به لحاظ ترافیکی کمک شایانی به تردد می‌کند. ضمن اینکه بر اساس برآوردهای مشاور پروژه سالانه ۸۶ میلیون لیتر صرفه‌جویی می‌شود؛ یعنی حدود ۴۵۰ میلیارد تومان از دوش دولت برداشته می‌شود.

خبر ویژه

وزیر اقتصاد در سالروز تأسیس بانک:

مدیر عامل بانک قرض الحسنه مهر ایران می‌تواند آن را به نخستین بانک کشور تبدیل کند

● وزیر امور اقتصادی و دارایی در مراسم دوازدهمین سالروز تأسیس بانک قرض‌الحسنه مهر ایران گفت: رسیدن به مراتب ۱۰ بانک اول سخت نیست؛ ولی رسیدن به پنج بانک اول و نخستین بانک کشور سخت است و من با اهتمامی که در مدیریت آقای اکبری می‌بینم و تجربه‌گران‌قدر ایشان و استفاده بهینه‌ای که از منابع دارند، به آن دست پیدا خواهند کرد تا ۱۰ بانک سهامدار نیز از منافع آن استفاده کنند.به گزارش روابطعمومی بانک قرض الحسنه مهر ایران، فرهاد دژپسند، وزیر امور اقتصادی و دارایی که در دوازدهمین سالروز تأسیس این بانک سخنرانی می‌کرد، گفت: هوشمندسازی سیستم‌ها یک بلوک شیشه‌ای ایجاد می‌کند و نمی‌توان فساد را در آن پنهان کرد؛ زیرا در معرض دید همه است. اگر هم حرکت اشتباهی انجام شود، در محیط هوشمند با وسعت بالا منتشر می‌شود. اقتصاد هوشمند صرفاً اقتصاد دیجیتال نیست،

دژپسند در ادامه گفت: بانک قرض‌الحسنه مهر ایران نشان داد که این قابلیت را دارد که من مطالبه کنم، حال که در دوازدهمین سال فعالیت خود این افتخار را پیدا کرده که بانکداری بدون کاغذ را اجرا کند؛ پس می‌تواند برنامه‌ریزی کند تا در چهاردهمین سال‌فراشتی، بانکداری هوشمند را رونمایی کند.
فوائد آن هم به خود بانک می‌رسد؛ زیرا امروز خبر خیلی خوبی را اینجا اعلام کردند، مبنی بر اینکه سرمایه بانک از هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان به دوهزارو ۵۰۰ میلیارد تومان افزایش پیدا کرده که از سود سه سال تأمین شده است.
دژپسند گفت: باید بدانیم در یک محیط شفاف، سالم و کارا قرار داریم و بر ریل نوآوری در حال حرکت هستیم. بانک قرض‌الحسنه مهر ایران، ویژگی‌هایی دارد که می‌تواند به‌راحتی این مسیر را با سرعت طی کند و در عملکرد این بانک دیدیم که در چند مؤلفه جزء ۱۰ بانک برتر قرار گرفته که این برای یک بانک ۱۲ساله خیلی خوب است؛ اما به نظر من شما برای دو سال دیگر نباید به اینکه جزء ۱۰ بانک برتر هستید، افتخار کنید؛ بلکه باید تا دو سال دیگر در بانکداری الکترونیک و دیگر شاخص‌ها جزء پنج بانک برتر قرار گیرید.
در ادامه این مراسم دکتر مرتضی اکبری، مدیرعامل بانک قرض‌الحسنه مهر ایران گفت: منابع بانک قرض‌الحسنه مهر ایران ۵۰۰ درصد رشد داشته است.