

خبر

زیان‌دهی مانع پذیرش در بورس شد

مدیرعامل شرکت هواپیمایی ایران ایرتور از حذف این شرکت از فهرست شرکت‌های متقاضی پذیرش در بورس خبر داد و گفت: به دلیل زیان‌ده بودن، این ایرلاین در بورس پذیرش نشد. سیدمهدی صادقی با بیان اینکه شرکت‌های زیان‌ده نمی‌توانند وارد بورس شوند، گفت: دو سال پیش و براساس شرایط گذشته که وضعیت اقتصادی این ایرلاین در نقطه سر‌به‌سر بود، قرار شد این شرکت از طریق بورس به بخش خصوصی واگذار شود، اما با ملکی شدن هواپیماها، ثابت ماندن نرخ بلیت و افزایش هزینه‌های ایاب و اتاب این شرکت باید از طریق مزایده یا فراپورس سالانه، درآمد این شرکت جوابگوی هزینه‌های آن نبوده و طبق قانون سازمان خصوصی‌سازی شرکت‌های زیان‌ده نمی‌توانند از طریق بورس به بخش خصوصی واگذار شوند. او با بیان اینکه این شرکت باید از طریق مزایده یا فراپورس به بخش خصوصی واگذار شود، افزود: با توجه به اینکه در گذشته هزینه‌ها پایین تر بود، ایرلاین‌ها توانایی هماهنگی میان درآمد‌ها و هزینه‌هایشان را داشتند، اما با توجه به افزایش روزافزون هزینه‌ها و تأمین آن به نرخ روز و جهانی در شرایط کنترل نرخ بلیت هواپیما، صنعت حمل‌ونقل سودده نیست و شرکت‌های هواپیمایی با مشکلات مالی مواجه هستند. وی با تأکید بر اینکه نرخ فعلی بلیت هواپیما واقعی نیست، گفت: در این شرایط شاهد نزول کیفیت در همه ابعاد حمل و نقل هوایی خواهیم بود.

تخفیف‌های خلاف قانون

تابناک نوشت یکی از موارد مهمی که دولت به آن پی‌توجه بوده و در سفرهای استانی نیز مصوباتی در این باره دیده می‌شود، اعمال تخفیف‌های گمرکی است که رئیس‌جمهور در سفرهای استانی در میان مردم بر اعمال این تخفیفات گمرکی تأکید کرده است. برای مثال، رئیس‌جمهور در سفر استانی اخیر خود به خرمشهر از اعمال تخفیف ۲۰ درصدی در گمرکات خرمشهر و آبادان خبر داد؛ تخفیفاتی که مغایر با برنامه‌های توسعه کشور است و حتی دولت برای برخی استان‌های مرزی کشور نیز تخفیفات ۱۰ تا ۲۵ درصدی منظور کرده است.دولت در مصوبه‌ای مقرر کرده بود جانبايران کشور از معافیت‌ها و تخفیفاتی درباره واردات خودرو و تجهیزات مورد نیازشان برخوردار شوند که این مصوبه دولت، از سوی رئیس مجلس شورای اسلامی، طی نامه‌ای خلاف قوانین کشور شناخته شده بود و دولت در نشست خود، در حالی که باید اعمال تخفیفات و معافیت‌ها را ملغی کند، در مصوبه خود باز هم بر این تخفیفات تأکید و مصوبه‌ای را تصویب کرده است که خلاف تخفیفات تأکید پنج ساله کشور است.در حالی که هرگونه اعمال تخفیف و معافیت‌های گمرکی و عوارض کشور بر پایه ماده ۴ قانون برنامه چهارم توسعه کشور ممنوع است که در این صورت، دولت از هر گونه اعمال و تصویب قوانین برای معافیت و تخفیف مدع شده است ولی دولت با پی‌توجهی به این مهم، بر تخلف خود از قانون‌های جاری کشور پافشاری می‌کند.

تغییر جدی اساسنامه صندوق توسعه در مجلس
عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان اینکه اساسنامه صندوق توسعه ملی در بررسی‌های مجلس تغییرات جدی خواهد داشت، تأکید کرد باید هیات امنای این صندوق از شکل کاملاً دولتی خارج شده و از هر سه قوه در آن ضوابط داشته باشند.
علامه‌رضا مصباحی‌مقدم در گفت‌وگو با مهر، در پاسخ به این سوال که چرا با توجه به اینکه حساب ذخیره ارزی همچنان یابرجا است اما اظهارنظرهای متفاوتی در خصوص صندوق توسعه ملی و کارکرد آن از جمله در مورد موضوع تأمین اعتبار مترو می‌شود، گفت: هنوز قانون مربوط به صندوق توسعه ملی تصویب نشده است و تنها دولت اساسنامه آن را به مجلس ارسال کرده و در کمیسیون بودجه در دست بررسی است.وی گفت: بر اساس این لایحه، پیشنهاد دولت این است که حساب ذخیره ارزی درون صندوق توسعه ملی قرار گیرد و همان نقش حساب ذخیره ارزی در صندوق توسعه ملی استمرار یابد، همچنین وظایف جدیدی در صندوق توسعه ملی در نظر گرفته شود که بر اساس آن به بخش خصوصی و تعاونی کمک شود.

خبر

زیان‌دهی مانع پذیرش در بورس شد

مدیرعامل شرکت هواپیمایی ایران ایرتور از حذف این شرکت از فهرست شرکت‌های متقاضی پذیرش در بورس خبر داد و گفت: به دلیل زیان‌ده بودن، این ایرلاین در بورس پذیرش نشد. سیدمهدی صادقی با بیان اینکه شرکت‌های زیان‌ده نمی‌توانند وارد بورس شوند، گفت: دو سال پیش و براساس شرایط گذشته که وضعیت اقتصادی این ایرلاین در نقطه سر‌به‌سر بود، قرار شد این شرکت از طریق بورس به بخش خصوصی واگذار شود، اما با ملکی شدن هواپیماها، ثابت ماندن نرخ بلیت و افزایش هزینه‌های ایاب و اتاب این شرکت باید از طریق مزایده یا فراپورس سالانه، درآمد این شرکت جوابگوی هزینه‌های آن نبوده و طبق قانون سازمان خصوصی‌سازی شرکت‌های زیان‌ده نمی‌توانند از طریق بورس به بخش خصوصی واگذار شوند. او با بیان اینکه این شرکت باید از طریق مزایده یا فراپورس به بخش خصوصی واگذار شود، افزود: با توجه به اینکه در گذشته هزینه‌ها پایین تر بود، ایرلاین‌ها توانایی هماهنگی میان درآمد‌ها و هزینه‌هایشان را داشتند، اما با توجه به افزایش روزافزون هزینه‌ها و تأمین آن به نرخ روز و جهانی در شرایط کنترل نرخ بلیت هواپیما، صنعت حمل‌ونقل سودده نیست و شرکت‌های هواپیمایی با مشکلات مالی مواجه هستند. وی با تأکید بر اینکه نرخ فعلی بلیت هواپیما واقعی نیست، گفت: در این شرایط شاهد نزول کیفیت در همه ابعاد حمل و نقل هوایی خواهیم بود.

مالکیت آنها به سهام واگذاری صرفاً برای «کسب سود سالانه» بوده است. شهروندان بدون پرداخت هرگونه وجهی، دارایی به دست می‌آوردند که خود نیز از ارزش واقعی و قابلیت‌های آن بی‌اطلاع بودند و صرفاً به

حضور دولت به عنوان کارفرما، کارگزار، تولیدکننده و مصرف‌کننده منحصر به فرد در اقتصاد: در این‌گونه کشورها، حاکمیت از طریق دستوراتالعمل‌های صرفاً اداری اعمال می‌شده است. سازوکارها و ابزارهای اقتصادی بر اساس دستورات و فرامین اداری کارکرد داشته‌اند و راهکارهای مبتنی بر انگیزه سودآوری و کسب منفعت تعیین‌کننده کمیت و کیفیت عملکرد ابزارهای اقتصادی، مالی و حتی اجتماعی نبوده است.

نبود مدیریت و نظام اداره بنگاه‌ها، منبث از سهامداری: کارکنان و مدیران رده‌های مختلف (عالی – میانی) بنگاه‌های اقتصادی دولتی صرفاً کارمندان اداری بودند که وظیفه کار داشتند و عملکرد مبتنی بر نتیجه در این بنگاه‌ها وجود نداشت. **ویژگی‌های مبانی اقتصاد سیاسی:** به لحاظ مکتب اقتصادی، ارزش‌های حاکم بر فعالیت‌های اقتصادی در این کشورها مبتنی بر در نظام بازار و تبادل قابلیت‌ها و مزیت‌های اقتصادی و تجاری بر اساس نظام‌های سوسیالیستی و کمونیستی بوده است.

علاوه بر موارد فوق، به نشانه‌ها و معیارهای دیگری که مرتبط با سیاست خصوصی‌سازی و انتقال مالکیت بنگاه‌های اقتصادی دولتی به بخش‌های غیردولتی است هم می‌توان اشاره کرد که وجود آنها باعث ضرورت اتخاذ برنامه توزیع عمومی سهام بنگاه‌های اقتصادی دولتی یا اعطای حق عمومی (کوپن) مالکیت سهام شرکت‌های دولتی شده است. همان‌گونه که سیاست خصوصی‌سازی شامل برنامه‌های اجرایی مختلف می‌شود که توزیع عمومی سهام شرکت‌های دولتی یکی از آن برنامه‌ها و در قالب سیاست خصوصی‌سازی است، در این کشورها توزیع عمومی مالکیت سهام شرکت‌های دولتی، برنامه قابل دسترس و منطبق بر شرایط اقتصادی، اجتماعی بوده است.

مهم‌ترین اهدافی که کشورها در توزیع عمومی و انتقال مالکیت سهام شرکت‌های دولتی به عموم شهروندان خود داشته‌اند، عبارت است از:

الف - تعریف و استقرار شرایط مناسب برای گذر از نظام تولید بر مبنای برنامه متمرکز به نظام تولید متکی بر پیگیری صرفه و صلاح اقتصادی

ب - تلقی برنامه واگذاری و توزیع عمومی سهام بنگاه‌های دولتی به مردم به عنوان یکی از برنامه‌ها و زیرسیستم‌های انتقال ساختار کلان اقتصادی از برنامه‌ریزی متمرکز به نظام بازار

ج - تسهیل پذیرش عمومی و ایجاد مقبولیت در شهروندان

و افکار عمومی برای اجرای سیاست خصوصی‌سازی و پرهیز از شکل‌گیری باور مبنی بر وجود فساد، رانت و ابهام در واگذاری مالکیت شرکت‌های دولتی به سرمایه‌گذاران خاص

د- کمک به شکل‌گیری طبقه کارآفرین، فن‌سالار، بنگاهدار حرفه‌ای برای ادامه حیات و توسعه فعالیت‌های اقتصادی

هـ- اجرای طرح‌های عامه‌پسند و عامیانه برای بهره‌برداری سیاسی - اجتماعی.

با توجه به شرایط آن

جوامع و اهداف مورد نظر

آنها، در یک دوره زمانی

کوتاه تا میان‌مدت، سهام

بنگاه‌های اقتصادی دولتی به

شهروندانی تعلق گرفت که

نه بنگاهداری می‌دانستند و

نه با فرهنگ سهامداری آشنا

بودند و مهم‌تر آنکه اعمال

سیاسی - اجتماعی.

با توجه به شرایط آن

جوامع و اهداف مورد نظر

آنها، در یک دوره زمانی

کوتاه تا میان‌مدت، سهام

بنگاه‌های اقتصادی دولتی به

شهروندانی تعلق گرفت که

نه بنگاهداری می‌دانستند و

نه با فرهنگ سهامداری آشنا

بودند و مهم‌تر آنکه اعمال

اقتصاد

گزارشی از عملکرد سهام عدالت

دو هزار میلیارد تومان سود توزیع نشده

نسبت سود سهام پرداخت‌شده به هر نفر به ازای ارزش سهام عدالت به طور متوسط حدود ۰/۰۶۳ است



اساسی به عموم مردم در قالب شرکت‌های سرمایه‌گذاری (استانی) واگذار شود.

برنامه اعطای سهام عدالت به‌رغم وجود تجربیات ناموفق

از بسیاری از کشورها، ولی اگر منطبق با مبانی فنی، تخصصی و نظری خصوصی‌سازی و هماهنگ با شرایط، ویژگی‌ها، تاریخ و تجربه برخی کشورها) و فضای کسب و کار کشور به اجرا درآیند و تفاوت مبناهای ارزشی و اقتصاد سیاسی جامعه با دیگر کشورها هم مدنظر قرار گرفته و بر اساس ساختار

و ماهیت اصلی کشور به اجرا درآید، امکان موفقیت دارد اما عملکردهای تاکنون بیابگر چنین موفقیت‌ها و شرایطی نیست.

طی سال‌های ۱۳۸۸–۱۳۸۵، سهام ۶۷ شرکت دولتی به ارزش ۳۴۲۱۰۰ میلیارد ریال در قالب اجرای برنامه سهام عدالت به مشمولین واگذار شده است که توزیع آن طی سال‌های مذکور و بررسی تطبیقی حجم آن با دیگر شرکت‌های دولتی به برنامه خصوصی‌سازی به شرح جدول(۱) است. طبق بررسی‌پیشی‌های به عمل آمده نزدیک به ۴۲ میلیون نفر به

راه‌های مختلف مشمول دریافت سهام عدالت هستند و تاکنون به بیش از ۵/۵ میلیون نفر سود سهام به میزان ۹۷۰۸ میلیارد ریال و به ازای هر نفر حدود ۶۲۶۰۰۰ ریال پرداخت شده است. نسبت سود سهام پرداخت‌شده به هر نفر به ازای ارزش سهام عدالت به طور متوسط حدود ۰/۰۶۳ است. (ارقام پرداختی بابت سود سهام یکسان نیست و در گروه‌های مختلف مشمول متفاوت است) از مجموع ۳۰۰۶۹۶ میلیارد ریال خصوصی‌سازی به روش‌های فروش سهام به سرمایه‌گذاران (حقیقی و حقوقی) و واگذاری سهام به طلبکاران از دولت (نظیر صندوق‌های بازتنسنگی) مبلغ ۱۸۱۴۷۴ میلیارد ریال (از سهام ۲۴۴ شرکت) از طریق بازار بورس و مزایده و… به

جدول (۱) میزان سهام واگذارشده در قالب برنامه توزیع سهام عدالت و دیگر روش‌ها				
سال	سهام عدالت	بقیه روش‌ها		
۱۳۸۵	۱۷۱۳۳۵	۳۴۲۹	تعداد شرکت	تعداد شرکت
۱۳۸۶	۱۷۷۴۳۷	۶۴۴۷	۱۴	۵۵
۱۳۸۷	۱۴۲۹۳۶	۶۸۵۲۲	۱۴	۶۹
۱۳۸۸	۰	۱۶۳۲۹۸	۰	۱۱۳
جمع	۳۴۲۱۰۸	۳۰۰۶۹۶	۶۷	۳۴۹

جدول(۲) سود سهام عدالت، مبالغ پرداخت‌شده و طلب از شرکت‌ها (میلیارد ریال)			
سال	سود متعلق به سهام عدالت	وجوه دریافت‌شده از شرکت	باقی‌مانده(طلب‌از شرکت‌ها)
۱۳۸۵	۳۳۹۷	۳۳۱۴	۸۳
۱۳۸۶	۱۵۵۱۷	۱۱۱۱۹	۴۶۹۸
۱۳۸۷	۲۰۱۹۸	۱۷۴۴	۱۸۴۵۴
جمع	۳۹۴۱۲	۱۶۱۷۷	۲۳۲۳۵

اقتصاد

حاشیه اقتصاد

تنها سه فرودگاه کشور صرفه اقتصادی دارد

معاون عملیات هواپوردهی کشور گفت: تنها سه فرودگاه کشور صرفه اقتصادی دارد و در بقیه فرودگاه‌ها هزینه‌ها بیشتر از درآمد‌هاست. به گزارش مهر، محمود رسولی‌نژاد با تأکید بر لزوم جاری کردن استانداردهای لازم در فرودگاه‌های کشور اظهار کرد: در حال حاضر شرکت فرودگاه‌های کشور مسوولیت ۵۴ فرودگاه به غیر از مرکز کنترل فضای کشور را بر عهده دارد. معاون عملیات هواپوردهی کشور اضافه کرد: فرودگاه دروازه ورود به یک شهر است، اگر چه گفته می‌شود فقط سه درصد مردم از پرواز استفاده می‌کنند اما این سه درصد، سه درصد تأثیرگذار در اقتصاد کشور است. او اظهارکرد: در باب سود یا زیان‌دهی یک فرودگاه هم این نیست که گفته شود درآمد و هزینه آن چقدر است بعد اعلام شُود آن فرودگاه زیانده است یا نه، بلکه باید تأثیری که نقش فرودگاه در منطقه می‌گذارد، محاسبه شود. خواهیم دید که فرودگاه اهرم اقتصادی برای مدیران استان، ارتقای سطح کیفی و بهبود معیشت استان است.او همچنین با اعلام اینکه فرودگاه گیلان از فرودگاه‌های ایمن کشور است، اظهارکرد: سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های خوبی در زمینه توسعه و استانداردسازی این فرودگاه انجام گرفته است.

خشکبار چینی در کارتن محصولات ایرانی

کشمش بی‌کیفیت چینی به جای کشمش سبز قلمی کاشمر فروخته می‌شود. یکی از فعالان بازار خشکبار در خراسان به مهر گفت: دو سال است که چشم‌پا به خشکبار چینی روشن شده و متأسفانه محصولات بی‌کیفیت و بی‌مزه چینی به سفره‌های ما هم نفوذ کرده است. وی افزود: سه سال است که تولید محصولات کشاورزی در استان خراسان به دلیل سرمازدگی محصولات و پس از آن به دلیل خشکسالی با کاهش مواجه شده و همین موضوع باعث شده سودجویان، کشمش چینی را در سطح گسترده وارد بازار کنند و با استفاده از بسته‌بندی و کارتن محصولات تولیدی خراسان، آن را به بازارهای دیگر عرضه کنند. وی در ادامه نسبت به تکرار این رویه در بازار تهران هشدار داد و گفت: زرم‌مهمایی به گوش می‌رسد که سودجویان، محصولات چینی را در صورت مستقیم وارد بازار تهران می‌کنند و پس از آن، کشمش چینی را درون کارتن‌های محصولات شناخته‌شده تولید کاشمر می‌ریزند و به فروش می‌رسانند که این موضوع به شدت به اعتبار کشمش کاشمر لطمه وارد می‌کند.وی افزود: درحالی که هزینه تولید محصولات کشاورزی در کاشمر بالا است، چینی‌ها حتی با احتساب هزینه حمل و نقل، محصولات اصل ۴۰ تا ۵۰ درصد ارزان‌تر در بازار عرضه می‌کنند که این موضوع زنگ خطری جدی برای کشاورزی خراسان محسوب می‌شود.

قیمت بنزین منطقه‌ای می‌شود

وزارت نفت با ارسال پیشنهادی به معاونت راهبردی ریاست‌جمهوری خواستار جایگزینی سیستم حق‌العمل کاری به جای سیستم کارمزدی در جایگاه‌های سوخت‌گیری شده است. مدیرعامل شرکت ملی بخش فرآورده‌های نفتی افزود: در حال حاضر هزینه‌های تأمین و توزیع فرآورده‌های نفتی به صورت سرکشن از تولیدکنندگان این فرآورده‌ها دریافت می‌شود. عامری با بیان اینکه اقدام‌های اولیه برای اجرای سیستم حق‌العمل کاری در شرکت ملی بخش هم‌اکنون در دست اجراست، اظهار امیدواری کرد با نزدیک شدن قیمت فرآورده‌های نفتی به فوب خلیج فارس، عملیات عرضه فرآورده‌های نفتی از سوی شرکت‌های خصوصی انجام شود و شرکت ملی بخش با حفظ وظیفه حاکمیتی روی کیفیت فرآورده‌های نفتی نظارت داشته باشد. او در بخش دیگری از سخنانش درباره ثابت بودن نرخ فرآورده‌های نفتی در سراسر کشور نیز گفت: با توجه به اینکه بهای فرآورده‌های نفتی در نقاط مختلف کشور ثابت و یکسان است، امیدواریم با اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها در مدت پنج سال قیمت فرآورده‌های نفتی بر اساس فوب خلیج فارس عرضه شود. مدیرعامل شرکت ملی بخش فرآورده‌های نفتی ایران ادامه داد، با اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها هزینه‌های تأمین و توزیع فرآورده‌های نفتی از کارمزد جایگاه‌داران روی قیمت فرآورده محاسبه و فرآورده‌های نفتی در نقاط مختلف کشور مانند بسیاری از کشورهای جهان با قیمت متفاوتی عرضه می‌شود.

درخواست تجدیدنظر در ممنوعیت تولید وانت‌های پر مصرف

دبیر انجمن خودروسازان گفت: وزارت صنایع در نامه‌ای به هیات دولت خواستار تجدیدنظر در مصوبه مربوط به ممنوعیت تولید و فروش وانت‌بارهای با مصرف سوخت بیش از ۱۰ لیتر است. احمد نعمت‌بخش در گفت‌وگو با فارس اظهار داشت: در حال حاضر وانت‌بارهای تولید داخل شماره‌گذاری می‌شوند و در این زمینه مشکلی وجود ندارد. وی با بیان اینکه مصوبه ممنوعیت تولید وانت‌بارهای با مصرف سوخت بیش از ۱۰ لیتر کارشناسی نبوده و بر اساس واقعیت‌ها تولید نهایی نشده است، تصریح کرد: وانت‌بارهای تولیدی کشور از نظر وزنی قابلیت انتقال مقدار مشخصی بار را دارا هستند که در صورت افزایش این میزان بار، با رشد مصرف سوخت رو به‌رو خواهند شد. وی با بیان اینکه در تدوین مصوبه مربوط به ممنوعیت تولید و فروش وانت‌بارهای با مصرف سوخت بیش از ۱۰ لیتر از نظرات انجمن خودروسازان و وزارت صنایع استفاده نشده است، گفت: وانت‌بارها در صورت حمل مقدار زیادی بار باید قدرت موتور قابل توجهی را دارا باشند که همین سبب میزان مصرف بنزین بنزین آنها را افزایش می‌دهد. به گزارش فارس، در حالی که نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور در کارگروه توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت تصویب کردند از ابتدای امسال تولید و فروش وانت‌بارهای با مصرف سوخت بیش از ۱۰ لیتر ممنوع شود، این مصوبه اجرایی نشده است. مصوبه ممنوعیت تولید و فروش وانت‌بارهای با مصرف سوخت بیش از ۱۰ لیتر در تاریخ ۱۸ اسفند ۸۸ به اعضای رحیمی معاون اول رئیس‌جمهور رسید. مصوبه مربوط به ممنوعیت تولید و فروش وانت‌بارهای با مصرف سوخت بیش از ۱۰ لیتر براساس تصمیم نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور در کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت در جلسه مورخ ۱۰ بهمن ۸۸ به استناد اصل ۱۲۷ قانون اساسی تهیه شد. بر اساس این مصوبه، وزارت صنایع و معادن موظف است برنامه منع تولید و فروش وانت‌بارهای با مصرف بیش از ۱۰ لیتر در یکصد کیلومتر را متناسب با ظرفیت حمل بار تا ۱۵تسفنمده سال ۸۸ به خودروسازان ابلاغ و از ابتدای سال ۱۳۸۹ از تولید خودروهای یادشده جلوگیری کند.

حجم واردات کشورمان در چهار ماهه نخست سال جاری با ۳۱/۱۷ درصد رشد به ۱۸ میلیارد و ۴۴۹ میلیون دلار رسید، این در حالی است که صادرات غیرنفتی را احتساب می‌عانات گازی در چهار ماهه ابتدای سال جاری به ۹ میلیارد و ۱۴۵ میلیون دلار رسید. گمرک ایران در گزارشی اعلام کرد: واردات کشورمان در چهار ماهه نخست سال جاری در مجموع به ۱۸ میلیارد و ۴۴۹ میلیون دلار رسید که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۷/۳۱درصد افزایش یافته است. وزن این میزان کالای وارداتی در چهار ماهه نخست سال جاری ۱۴ میلیون و ۷۲۴ هزار تن بود که از این نظر در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱۰/۶۹ درصد کاهش داشت. همچنین براساس گزارش دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران در چهار ماهه نخست سال جاری صادرات غیرنفتی با احتساب میعانات گازی به ۹ میلیارد و ۱۴۵ میلیون دلار رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۱/۳۲ درصد افزایش یافته است. وزن این میزان صادرات غیرنفتی ۲۰ میلیون و ۶۲۰ هزار تن بود که به لحاظ وزن نیز ۲۲/۲۱درصد رشد داشت. در مدت یادشده صادرات غیرنفتی کشورمان بدون احتساب میعانات گازی به هفت میلیارد و ۷۷۱ میلیون دلار رسید که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۳۱/۴۴ درصد رشد را نشان می‌دهد. همچنین وزن صادرات غیرنفتی بدون احتساب میعانات گازی به ۱۸ میلیون و ۵۵۷ هزار تن رسید که در مقایسه با سال قبل ۲۶/۶۱درصد رشد داشته است.

در مدت یادشده امارات متحده عربی ۳۰/۰۸ درصد از کل ارزش واردات کشورمان را به خود اختصاص داد و به عنوان

بزرگ‌ترین کشور صادرکننده کالا به ایران در رتبه نخست جای گرفت. چین با ۸/۹۲ درصد سهم ارزشی رتبه دوم را به خود اختصاص داد و کشور آلمان نیز با ۸/۵۱ درصد در رتبه سوم جای گرفت. کشورهای گره و ترکیه نیز به ترتیب ۶/۳۵ و ۶/۱۰درصد از ارزش کل واردات ایران را به خود اختصاص دادند و در رتبه‌های چهارم و پنجم قرار گرفتند.

اقلام عمده وارداتی

در چهار ماهه نخست سال جاری بنزین عمده‌ترین کالای وارداتی کشورمان بود و با اختصاص ۵/۳۱درصد از کل ارزش واردات و ۹/۴ درصد از وزن، جایگاه نخست را در خود اختصاص داد. طلای خام برای مصارف فیزیکی با ۲/۶۴ درصد سهم ارزشی در جایگاه دوم قرار گرفت و شمش آهن و فولاد غیرمزوج با ۲/۶۳ درصد سهم از ارزش، رتبه سوم را به خود اختصاص داد.

عمده‌ترین خریداران کالای ایرانی

در همین مدت چین با واردات یک میلیارد و ۳۰۸ میلیون و ۵۴۰ هزار دلار کالای ایرانی عمده‌ترین واردکننده کالا از ایران بود. در این مدت ۱۶/۸۴درصد از کل صادرات غیرنفتی کشورمان به کشور چین اختصاص داشت. عراق با خرید یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون دلار انواع کالای ایرانی، دومین کشور بزرگ واردکننده کالا از ایران بود. سهم عراق از کل صادرات غیرنفتی ایران در این مدت به ۱۶ درصد رسید. امارات متحده عربی با یک میلیارد و ۳۹ میلیون دلار در جایگاه سوم قرار گرفت و تنها ۱۳/۳۷ درصد از کل صادرات غیرنفتی کشورمان به این کشور اختصاص یافت. بر اساس این گزارش، هند با ۵۸۱ میلیون و ۲۶۰ هزار دلار و افغانستان با ۳۵۲ میلیون و ۵۳۰ هزار دلار رتبه‌های چهارم و پنجم را به خود اختصاص دادند.